

Έκδοση  
στην ελληνική γλώσσα

## Ανακοινώσεις και Πληροφορίες

<u>Ανακοίνωση αριθ.</u>	<u>Περιεχόμενα</u>	<u>Σελίδα</u>
	<b>I Ανακοινώσεις</b>	
	<b>Συμβούλιο</b>	
2003/C 270 E/01	Κοινή θέση (ΕΚ) αριθ. 53/2003, της 26ης Ιουνίου 2003, που καθορίστηκε από το Συμβούλιο με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, για την έκδοση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων	1
2003/C 270 E/02	Κοινή θέση (ΕΚ) αριθ. 54/2003, της 26ης Ιουνίου 2003, που καθορίστηκε από το Συμβούλιο με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, για την έκδοση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και της οδηγίας 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος	7
2003/C 270 E/03	Κοινή θέση (ΕΚ) αριθ. 55/2003, της 26ης Ιουνίου 2003, που καθορίστηκε από το Συμβούλιο με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, για την έκδοση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η οποία τροποποιεί την οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την οδηγία 2001/14/ΕΚ σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφάλειας	25
2003/C 270 E/04	Κοινή θέση (ΕΚ) αριθ. 56/2003, της 26ης Ιουνίου 2003, που καθορίστηκε από το Συμβούλιο με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, για την έκδοση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων	48

## I

(Ανακοινώσεις)

## ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

ΚΟΙΝΗ ΘΕΣΗ (ΕΚ) αριθ. 53/2003

που καθορίστηκε από το Συμβούλιο στις 26 Ιουνίου 2003

για την έκδοση της οδηγίας 2003/.../ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της . . . ,  
για την τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών  
σιδηροδρόμων

(2003/C 270 E/01)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ  
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

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

την πρόταση της Επιτροπής<sup>(1)</sup>,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>(2)</sup>,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών<sup>(3)</sup>,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της  
Συνθήκης<sup>(4)</sup>,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων<sup>(5)</sup>, προβλέπει ότι, στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που έχουν λάβει άδεια, παρέχονται δικαιώματα πρόσβασης στο διευρωπαϊκό δίκτυο σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και, από το 2008 το αργότερο, σε ολόκληρο το σιδηροδρομικό δίκτυο για την εκτέλεση διεθνών υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.
- (2) Η επέκταση αυτών των δικαιωμάτων πρόσβασης για τις διεθνείς υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών σε ολόκληρο το δίκτυο από την 1η Ιανουαρίου 2006, θα πρέπει να αυξήσει τα αναμενόμενα οφέλη όσον αφορά την αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών και την ανάπτυξη των διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.
- (3) Η επέκταση αυτών των δικαιωμάτων πρόσβασης σε παντός τύπου υπηρεσία σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών από την 1η Ιανουαρίου 2008, σύμφωνα με την αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, θα βελτιώσει την αποτελεσματικό-

τητα των σιδηροδρομικών μεταφορών σε σύγκριση με τους άλλους τρόπους μεταφοράς. Θα διευκολύνει επίσης τις βιώσιμες μεταφορές μεταξύ και εντός των κρατών μελών, ενθαρρύνοντας τον ανταγωνισμό και παρέχοντας τη δυνατότητα εισροής νέων κεφαλαίων και δημιουργίας νέων επιχειρήσεων.

- (4) Η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει τις εξελίξεις της κυκλοφορίας, της ασφάλειας, των συνθηκών εργασίας και της κατάστασης των επιχειρήσεων συνεπεία της εφαρμογής της πρώτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους και να υποβάλει, πριν από την 1η Ιανουαρίου 2007, έκθεση για τις εξελίξεις αυτές, συνοδευόμενη, ενδεχομένως, από νέες προτάσεις που θα εξασφαλίζουν τη βάση για τις καλύτερες δυνατές συνθήκες για τις οικονομίες των κρατών μελών, για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους υπαλλήλους τους, καθώς και για τους χρήστες.
- (5) Οι υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών παρέχουν σημαντικές ευκαιρίες για τη δημιουργία νέων μεταφορικών υπηρεσιών και τη βελτίωση των ήδη υφισταμένων, σε εθνικό και σε ευρωπαϊκό επίπεδο.
- (6) Προκειμένου οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές να γίνουν πλήρως ανταγωνιστικές, απαιτείται όλο και περισσότερο η παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών μεταξύ και εντός των κρατών μελών.
- (7) Εφόσον η ασφάλεια των σιδηροδρόμων ρυθμίζεται από την οδηγία 2003/.../ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της . . . , για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων<sup>(6)</sup>, ως μέρος ενός νέου συνεκτικού κοινοτικού ρυθμιστικού πλαισίου για τον σιδηροδρομικό τομέα, οι διατάξεις της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ που αφορούν την ασφάλεια θα πρέπει να καταργηθούν.
- (8) Επομένως, η οδηγία 91/440/ΕΟΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΛΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 91/440/ΕΟΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Στο άρθρο 7, η παράγραφος 2 διαγράφεται κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της οδηγίας 2003/.../ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

(1) ΕΕ C 291 E της 26.11.2002, σ. 1.

(2) ΕΕ C 61 της 14.3.2003, σ. 131.

(3) ΕΕ C 66 της 19.3.2003, σ. 5.

(4) Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 14ης Ιανουαρίου 2003 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα), κοινή θέση του Συμβουλίου της 26ης Ιουνίου 2003 και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της . . . (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

(5) ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 25· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2001/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 1).

(6) ΕΕ L . . .

2. Το άρθρο 10 τροποποιείται ως εξής:

α) Η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 2 παρέχεται, υπό δικαίους όρους, πρόσβαση στο διευρωπαϊκό δίκτυο σιδηροδρομικών υπηρεσιών μεταφοράς φορτίου, όπως ορίζεται στο άρθρο 10α και στο παράρτημα Ι και, το αργότερο έως την 1η Ιανουαρίου 2006, σε όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο, με σκοπό την εκτέλεση υπηρεσιών διεθνών μεταφορών εμπορευμάτων.

Επιπροσθέτως, το αργότερο έως την 1η Ιανουαρίου 2008, στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 2 παρέχεται, υπό δικαίους όρους, πρόσβαση στην υποδομή όλων των κρατών μελών, με σκοπό την εκτέλεση παντός τύπου σιδηροδρομικών υπηρεσιών μεταφοράς εμπορευμάτων.»

β) Η παράγραφος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. Κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση που έχει αναλάβει την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών συνάπτει τις αναγκαίες συμφωνίες, επί τη βάση του ιδιωτικού ή του δημοσίου δικαίου, με τους διαχειριστές υποδομής της χρησιμοποιούμενης σιδηροδρομικής υποδομής. Οι όροι που διέπουν αυτές τις συμφωνίες είναι αμερόληπτοι και διαφανείς, σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας 2001/14/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφαλείας (\*).

(\*) ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 29· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση 2002/844/EK της Επιτροπής (ΕΕ L 289 της 26.10.2002, σ. 30).»

γ) Η παράγραφος 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6. Η σιδηροδρομική πρόσβαση και η παροχή υπηρεσιών στους τερματικούς σταθμούς και τους λιμένες που συνδέονται με σιδηροδρομικές δραστηριότητες που αναφέρονται στις παραγράφους 1, 2 και 3, και οι οποίες εξυπηρετούν, πραγματικά ή δυνητικά, περισσότερους από έναν τελικούς πελάτες, παρέχονται σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, κατά τρόπο αμερόληπτο και με διαφάνεια, και οι σχετικές αιτήσεις σιδηροδρομικών επιχειρήσεων μπορούν να υπάγονται σε περιορισμούς μόνον εάν υπάρχουν βιώσιμες σιδηροδρομικές εναλλακτικές λύσεις υπό τις συνθήκες της αγοράς.»

δ) Η παράγραφος 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«8. Μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2007, η Επιτροπή υποβάλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, στην Επιτροπή των Περιφερειών και στο Συμβούλιο έκθεση για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

Η έκθεση αυτή περιλαμβάνει:

- εφαρμογή της παρούσας οδηγίας στα κράτη μέλη και αποτέλεσμα της λειτουργίας των διαφόρων ενεχομένων φορέων,
- ανάπτυξη της αγοράς, ιδιαίτερα εξέλιξη της διεθνούς κυκλοφορίας, δραστηριότητες και μερίδιο της αγοράς από όλους τους φορείς της, συμπεριλαμβανομένων των νεοεισερχομένων,
- επιπτώσεις επί του συνολικού τομέα των μεταφορών, ιδίως όσον αφορά την αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών,
- επιπτώσεις στο επίπεδο ασφαλείας σε κάθε κράτος μέλος,
- συνθήκες εργασίας στον εν λόγω τομέα, για κάθε κράτος μέλος.

Εφόσον χρειάζεται, η έκθεση αυτή συνοδεύεται από τις δέουσες προτάσεις ή συστάσεις για συνέχιση της κοινοτικής δράσης όσον αφορά την ανάπτυξη της σιδηροδρομικής αγοράς και του νομικού πλαισίου που τη διέπει.»

3. Στο άρθρο 10β, παράγραφος 4, το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«γ) την κατάσταση του ευρωπαϊκού δικτύου σιδηροδρομικών μεταφορών».

4. Το άρθρο 14 διαγράφεται.

#### Άρθρο 2

Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις προκειμένου να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2005, το αργότερο. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς αυτής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

#### Άρθρο 3

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

#### Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

...

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

**ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ <sup>(1)</sup>****I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Έχοντας υπόψη το άρθρο 71 της συνθήκης ΕΚ —καθώς και το άρθρο 156 στην επιμέρους περίπτωση της νομοθετικής πρότασης για τη διαλειτουργικότητα— και στο πλαίσιο της διαδικασίας συναπόφασης σύμφωνα με το άρθρο 251 της συνθήκης ΕΚ, το Συμβούλιο υιοθέτησε τις κοινές θέσεις του για τις τέσσερις νομοθετικές προτάσεις της αποκαλούμενης «δεύτερης δέσμης για τους σιδηροδρόμους» <sup>(2)</sup> <sup>(3)</sup> στις 25 Ιουνίου 2003.

Κατά την υιοθέτηση των θέσεων του, το Συμβούλιο έλαβε υπόψη τις γνώμες που διατύπωσαν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σε πρώτη ανάγνωση στις 14 Ιανουαρίου 2003 <sup>(4)</sup>, η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή <sup>(5)</sup> και η Επιτροπή των Περιφερειών <sup>(6)</sup>.

Ο γενικός στόχος της δέσμης νομοθετικών προτάσεων είναι η αναζωογόνηση του τομέα των σιδηροδρόμων στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η αναζωογόνηση αυτή συμπίπτει βασικά με την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς για τον ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό τομέα, τόσο για τα τους παρόχους υπηρεσιών όσο και για τους κατασκευαστές. Μέσω της κατάργησης των οιονεί μονοπωλίων και της αύξησης του ανταγωνισμού, είναι δυνατό να επιτευχθούν εξοικονομήσεις κόστους λόγω οικονομικής κλίμακας, καθώς και περισσότερη καινοτομία — παράγοντες που αποτελούν προϋπόθεση για την ανάπτυξη σιδηροδρομικής βιομηχανίας παγκόσμιας εμβέλειας. Επιπλέον, η ανταγωνιστικότητα αυτού του τρόπου μεταφοράς έναντι των άλλων τρόπων μεταφοράς θα λάβει σημαντική ώθηση με τα προτεινόμενα μέτρα και θα συμβάλει έτσι στην πολύ αναγκαία επανεξισορρόπηση της κατανομής μεταξύ των τρόπων μεταφοράς —ιδίως στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών— πράγμα που θα έχει θετικές επιπτώσεις στη μείωση τόσο της συμφόρησης όσο και της ρύπανσης.

Στην προαναφερόμενη συνάρτηση, η δεύτερη δέσμη για τους σιδηροδρόμους αποσκοπεί στην επίτευξη της αναγκαίας προόδου στους τομείς της διαλειτουργικότητας, της ασφάλειας και της πρόσβασης στην αγορά (όσον αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές). Επίσης, για να τελεσφορήσει το άκρως τεχνικό και σύνθετο έργο του σχεδιασμού των απαραίτητων μέσων —όπως οι τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ), οι κοινοί στόχοι ασφαλείας (ΚΣΑ), τα κοινά μέτρα ασφαλείας (ΚΜΑ)— προτείνεται η συγκρότηση ευρωπαϊκού επιτελείου εμπειρογνομώνων υπό τη μορφή ενός Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων, ο οποίος θα επιτελεί καθαρά συμβουλευτικό έργο. Οι εμπειρογνώμονες του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων θα συγκροτούν ένα επιτελείο εμπειρογνομώνων που θα συμβάλλει στην εκπόνηση περαιτέρω κοινοτικής νομοθεσίας. Θα πρέπει να παρέχουν ανεξάρτητες και ειδικευμένες εισηγήσεις και συμβουλές, με ευρωπαϊκή —και όχι εθνική— προοπτική.

**II. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΘΕΣΗΣ****Εισαγωγή**

Λόγω των σαφών επιχειρησιακών τους διασυνδέσεων, η Επιτροπή υπέβαλε τις διάφορες νομοθετικές προτάσεις ως δέσμη, ζητώντας να εξετασθούν ως δέσμη. Το Συμβούλιο σεβάστηκε αυτή την «προσέγγιση δέσμης» και κατέληξε σε ενιαία συνολική συμφωνία για τη δέσμη αυτή, περιλαμβανομένων των τεσσάρων νομοθετικών προτάσεων που υπόκεινται στη διαδικασία συναπόφασης <sup>(7)</sup>.

<sup>(1)</sup> Η παρούσα αιτιολογική έκθεση ισχύει για όλες τις κοινές θέσεις για τις τρεις οδηγίες και τον κανονισμό που περιλαμβάνονται στη «δεύτερη δέσμη για τους σιδηροδρόμους».

<sup>(2)</sup> Η Επιτροπή υπέβαλε τις προτάσεις της στις 25 Ιανουαρίου 2002.  
— Ασφάλεια: ΕΕ C 126 E της 28.5.2002, σ. 332.  
— Διαλειτουργικότητα: ΕΕ C 126 E της 28.5.2002, σ. 312.  
— Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων: ΕΕ C 126 E της 28.5.2002, σ. 323.  
— Ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων: ΕΕ C 291 E της 26.11.2002, σ. 1.

<sup>(3)</sup> Η δέσμη αυτή περιλαμβάνει επίσης τη «Σύσταση για απόφαση του Συμβουλίου με την οποία εξουσιοδοτείται η Επιτροπή να διαπραγματευθεί τους όρους προσχώρησης της Κοινότητας στη Σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) της 9ης Μαΐου 1980, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο του Vilnius της 3ης Ιουνίου 1999» (έγγραφο 5726/02 TRANS 20).

<sup>(4)</sup> Δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα.

<sup>(5)</sup> ΕΕ C 61 της 14.3.2003, σ. 131.

<sup>(6)</sup> ΕΕ C 66 της 19.3.2003, σ. 5.

<sup>(7)</sup> Η εν λόγω πολιτική συμφωνία αφορά τη δέσμη ως σύνολο και συνεπώς περιλαμβάνει και την έκδοση της απόφασης του Συμβουλίου που μνημονεύεται στην υποσημείωση 3.

Το Συμβούλιο, με την υιοθέτηση της κοινής θέσης για τη δεύτερη δέσμη για τους σιδηροδρόμους, απέδειξε τη συνολική του επιθυμία και την αποφασιστικότητα του να υλοποιήσει αυτή την τόσο αναγκαία αναζωογόνηση του τομέα των σιδηροδρόμων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, έτσι ώστε να ανακτήσει το δίκαιο μερίδιό του στην αγορά. Ωστόσο, ήταν επίσης σημαντικό να ληφθεί υπόψη η περιπλοκότητα του σιδηροδρομικού τομέα, λαμβανομένων υπόψη διαφόρων τεχνικών, οικονομικών, κοινωνικοοικονομικών και, σε ορισμένες περιπτώσεις, πολιτικών εκτιμήσεων.

### **Ειδικές παρατηρήσεις σχετικά με τα επιμέρους σχέδια οδηγιών και το σχέδιο κανονισμού**

α) Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η οποία τροποποιεί τη οδηγία 95/18/EK του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την οδηγία 2001/14/EK σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφάλειας

Οι τυχόν προσπάθειες για ένα πιο αποτελεσματικό κοινοτικό σιδηροδρομικό σύστημα δεν θα πρέπει να αποβούν σε βάρος των υφιστάμενων υψηλών επιπέδων ασφάλειας στο σύστημα αυτό. Πράγματι, η τυχόν εναρμονισμένη προσέγγιση θα πρέπει όχι μόνο να διατηρεί αυτά τα επίπεδα ασφάλειας αλλά να επιδιώκει τη βελτίωσή τους οποτεδήποτε αυτό είναι δυνατό και εφικτό, με παράλληλο σεβασμό των αρχών στις οποίες στηρίζεται η λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Με αυτά κατά νουν, το Συμβούλιο προέβη σε μια εξαιρετικά προσεκτική εξέταση όλων των σχετικών διατάξεων της εν λόγω οδηγίας.

Για λόγους σαφήνειας, ένα χωριστό άρθρο αφιερώνεται τώρα στους κοινούς στόχους ασφάλειας (ΚΣΑ) (άρθρο 7) και στην κοινή μεθοδολογία ασφάλειας (ΚΜΑ) (άρθρο 6). Επίσης, προβλέπεται πλέον η πιο βαθμιαία εισαγωγή τους. Έτσι, προκειμένου να αναπτυχθεί μια πρώτη και μια δεύτερη δέσμη ΚΣΑ και ΚΜΑ, προβλέπονται πλέον συγκεκριμένες προθεσμίες και περαιτέρω λεπτομέρειες ως προς το περιεχόμενό τους.

Το Συμβούλιο συμφωνεί ότι η θέσπιση ενός κοινού ρυθμιστικού πλαισίου δεν θα πρέπει να εμποδίσει τα κράτη μέλη από το να επιδιώκουν περαιτέρω βελτιώσεις των επιπέδων ασφάλειας —πέραν εκείνων που απορρέουν από τα κοινά πρότυπα— των σιδηροδρομικών τους συστημάτων. Ταυτόχρονα, δεν θα πρέπει να τεθεί σε κίνδυνο η ορθή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, η κοινή θέση του Συμβουλίου (άρθρο 8 παράγραφος 4) προβλέπει ότι τα κράτη μέλη δύναται, μετά τη θέσπιση ΚΣΑ, να καθιερώσουν νέους εθνικούς κανόνες ασφαλείας οι οποίος απαιτούν υψηλότερα επίπεδα ασφαλείας από αυτά που ορίζει ο ΚΣΑ. Ωστόσο, πριν από τη θέσπιση τέτοιων αυστηρότερων κανόνων, θα πρέπει να διενεργούνται διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη και να υποβάλλονται πληροφορίες στην Επιτροπή. Σε περιπτώσεις που οι νέοι αυτοί κανόνες αυτός ενδέχεται να επηρεάσουν την εκμετάλλευση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων άλλων κρατών μελών στην επικράτειά του οικείου κράτους μέλους, τότε ισχύει ειδική διαδικασία κοινοποίησης στην Επιτροπή (άρθρο 8 παράγραφος 5).

Επίσης, η κοινή θέση του Συμβουλίου περιλαμβάνει ένα νέο άρθρο σχετικά με την έγκριση ασφάλειας των διαχειριστών υποδομής (άρθρο 11). Όσον αφορά το άρθρο 13, οι διατάξεις για την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις κατάρτισης ενισχύθηκαν ενώ ταυτόχρονα οι βασικές απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται από το σιδηροδρομικό προσωπικό διαγράφηκαν, δεδομένου ότι σύντομα θα περιληφθούν σε τεχνικές προδιαγραφές για τη διαλειτουργικότητα (ΤΠΔ). Όσον αφορά την εναρμόνιση των πιστοποιητικών ασφαλείας (άρθρο 15), κρίθηκε ότι το ενδιάμεσο στάδιο με μη δεσμευτικές κατευθυντήριες γραμμές δεν ήταν αναγκαίο.

Ενσωματώθηκαν πολλές άλλες αλλαγές τεχνικής φύσης, μεταξύ των οποίων εκείνες που αφορούν τα καθήκοντα της αρχής της αρμόδιας για την ασφάλεια (άρθρο 16), καθώς και αρκετές αλλαγές στα τεχνικά παραρτήματα.

Το Συμβούλιο ήταν σε θέση να αποδεχθεί τις τροπολογίες 4 και 61, και σε κάποιο βαθμό την ουσία των τροπολογιών 12, 16, 37, 56, 57 και 59.

β) Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και της οδηγίας 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος

Η κοινή θέση του Συμβουλίου διατηρεί την αρχή της εφαρμογής των διατάξεων της οδηγίας σε ολόκληρο το σιδηροδρομικό δίκτυο στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Ωστόσο, λόγω ορισμένων χρηματοπιστωτικών και οικονομικών εκτιμήσεων, προβλέπει την πιο βαθμιαία εισαγωγή των τεχνικών προδιαγραφών για τη διαλειτουργικότητα (ΤΠΔ) σε σχέση με την πρόταση της Επιτροπής. Μια πρώτη δέσμη νέων ΤΠΔ ή/και τροποποιήσεων των ΤΠΔ θα πρέπει πλέον να καταρτισθεί έως την 1η Ιανουαρίου 2009 (άρθρο 2 παράγραφος 2): επίσης, προσδιορίστηκε πλέον το αντικείμενο της πρώτης δέσμης των νέων ΤΠΔ (άρθρο 2 παράγραφος 15). Για την εφαρμογή συγκεκριμένης ΤΠΔ προστέθηκαν στο παράρτημα ΙΙΙ περαιτέρω κατηγορίες γραμμών και τροχαίου υλικού. Τούτο θα επιτρέψει την εφαρμογή της συγκεκριμένης ΤΠΔ κατά το πλέον αποτελεσματικό από άποψη κόστους τρόπο. Τα άρθρα 1 παράγραφος 6 και 2 παράγραφος 2 διευρύνουν τις δυνατότητες εξαιρέσεων από την εφαρμογή των διατάξεων μιας ΤΠΔ.

Περαιτέρω αλλαγές που περιλαμβάνονται στην κοινή θέση του Συμβουλίου σε σχέση με την πρόταση της Επιτροπής αφορούν μεγάλο αριθμό ήσσονος σημασίας τεχνικών θεμάτων, περιλαμβανομένων εκείνων που αφορούν τα παραρτήματα.

Το Συμβούλιο αποδέχθηκε την τροπολογία 8 και πιστεύει ότι κατ' ουσίαν η κοινή θέση του περιλαμβάνει διατυπώσεις που αντιστοιχούν στις τροπολογίες 6, 13 και 15.

γ) Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων

Το Συμβούλιο αναγνωρίζει ότι ένας Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων μπορεί να έχει μια πολύ χρήσιμη συμβολή στη νομοθετική διαδικασία και άλλες πτυχές που αφορούν την αναζωογόνηση των Ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων. Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, οι αλλαγές που έγιναν στην κοινή θέση του Συμβουλίου δεν μεταβάλλουν σημαντικά την ουσία της πρότασης της Επιτροπής. Οι αλλαγές αυτές αφορούν τα καθήκοντα και τις ευθύνες του Οργανισμού, τη διαβούλευση με άλλα ενδιαφερόμενα μέρη, τη σύνθεση των ομάδων εργασίας και του διοικητικού συμβουλίου, καθώς και τις γλώσσες εργασίας. Σε αρκετές περιπτώσεις, το Συμβούλιο επέλεξε να βασιστεί σε παρόμοιες διατάξεις των κανονισμών για τη δημιουργία άλλων κοινοτικών φορέων, όπως ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) και ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA).

Η κοινή θέση του Συμβουλίου συμπίπτει, ως προς πολλές πτυχές, εν μέρει ή ως προς την ουσία, με τροπολογίες που εγκρίθηκαν από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σε πρώτη ανάγνωση, όπως οι τροπολογίες 9, 22, 32, 36. Όσον αφορά τις τροπολογίες 2, 5, 14 και 35, οι οποίες αφορούν τη σύνθεση των ομάδων εργασίας και του διοικητικού συμβουλίου, η κοινή θέση του Συμβουλίου προβλέπει ότι οι ομάδες εργασίας αποτελούνται πλέον από αντιπροσώπους τόσο του τομέα του σιδηροδρόμων όσο και των ενδιαφερομένων χρηστών (άρθρο 3): παρομοίως, μετεβλήθη και η σύνθεση του διοικητικού συμβουλίου, με την προσθήκη ενός αντιπροσώπου από κάθε κράτος μέλος (άρθρο 26).

Όσον αφορά τις επισκέψεις εκπροσώπων του Οργανισμού στα κράτη μέλη, το Συμβούλιο κρίνει ότι το άρθρο 33 της κοινής θέσης του αντιστοιχεί σε μεγάλο βαθμό στην τροπολογία 37 του Κοινοβουλίου.

Όσον αφορά το θέμα των γλωσσικών ρυθμίσεων για τον Οργανισμό, το άρθρο 35 της κοινής θέσης προβλέπει πλέον ότι οι ρυθμίσεις αυτές αποφασίζονται από το διοικητικό συμβούλιο. Το Συμβούλιο έκρινε ότι το όργανο αυτό θα είναι το πλέον κατάλληλο για να λάβει την απόφαση αυτή, σταθμίζοντας όλους τους σχετικούς παράγοντες, όπως το κόστος και η αποτελεσματικότητα. Συνεπώς, το Συμβούλιο δεν μπόρεσε να αποδεχθεί την τροπολογία 38, η οποία κατά την άποψη του θα επιβαρύνει υπερβολικά στη λειτουργία του Οργανισμού και θα αντιστρατεύεται τους δημοσιονομικούς περιορισμούς που επιβάλλονται στον κοινοτικό προϋπολογισμό εν γένει, λαμβανομένης επίσης υπόψη της προσχώρησης νέων κρατών μελών στην Ένωση από την 1η Μαΐου 2004.

δ) Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων

Στα πλαίσια της συνολικής συμφωνίας για την κοινή θέση του Συμβουλίου, το πεδίο εφαρμογής και το χρονοδιάγραμμα της πρόσβασης στην αγορά αποτέλεσαν φυσιολογικά σημαντικότερα στοιχεία της συνολικής πολιτικής συμβιβαστικής λύσης που επιτεύχθηκε από το Συμβούλιο. Συνεπώς, το Συμβούλιο δεν μπόρεσε να αποδεχθεί τις τροπολογίες 2 και 4, οι οποίες αποσκοπούν στο να διευρύνουν σημαντικά το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας με την ενσωμάτωση της σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών.

Οι διατάξεις σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά που περιλαμβάνονται στην κοινή θέση του Συμβουλίου μπορούν να συνοψισθούν ως εξής:

- στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχεται, υπό δίκαιους όρους και το αργότερο έως την 1η Ιανουαρίου 2006, πρόσβαση σε όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο, με σκοπό την εκτέλεση υπηρεσιών διεθνών μεταφορών εμπορευμάτων,
- το αργότερο έως την 1η Ιανουαρίου 2008, στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχεται, υπό δίκαιους όρους, πρόσβαση στην υποδομή όλων των κρατών μελών, με σκοπό την εκτέλεση παντός τύπου σιδηροδρομικών υπηρεσιών μεταφοράς εμπορευμάτων.

Επίσης, μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2007, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση για την εφαρμογή της οδηγίας για την πρόσβαση στην αγορά. Επιπλέον, πρέπει να σημειωθεί εν προκειμένω ότι η Επιτροπή υπέβαλε δήλωση με την οποία γνωστοποιεί την πρόθεσή της να υποβάλει έως το τέλος του 2003 στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο πρόταση σχετικά με τη θέσπιση ευρωπαϊκής άδειας οδήγησης για τους οδηγούς τρένων.

Όσον αφορά τις προαναφερόμενες διατάξεις σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά, καθώς και σχετικά με την ημερομηνία έναρξης ισχύος, το Συμβούλιο, για λόγους σαφήνειας, αναφέρθηκε σε συγκεκριμένες ημερομηνίες, αντί να εξαρτήσει την εν λόγω ημερομηνία από την ημερομηνία δημοσίευσης στην Επίσημη Εφημερίδα, όπως είχε προταθεί αρχικά: συνεπώς, αποδέχθηκε την τροπολογία 11. Το Συμβούλιο θεωρεί ότι η παρουσίαση αυτή αποτελεί ένα σαφές μήνυμα προς όλους τους εμπλεκόμενους φορείς. Επιπλέον, το Συμβούλιο συμφώνησε επί της ουσίας των τροπολογιών 1, 5, 7 και 9, οι οποίες επιδιώκουν την διατήρηση των παραπομπών στο διευρωπαϊκό δίκτυο σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών (ΔΕΔΣΕΜ). Πράγματι, οι τροπολογίες 7 και 9 έγιναν δεκτές κατά γράμμα, ενώ οι άλλες τροπολογίες ελήφθησαν υπόψη σε μεγάλο βαθμό (βλέπε άρθρο 1 παράγραφος 2).

## ΚΟΙΝΗ ΘΕΣΗ (ΕΚ) αριθ. 54/2003

που καθορίστηκε από το Συμβούλιο στις 26 Ιουνίου 2003

για την έκδοση της οδηγίας 2003/.../ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ... , για την τροποποίηση της οδηγίας 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και της οδηγίας 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος

(2003/C 270 E/02)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως τα άρθρα 71 και 156,

την πρόταση της Επιτροπής<sup>(1)</sup>,

την γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>(2)</sup>,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών<sup>(3)</sup>,

Αποφασίζοντας με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης<sup>(4)</sup>,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με τα άρθρα 154 και 155 της συνθήκης, η Κοινότητα συμβάλλει στην εγκατάσταση και την ανάπτυξη διευρωπαϊκών δικτύων στον τομέα των μεταφορών. Για να υλοποιήσει αυτούς τους στόχους, η Κοινότητα αναλαμβάνει κάθε δράση που αποδεικνύεται αναγκαία για την εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας των δικτύων, ιδίως στον τομέα της εναρμόνισης των τεχνικών προτύπων.
- (2) Στο σιδηροδρομικό τομέα, ένα πρώτο μέτρο που λήφθηκε ήταν η έκδοση της οδηγίας 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας<sup>(5)</sup>. Για να υλοποιηθούν οι στόχοι αυτής της οδηγίας, καταρτίστηκαν σχέδια τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) από την ευρωπαϊκή ένωση για τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων (ΑΕΙΦ), η οποία ορίζεται ως κοινός αντιπροσωπευτικός οργανισμός στο πλαίσιο της εν λόγω οδηγίας, και εγκρίθηκαν από την Επιτροπή στις 30 Μαΐου 2002.
- (3) Η Επιτροπή ενέκρινε στις 10 Σεπτεμβρίου 1999 έκθεση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, η οποία παρείχε μια πρώτη αξιολόγηση της προόδου που είχε σημειωθεί στην υλοποίηση της διαλειτουργικότητας του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας. Στο ψήφισμά του της 17ης Μαΐου 2000 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ζητεί από

την Επιτροπή να παρουσιάσει προτάσεις τροποποίησης της οδηγίας 96/48/ΕΚ με βάση το πρότυπο της οδηγίας 2001/16/ΕΚ<sup>(6)</sup>.

- (4) Η οδηγία 2001/16/ΕΚ όπως και η οδηγία 96/48/ΕΚ, θεσπίζουν κοινοτικές διαδικασίες για την προετοιμασία και την υιοθέτηση ΤΠΔ, καθώς και κοινούς κανόνες για την αξιολόγηση της πιστότητας προς αυτές τις ΤΠΔ. Η εντολή για την ανάπτυξη της πρώτης ομάδας ΤΠΔ ανατέθηκε στην ΑΕΙΦ, η οποία ορίζεται επίσης ως κοινός αντιπροσωπευτικός οργανισμός.
- (5) Οι εργασίες για την ανάπτυξη των ΤΠΔ στον τομέα του σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας, η εφαρμογή της οδηγίας 96/48/ΕΚ σε συγκεκριμένα σχέδια και οι εργασίες της επιτροπής που συγκροτήθηκε σύμφωνα με την εν λόγω οδηγία, ώθησαν την Επιτροπή να προτείνει αλλαγές στις δύο οδηγίες για τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων.
- (6) Η έγκριση, αφενός, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. .../2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ... , σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων<sup>(7)</sup> («κανονισμός για τον Οργανισμό») και, αφετέρου, της οδηγίας 2003/.../ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ... , για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων<sup>(8)</sup> («οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων»), καθιστούν αναγκαία την τροποποίηση ορισμένων διατάξεων των οδηγιών 96/148/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ σχετικά με τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων. Συγκεκριμένα, άπαξ και συσταθεί ο Οργανισμός, οι εργασίες για την κατάρτιση κάθε σχεδίου ΤΠΔ, νέου ή προς αναθεώρηση, θα ανατίθενται σε αυτόν από την Επιτροπή.
- (7) Η θέση σε ισχύ της οδηγίας 2001/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, για τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων<sup>(9)</sup>, της οδηγίας 2001/13/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, για τροποποίηση της οδηγίας 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με την παροχή αδειών σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις<sup>(10)</sup>, και της οδηγίας 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής

(1) ΕΕ C 126 E της 28.5.2002, σ. 312.

(2) ΕΕ C 61 της 14.3.2003, σ. 131.

(3) ΕΕ C 66 της 19.3.2003, σ. 5.

(4) Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 14ης Ιανουαρίου 2003 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα), κοινή θέση του Συμβουλίου της 26ης Ιουνίου 2003 και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της ... (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

(5) ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 6.

(6) ΕΕ L 110 της 20.4.2001, σ. 1.

(7) ΕΕ L ...

(8) ΕΕ L ...

(9) ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 1.

(10) ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 26.



- καθώς και με την πιστοποίηση ασφαλείας<sup>(1)</sup>, επηρεάζει την υλοποίηση της διαλειτουργικότητας. Η διεύρυνση των δικαιωμάτων πρόσβασης πρέπει, όπως και στους άλλους τρόπους μεταφοράς, να προχωρήσει σε συνδυασμό με την παράλληλη εφαρμογή των αναγκαίων συνοδευτικών μέτρων εναρμόνισης. Κατά συνέπεια, απαιτείται η υλοποίηση της διαλειτουργικότητας σε ολόκληρο το δίκτυο, με την προοδευτική επέκταση του γεωγραφικού πεδίου εφαρμογής της οδηγίας 2001/16/ΕΚ. Είναι επίσης αναγκαίο να διεκρινθεί η νομική βάση της οδηγίας 2001/16/ΕΚ ώστε να συμπεριλάβει και το άρθρο 71 της συνθήκης, στο οποίο βασίζεται η οδηγία 2001/12/ΕΚ.
- (8) Η Λευκή Βίβλος σχετικά με την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών προαναγγέλλει την παρούσα οδηγία, η οποία αποτελεί στοιχείο της στρατηγικής της Επιτροπής για την αναζωογόνηση των σιδηροδρόμων και, κατά συνέπεια, για την επαναφορά της ισορροπίας στη χρήση των μεταφορικών μέσων, στα πλαίσια της επιδίωξης του απώτερου στόχου της αποσυμφόρησης των οδικών αρτηριών στην Ευρώπη.
- (9) Οι ΤΠΔ που αναπτύχθηκαν στο πλαίσιο της οδηγίας 96/48/ΕΚ δεν αφορούν ρητά τις εργασίες ανανέωσης των υποδομών και του τροχαίου υλικού ούτε τις αντικαταστάσεις που πραγματοποιούνται στα πλαίσια προληπτικής συντήρησης. Αυτό προβλέπεται απεναντίας στο πλαίσιο της οδηγίας 2001/16/ΕΚ σχετικά με τους συμβατικούς σιδηροδρόμους, και οι δύο οδηγίες θα πρέπει να εναρμονισθούν ως προς το σημείο αυτό.
- (10) Η ανάπτυξη των ΤΠΔ στον τομέα του σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας απέδειξε την ανάγκη να διευκρινισθεί η σχέση ανάμεσα στις βασικές απαιτήσεις της οδηγίας 96/48/ΕΚ και τις ΤΠΔ, αφενός, και τα ευρωπαϊκά πρότυπα και άλλα κείμενα ρυθμιστικού χαρακτήρα, αφετέρου. Ιδίως, θα πρέπει να γίνεται σαφής διάκριση ανάμεσα στα πρότυπα ή τα τμήματα προτύπων η εφαρμογή των οποίων πρέπει να καταστεί υποχρεωτική προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος της εν λόγω οδηγίας και τα «εναρμονισμένα» πρότυπα που έχουν αναπτυχθεί στο πνεύμα της νέας προσέγγισης όσον αφορά την τεχνική εναρμόνιση και την τυποποίηση.
- (11) Κατά κανόνα, οι ευρωπαϊκές προδιαγραφές αναπτύσσονται στο πνεύμα της νέας προσέγγισης όσον αφορά την τεχνική εναρμόνιση και την τυποποίηση. Βάσει αυτών τεκμαίρεται η πιστότητα προς ορισμένες βασικές απαιτήσεις της οδηγίας 96/48/ΕΚ, ιδίως στις περιπτώσεις των στοιχείων διαλειτουργικότητας και των διεπαφών. Αυτές οι ευρωπαϊκές προδιαγραφές (ή τα εφαρμοστέα τμήματά τους) δεν είναι υποχρεωτικές και καμία ρητή αναφορά στις προδιαγραφές αυτές δεν πρέπει να προβλέπεται στις ΤΠΔ. Οι αναφορές στις ευρωπαϊκές αυτές προδιαγραφές δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, ενώ τα κράτη μέλη δημοσιεύουν τα στοιχεία αναφοράς των εθνικών προτύπων στα οποία έχουν μεταφερθεί τα ευρωπαϊκά πρότυπα.
- (12) Σε ορισμένες περιπτώσεις, όταν αυτό είναι απολύτως απαραίτητο για την επίτευξη των στόχων της παρούσας οδηγίας, οι ΤΠΔ μπορούν να παραπέμπουν ρητώς σε ευρωπαϊκά πρότυπα ή προδιαγραφές. Αυτή η ρητή παραπομπή έχει κάποιες συνέπειες που πρέπει να διευκρινίζονται συγκεκριμένα: η εφαρμογή αυτών των ευρωπαϊκών προτύπων ή προδιαγραφών καθίσταται ιδίως υποχρεωτική από τη στιγμή που τίθεται σε ισχύ η ΤΠΔ.
- (13) Όλες οι διατάξεις που πρέπει να πληρούνται από ένα στοιχείο διαλειτουργικότητας, καθώς και η διαδικασία που πρέπει να τηρείται για την αξιολόγηση της πιστότητας, καθορίζονται από την ΤΠΔ. Επίσης, χρειάζεται να διευκρινισθεί ότι κάθε στοιχείο πρέπει να υποβάλλεται στη διαδικασία αξιολόγησης της πιστότητας και της καταλληλότητας χρήσης που αναφέρεται στις ΤΠΔ και να συνοδεύεται από το σχετικό πιστοποιητικό.
- (14) Για λόγους ασφαλείας, επιβάλλεται να ζητηθεί από τα κράτη μέλη να δίνουν έναν αναγνωριστικό κωδικό σε κάθε όχημα που κυκλοφορεί. Στη συνέχεια, το όχημα θα πρέπει να καταγράφεται σε ένα εθνικό μητρώο. Όλα τα κράτη μέλη, καθώς και ορισμένοι οικονομικοί παράγοντες της Κοινότητας, πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να συμβουλευούνται τα μητρώα. Τα μητρώα θα πρέπει να χαρακτηρίζονται από συνοχή όσον αφορά τη μορφή των δεδομένων. Κατά συνέπεια, τα μητρώα αυτά θα πρέπει να αποτελούν αντικείμενο κοινών προδιαγραφών λειτουργικών και τεχνικών.
- (15) Θα πρέπει να διευκρινισθεί ο τρόπος με τον οποίο θα αντιμετωπίζονται οι περιπτώσεις των βασικών απαιτήσεων που εφαρμόζονται μεν σε ένα υποσύστημα χωρίς όμως να έχουν ακόμα διατυπωθεί πλήρεις σχετικές προδιαγραφές στα πλαίσια της αντίστοιχης ΤΠΔ. Στην περίπτωση αυτή, είναι επιθυμητό οι οργανισμοί που έχουν επιφορτισθεί με τη διαδικασία αξιολόγησης της πιστότητας και με τη διαδικασία ελέγχου να είναι οι οργανισμοί που έχουν ήδη κοινοποιηθεί στο πλαίσιο του άρθρου 20 των οδηγιών 96/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ.
- (16) Τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να θεσπισθούν 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<sup>(2)</sup>.
- (17) Θα πρέπει να διευκρινισθεί ο ορισμός του τροχαίου υλικού που περιλαμβάνεται στο παράρτημα I της οδηγίας 96/48/ΕΚ. Η εν λόγω οδηγία θα πρέπει να αναφέρεται και στο τροχαίο υλικό που έχει σχεδιασθεί για να κυκλοφορεί αποκλειστικά σε γραμμές που έχουν διευθετηθεί ή πρόκειται να διευθετηθούν για μεγάλη ταχύτητα, σε ταχύτητες της τάξης των 200 χιλιομέτρων/ώρα.
- (18) Η εφαρμογή της παρούσας οδηγίας δεν θα πρέπει να θίγει, κατά το δυνατόν, τις εργασίες που έχουν ήδη ξεκινήσει στα πλαίσια των οδηγιών 96/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ, ούτε την εφαρμογή των εν λόγω οδηγιών από τα κράτη μέλη στις περιπτώσεις σχεδίων που βρίσκονται ήδη σε προχωρημένο στάδιο ανάπτυξης κατά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.
- (19) Δεδομένου ότι ο στόχος της προβλεπόμενης δράσης, δηλαδή η διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, είναι αδύνατον να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη και δύναται, συνεπώς, λόγω του διευρωπαϊκού του χαρακτήρα που αναγνωρίζεται στη συνθήκη, να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που καθιερώνεται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας που αναφέρεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού.

(1) ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 29· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση 2002/844/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 289 της 26.10.2002, σ. 30).

(2) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

(20) Η Επιτροπή θέσπισε στις 30 Μαΐου 2002 τις ΤΠΔ που ισχύουν για το σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας σχετικά με την υποδομή, το τροχαίο υλικό, την ενέργεια, τον έλεγχο, την οδήγηση και τη σηματοδότηση, την εκμετάλλευση και τη συντήρηση, τα δε σχέδια ΤΠΔ που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 5 και στο άρθρο 2 παράγραφος 5 αφορούν την αναθεώρηση αυτών των ΤΠΔ ή τη θέσπιση νέων ΤΠΔ.

(21) Δεδομένου ότι αναπτύσσεται ένα σχέδιο συστήματος αναφοράς τεχνικών κανόνων που αφορούν τον υφιστάμενο βαθμό διαλειτουργικότητας του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, όπως προβλέπεται στο άρθρο 25 της οδηγίας 2001/16/ΕΚ, απαιτείται να ενημερωθούν οι τεχνικοί αυτοί κανόνες ενόψει της επέκτασης του πεδίου εφαρμογής που προβλέπεται από την εν λόγω οδηγία και να ληφθεί επίσης υπόψη η πρώτη ομάδα ΤΠΔ που θα θεσπισθεί έως το 2004.

(22) Παρά τις εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2001/16/ΕΚ, θα πρέπει να ενθαρρύνεται η εθελοντική εφαρμογή των σχετικών διατάξεων της εν λόγω οδηγίας από τα κράτη μέλη σε εθνικό επίπεδο με σκοπό να βελτιωθεί η σχέση κόστους/αποτελεσματικότητας και να αυξηθούν οι οικονομικές κλίμακας στον κατασκευαστικό τομέα.

(23) Επομένως, οι οδηγίες 96/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ είναι ανάγκη να τροποποιηθούν,

ΕΞΕΛΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

#### Άρθρο 1

Η οδηγία 96/48/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Το άρθρο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

#### «Άρθρο 1

1. Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι ο καθορισμός των προϋποθέσεων που πρέπει να πληρούνται για να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας, στο κοινοτικό έδαφος, όπως περιγράφεται στο παράρτημα Ι.

Οι προϋποθέσεις αυτές αφορούν το σχεδιασμό, την κατασκευή, τη θέση σε λειτουργία, την αναδιευθέτηση, την ανανέωση, την εκμετάλλευση και τη συντήρηση των τμημάτων του συστήματος αυτού, τα οποία τίθενται σε λειτουργία μετά τις ... (\*), καθώς και τα προσόντα και τις συνθήκες υγιεινής και ασφάλειας του προσωπικού που συμμετέχει στην εκμετάλλευση του συστήματος.

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

- α) να επιτρέψει να διευκολυνθούν, να βελτιωθούν και να αναπτυχθούν διεθνείς υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών στο κοινοτικό έδαφος καθώς και σε τρίτες χώρες·
- β) να συντελέσει στην προοδευτική υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς εξοπλισμού και υπηρεσιών κατασκευής, ανανέωσης, αναδιευθέτησης και εκμετάλλευσης του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας·

γ) να συντελέσει στη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας.»

2. Στο άρθρο 2, προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία:

«α) “βασική παράμετρος”: κάθε ρυθμιστική, τεχνική ή λειτουργική προϋπόθεση, ζωτική για τη διαλειτουργικότητα, η οποία πρέπει να αποτελεί αντικείμενο απόφασης ή σύστασης σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21 παράγραφος 2, πριν από την κατάρτιση ολοκληρωμένων σχεδίων ΤΠΔ·

ια) “ειδική περίπτωση”: κάθε τμήμα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας για το οποίο απαιτούνται ειδικές, προσωρινές ή οριστικές, διατάξεις των ΤΠΔ λόγω περιορισμών γεωγραφικών, τοπογραφικών, αστικών περιβάλλοντος ή συνοχής με το υπάρχον σύστημα. Στις περιπτώσεις αυτές είναι δυνατόν να περιλαμβάνονται ειδικότερα, οι σιδηροδρομικές γραμμές και τα δίκτυα που είναι απομονωμένα από το δίκτυο του υπόλοιπου κοινοτικού εδάφους, το περίγραμμα τροχαίου υλικού, το ελεύθερο εύρος των σιδηροδρομικών οδών ή η απόσταση μεταξύ των σιδηροδρομικών οδών·

ιβ) “αναδιευθέτηση”: σοβαρές εργασίες μετατροπής ενός υποσυστήματος ή τμήματος ενός υποσυστήματος οι οποίες βελτιώνουν τις συνολικές επιδόσεις του υποσυστήματος·

ιγ) “αντικατάσταση στο πλαίσιο συντήρησης”: αντικατάσταση στοιχείων από άλλα με την ίδια λειτουργία και τις ίδιες επιδόσεις στο πλαίσιο προληπτικής ή διορθωτικής συντήρησης·

ιδ) “ανανέωση”: σοβαρές εργασίες υποκατάστασης ενός υποσυστήματος ή τμήματος ενός υποσυστήματος οι οποίες δεν τροποποιούν τις συνολικές επιδόσεις του υποσυστήματος·

ιε) “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 υπάρχον τροχαίο υλικό κάθε κατηγορίας και προέλευσης που κυκλοφορεί επί της υποδομής αυτής·

ιστ) “θέση σε λειτουργία”: το σύνολο των λειτουργιών με τις οποίες ένα υποσύστημα τίθεται σε κατάσταση ονομαστικής λειτουργίας.»

3. Στο άρθρο 2, το στοιχείο η) διαγράφεται.

4. Το άρθρο 5 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Κάθε υποσύστημα αποτελεί αντικείμενο μίας ΤΠΔ. Εφόσον απαιτείται, ένα υποσύστημα είναι δυνατόν να αποτελέσει αντικείμενο περισσότερων ΤΠΔ, ενώ μια ΤΠΔ είναι δυνατόν να καλύπτει περισσότερα του ενός υποσυστήματα. Η απόφαση για την κατάρτιση ή/και την αναθεώρηση μιας ΤΠΔ καθώς και η επιλογή του τεχνικού και γεωγραφικού της πεδίου εφαρμογής, απαιτούν εντολή σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1.»

(\* ) Ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

β) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Στο βαθμό που απαιτείται προς επίτευξη των στόχων που αναφέρονται στο άρθρο 1, κάθε ΤΠΔ:

- α) αναφέρει το σκοπούμενο πεδίο εφαρμογής (τμήμα του δικτύου ή του τροχιαίου υλικού που αναφέρεται στο παράρτημα I, υποσύστημα ή τμήμα υποσυστήματος που αναφέρεται στο παράρτημα II)·
  - β) διευκρινίζει τις βασικές απαιτήσεις του σχετικού υποσυστήματος και των διεπαφών του με 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, ή/και τροχιαίου 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 διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας·
  - ε) αναφέρει, σε κάθε υπό εξέταση περίπτωση, τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται για να αξιολογείται η πιστότητα ή η καταλληλότητα χρήσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας, αφενός, ή ο έλεγχος “ΕΚ” των υποσυστημάτων, αφετέρου. Οι εν λόγω διαδικασίες βασίζονται στις ενότητες που ορίζονται στην απόφαση 93/465/ΕΟΚ·
  - στ) προσδιορίζει τη στρατηγική εφαρμογής των ΤΠΔ. Ειδικότερα, είναι αναγκαίο να προσδιορίζονται τα στάδια που πρέπει να ολοκληρωθούν για την προοδευτική μετάβαση από την υπάρχουσα κατάσταση προς την τελική κατάσταση κατά την οποία η τήρηση των ΤΠΔ αποτελεί τον κανόνα·
  - ζ) προσδιορίζει, για το οικείο προσωπικό, τα επαγγελματικά προσόντα και τις συνθήκες υγιεινής και ασφάλειας κατά την εργασία που απαιτούνται για την λειτουργία και τη συντήρηση των εν λόγω υποσυστημάτων καθώς και για την εφαρμογή των ΤΠΔ.»
- γ) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«6. Στις ΤΠΔ είναι δυνατόν να γίνεται ρητή, σαφώς προσδιορισμένη παραπομπή σε ευρωπαϊκά πρότυπα ή προδιαγραφές όταν αυτό είναι απολύτως αναγκαίο για την υλοποίηση των στόχων της παρούσας οδηγίας. Στην περίπτωση αυτή, τα εν λόγω ευρωπαϊκά πρότυπα ή προδιαγραφές (ή τα σχετικά αποσπάσματα αυτών) θεωρούνται ως παραρτήματα της σχετικής ΤΠΔ και η εφαρμογή τους καθίσταται υποχρεωτική από τη στιγμή που τίθεται σε ισχύ η ΤΠΔ. Ελλείψει ευρωπαϊκών προτύπων ή προδιαγραφών και εν αναμονή της κατάρτισής τους, είναι δυνατόν να γίνεται παραπομπή σε άλλα σαφώς καθορισμένα κανονιστικά έγγραφα· στην περίπτωση αυτή, τα έγγραφα είναι ευκόλως προσιτά και δημοσιοποιησιμα.»

5. Το άρθρο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 6

1. Τα σχέδια των ΤΠΔ και οι επακόλουθες τροποποιήσεις αυτών συντάσσονται κατόπιν εντολής της Επιτροπής σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21 παράγραφος 2. Συντάσσονται υπό την ευθύνη του Οργανισμού, σύμφωνα με τα άρθρα 3 και 12 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. . . /2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της . . ., σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (\*) (“κανονισμός για τον Οργανισμό”), σε συνεργασία με τις ομάδες εργασίας που αναφέρονται σε αυτά τα άρθρα.

Οι ΤΠΔ θεσπίζονται και αναθεωρούνται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21, παράγραφος 2. Η Επιτροπή δημοσιεύει τις ΤΠΔ στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

2. Ο Οργανισμός ευθύνεται για την προετοιμασία της αναθεώρησης και της ενημέρωσης των ΤΠΔ και την υποβολή οιασδήποτε σκόπιμης σύστασης στην επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 21, ούτως ώστε να λαμβάνονται υπόψη η εξέλιξη της τεχνολογίας ή οι κοινωνικές επιταγές.

3. Κάθε σχέδιο ΤΠΔ καταρτίζεται σε δύο φάσεις.

Κατ’ αρχάς, ο Οργανισμός προσδιορίζει τις βασικές παραμέτρους για τη συγκεκριμένη ΤΠΔ, καθώς και τις διεπαφές με τα άλλα υποσυστήματα και όποιες άλλες ειδικές περιπτώσεις είναι αναγκαίες. Για καθεμιά από τις παραμέτρους και τις διεπαφές αυτές, υποβάλλονται οι πλέον βιώσιμες εναλλακτικές λύσεις συνοδευόμενες από τεχνική ή οικονομική αιτιολόγηση. Λαμβάνεται απόφαση σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 21 παράγραφος 2· εφόσον απαιτείται, αναφέρονται ειδικές περιπτώσεις.

Στη συνέχεια, ο Οργανισμός καταρτίζει το σχέδιο της ΤΠΔ με βάση τις βασικές αυτές παραμέτρους. Ενδεχομένως, ο Οργανισμός λαμβάνει υπόψη του την τεχνική πρόοδο, τις ήδη επιτελεσθείσες εργασίες τυποποίησης, τις ήδη συγκροτημένες ομάδες εργασίας και τις αναγνωρισμένες ερευνητικές εργασίες. Στο σχέδιο της ΤΠΔ, επισυνάπτεται μία συνολική εκτίμηση του αναμενόμενου κόστους και οφέλους της εφαρμογής των ΤΠΔ· στην εκτίμηση αναφέρεται ο αναμενόμενος αντίκτυπος για όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς και οικονομικούς παράγοντες.

4. Κατά την κατάρτιση, θέσπιση και αναθεώρηση κάθε ΤΠΔ (συμπεριλαμβανομένων των βασικών παραμέτρων) λαμβάνονται υπόψη το αναμενόμενο κόστος και όφελος όλων των εξεταζόμενων τεχνικών λύσεων, καθώς και οι μεταξύ τους διεπαφές, προκειμένου να καθορισθούν και να υλοποιηθούν οι πλέον βιώσιμες λύσεις. Τα κράτη μέλη συμμετέχουν στην εκτίμηση αυτή παρέχοντας τα αναγκαία δεδομένα.

5. Η επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 21 τηρείται τακτικά ενήμερη για τις εργασίες κατάρτισης των ΤΠΔ. Η επιτροπή μπορεί, κατά τη διάρκεια των εργασιών αυτών, να διατυπώνει οιασδήποτε προϋποθέσεις ή χρήσιμες συστάσεις σχετικά με το σχεδιασμό των ΤΠΔ και την εκτίμηση του κόστους/οφέλους. Ειδικότερα, η επιτροπή μπορεί, κατόπιν αιτήσεως κράτους μέλους, να ζητήσει να εξετασθούν εναλλακτικές λύσεις και να συμπεριληφθεί, στην επισυναπτόμενη στο σχέδιο ΤΠΔ έκθεση, η εκτίμηση του κόστους/οφέλους των εν λόγω εναλλακτικών λύσεων.

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

7. Κατά την κατάρτιση, θέσπιση και αναθεώρηση των ΤΠΔ λαμβάνεται υπόψη η γνώμη των χρηστών, όσον αφορά τα χαρακτηριστικά που έχουν άμεσο αντίκτυπο στις συνθήκες υπό τις οποίες χρησιμοποιούν τα υποσυστήματα αυτά. Προς το σκοπό αυτόν, ο Οργανισμός συμβουλευεται τις αντιπροσωπευτικές ενώσεις και οργανισμούς χρηστών κατά τις εργασίες κατάρτισης και αναθεώρησης των ΤΠΔ. Στο σχέδιο ΤΠΔ επισυνάπτεται έκθεση περί των αποτελεσμάτων των διαβουλεύσεων αυτών.

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

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

Προς τον σκοπό αυτόν, 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 στο πλαίσιο της επιτροπής κλαδικού διαλόγου, η οποία έχει συσταθεί δυνάμει της απόφασης 98/500/ΕΚ της Επιτροπής (\*\*). Οι κοινωνικοί εταίροι διατυπώνουν τη γνώμη τους εντός προθεσμίας τριών μηνών.

(\*) ΕΕ L ...

(\*\*) ΕΕ L 225 της 12.8.1998, σ. 27.»

6. Το άρθρο 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

#### «Άρθρο 7

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

- α) σε πρόταση νέας γραμμής, στην ανανέωση ή αναδιευθέτηση υφισταμένης γραμμής ή σε οιοδήποτε στοιχείο που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 και βρίσκεται σε προχωρημένο στάδιο ανάπτυξης ή αποτελεί αντικείμενο μιας υπό εκτέλεση σύμβασης κατά τη δημοσίευση των ΤΠΔ·
- β) στα σχέδια ανανέωσης ή αναδιευθέτησης ήδη υπάρχουσας γραμμής, όταν το περίγραμμα τροχαίου υλικού, το ελεύθερο εύρος των σιδηροδρομικών οδών η απόσταση μεταξύ των σιδηροδρομικών οδών ή η τάση της ηλεκτρικής παροχής της εν λόγω ΤΠΔ είναι ασύμβατες με εκείνες της υπάρχουσας γραμμής·

γ) σε πρόταση νέας γραμμής, ανανέωσης ή αναδιευθέτησης ήδη υπάρχουσας γραμμής στο έδαφος του εν λόγω κράτους μέλους, όταν το σιδηροδρομικό του δίκτυο είναι περικλειστο ή αποκομμένο λόγω της θάλασσας από το σιδηροδρομικό δίκτυο του υπόλοιπου κοινοτικού εδάφους·

δ) σε κάθε σχέδιο ανανέωσης, επέκτασης ή αναδιευθέτησης ήδη υπάρχουσας γραμμής, όταν η εφαρμογή των εν λόγω ΤΠΔ θέτει σε κίνδυνο την οικονομική βιωσιμότητα του σχεδίου ή/και τη συνοχή του σιδηροδρομικού συστήματος του κράτους μέλους·

ε) όταν, κατόπιν ατυχήματος ή θεομηνίας, οι συνθήκες για την ταχεία αποκατάσταση του δικτύου δεν επιτρέπουν τεχνικώς ή οικονομικώς τη μερική ή ολική εφαρμογή των αντίστοιχων ΤΠΔ.

Σε όλες τις περιπτώσεις, το οικείο κράτος μέλος κοινοποιεί εκ των προτέρων στην Επιτροπή τη σκοπούμενη παρέκκλισή του και της διαβιβάζει φάκελο με τις ΤΠΔ ή τα αποσπάσματα των ΤΠΔ που δεν επιθυμεί να εφαρμόσει, καθώς και με τις αντίστοιχες προδιαγραφές που επιθυμεί να εφαρμόσει. Η Επιτροπή εξετάζει τα μέτρα που προβλέπει το κράτος μέλος. Στις περιπτώσεις των στοιχείων β) και δ), η Επιτροπή λαμβάνει απόφαση σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 21 παράγραφος 2. Εφόσον απαιτείται, καταρτίζεται σύσταση σχετικά με τις προδιαγραφές που πρέπει να εφαρμοσθούν. Ωστόσο, στην περίπτωση του στοιχείου β), η απόφαση της Επιτροπής δεν αφορά το περίγραμμα τροχαίου υλικού και το ελεύθερο εύρος των σιδηροδρομικών οδών.»

7. Στο άρθρο 9 προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Ειδικότερα, δεν μπορούν να απαιτούν τη διενέργεια ελέγχων που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο της διαδικασίας η οποία οδηγεί στη δήλωση πιστότητας "ΕΚ" ή καταλληλότητας χρήσης.»

8. Το άρθρο 10 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Κάθε στοιχείο διαλειτουργικότητας υποβάλλεται στη διαδικασία αξιολόγησης της πιστότητας και της καταλληλότητας χρήσης που αναφέρεται στην αντίστοιχη ΤΠΔ και συνοδεύεται από το σχετικό πιστοποιητικό.»

β) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Τα κράτη μέλη κρίνουν ότι ένα στοιχείο διαλειτουργικότητας πληροί τις βασικές απαιτήσεις εφόσον συμμορφώνεται προς τις προϋποθέσεις που ορίζονται στην αντίστοιχη ΤΠΔ ή προς τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές που καταρτίζονται για τη συμμόρφωση προς τις εν λόγω προϋποθέσεις.»

γ) οι παράγραφοι 4 και 5 διαγράφονται.

9. Το άρθρο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 11

Όταν κράτος μέλος ή η Επιτροπή κρίνει ότι κάποιες ευρωπαϊκές προδιαγραφές οι οποίες χρησιμοποιούνται άμεσα ή έμμεσα για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας δεν πληρούν τις βασικές απαιτήσεις, μπορεί να αποφασίζεται, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21 παράγραφος 2, και αφού ζητηθεί η γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί με την 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 κανονισμών και των κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών (\*), να αποσυρθούν μερικώς ή πλήρως αυτές οι προδιαγραφές από τις δημοσιεύσεις όπου έχουν καταχωρηθεί ή να τροποποιηθούν.

(\* ) ΕΕ L 204 της 21.7.1998, σ. 37· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 98/48/ΕΚ (ΕΕ L 217 της 5.8.1998, σ. 18).»

10. Το άρθρο 14 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 14

1. Κάθε κράτος μέλος εγκρίνει να τίθενται σε λειτουργία τα διαρθρωτικά υποσυστήματα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας τα οποία ευρίσκονται στην επικράτεια του ή αποτελούν αντικείμενο εκμετάλλευσης σε αυτή.

Προς το σκοπό αυτόν, κάθε κράτος μέλος λαμβάνει κάθε αναγκαίο μέτρο ώστε τα εν λόγω υποσυστήματα να μπορούν να τίθενται σε λειτουργία μόνον εάν έχουν σχεδιασθεί, κατασκευασθεί και εγκατασταθεί κατά τρόπον ώστε να μη θίγεται η τήρηση των σχετικών με αυτά βασικών απαιτήσεων, όταν ενσωματώνονται στο διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας.

Ειδικότερα, κάθε κράτος μέλος ελέγχει τη συνάφεια των εν λόγω υποσυστημάτων προς το σύστημα στο οποίο ενσωματώνονται.

2. Όταν τα υποσυστήματα τίθενται σε λειτουργία και, στη συνέχεια, σε τακτά διαστήματα, κάθε κράτος μέλος ελέγχει κατά πόσον η εκμετάλλευση και η συντήρηση των υποσυστημάτων αυτών πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις σχετικές βασικές απαιτήσεις. Προς το σκοπό αυτόν, χρησιμοποιούνται οι διαδικασίες αξιολόγησης και ελέγχου που προβλέπονται στο πλαίσιο των αντιστοιχών διαρθρωτικών και λειτουργικών ΤΠΔ.

3. Σε περίπτωση ανανέωσης ή αναδιευθέτησης, ο διαχειριστής της υποδομής ή η σιδηροδρομική εταιρεία υποβάλλει στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος φάκελο με περιγραφή του σχεδίου. Το κράτος μέλος εξετάζει το φάκελο αυτόν 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 νέα αυτή έγκριση για τη θέση σε λειτουργία απαιτείται κάθε φορά που το συνολικό επίπεδο ασφάλειας του θεωρουμένου υποσυστήματος μπορεί να επηρεασθεί από τις προβλεπόμενες εργασίες.

4. Όταν τα κράτη μέλη εγκρίνουν τη θέση σε λειτουργία τροχαίου υλικού, έχουν την ευθύνη να εξασφαλίζουν ότι σε κάθε όχημα δίδεται αλφαριθμητικός αναγνωριστικός κωδικός. Αυτός ο κωδικός πρέπει να αναγράφεται σε κάθε όχημα και να είναι καταγεγραμμένος σε εθνικό μητρώο οχημάτων το οποίο πληροί τα ακόλουθα κριτήρια:

α) το μητρώο τηρεί τις κοινές προδιαγραφές που ορίζονται στην παράγραφο 5·

β) το μητρώο τηρείται και ενημερώνεται από οργανισμό ανεξάρτητο από οιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση·

γ) έχουν πρόσβαση στο μητρώο οι αρμόδιες για την ασφάλεια αρχές και οι φορείς διερεύνησης που αναφέρονται στα άρθρα 16 και 21 της οδηγίας 2003/.../ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ... , για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων (\*) (“οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων”) καθώς και οι ρυθμιστικοί φορείς που αναφέρονται στο άρθρο 30 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφαλείας (\*\*), ο Οργανισμός, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές της υποδομής, για την ικανοποίηση οποιουδήποτε νόμιμου αιτήματός τους.

Σε περίπτωση τροχαίου υλικού που τίθεται σε λειτουργία για πρώτη φορά σε τρίτη χώρα, τα κράτη μέλη δύνανται να αποδεχθούν οχήματα σαφώς αναγνωρισμένα σύμφωνα με διαφορετικό κωδικό σύστημα. Ωστόσο, όταν ένα κράτος μέλος έχει επιτρέψει τη θέση σε λειτουργία τέτοιων οχημάτων στο έδαφός του, θα πρέπει να είναι δυνατόν να λαμβάνονται, από το εθνικό μητρώο οχημάτων, τα αντίστοιχα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο 5 στοιχεία γ), δ) και ε).

5. Οι κοινές προδιαγραφές για το μητρώο οχημάτων θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21 παράγραφος 2, βάσει σχεδίου προδιαγραφών που καταρτίζει ο Οργανισμός. Αυτά τα σχέδια προδιαγραφών περιλαμβάνουν: το περιεχόμενο, τη μορφή των δεδομένων, τη λειτουργική και τεχνική αρχιτεκτονική, τον τρόπο λειτουργίας, τους κανόνες εισαγωγής δεδομένων και ανάγνωσης. Το εν λόγω μητρώο περιλαμβάνει τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες:

α) αναφορές στη δήλωση ελέγχου “ΕΚ” και στο φορέα που την εξέδωσε·

β) αναφορές στο μητρώο τροχαίου υλικού που αναφέρεται στο άρθρο 22α·

γ) στοιχεία ταυτότητας του ιδιοκτήτη του οχήματος ή του μισθωτή χρηματοδοτικής μίσθωσης·

- δ) ενδεχόμενους περιορισμούς όσον αφορά τον τρόπο χρήσεως του οχήματος·
- ε) ζωτικά για την ασφάλεια στοιχεία σχετικά με το πρόγραμμα συντήρησης του οχήματος.

(\*) ΕΕ L ...

(\*\*) ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 29· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση 2002/844/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 289 της 26.10.2002, σ. 30).»

11. Στο άρθρο 15, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Ειδικότερα, δεν μπορούν να απαιτούν τη διενέργεια ελέγχων που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο της διαδικασίας για τη δήλωση ελέγχου “ΕΚ”.»

12. Στο άρθρο 16, η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Εάν δεν υπάρχουν ΤΠΔ, καθώς και σε περιπτώσεις κατά τις οποίες έχει κοινοποιηθεί παρέκκλιση δυνάμει του άρθρου 7, τα κράτη μέλη διαβιβάζουν, για κάθε υποσύστημα, στα λοιπά κράτη μέλη και στην Επιτροπή, κατάλογο των τεχνικών κανόνων που χρησιμοποιούνται για την εφαρμογή των βασικών απαιτήσεων. Ο κατάλογος αυτός κοινοποιείται μέχρι τις ... (\*), και, στη συνέχεια, κάθε φορά που τροποποιείται ο κατάλογος τεχνικών κανόνων. Με την ευκαιρία αυτή, τα κράτη μέλη ορίζουν επίσης τους οργανισμούς που είναι αρμόδιοι να πραγματοποιούν, στην περίπτωση αυτών των τεχνικών κανόνων, τη διαδικασία ελέγχου που αναφέρεται στο άρθρο 18.»

13. Στο άρθρο 17 προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Στην περίπτωση αυτή οι ΤΠΔ αναθεωρούνται σύμφωνα με το άρθρο 6, παράγραφος 2. Εάν ορισμένες τεχνικές πτυχές οι οποίες αντιστοιχούν στις βασικές απαιτήσεις δεν είναι δυνατόν να καλυφθούν ρητώς από ΤΠΔ, τότε αυτές προσδιορίζονται σαφώς σε παράρτημα της ΤΠΔ. Για τις πτυχές αυτές, εφαρμόζεται το άρθρο 16 παράγραφος 3.»

14. Στο άρθρο 18, παράγραφος 2 προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Καλύπτει επίσης τον έλεγχο των διεπαφών του υποσυστήματος αυτού με το σύστημα στο οποίο ενσωματώνεται, βάσει των πληροφοριών που περιέχονται στη αντίστοιχη ΤΠΔ και στα μητρώα που προβλέπονται στο άρθρο 22α.»

15. Στο άρθρο 20, η παράγραφος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. Η Επιτροπή συγκροτεί ομάδα συντονισμού των κοινοποιημένων οργανισμών (εφεξής καλούμενη “ομάδα συντονισμού”), η οποία συζητεί όλα τα ζητήματα που έχουν σχέση με την εφαρμογή των διαδικασιών αξιολόγησης της πιστότητας ή της καταλληλότητας χρήσης που αναφέρονται στο άρθρο 13 και της διαδικασίας ελέγχου που αναφέρεται στο άρθρο 18 ή με την εφαρμογή των ΤΠΔ στον τομέα αυτόν. Οι εκπρόσωποι των κρατών μελών μπορούν να συμμετέχουν ως παρατηρητές στις εργασίες της ομάδας συντονισμού.»

Η Επιτροπή και οι παρατηρητές ενημερώνουν την επιτροπή του άρθρου 21, για τις εργασίες που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο της ομάδας συντονισμού. Η Επιτροπή, εφόσον απαιτείται, προτείνει τα μέτρα που απαιτούνται για την επίλυση των προβλημάτων.

Εφόσον απαιτείται, ο συντονισμός των κοινοποιημένων οργανισμών επιτελείται σύμφωνα με το άρθρο 21.»

16. Το άρθρο 21 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 21

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή.
2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή (\*), τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής.

Η προθεσμία που καθορίζει το άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζεται σε τρεις μήνες.

3. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό της κανονισμό.
4. Εφόσον αποδειχθεί αναγκαίο, η επιτροπή δύναται να συστήσει ομάδες εργασίας που θα την επικουρούν στην εκτέλεση των καθηκόντων της, ιδίως προκειμένου να συντονισθούν οι κοινοποιημένοι οργανισμοί.

(\*) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.»

17. Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα:

«Άρθρο 21α

1. Η επιτροπή μπορεί να συζητήσει οποιοδήποτε ζήτημα σχετικό με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας, συμπεριλαμβανομένων των θεμάτων που αφορούν τη διαλειτουργικότητα μεταξύ του συστήματος αυτού και εκείνου τρίτων χωρών.

2. Η επιτροπή μπορεί να συζητήσει οποιοδήποτε ζήτημα σχετικό με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Εάν χρειασθεί, η Επιτροπή εκδίδει σύσταση εφαρμογής, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21 παράγραφος 2.

Άρθρο 21β

1. Η Επιτροπή, είτε με δική της πρωτοβουλία ή κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους, μπορεί να αποφασίσει, σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 21 παράγραφος 2, να αναθέσει την κατάρτιση ΤΠΔ για κάποιο συμπληρωματικό θέμα, στο μέτρο που αυτό αφορά υποσύστημα που αναφέρεται στο παράρτημα II.

2. Σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21 παράγραφος 2, η επιτροπή, βάσει προτάσεως της Επιτροπής, θεσπίζει το πρόγραμμα εργασιών της, το οποίο είναι σύμφωνο με τους στόχους της παρούσας οδηγίας και της οδηγίας 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2001, για τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος (\*).

(\*) Ένα έτος μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

## Άρθρο 21γ

Τα παραρτήματα II έως VI μπορούν να τροποποιούνται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21 παράγραφος 2.

(\*) ΕΕ L 110 της 20.4.2001, σ. 1.»

## 18. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

## «Άρθρο 22α

1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε να δημοσιεύονται και να ενημερώνονται κάθε χρόνο μητρώο υποδομών και μητρώο τροχαίου υλικού, αντιστοίχως. Τα μητρώα αυτά αναγράφουν, για κάθε σχετικό υποσύστημα ή τμήμα υποσυστήματος, τα κύρια χαρακτηριστικά, όπως τις βασικές παραμέτρους, και την αντιστοιχία τους με τα χαρακτηριστικά που επιτάσσουν οι εφαρμοστέες ΤΠΔ. Προς το σκοπό αυτό, κάθε ΤΠΔ αναφέρει επακριβώς ποια στοιχεία πρέπει να περιλαμβάνονται στα μητρώα υποδομών και τροχαίου υλικού.

2. Αντίγραφο των μητρώων αυτών διαβιβάζεται στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και στον Οργανισμό και διατίθεται προκειμένου να το συμβουλευούνται τα ενδιαφερόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένων τουλάχιστον των επαγγελματικών παραγόντων του τομέα.»

## 19. Το παράρτημα I αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος I της παρούσας οδηγίας.

## 20. Το παράρτημα II αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος II της παρούσας οδηγίας.

## 21. Στο παράρτημα VII σημείο 2 προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Ειδικότερα, ο Οργανισμός και το προσωπικό που επιφορτίζεται με τη διεξαγωγή των ελέγχων πρέπει να είναι λειτουργικώς ανεξάρτητα από τις αρχές που είναι αρμόδιες για την έκδοση των εγκρίσεων θέσης σε λειτουργία στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας, των αδειών στο πλαίσιο της οδηγίας 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 1995, σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (\*), και των πιστοποιητικών ασφαλείας στο πλαίσιο της οδηγίας 2003/.../ΕΚ (\*), καθώς και ανεξάρτητα από τους φορείς που είναι αρμόδιοι για τη διεξαγωγή των ερευνών σε περίπτωση ατυχήματος.

(\*) ΕΕ L 143 της 27.6.1995, σ. 70· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2001/13/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 26).»

## Άρθρο 2

Η οδηγία 2001/16/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Ο τίτλος αντικαθίσταται από τον ακόλουθο τίτλο: «Οδηγία 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2001, για τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος».

(\*) Αριθμός της οδηγίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.

## 2. Στο άρθρο 1 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«3. Το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας επεκτείνεται σταδιακά ώστε να καλύψει ολόκληρο το συμβατικό σιδηροδρομικό σύστημα, συμπεριλαμβανομένης της σιδηροδρομικής πρόσβασης στις κύριες εγκαταστάσεις τερματικών σταθμών και λιμένων που εξυπηρετούν, πραγματικά ή δυνητικά, περισσότερους από έναν χρήστες, με εξαίρεση τις υποδομές και το τροχαίο υλικό που προορίζονται αποκλειστικά και μόνον για τοπική, ιστορική ή τουριστική χρήση ή την υποδομή που είναι λειτουργικώς απομονωμένη από το υπόλοιπο σιδηροδρομικό σύστημα, και με την επιφύλαξη των παρεκκλίσεων από την εφαρμογή των ΤΠΔ που αναφέρονται στο άρθρο 7.

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στα τμήματα του δικτύου τα οποία δεν καλύπτονται ακόμη από την παράγραφο 1, μόνο από την ημερομηνία έναρξης ισχύος των οικείων ΤΠΔ που πρόκειται να εγκριθούν σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται κατωτέρω και για το πεδίο εφαρμογής που ορίζονται σ' αυτές.

Η Επιτροπή θεσπίζει, έως την 1η Ιανουαρίου 2006, σύμφωνα με τις διαδικασίες του άρθρου 21 παράγραφος 2, πρόγραμμα εργασιών για την κατάρτιση νέων ΤΠΔ ή/και την αναθεώρηση των ΤΠΔ που έχουν ήδη θεσπισθεί προκειμένου να καλυφθούν οι σιδηροδρομικές γραμμές και το τροχαίο υλικό που δεν καλύπτονται ακόμη.

Αυτό το πρόγραμμα εργασιών θα αναφέρει μια πρώτη δέσμη νέων ΤΠΔ ή/και τροποποιήσεων ΤΠΔ που πρέπει να καταρτισθούν έως τον Ιανουάριο του 2009, με την επιφύλαξη του άρθρου 5 παράγραφος 5, για τη δυνατότητα πρόβλεψης ειδικών περιπτώσεων και του άρθρου 7 για την πρόβλεψη παρεκκλίσεων σε ειδικές περιστάσεις. Η επιλογή των θεμάτων που καλύπτονται από τις ΤΠΔ βασίζεται στην αναμενόμενη οικονομική απόδοση κάθε προτεινόμενου μέτρου και στην αρχή της αναλογικότητας των μέτρων που λαμβάνονται σε κοινοτικό επίπεδο. Προς το σκοπό αυτό, δίδεται η δέουσα προσοχή στο παράρτημα I, σημείο 4 και στην απαιτούμενη ισορροπία μεταξύ, αφενός, των στόχων για απρόσκοπτη κίνηση των σιδηροδρόμων και τεχνική εναρμόνιση και, αφετέρου, του προβλεπόμενου διευρωπαϊκού, εθνικού, περιφερειακού ή τοπικού επιπέδου κυκλοφορίας.

Μετά την κατάρτιση αυτής της πρώτης ομάδας, ο καθορισμός των προτεραιοτήτων για την κατάρτιση νέων ΤΠΔ ή για την αναθεώρηση υφισταμένων ΤΠΔ θεσπίζεται σύμφωνα με τις διαδικασίες του άρθρου 21 παράγραφος 2.

Τα κράτη μέλη δεν υποχρεούνται να εφαρμόζουν την παρούσα παράγραφο στην περίπτωση σχεδίων που βρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο υλοποίησης ή που υπόκεινται σε σύμβαση υπό εκτέλεση κατά τον χρόνο δημοσίευσης της σχετικής ομάδας ΤΠΔ.»

## 3. Το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

α) το στοιχείο η) διαγράφεται·

β) τα στοιχεία ιβ) και ιγ) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«ιβ) “αναδιευθέτηση”: σοβαρές εργασίες μετατροπής ενός υποσυστήματος ή τμήματος ενός υποσυστήματος οι οποίες βελτιώνουν τις συνολικές επιδόσεις του υποσυστήματος·

ιγ) “ανανέωση”: σοβαρές εργασίες υποκατάστασης ενός υποσυστήματος ή τμήματος ενός υποσυστήματος οι οποίες δεν τροποποιούν τις συνολικές επιδόσεις του υποσυστήματος·»

γ) προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία:

«ιε) “αντικατάσταση στο πλαίσιο συντήρησης”: αντικατάσταση στοιχείων από άλλα με την ίδια λειτουργία και τις ίδιες επιδόσεις στο πλαίσιο προληπτικής ή διορθωτικής συντήρησης·

ιστ) “θέση σε λειτουργία”: το σύνολο των λειτουργιών με τις οποίες ένα υποσύστημα τίθεται σε κατάσταση ονομαστικής λειτουργίας.»

4. Το άρθρο 5 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Κάθε υποσύστημα αποτελεί αντικείμενο μίας ΤΠΔ. Εφόσον απαιτείται, ένα υποσύστημα είναι δυνατόν να αποτελέσει αντικείμενο περισσότερων ΤΠΔ, ενώ μια ΤΠΔ είναι δυνατόν να καλύπτει περισσότερα του ενός υποσυστήματα. Η απόφαση για την κατάρτιση ή/και την αναθεώρηση μιας ΤΠΔ καθώς και η επιλογή του τεχνικού και γεωγραφικού της πεδίου εφαρμογής, απαιτούν εντολή σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1.»

β) στην παράγραφο 3, το στοιχείο ε) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ε) να αναφέρει, σε κάθε υπό εξέταση περίπτωση, τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται για να αξιολογείται είτε η πιστότητα ή η καταλληλότητα χρήσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας, αφενός, ή ο έλεγχος “ΕΚ” των υποσυστημάτων, αφετέρου. Οι εν λόγω διαδικασίες βασίζονται στις ενότητες που ορίζονται στην απόφαση 93/465/ΕΟΚ·»

γ) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«7. Στις ΤΠΔ είναι δυνατόν να γίνεται ρητή, σαφώς προσδιορισμένη παραπομπή σε ευρωπαϊκά πρότυπα ή προδιαγραφές όταν αυτό είναι απολύτως αναγκαίο για την υλοποίηση των στόχων της παρούσας οδηγίας. Στην περίπτωση αυτή, τα εν λόγω ευρωπαϊκά πρότυπα ή προδιαγραφές (ή τα σχετικά αποσπάσματα αυτών) θεωρούνται ως παραρτήματα της σχετικής ΤΠΔ και η εφαρμογή τους καθίσταται υποχρεωτική από τη στιγμή που τίθεται σε ισχύ η ΤΠΔ. Ελλείψει ευρωπαϊκών προτύπων ή προδιαγραφών και εν αναμονή της κατάρτισής τους, είναι δυνατόν να γίνεται παραπομπή σε άλλα σαφώς καθορισμένα κανονιστικά έγγραφα· στην περίπτωση αυτή, τα έγγραφα είναι ευκόλως προστά και δημοσιοποιησιμα.»

5. Το άρθρο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 6

1. Τα σχέδια των ΤΠΔ και οι επακόλουθες τροποποιήσεις αυτών συντάσσονται κατόπιν εντολής της Επιτροπής σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21 παράγραφος 2. Συντάσσονται υπό την ευθύνη του Οργανισμού, σύμφωνα με τα άρθρα 3 και 12 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. .../2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ..., σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (\*) (“κανονισμός για τον Οργανισμό”), σε συνεργασία με τις ομάδες εργασίας που αναφέρονται σε αυτά τα άρθρα.

Οι ΤΠΔ θεσπίζονται και αναθεωρούνται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21 παράγραφος 2. Η Επιτροπή δημοσιεύει τις ΤΠΔ στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

2. Ο Οργανισμός ευθύνεται για την προετοιμασία της αναθεώρησης και της ενημέρωσης των ΤΠΔ και την υποβολή οιασδήποτε σκόπιμης σύστασης στην επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 21, ούτως ώστε να λαμβάνεται υπόψη η εξέλιξη της τεχνολογίας ή οι κοινωνικές επιπτώσεις.

3. Κάθε σχέδιο ΤΠΔ καταρτίζεται σε δύο φάσεις.

Κατ' αρχάς, ο Οργανισμός προσδιορίζει τις βασικές παραμέτρους για τη συγκεκριμένη ΤΠΔ, καθώς και τις διαπαφές με τα άλλα υποσυστήματα και όποιες άλλες ειδικές περιπτώσεις είναι αναγκαίες. Για καθεμιά από τις παραμέτρους και τις διαπαφές αυτές, υποβάλλονται οι πλέον βιώσιμες εναλλακτικές λύσεις συνοδευόμενες από τεχνική ή οικονομική αιτιολόγηση. Λαμβάνεται απόφαση σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 21 παράγραφος 2· εφόσον απαιτείται, αναφέρονται ειδικές περιπτώσεις.

Στη συνέχεια, ο Οργανισμός καταρτίζει το σχέδιο της ΤΠΔ με βάση τις βασικές αυτές παραμέτρους. Ενδεχομένως, ο Οργανισμός λαμβάνει υπόψη του την τεχνική πρόοδο, τις ήδη επιτελεσθείσες εργασίες τυποποίησης, τις ήδη συγκροτημένες ομάδες εργασίας και τις αναγνωρισμένες ερευνητικές εργασίες. Στο σχέδιο της ΤΠΔ επισυνάπτεται μία συνολική εκτίμηση του αναμενόμενου κόστους και οφέλους της εφαρμογής των ΤΠΔ. Στην εκτίμηση αναφέρεται ο αναμενόμενος αντίκτυπος για όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς και οικονομικούς παράγοντες.

4. Κατά την κατάρτιση, θέσπιση και αναθεώρηση κάθε ΤΠΔ (συμπεριλαμβανομένων των βασικών παραμέτρων) λαμβάνονται υπόψη το αναμενόμενο κόστος και όφελος όλων των εξεταζόμενων τεχνικών λύσεων, καθώς και οι μεταξύ τους διαπαφές, προκειμένου να καθορισθούν και να υλοποιηθούν οι πλέον βιώσιμες λύσεις. Τα κράτη μέλη συμμετέχουν στην εκτίμηση αυτή παρέχοντας τα αναγκαία δεδομένα.

5. Η επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 21 τηρείται τακτικά ενήμερη για τις εργασίες κατάρτισης των ΤΠΔ. Η επιτροπή μπορεί, κατά τη διάρκεια των εργασιών αυτών, να διατυπώνει οιασδήποτε προϋποθέσεις ή χρήσιμες συστάσεις σχετικά με το σχεδιασμό των ΤΠΔ και την εκτίμηση του κόστους/οφέλους. Ειδικότερα, η επιτροπή μπορεί, κατόπιν αιτήσεως κράτους μέλους, να ζητήσει να εξετασθούν εναλλακτικές λύσεις και να συμπεριληφθεί, στην επισυναπτόμενη στο σχέδιο ΤΠΔ έκθεση, η εκτίμηση του κόστους/οφέλους των εν λόγω εναλλακτικών λύσεων.



6. Κατά τη θέσπιση κάθε ΤΠΔ η ημερομηνία έναρξης ισχύος της ΤΠΔ καθορίζεται με τη διαδικασία του άρθρου 21 παράγραφος 2. Όταν διάφορα υποσυστήματα πρέπει να τεθούν ταυτόχρονα σε λειτουργία για λόγους τεχνικής συμβατότητας, οι ημερομηνίες έναρξης ισχύος των αντίστοιχων ΤΠΔ πρέπει να συμπίπτουν.

7. Κατά την κατάρτιση, θέσπιση και αναθεώρηση των ΤΠΔ λαμβάνεται υπόψη η γνώμη των χρηστών, όσον αφορά τα χαρακτηριστικά που έχουν άμεσο αντίκτυπο στις συνθήκες υπό τις οποίες χρησιμοποιούν τα υποσυστήματα αυτά. Προς το σκοπό αυτόν, ο Οργανισμός συμβουλευεται τις αντιπροσωπευτικές ενώσεις και οργανισμούς χρηστών κατά τις εργασίες κατάρτισης και αναθεώρησης των ΤΠΔ. Στο σχέδιο ΤΠΔ επισυνάπτεται έκθεση περί των αποτελεσμάτων των διαβουλεύσεων αυτών.

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

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

Προς το σκοπό αυτόν, 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 στο πλαίσιο της επιτροπής κλαδικού διαλόγου που έχει συσταθεί δυνάμει της απόφασης 98/500/ΕΚ της Επιτροπής (\*\*). Οι κοινωνικοί εταίροι διατυπώνουν τη γνώμη τους εντός προθεσμίας τριών μηνών.

(\*) ΕΕ L ...

(\*\*) ΕΕ L 225 της 12.8.1998, σ. 27.»

6. Στο άρθρο 7, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) στα σχέδια νέας γραμμής, ανανέωσης ή 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.»

7. Το άρθρο 10 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Κάθε στοιχείο διαλειτουργικότητας υποβάλλεται στη διαδικασία αξιολόγησης της πιστότητας και της καταλληλότητας χρήσης που αναφέρεται στην αντίστοιχη ΤΠΔ και συνοδεύεται από το σχετικό πιστοποιητικό.»

β) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Τα κράτη μέλη κρίνουν ότι ένα στοιχείο διαλειτουργικότητας πληροί τις βασικές απαιτήσεις εφόσον συμμορ-

φώνεται προς τις προϋποθέσεις που ορίζονται στην αντίστοιχη ΤΠΔ ή προς τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές που καταρτίζονται για τη συμμόρφωση προς τις εν λόγω προϋποθέσεις.»

γ) οι παράγραφοι 4 και 5 διαγράφονται.

8. Το άρθρο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

#### «Άρθρο 11

Όταν ένα κράτος μέλος ή η Επιτροπή κρίνει ότι ευρωπαϊκές προδιαγραφές οι οποίες χρησιμοποιούνται άμεσα ή έμμεσα για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας δεν πληρούν τις βασικές απαιτήσεις, μπορεί να αποφασίζεται, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21 παράγραφος 2, και αφού ζητηθεί η γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί με την οδηγία 98/34/ΕΚ, να αποσυρθούν μερικώς ή ολικώς αυτές οι προδιαγραφές από τις δημοσιεύσεις όπου έχουν καταχωρηθεί ή να τροποποιηθούν».

9. Το άρθρο 14 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 2 προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Προς το σκοπό αυτόν, χρησιμοποιούνται οι διαδικασίες αξιολόγησης και ελέγχου που προβλέπονται στο πλαίσιο των σχετικών διαρθρωτικών και λειτουργικών ΤΠΔ.»

β) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Σε περίπτωση ανανέωσης ή αναδιευθέτησης, ο διαχειριστής της υποδομής ή η σιδηροδρομική επιχείρηση υποβάλλει στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος φάκελο με περιγραφή του σχεδίου. Το κράτος μέλος εξετάζει το φάκελο αυτόν 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 νέα αυτή έγκριση για τη θέση σε λειτουργία απαιτείται κάθε φορά που το συνολικό επίπεδο ασφαλείας του θεωρουμένου υποσυστήματος μπορεί να επηρεασθεί από τις προβλεπόμενες εργασίες. Εάν απαιτείται νέα έγκριση, το κράτος μέλος αποφασίζει σε ποιον βαθμό θα πρέπει να ισχύσει η ΤΠΔ στο σχέδιο. Το κράτος μέλος κοινοποιεί την απόφασή του στην Επιτροπή και στα άλλα κράτη μέλη.»

γ) προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι:

«4. Όταν τα κράτη μέλη εγκρίνουν τη θέση σε λειτουργία τροχαίου υλικού, έχουν την ευθύνη να εξασφαλίζουν ότι σε κάθε όχημα δίδεται αφαριθμητικός αναγνωριστικός κωδικός. Αυτός ο κωδικός πρέπει να αναγράφεται σε κάθε όχημα και να είναι καταγεγραμμένος σε εθνικό μητρώο οχημάτων το οποίο πληροί τα ακόλουθα κριτήρια:

α) το μητρώο τηρεί τις κοινές προδιαγραφές που ορίζονται στην παράγραφο 5·

β) το μητρώο τηρείται και ενημερώνεται από οργανισμό ανεξάρτητο από οιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση·

γ) έχουν πρόσβαση στο μητρώο οι αρχές για την ασφάλεια και οι φορείς διερεύνησης που αναφέρονται στα άρθρα 16 και 21 της οδηγίας 2003/.../ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ..., για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων (\*) (“Οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων”). Έχουν επίσης πρόσβαση σε αυτό, οι ρυθμιστικοί φορείς που αναφέρονται στο άρθρο 30 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφαλείας (\*\*), ο Οργανισμός, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές της υποδομής, για την ικανοποίηση οποιουδήποτε νόμιμου αιτήματός τους.

Σε περίπτωση τροχαίου υλικού που τίθεται σε λειτουργία για πρώτη φορά σε τρίτη χώρα, τα κράτη μέλη δύνανται να αποδεχθούν οχήματα σαφώς αναγνωρισμένα σύμφωνα με διαφορετικό κωδικό σύστημα. Ωστόσο, όταν ένα κράτος μέλος έχει επιτρέψει τη θέση σε λειτουργία τέτοιων οχημάτων στο έδαφός του, πρέπει να είναι δυνατόν να λαμβάνονται, από το μητρώο, τα αντίστοιχα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο 5 στοιχεία γ), δ) και ε).

5. Οι κοινές προδιαγραφές για το μητρώο οχημάτων θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21 παράγραφος 2, βάσει σχεδίου προδιαγραφών που καταρτίζει ο Οργανισμός. Αυτά τα σχέδια προδιαγραφών περιλαμβάνουν: το περιεχόμενο, τη μορφή των δεδομένων, τη λειτουργική και τεχνική αρχιτεκτονική, τον τρόπο λειτουργίας, τους κανόνες εισαγωγής δεδομένων και ανάγνωσης. Το εν λόγω μητρώο περιλαμβάνει τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες:

- α) αναφορές στη δήλωση ελέγχου “ΕΚ” και στο φορέα που την εξέδωσε·
- β) αναφορές στο μητρώο τροχαίου υλικού που αναφέρεται στο άρθρο 24·
- γ) στοιχεία ταυτότητας του ιδιοκτήτη του οχήματος ή του μισθωτή χρηματοδοτικής μίσθωσης·
- δ) ενδεχόμενους περιορισμούς όσον αφορά τον τρόπο χρήσεως του οχήματος·
- ε) ζωτικά για την ασφάλεια στοιχεία σχετικά με το πρόγραμμα συντήρησης του οχήματος.

(\*) ΕΕ L ...

(\*\*) ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 29· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2002/844/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 289 της 26.10.2002, σ. 30).»

10. Στο άρθρο 16, η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Εάν δεν υπάρχουν ΤΠΔ, καθώς και σε περιπτώσεις κατά τις οποίες έχει κοινοποιηθεί παρέκκλιση δυνάμει του άρθρου 7, τα κράτη μέλη διαβιβάζουν, για κάθε υποσύστημα, στα

λοιπά κράτη μέλη και στην Επιτροπή, κατάλογο των τεχνικών κανόνων που χρησιμοποιούνται για την εφαρμογή των βασικών απαιτήσεων. Ο κατάλογος αυτός κοινοποιείται πριν από τις ... (\*) και, στη συνέχεια, κάθε φορά που τροποποιείται ο κατάλογος τεχνικών κανόνων. Με την ευκαιρία αυτή, τα κράτη μέλη ορίζουν επίσης τους οργανισμούς που είναι αρμόδιοι να πραγματοποιούν, στην περίπτωση αυτών των τεχνικών κανόνων, τη διαδικασία ελέγχου που αναφέρεται στο άρθρο 18.»

11. Στο άρθρο 17 προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Στην περίπτωση αυτή, οι ΤΠΔ αναθεωρούνται σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2. Εάν ορισμένες τεχνικές πτυχές οι οποίες αντιστοιχούν στις βασικές απαιτήσεις δεν είναι δυνατόν να καλυφθούν ρητώς από ΤΠΔ, τότε αυτές προσδιορίζονται σαφώς σε παράρτημα της ΤΠΔ. Για τις πτυχές αυτές, εφαρμόζεται το άρθρο 16 παράγραφος 3.»

12. Στο άρθρο 20, η παράγραφος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. Η Επιτροπή συγκροτεί ομάδα συντονισμού των κοινοποιημένων οργανισμών, εφεξής αναφερόμενη ως “ομάδα συντονισμού”, η οποία εξετάζει όλα τα ζητήματα που έχουν σχέση με την εφαρμογή των διαδικασιών αξιολόγησης της πιστότητας ή της καταλληλότητας χρήσης που αναφέρονται στο άρθρο 13 και της διαδικασίας ελέγχου που αναφέρεται στο άρθρο 18, ή με την εφαρμογή των ΤΠΔ στον τομέα αυτόν. Οι εκπρόσωποι των κρατών μελών μπορούν να συμμετέχουν ως παρατηρητές στις εργασίες της ομάδας συντονισμού.»

Η Επιτροπή και οι παρατηρητές ενημερώνουν την επιτροπή του άρθρου 21 παράγραφος 1 για τις εργασίες που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο της ομάδας συντονισμού. Η Επιτροπή, εφόσον απαιτείται, προτείνει τα μέτρα που απαιτούνται για την επίλυση των προβλημάτων.

Εφόσον απαιτείται, ο συντονισμός των κοινοποιημένων οργανισμών επιτελείται σύμφωνα με το άρθρο 21.»

13. Στο άρθρο 21 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«4. Εφόσον αποδειχθεί αναγκαίο, η επιτροπή δύναται να συστήνει ομάδες εργασίας για να την επικουρούν στην εκτέλεση των καθηκόντων της, ιδίως προκειμένου να συντονισθούν οι κοινοποιημένοι οργανισμοί.»

14. Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα:

«Άρθρο 21α

Η Επιτροπή μπορεί να υποβάλλει στην επιτροπή οιοδήποτε ζήτημα σχετικό με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Εάν χρειασθεί, η Επιτροπή εκδίδει σύσταση εφαρμογής, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21, παράγραφος 2.

(\*) Ένα έτος μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

## Άρθρο 21β

Τα παραρτήματα II έως VI μπορούν να τροποποιούνται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21 παράγραφος 2.»

15. Το άρθρο 23 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

## «Άρθρο 23

1. Η σειρά προτεραιότητας για τη θέσπιση ΤΠΔ είναι η ακόλουθη, με την επιφύλαξη της σειράς έκδοσης των εντολών που προβλέπονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1:

α) η πρώτη ομάδα ΤΠΔ καλύπτει τον έλεγχο/χειρισμό και τη σηματοδότηση, τις τηλεματικές εφαρμογές για τη μεταφορά εμπορευμάτων, την εκμετάλλευση και διαχείριση της κυκλοφορίας (περιλαμβανομένων των προσόντων του προσωπικού για τις διασυννοριακές υπηρεσίες βάσει των κριτηρίων που ορίζονται στα παραρτήματα II και III), τα φορτηγά οχήματα, τα προβλήματα θορύβου που προκύπτουν από το τροχαίο υλικό και την υποδομή. Όσον αφορά το τροχαίο υλικό, αναπτύσσεται κατ' αρχάς το προοριζόμενο για διεθνή χρήση·

β) οι ακόλουθες πτυχές εξετάζονται επίσης σε συνάρτηση με τους πόρους της Επιτροπής και του Οργανισμού: τηλεματικές εφαρμογές για τη μεταφορά επιβατών, συντήρηση, με ιδιαίτερη σημασία στην ασφάλεια, οχήματα επιβατών, μονάδες έλξης και μηχανές τρένων, υποδομή, ενέργεια και ατμοσφαιρική ρύπανση. Όσον αφορά το τροχαίο υλικό, αναπτύσσεται κατ' αρχάς το προοριζόμενο για διεθνή χρήση·

γ) κατ' αίτηση της Επιτροπής, ενός κράτους μέλους ή του Οργανισμού, η επιτροπή δύναται να αποφασίσει, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21 παράγραφος 2, να καταρτίσει ΤΠΔ για ένα πρόσθετο αντικείμενο εφόσον αυτό αφορά υποσύστημα αναφερόμενο στο παράρτημα II.

2. Σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21 παράγραφος 2, η Επιτροπή θεσπίζει πρόγραμμα εργασιών τριώντων τη σειρά προτεραιότητας που ορίζεται στην παράγραφο 1 και εκείνη των άλλων καθηκόντων που της ανατίθεται η παρούσα οδηγία.

Οι ΤΠΔ του πρώτου προγράμματος εργασιών που αναφέρεται στην παράγραφο 1 στοιχείο α), πρέπει να έχουν καταρτισθεί έως τις 20 Απριλίου 2004 το αργότερο.

3. Το πρόγραμμα εργασιών αποτελείται από τα ακόλουθα στάδια:

α) ανάπτυξη, βάσει σχεδίου του Οργανισμού, αντιπροσωπευτικής αρχιτεκτονικής του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος, λαμβανομένου υπόψη του καταλόγου υποουστημάτων (παράρτημα II), ώστε να εξασφαλίζεται συνοχή μεταξύ των ΤΠΔ· η αρχιτεκτονική αυτή πρέπει να περιλαμβάνει ιδίως τα διάφορα στοιχεία του συστήματος αυτού και τις διαπαφές τους και να λειτουργεί ως πλαίσιο αναφοράς για τον προσδιορισμό των χώρων χρήσης κάθε ΤΠΔ·

β) θέσπιση μιας πρότυπης δομής για την ανάπτυξη των ΤΠΔ·

γ) καθιέρωση μεθόδου εκτίμησης του κόστους/οφέλους των λύσεων που περιέχονται στις ΤΠΔ·

δ) έκδοση των απαιτούμενων εντολών για την κατάρτιση των ΤΠΔ·

ε) θέσπιση των βασικών παραμέτρων για κάθε ΤΠΔ·

στ) έγκριση των σχεδίων προγραμμάτων τυποποίησης·

ζ) διαχείριση της μεταβατικής περιόδου μεταξύ της έναρξης ισχύος της οδηγίας 2003/.../ΕΚ (\*) και της δημοσίευσης των ΤΠΔ, περιλαμβανομένης της θέσπισης του συστήματος αναφοράς που αναφέρεται στο άρθρο 25.

(\*) ΕΕ L ...»

16. Στο άρθρο 24, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Αντίγραφο των μητρώων αυτών διαβιβάζεται στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και στον Οργανισμό και διατίθεται προκειμένου να το συμβουλευτούν τα ενδιαφερόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένων τουλάχιστον των επαγγελματιών παραγόντων του τομέα.»

17. Στο άρθρο 25, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Ο Οργανισμός εκπονεί, σύμφωνα με τα άρθρα 3 και 12 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. .../2003 (\*), βάσει των πληροφοριών που κοινοποιούνται από τα κράτη μέλη στο πλαίσιο του άρθρου 16 παράγραφος 3, των τεχνικών εγγράφων του επαγγέλματος και των κειμένων των οικείων διεθνών συμφωνιών, σχέδιο συστήματος αναφοράς για τους τεχνικούς κανόνες που εξασφαλίζουν το σημερινό βαθμό διαλειτουργικότητας των σιδηροδρομικών γραμμών του τροχαίου υλικού που προστίθεται στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, όπως ορίζεται στο άρθρο 1 παράγραφος 3. Η Επιτροπή, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21 παράγραφος 2, εξετάζει το σχέδιο και αποφασίζει κατά πόσον αυτό μπορεί να αποτελέσει σύστημα αναφοράς εν αναμονή της θέσπισης των ΤΠΔ.»

18. Το παράρτημα I αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος III της παρούσας οδηγίας.

19. Στο παράρτημα VII σημείο 2 προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Ειδικότερα, ο Οργανισμός και το προσωπικό που επιφορτίζεται με τη διεξαγωγή των ελέγχων πρέπει να είναι λειτουργικώς ανεξάρτητα από τις αρχές που είναι αρμόδιες για την έκδοση των εγκρίσεων θέσης σε λειτουργία στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας, των αδειών στο πλαίσιο της οδηγίας 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 1995, σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (\*) και των πιστοποιητικών ασφαλείας στο πλαίσιο της οδηγίας 2003/.../ΕΚ (\*\*) καθώς και ανεξάρτητα από τους φορείς που είναι αρμόδιοι για τη διεξαγωγή των ερευνών σε περίπτωση ατυχήματος.

(\*) ΕΕ L 143 της 27.6.1995, σ. 70· οδηγία όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2001/13/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 26).»

(\*) Αριθμός του κανονισμού για τον Οργανισμό.

(\*\*) Αριθμός της οδηγίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.

20. Το παράρτημα VIII διαγράφεται.

*Άρθρο 3*

Η Επιτροπή λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε η εφαρμογή των διατάξεων της παρούσας οδηγίας να μην θίγει, κατά το δυνατόν, τις εργασίες κατάρτισης ΤΠΔ για τις οποίες έχει ήδη δοθεί σχετική εντολή στο πλαίσιο των οδηγιών 96/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ, και να εξασφαλίζει ότι δεν επηρεάζονται τα σχέδια που βρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο εκπόνησης κατά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

*Άρθρο 4*

Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία πριν από τις ... (\*). 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 5*

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

*Άρθρο 6*

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

...

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

(\*) 24 μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

## «ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

**ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΓΑΛΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ**

## 1. Η ΥΠΟΔΟΜΗ

Η υποδομή του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας αποτελείται από την υποδομή των σιδηροδρομικών γραμμών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών που προσδιορίζονται στην απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών<sup>(1)</sup>, ή εκείνων που αναφέρονται σε κάθε ενημέρωση της απόφασης αυτής κατόπιν της αναθεώρησης που προβλέπεται στο άρθρο 21 της απόφασης αυτής.

Στις γραμμές μεγάλης ταχύτητας περιλαμβάνονται:

- οι γραμμές που έχουν ειδικά κατασκευασθεί για μεγάλη ταχύτητα και εξοπλισθεί για ταχύτητες γενικώς ίσες προς ή μεγαλύτερες από 250 km/ώρα,
- οι γραμμές που έχουν ειδικά διευθετηθεί για μεγάλη ταχύτητα και εξοπλισθεί για ταχύτητες της τάξης των 200 km/ώρα,
- οι γραμμές που έχουν ειδικά διευθετηθεί για μεγάλη ταχύτητα, διαθέτουν ειδικά χαρακτηριστικά λόγω περιορισμών οφειλομένων στην τοπογραφία, στη διαμόρφωση του εδάφους ή στον πολεοδομικό σχεδιασμό, και η ταχύτητα των οποίων πρέπει να προσαρμόζεται κατά περίπτωση.

Η εν λόγω υποδομή περιλαμβάνει τα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας, εντοπισμού και καθορισμού πορείας: τις τεχνικές εγκαταστάσεις επεξεργασίας δεδομένων και τηλεπικοινωνιών που προβλέπονται για τη μεταφορά επιβατών στις εν λόγω γραμμές ώστε να εξασφαλίζεται η ασφαλής και αρμονική εκμετάλλευση του δικτύου και η αποτελεσματική διαχείριση της κυκλοφορίας.

## 2. ΤΟ ΤΡΟΧΑΙΟ ΥΛΙΚΟ

Το τροχαιό υλικό στο οποίο αναφέρεται η παρούσα οδηγία περιλαμβάνει τις αμαξοστοιχίες που έχουν σχεδιασθεί για να κυκλοφορούν:

- είτε, στις γραμμές που έχουν ειδικά κατασκευασθεί για μεγάλη ταχύτητα, με ταχύτητα τουλάχιστον 250 km/ώρα, ενώ υπό τις κατάλληλες συνθήκες θα είναι δυνατόν να αναπτύξουν ταχύτητες που υπερβαίνουν τα 300 km/ώρα,
- είτε με ταχύτητες της τάξης των 200 km/ώρα στις γραμμές του τμήματος 1, όπου είναι συμβατές με τα επίπεδα επιδόσεων αυτών των γραμμών.

## 3. ΣΥΝΟΧΗ ΤΟΥ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

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 τροχαιού υλικού (το οποίο περιλαμβάνει τα επί της αμαξοστοιχίας μέρη όλων των σχετικών υποσυστημάτων). Από τη συνοχή αυτή εξαρτώνται τα επίπεδα επιδόσεων, η ασφάλεια, η ποιότητα εξυπηρέτησης και το κόστος.»

(1) ΕΕ L 228 της 9.9.1996, σ. 1· απόφαση όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση αριθ. 1346/2001/ΕΚ (ΕΕ L 185 της 6.7.2001, σ. 1).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ  
«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ  
ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

1. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, το σύστημα που συγκροτεί το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας υποδιαιρείται στα ακόλουθα υποσυστήματα που αντιστοιχούν:

α) είτε σε τομείς διαρθρωτικής φύσεως:

- υποδομή,
- ενέργεια,
- έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση,
- εκμετάλλευση και διαχείριση της κυκλοφορίας,
- τροχαίο υλικό

β) είτε σε τομείς λειτουργικής φύσεως:

- συντήρηση,
- τηλεματικές εφαρμογές για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων.

2. ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΟΙ ΤΟΜΕΙΣ

Για κάθε υποσύστημα, ο κατάλογος των πτυχών που αφορούν τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού δικτύου καθορίζεται στις εντολές για την εκπόνηση ΤΠΔ που ανατίθενται στον Οργανισμό.

Βάσει του άρθρου 6 παράγραφος 1, οι εντολές αυτές καταρτίζονται με τη διαδικασία του άρθρου 21 παράγραφος 2.

Εφόσον απαιτείται, ο κατάλογος των πτυχών που αφορούν τη διαλειτουργικότητα ο οποίος καθορίζεται στις εντολές διευκρινίζεται από τον Οργανισμό σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχείο γ).»

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

## «ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

## ΤΟ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

## 1. ΥΠΟΔΟΜΗ

Η υποδομή του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος αποτελείται από τις γραμμές του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών που προσδιορίζονται στην απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών<sup>(1)</sup>, ή αναφέρονται σε τυχόν ενημέρωση της απόφασης αυτής κατόπιν της αναθεώρησης η οποία προβλέπεται στο άρθρο 21 της απόφασης αυτής.

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, το δίκτυο αυτό μπορεί να υποδιαιρείται στις ακόλουθες κατηγορίες:

γραμμές προβλεπόμενες για τη μεταφορά επιβατών·

γραμμές προβλεπόμενες για μεικτή μεταφορά (επιβατών και εμπορευμάτων)·

γραμμές ειδικά σχεδιασμένες ή διευθετημένες για τη μεταφορά εμπορευμάτων·

κόμβοι επιβατών·

κόμβοι εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων των διατροπικών τερματικών σταθμών·

γραμμές σύνδεσης των ανωτέρω στοιχείων.

Η εν λόγω υποδομή περιλαμβάνει συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας, εντοπισμού και καθορισμού 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 κυκλοφορίας.

## 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 μονάδων έλξης·

των οχημάτων επιβατών·

των φορτηγών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένου του τροχαίου υλικού που έχει σχεδιασθεί για τη μεταφορά φορτηγών αυτοκινήτων.

Η κατασκευή κινητής σιδηροδρομικής υποδομής και ο εξοπλισμός συντήρησης περιλαμβάνονται αλλά δεν αποτελούν την πρώτη προτεραιότητα.

Καθεμιά από τις κατηγορίες αυτές πρέπει να υποδιαιρείται σε:

τροχαίο υλικό διεθνούς χρήσης·

τροχαίο υλικό εθνικής χρήσης.

## 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 επί της αμαξοστοιχίας μέρη όλων των σχετικών υποσυστημάτων). Από τη συνοχή αυτή εξαρτώνται τα επίπεδα επιδόσεων, η ασφάλεια, η ποιότητα εξυπηρέτησης και το κόστος.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 228 της 9.9.1996, σ. 1· απόφαση όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση αριθ. 1346/2001/ΕΚ (ΕΕ L 185 της 6.7.2001, σ. 1).

#### 4. ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΟΥ ΠΕΔΙΟΥ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

##### 1. Υποκατηγορίες γραμμών και τροχαίου υλικού

Προκειμένου να επιτυγχάνεται η διαλειτουργικότητα αποτελεσματικώς από άποψη κόστους, μπορούν να αναπτυχθούν περισσότερες υποκατηγορίες όλων των κατηγοριών γραμμών και τροχαίου υλικού που αναφέρονται στο παρόν παράρτημα, όπου αυτό είναι αναγκαίο. Εφόσον απαιτείται, οι λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 3, είναι δυνατόν να διαφέρουν αναλόγως της υποκατηγορίας.

##### 2. Διασφαλίσεις όσον αφορά το κόστος

Στην εκτίμηση του κόστους-οφέλους των προτεινομένων μέτρων θα συυπολογίζονται, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα:

- κόστος του προτεινόμενου μέτρου,
- μείωση του κόστους κεφαλαίων και των επιβαρύνσεων, λόγω των εξοικονομήσεων κλίμακας της καλύτερης χρήσης του τροχαίου υλικού,
- μείωση των δαπανών επενδύσεων και συντήρησης/λειτουργίας, λόγω του αυξημένου ανταγωνισμού μεταξύ κατασκευαστών και επιχειρήσεων συντήρησης,
- περιβαλλοντικά οφέλη, λόγω τεχνικών βελτιώσεων του σιδηροδρομικού συστήματος,
- αύξηση της ασφάλειας λειτουργίας.

Επιπλέον, σε αυτή την εκτίμηση αναφέρεται ο αναμενόμενος αντίκτυπος για όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς και οικονομικούς παράγοντες.»

---



**ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ <sup>(1)</sup>**

—————

---

<sup>(1)</sup> Βλέπε σελίδα 3 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

## ΚΟΙΝΗ ΘΕΣΗ (ΕΚ) αριθ. 55/2003

που καθορίστηκε από το Συμβούλιο στις 26 Ιουνίου 2003

για την έκδοση της οδηγίας 2003/.../ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ... , για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η οποία τροποποιεί την οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την οδηγία 2001/14/ΕΚ σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για την χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφάλειας

(2003/C 270 E/03)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

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

την πρόταση της Επιτροπής (1),

την γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής (2),

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών (3),

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζει το άρθρο 251 της συνθήκης (4),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Προκειμένου να συνεχισθούν οι προσπάθειες για τη δημιουργία μιας ενιαίας αγοράς υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, που ξεκίνησαν με την οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, σχετικά με την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων (5), χρειάζεται να θεσπισθεί ένα κοινό ρυθμιστικό πλαίσιο για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Μέχρι σήμερα τα κράτη μέλη καταρτίζουν τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας τους, κυρίως για τις εθνικές γραμμές, με βάση τις τεχνικές και λειτουργικές έννοιες που υφίστανται σε εθνικό επίπεδο. Ταυτόχρονα, οι διαφορές ως προς τις αρχές, την προσέγγιση και τη νοοτροπία δυσχεραίνουν την άρση των τεχνικών φραγμών και την καθιέρωση διεθνών μεταφορικών δραστηριοτήτων.
- (2) Με την οδηγία 91/440/ΕΟΚ, την οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 1995, σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (6), και την οδηγία 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη

χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφάλειας (7), γίνονται τα πρώτα βήματα προς τη ρύθμιση της αγοράς των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών μεταφορών, με το άνοιγμα της αγοράς των διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών υπηρεσιών. Ωστόσο, οι διατάξεις για την ασφάλεια απεδείχθησαν ανεπαρκείς, και οι διαφορές μεταξύ των απαιτήσεων ασφάλειας εξακολουθούν να υφίστανται και να επηρεάζουν τη βέλτιστη λειτουργία των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Κοινότητα. Είναι εξαιρετικά σημαντικό να εναρμονισθεί το περιεχόμενο των κανόνων ασφαλείας, η πιστοποίηση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητες των αρχών ασφαλείας, καθώς και η διερεύνηση των ατυχημάτων.

- (3) Τα μετρό, τα τραμ και άλλα ελαφρά σιδηροδρομικά συστήματα υπόκεινται σε πολλά κράτη μέλη σε τοπικούς ή περιφερειακούς κανόνες ασφαλείας, εποπτεύονται συχνά από τις τοπικές ή περιφερειακές αρχές και δεν καλύπτονται από τις απαιτήσεις για τη διαλειτουργικότητα ή τη χορήγηση αδειών σε κοινοτικό επίπεδο. Επιπλέον, για τα τραμ ισχύει συχνά η νομοθεσία οδικής ασφαλείας, και δεν μπορούν επομένως να καλυφθούν πλήρως από τους κανόνες σιδηροδρομικής ασφαλείας. Για τους λόγους αυτούς, και σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της συνθήκης, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα να εξαιρούν τα τοπικά αυτά σιδηροδρομικά συστήματα από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.
- (4) Τα επίπεδα ασφαλείας του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος είναι κατά κανόνα υψηλά, ιδιαίτερα σε σύγκριση με τις οδικές μεταφορές. Είναι σημαντική η διατήρηση της ασφαλείας κατά την τρέχουσα φάση αναδιάρθρωσης, στο πλαίσιο της οποίας ο σιδηροδρομικός τομέας θα στραφεί περισσότερο από την αυτορύθμιση στη ρύθμιση από δημόσιο φορέα. Παράλληλα με την τεχνική και την επιστημονική πρόοδο θα πρέπει να βελτιωθεί περαιτέρω και η ασφάλεια, στο μέτρο του δυνατού, και λαμβάνοντας υπόψη την ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρομικών μεταφορών.
- (5) Όλοι οι φορείς εκμετάλλευσης του σιδηροδρομικού συστήματος, διαχειριστές υποδομής και σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, θα πρέπει να φέρουν εξ ολοκλήρου την ευθύνη για την ασφάλεια του συστήματος, ο καθένας για το δικό του τμήμα. Όπου αρμόζει, θα πρέπει να συνεργάζεται στην υλοποίηση μέτρων ελέγχου των κινδύνων. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διαχωρίσουν σαφώς την άμεση αυτή ευθύνη για την ασφάλεια από το καθήκον των αρμόδιων για την ασφάλεια αρχών να παράσχουν ένα εθνικό ρυθμιστικό πλαίσιο και να εποπτεύουν τις επιδόσεις των φορέων εκμετάλλευσης.

(1) ΕΕ C 126 E της 28.5.2002, σ. 332.

(2) ΕΕ C 61 της 14.3.2003, σ. 131.

(3) ΕΕ C 66 της 19.3.2003, σ. 5.

(4) Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 14ης Ιανουαρίου 2003 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα), κοινή θέση του Συμβουλίου της 26ης Ιουνίου 2003 και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της ... (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

(5) ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 25· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2001/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 1).

(6) ΕΕ L 143 της 27.6.1995, σ. 70· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2001/13/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 26).

(7) ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 29· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση 2002/844/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 289 της 26.10.2002, σ. 30).

- (6) Οι απαιτήσεις ασφάλειας για τα υποσυστήματα των διευρωπαϊκών σιδηροδρομικών δικτύων θεσπίζονται στην οδηγία 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας <sup>(1)</sup>, και στην οδηγία 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2001, για τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος <sup>(2)</sup>. Εντούτοις, οι οδηγίες αυτές δεν καθορίζουν κοινές απαιτήσεις σε επίπεδο συστήματος και δεν αναφέρονται λεπτομερώς στη ρύθμιση, τη διαχείριση και την εποπτεία της ασφάλειας. Κατά τον καθορισμό των ελάχιστων επιπέδων ασφάλειας των υποσυστημάτων από τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ), αυξάνεται η σημασία του καθορισμού στόχων ασφάλειας και σε επίπεδο συστήματος.
- (7) Θα πρέπει να θεσπισθούν προοδευτικά κοινοί στόχοι ασφάλειας (ΚΣΑ) και κοινές μέθοδοι ασφάλειας (ΚΜΑ), προκειμένου να διασφαλίζεται η διατήρηση υψηλού επιπέδου ασφάλειας και, όπου και όποτε χρειάζεται και είναι εύλογα εφικτή, η βελτίωσή του. Οι κοινοί αυτοί στόχοι και μέθοδοι θα πρέπει να παρέχουν μέσα αξιολόγησης του επιπέδου ασφάλειας και των επιδόσεων των φορέων εκμετάλλευσης σε κοινοτικό επίπεδο, καθώς και στα κράτη μέλη.
- (8) Οι πληροφορίες για την ασφάλεια του σιδηροδρομικού συστήματος σπανίζουν και συνήθως δεν δημοσιεύονται. Είναι επομένως απαραίτητο να καθορισθούν κοινοί δείκτες ασφάλειας (ΚΔΑ) προκειμένου να ελέγχεται η συμμόρφωση του συστήματος προς τους ΚΣΑ και να διευκολύνεται η παρακολούθηση του βαθμού σιδηροδρομικής ασφάλειας. Ωστόσο, οι εθνικοί ορισμοί που αφορούν τους ΚΔΑ μπορούν να εφαρμόζονται για μεταβατική περίοδο και, κατά συνέπεια, κατά τη σύνταξη της πρώτης σειράς ΚΣΑ θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η έκταση της ανάπτυξης των κοινών ορισμών των ΚΔΑ.
- (9) Οι εθνικοί κανόνες ασφάλειας, που βασίζονται συχνά σε εθνικά τεχνικά πρότυπα, θα πρέπει να αντικατασταθούν προοδευτικά από κανόνες βασισμένους σε κοινά πρότυπα, τα οποία καθορίζονται από τις ΤΠΔ. Οι νέοι εθνικοί κανόνες θα πρέπει να είναι σύμφωνοι προς την κοινοτική νομοθεσία και να διευκολύνουν τη μετάβαση προς μια κοινή προσέγγιση για τη σιδηροδρομική ασφάλεια. Θα πρέπει, επομένως, να ζητείται η γνώμη όλων των ενδιαφερομένων προτού θεσπισθεί από κράτος μέλος εθνικός κανόνας ασφάλειας που επιτάσσει υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας από ό,τι ο ΚΣΑ. Αν ο εν λόγω νέος κανόνας ενδέχεται να επηρεάσει σιδηροδρομικές επιχειρήσεις άλλων κρατών μελών, το νέο σχέδιο κανόνα θα πρέπει να κοινοποιείται στην Επιτροπή.
- (10) Η ανάπτυξη των ΚΣΑ, ΚΜΑ και ΚΔΑ, καθώς και η ανάγκη να διευκολυνθεί η πορεία προς μία κοινοτική προσέγγιση για τη σιδηροδρομική ασφάλεια, απαιτούν τεχνική υποστήριξη σε κοινοτικό επίπεδο. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων, που συστήθηκε βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. .../2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου <sup>(3)</sup>, δημιουργείται για την έκδοση συστάσεων όσον αφορά τους ΚΣΑ, τις ΚΜΑ και τους ΚΔΑ, καθώς και για την περαιτέρω εναρμόνιση των μέτρων και την παρακολούθηση της προόδου της σιδηροδρομικής ασφάλειας στην Κοινότητα.
- (11) Κατά την εκτέλεση των αρμοδιοτήτων τους και την εκπλήρωση των καθηκόντων τους, οι διαχειριστές της υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα πρέπει να εφαρμόζουν ένα σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας, να πληρούν τις κοινοτικές απαιτήσεις και να συμπεριλαμβάνουν κοινά στοιχεία. Οι πληροφορίες για την ασφάλεια και την εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, θα πρέπει να υποβάλλονται στην αρχή για την ασφάλεια του οικείου κράτους μέλους.
- (12) Στο πλαίσιο του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ότι οι διατάξεις της οδηγίας 89/391/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 12ης Ιουνίου 1989, σχετικά με την εφαρμογή μέτρων για την προώθηση της βελτίωσης της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων κατά την εργασία <sup>(4)</sup>, καθώς και των σχετικών με αυτή ειδικών οδηγιών, εφαρμόζονται πλήρως όσον αφορά την προστασία της υγείας και της ασφάλειας των εργαζομένων στις σιδηροδρομικές μεταφορές. Στο πλαίσιο του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, θα πρέπει να λαμβάνεται επίσης υπόψη η οδηγία 96/49/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων <sup>(5)</sup>.
- (13) Προκειμένου να εξασφαλιστεί υψηλό επίπεδο ασφάλειας των σιδηροδρόμων και ισότιμη μεταχείριση όλων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, οι τελευταίες θα πρέπει να υπόκεινται στις ίδιες απαιτήσεις ασφάλειας. Το πιστοποιητικό ασφάλειας θα πρέπει να αποδεικνύει ότι οι σιδηροδρομική επιχείρηση έχει θεσπίσει το σύστημά της για τη διαχείριση της ασφάλειας και ότι είναι σε θέση να συμμορφωθεί προς τα σχετικά πρότυπα και κανόνες ασφάλειας. Για τις διεθνείς υπηρεσίες μεταφορών θα πρέπει να επαρκεί η έγκριση του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας σε ένα κράτος μέλος και να αποκτήσει η έγκριση κοινοτική ισχύ. Από την άλλη πλευρά, η τήρηση των εθνικών κανόνων θα πρέπει να πιστοποιείται περαιτέρω σε κάθε κράτος μέλος. Τελικός στόχος θα πρέπει να είναι η θέσπιση ενός κοινού πιστοποιητικού ασφάλειας με κοινοτική ισχύ.
- (14) Επιπλέον των απαιτήσεων ασφαλείας που καθορίζονται στο πιστοποιητικό ασφαλείας, οι εγκεκριμένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρέπει να συμμορφώνονται με τις εθνικές απαιτήσεις, οι οποίες είναι συμβατές με το κοινοτικό δίκαιο και εφαρμόζονται χωρίς διακρίσεις, όσον αφορά τις συνθήκες υγείας και ασφάλειας και τις κοινωνικές συνθήκες, συμπεριλαμβανομένων των νομικών διατάξεων που αφορούν το χρονικό διάστημα οδήγησης, και τα δικαιώματα των εργαζομένων και των καταναλωτών, όπως προβλέπονται στα άρθρα 6 και 12 της οδηγίας 95/18/ΕΚ.
- (15) Κάθε διαχειριστής υποδομής έχει καίρια ευθύνη για τον ασφαλή σχεδιασμό, συντήρηση και λειτουργία του οικείου σιδηροδρομικού δικτύου. Εκ παραλλήλου με την πιστοποίηση ασφαλείας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, ο διαχειριστής της υποδομής θα πρέπει να υπόκειται και σε άδεια ασφαλείας εκδιδόμενη από την αρχή για την ασφάλεια σχετικά με το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας και με άλλες διατάξεις για την ικανοποίηση των απαιτήσεων ασφαλείας.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 6.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 110 της 20.4.2001, σ. 1.

<sup>(3)</sup> ΕΕ L ...

<sup>(4)</sup> ΕΕ L 183 της 29.6.1989, σ. 1.

<sup>(5)</sup> ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 25· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2003/29/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 90 της 8.4.2003, σ. 47).

- (16) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να καταβάλλουν προσπάθειες για να βοηθήσουν όσους υποψηφίους επιθυμούν να εισέλθουν στην αγορά ως σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Συγκεκριμένα, θα πρέπει να παρέχουν πληροφορίες και να ανταποκρίνονται χωρίς καθυστέρηση στα αιτήματα πιστοποίησης της ασφάλειας. Για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν διεθνείς μεταφορές, είναι σημαντικό να ακολουθούνται παρόμοιες διαδικασίες στα διάφορα κράτη μέλη. Μολονότι το πιστοποιητικό ασφάλειας θα περιέχει εθνικά στοιχεία για το άμεσο μέλλον, θα πρέπει, εντούτοις, να είναι δυνατή η εναρμόνιση των κοινών στοιχείων του και η διευκόλυνση της δημιουργίας ενός κοινού προτύπου.
- (17) Η πιστοποίηση του προσωπικού των συρμών και η άδεια θέσης του χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού σε λειτουργία για τα διάφορα εθνικά δίκτυα, συνιστούν συχνά ανυπέβλητα εμπόδια για τους νεοεισερχομένους. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξασφαλίζουν ότι οι εγκαταστάσεις για την κατάρτιση και πιστοποίηση όσον αφορά το προσωπικό των συρμών που είναι απαραίτητες για να πληρούνται οι απαιτήσεις εθνικών κανόνων, είναι διαθέσιμες στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που ζητούν πιστοποιητικό ασφάλειας. Θα πρέπει να θεσπισθεί μία κοινή διαδικασία αδειοδότησης για τη θέση σε λειτουργία του χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού.
- (18) Στο πλαίσιο του νέου κοινού ρυθμιστικού πλαισίου για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, θα πρέπει να δημιουργηθούν εθνικές αρχές σε όλα τα κράτη μέλη για τη ρύθμιση και την εποπτεία της ασφάλειας των σιδηροδρόμων. Προκειμένου να διευκολυνθεί η συνεργασία τους σε κοινοτικό επίπεδο, θα πρέπει να ανατεθούν στις αρχές αυτές τα ίδια ελάχιστα καθήκοντα και αρμοδιότητες. Είναι ανάγκη να εξασφαλισθεί στις αρμόδιες για την ασφάλεια εθνικές αρχές ασφάλειας υψηλός βαθμός ανεξαρτησίας. Θα πρέπει να εκτελούν τα καθήκοντά τους με ανοικτό και αμερόληπτο τρόπο, ούτως ώστε να συμβάλλουν στη δημιουργία ενός ενιαίου κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος, και να συνεργάζονται με στόχο τον συντονισμό των κριτηρίων που χρησιμοποιούν για τη λήψη των αποφάσεων, ιδίως όσον αφορά την πιστοποίηση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που εκτελούν διεθνείς μεταφορές.
- (19) Αν και τα σοβαρά σιδηροδρομικά ατυχήματα είναι σπάνια, μπορούν εντούτοις να έχουν καταστροφικές συνέπειες και να προκαλέσουν στην κοινή γνώμη ανησυχία για το βαθμό ασφάλειας του σιδηροδρομικού συστήματος. Κατά συνέπεια, όλα αυτά τα ατυχήματα θα πρέπει να διερευνώνται ως προς την ασφάλεια, ούτως ώστε να αποφεύγεται η επανάληψή τους, και τα αποτελέσματα των ερευνών θα πρέπει να δημοσιεύονται. Τα άλλα ατυχήματα και συμβάντα ενδέχεται να αποτελούν σημαντικές προειδοποιήσεις για σοβαρά ατυχήματα και θα πρέπει επίσης να διερευνώνται ως προς την ασφάλεια, όταν χρειάζεται.
- (20) Η έρευνα ως προς την ασφάλεια θα πρέπει να διαχωρίζεται από τη δικαστική ανάκριση για το ίδιο συμβάν, ενώ θα πρέπει να εξασφαλίζεται η πρόσβαση σε στοιχεία και μαρτυρίες. Θα πρέπει να πραγματοποιείται από μόνιμο φορέα, ανεξάρτητο από τους διάφορους παράγοντες στο χώρο των σιδηροδρόμων. Ο εν λόγω φορέας θα πρέπει να λειτουργεί ούτως ώστε να αποφεύγεται οποιαδήποτε σύγκρουση συμφερόντων και οποιαδήποτε δυνατή σχέση με τα αίτια των περιστατικών που διερευνώνται. Συγκεκριμένα, η λειτουργική του ανεξαρτησία δεν θα πρέπει να θίγεται εάν συνδέεται στενά με την εθνική αρχή ασφαλείας ή τη ρυθμιστική αρχή, για λόγους που αφορούν την οργάνωση και τις νομικές δομές. Οι έρευνες θα πρέπει να διεξάγονται με τη μεγαλύτερη δυνατή διαφάνεια. Για κάθε περιστατικό, ο φορέας διερεύνησης θα πρέπει να συγκροτεί τη σχετική ομάδα έρευνας, η οποία θα διαθέτει την απαραίτητη εμπειρογνώμοσύνη για την εξεύρεση των άμεσων καθώς και των βαθύτερων αιτιών του συμβάντος.
- (21) Οι εκθέσεις για τις έρευνες και οποιαδήποτε πορίσματα και συστάσεις παρέχουν ζωτικής σημασίας πληροφορίες για την περαιτέρω βελτίωση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και θα πρέπει να δημοσιοποιούνται σε κοινοτικό επίπεδο. Οι αποδέκτες των συστάσεων ασφάλειας θα πρέπει να προβαίνουν στις δέουσες ενέργειες και ο φορέας διερεύνησης να λαμβάνει γνώση αυτών των ενεργειών.
- (22) Εφόσον οι στόχοι της προβλεπόμενης δράσης, και συγκεκριμένα ο συντονισμός των δραστηριοτήτων στα κράτη μέλη για τη ρύθμιση και την εποπτεία της ασφάλειας, η διερεύνηση των ατυχημάτων και η κατάρτιση σε κοινοτικό επίπεδο κοινών στόχων ασφάλειας, κοινών μεθόδων ασφάλειας, κοινών δεικτών ασφάλειας και κοινών απαιτήσεων για τα πιστοποιητικά ασφάλειας, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και μπορούν, ως εκ τούτου, λόγω της κλίμακας της προβλεπόμενης δράσης, να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί 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, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη αυτών των στόχων.
- (23) Τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να θεσπισθούν 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<sup>(1)</sup>.
- (24) Η παρούσα οδηγία αποσκοπεί στην αναδιοργάνωση και την ενοποίηση της σχετικής κοινοτικής νομοθεσίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Συνεπώς, οι διατάξεις που αφορούν την πιστοποίηση ασφαλείας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, τις οποίες είχε προηγουμένως καθορίσει η οδηγία 2001/14/ΕΚ, θα πρέπει να καταργηθούν μαζί με όλες τις αναφορές στην πιστοποίηση της ασφάλειας. Η οδηγία 95/18/ΕΚ περιλαμβάνει απαιτήσεις για τα προσόντα ασφαλείας του προσωπικού κίνησης και για την ασφάλεια του τροχαίου υλικού, οι οποίες καλύπτονται από τις απαιτήσεις για την πιστοποίηση ασφαλείας της παρούσας οδηγίας και δεν θα πρέπει να συνεχίσουν να αποτελούν μέρος των απαιτήσεων για τη χορήγηση άδειας. Προκειμένου να λάβει άδεια πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή, η εγκεκριμένη σιδηροδρομική επιχείρηση θα πρέπει να διαθέτει πιστοποιητικό ασφαλείας.
- (25) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν κανόνες για τις κυρώσεις που επιβάλλονται σε περιπτώσεις παραβίασης των διατάξεων της παρούσας οδηγίας και να εξασφαλίζουν την εφαρμογή τους. Οι κυρώσεις αυτές πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές,

(1) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

## ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

### Σκοπός

Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι να εξασφαλίσει την ανάπτυξη και τη βελτίωση της ασφάλειας των κοινοτικών σιδηροδρόμων:

- α) εναρμονίζοντας τη δομή του ρυθμιστικού συστήματος στα κράτη μέλη·
- β) καθορίζοντας τις αρμοδιότητες των παραγόντων·
- γ) καταρτίζοντας κοινούς στόχους ασφάλειας και κοινές μεθόδους ασφάλειας·
- δ) απαιτώντας τη συγκρότηση, σε κάθε κράτος μέλος, αρχής ασφάλειας και φορέα διερεύνησης ατυχημάτων και συμβάντων·
- ε) καθορίζοντας κοινές αρχές διαχείρισης, ρύθμισης και εποπτείας της ασφάλειας των σιδηροδρόμων.

Άρθρο 2

### Πεδίο εφαρμογής

1. Η παρούσα οδηγία αφορά το σιδηροδρομικό σύστημα των κρατών μελών, το οποίο μπορεί να χωριστεί σε υποσυστήματα σχετικά με τομείς διαρθρωτικής και λειτουργικής φύσεως. Καλύπτει τις απαιτήσεις ασφάλειας ολόκληρου του συστήματος, συμπεριλαμβανομένης της ασφαλούς διαχείρισης της υποδομής και της εκμετάλλευσης της κυκλοφορίας και της αλληλεπίδρασης σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και διαχειριστών υποδομής.

2. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν από τα μέτρα που θεσπίζουν για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας:

- α) τα μετρό, τραμ και άλλα ελαφρά σιδηροδρομικά συστήματα·
- β) τα δίκτυα τα λειτουργικώς αποκομμένα από τα υπόλοιπα σιδηροδρομικά συστήματα και τα οποία προορίζονται μόνο για τη λειτουργία τοπικών, αστικών ή προαστιακών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, καθώς και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις με δραστηριότητες μόνο στα δίκτυα αυτά·
- γ) τη σιδηροδρομική υποδομή που ανήκει σε ιδιώτες και υπάρχει για να χρησιμοποιείται αποκλειστικά από τον κύριο της υποδομής για τις δικές του μεταφορές φορτίου.

Άρθρο 3

### Ορισμοί

Για το σκοπό της παρούσας οδηγίας, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- α) «σιδηροδρομικό σύστημα»: το σύνολο των υποσυστημάτων σχετικά με τομείς διαρθρωτικής και λειτουργικής φύσεως, όπως ορίζονται στις οδηγίες 96/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ, καθώς και η διαχείριση και λειτουργία ολόκληρου του συστήματος·

β) «διαχειριστής υποδομής»: κάθε φορέας ή επιχείρηση που είναι υπεύθυνος ιδίως για την εγκατάσταση και τη συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής, ή μέρους αυτής, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ, της διαχείρισης των συστημάτων ελέγχου και ασφάλειας συμπεριλαμβανομένης επίσης της υποδομής. Τα καθήκοντα του διαχειριστή της υποδομής ενός δικτύου ή ενός μέρους δικτύου μπορούν να ανατίθενται σε διαφορετικούς φορείς ή επιχειρήσεις·

γ) «σιδηροδρομική επιχείρηση»: κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση κατά την έννοια της οδηγίας 2001/14/ΕΚ, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφάλειας, και κάθε άλλη δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση η δραστηριότητα της οποίας είναι η παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων ή/και επιβατών, υπό την προϋπόθεση ότι η επιχείρηση αυτή εξασφαλίζει υποχρεωτικά και την έλεξη· συμπεριλαμβάνονται επίσης οι επιχειρήσεις που παρέχουν μόνον έλεξη·

δ) «τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ)»: οι προδιαγραφές που ισχύουν για κάθε υποσύστημα ή τμήμα υποσυστήματος προκειμένου αυτό να ανταποκρίνεται στις βασικές απαιτήσεις και να εξασφαλίζει τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και του συμβατικού ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, όπως ορίζονται στην οδηγία 96/48/ΕΚ και στην οδηγία 2001/16/ΕΚ·

ε) «κοινοί στόχοι ασφάλειας (ΚΣΑ)»: τα επίπεδα ασφάλειας που πρέπει κατ' ελάχιστον να επιτυγχάνονται στα διάφορα τμήματα του σιδηροδρομικού συστήματος (όπως φερ' ειπείν το συμβατικό σιδηροδρομικό σύστημα, το σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας, τις μακρές σιδηροδρομικές σήραγγες ή τις γραμμές που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τις μεταφορές εμπορευμάτων) καθώς και σε ολόκληρο το σύστημα, τα οποία εκφράζονται με κριτήρια αποδοχής κινδύνων·

στ) «κοινές μέθοδοι ασφάλειας (ΚΜΑ)»: η μεθοδολογία που καταρτίζεται για την περιγραφή του τρόπου αξιολόγησης της επίτευξης των στόχων ασφάλειας και της συμμόρφωσης με άλλες αιτήσεις ασφάλειας·

ζ) «αρχή για την ασφάλεια»: ο εθνικός φορέας που αναλαμβάνει τα καθήκοντα που αφορούν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων σύμφωνα με την παρούσα οδηγία ή κάθε οργανισμός δύο κρατών μελών στον οποίο τα κράτη μέλη έχουν αναθέσει τα καθήκοντα αυτά ώστε να εξασφαλίζεται ένα ενιαίο καθεστώς ασφάλειας για την εξειδικευμένη διαμεθοριακή υποδομή·

η) «εθνικοί κανόνες ασφάλειας»: το σύνολο των κανόνων που περιλαμβάνουν τις απαιτήσεις σιδηροδρομικής ασφάλειας οι οποίες επιβάλλονται σε επίπεδο κράτους μέλους και ισχύουν για περισσότερες από μία σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ανεξαρτήτως του φορέα από τον οποίο εκδίδονται·

θ) «σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας»: η οργάνωση και οι ρυθμίσεις που θεσπίζονται από έναν διαχειριστή υποδομής ή μία σιδηροδρομική επιχείρηση με στόχο την εξασφάλιση της ασφαλούς διαχείρισης των μεταφορών που εκτελεί·

- ι) «υπεύθυνος έρευνας»: το πρόσωπο που φέρει την ευθύνη για τη διοργάνωση, τη διεξαγωγή και τον έλεγχο μιας έρευνας·
- ια) «ατύχημα»: κάθε ακούσιο ή απρομελέτητο αιφνίδιο περιστατικό ή μία ειδική αλληλουχία τέτοιων περιστατικών με βλαβερές συνέπειες· τα ατυχήματα διακρίνονται στις εξής κατηγορίες: συγκρούσεις, εκτροχιασμοί, ατυχήματα σε ισόπεδες διαβάσεις, ατυχήματα που προκαλούνται σε άτομα από κινούμενο τροχαίο υλικό, πυρκαγιές και άλλα·
- ιβ) «σοβαρό ατύχημα»: κάθε σύγκρουση ή εκτροχιασμός συρμών, με τουλάχιστον έναν νεκρό ή πέντε ή περισσότερους σοβαρά τραυματισμένους ή εκτεταμένες ζημιές στο τροχαίο υλικό, την υποδομή ή το περιβάλλον, καθώς και κάθε άλλο παρόμοιο ατύχημα με προφανείς επιπτώσεις για τη ρύθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων και τη διαχείριση της ασφάλειας. Ως «εκτεταμένες ζημιές» νοούνται οι ζημιές οι οποίες μπορούν να εκτιμηθούν αμέσως από τον φορέα των ερευνών ότι θα κοστίσουν συνολικά τουλάχιστον 2 εκατομμύρια ευρώ·
- ιγ) «συμβάν»: κάθε περιστατικό, πλην ατυχήματος ή σοβαρού ατυχήματος, που συνδέεται με τη λειτουργία των τρένων και επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία τους·
- ιδ) «έρευνα/διερεύνηση»: διαδικασία που διεξάγεται με σκοπό την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων και η οποία περιλαμβάνει τη συγκέντρωση και την ανάλυση πληροφοριών, την εξαγωγή συμπερασμάτων, συμπεριλαμβανομένου του καθορισμού των αιτιών, και, οσάκις κρίνεται ενδεδειγμένο, τη διατύπωση συστάσεων ασφαλείας·
- ιε) «αίτια»: ενέργειες, παραλείψεις, γεγονότα ή συνθήκες, ή συνδυασμός αυτών, που οδηγούν σε ατύχημα ή συμβάν·
- ιστ) «Οργανισμός»: ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων, ο κοινοτικός οργανισμός για την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων·
- ιζ) «κοινοποιημένοι οργανισμοί»: οι οργανισμοί οι επιφορτισμένοι με την αξιολόγηση της πιστότητας ή της καταλληλότητας χρήσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας ή τη διεξαγωγή της κοινοτικής διαδικασίας ελέγχου των υποσυστημάτων, όπως ορίζονται στις οδηγίες 96/48/EK και 2001/16/EK·
- ιη) «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 σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ή του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος, όπως ορίζονται στις οδηγίες 96/48/EK και 2001/16/EK. Η έννοια του «στοιχείου» καλύπτει στοιχεία υλικά όσο και άυλα, όπως το λογισμικό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

## ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

## Άρθρο 4

## Εξέλιξη και βελτίωση της σιδηροδρομικής ασφάλειας

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν τη συνολική διατήρηση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και, στο μέτρο του δυνατού, τη συνεχή

βελτίωσή της, λαμβάνοντας υπόψη την εξέλιξη της κοινοτικής νομοθεσίας, καθώς και την τεχνική και επιστημονική πρόοδο, για την δίδοντας προτεραιότητα στην πρόληψη των σοβαρών ατυχημάτων.

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν τη θέσπιση, εφαρμογή και επιβολή των κανόνων ασφάλειας με ανοικτό και αμερόληπτο τρόπο, για την προαγωγή της ανάπτυξης ενός ενιαίου συστήματος ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών μεταφορών.

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι την ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος και τον έλεγχο των σχετικών κινδύνων αναλαμβάνουν οι διαχειριστές υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, που υποχρεούνται να εφαρμόζουν τα απαραίτητα μέτρα ελέγχου των κινδύνων, κατά περίπτωση, σε συνεργασία μεταξύ τους καθώς και τους εθνικούς κανόνες και πρότυπα ασφάλειας, και να καταρτίζουν συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.

Με επιφύλαξη της αστικής ευθύνης σύμφωνα με τις απαιτήσεις του δικαίου των κρατών μελών, κάθε διαχειριστής υποδομής και σιδηροδρομική επιχείρηση αναλαμβάνει την ευθύνη για το τμήμα του συστήματος που εμπίπτει στην αρμοδιότητά του και για την ασφαλή λειτουργία του, συμπεριλαμβανομένης της προμήθειας υλικού και της ανάθεσης υπηρεσιών, έναντι των χρηστών, των πελατών και τρίτων.

## Άρθρο 5

## Κοινοί δείκτες ασφαλείας

1. Προκειμένου να διευκολυνθεί η αξιολόγηση της επίτευξης των ΚΣΑ και να εξασφαλισθεί η παρακολούθηση της γενικής εξέλιξης της σιδηροδρομικής ασφάλειας, τα κράτη μέλη συγκεντρώνουν πληροφορίες για τους κοινούς δείκτες ασφαλείας (ΚΔΑ) μέσω των ετήσιων εκθέσεων των αρχών για την ασφάλεια, σύμφωνα με το άρθρο 18.

Ως πρώτο έτος αναφοράς για τους ΚΔΑ ορίζεται το ... (\*)· οι σχετικές πληροφορίες υποβάλλονται με την ετήσια έκθεση το επόμενο έτος.

Οι ΚΔΑ καθορίζονται σύμφωνα με το παράρτημα I.

2. Πριν από τις ... (\*\*), το παράρτημα I αναθεωρείται σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 27 παράγραφος 2, ιδίως για να συμπεριλάβει τους κοινούς ορισμούς των ΚΔΑ και τις κοινές μεθόδους υπολογισμού του κόστους ατυχήματος.

## Άρθρο 6

## Κοινές μέθοδοι ασφαλείας

1. Μία πρώτη σειρά ΚΜΑ που καλύπτει τουλάχιστον τις μεθόδους που περιγράφονται στην παράγραφο 3 στοιχείο α) θεσπίζεται από την Επιτροπή πριν από τις ... (\*\*\*)· σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 27 παράγραφος 2 και δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Οι ΚΜΑ δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

(\*) Δύο έτη μετά το έτος κατά το οποίο αρχίζει να ισχύει η παρούσα οδηγία.

(\*\*) Πέντε έτη μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

(\*\*\*) Τέσσερα έτη μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

Μία δεύτερη σειρά ΚΜΑ που καλύπτει το υπόλοιπο τμήμα των μεθόδων που περιγράφονται στην παράγραφο 3, θεσπίζεται από την Επιτροπή πριν από τις ... (\*), σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 27 παράγραφος 2 και δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Οι ΚΜΑ δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

2. Τα σχέδια ΚΣΑ και τα σχέδια αναθεωρημένων ΚΣΑ καταρτίζονται από τον Οργανισμό δυνάμει των εντολών που εγκρίνονται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 27 παράγραφος 2.

Το σχέδιο ΚΜΑ βασίζεται στην εξέταση των υφιστάμενων μεθόδων στα κράτη μέλη.

3. Η ΚΜΑ περιγράφει τον τρόπο αξιολόγησης του επιπέδου ασφάλειας και της επίτευξης των στόχων ασφάλειας και της συμμόρφωσης προς άλλες απαιτήσεις ασφάλειας, αναπτύσσοντας και ορίζοντας:

- α) τις μεθόδους αξιολόγησης και εκτίμησης των κινδύνων·
  - β) τις μεθόδους αξιολόγησης της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις των πιστοποιητικών ασφάλειας και των αδειών ασφάλειας που εκδίδονται σύμφωνα με τα άρθρα 10 και 11 και
  - γ) καθόσον δεν καλύπτονται από ΤΠΔ, τις μεθόδους που χρησιμοποιούνται για να ελέγχεται κατά πόσον τα διαρθρωτικά υποσυστήματα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος λειτουργούν και συντηρούνται σύμφωνα με τις σχετικές βασικές απαιτήσεις.
4. Η ΚΜΑ αναθεωρείται τακτικά, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 27 παράγραφος 2, λαμβάνοντας υπόψη την εμπειρία από την εφαρμογή της καθώς και τη συνολική εξέλιξη της ασφάλειας των σιδηροδρόμων και τις υποχρεώσεις των κρατών μελών που ορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1.
5. Τα κράτη μέλη επιφέρουν όλες τις αναγκαίες τροποποιήσεις στους εθνικούς τους κανόνες ασφάλειας με γνώμονα τη θέσπιση ΚΔΑ και τυχόν αναθεώρησή τους.

#### Άρθρο 7

##### Κοινοί στόχοι ασφάλειας

1. Οι ΚΣΑ αναπτύσσονται, θεσπίζονται και αναθεωρούνται σύμφωνα με τις διαδικασίες που ορίζει το παρόν άρθρο.
2. Τα σχέδια ΚΣΑ και τα σχέδια αναθεωρημένων ΚΣΑ καταρτίζονται από τον Οργανισμό δυνάμει των εντολών που εγκρίνονται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 27 παράγραφος 2.
3. Η πρώτη σειρά σχεδίων ΚΣΑ βασίζεται σε εξέταση των υφιστάμενων στόχων και επιδόσεων ασφάλειας των κρατών μελών και εξασφαλίζει ότι δεν μειώνονται οι σημερινές επιδόσεις σε θέματα ασφάλειας του σιδηροδρομικού συστήματος σε κανένα κράτος μέλος. Θεσπίζονται από την Επιτροπή πριν από τις ... (\*\*), σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 27 παράγραφος 2 και δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

(\*) Έξι έτη μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

(\*\*) Πέντε έτη μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

Η δεύτερη σειρά σχεδίων ΚΣΑ βασίζεται στις εμπειρίες που αποκτώνται από την πρώτη σειρά σχεδίων ΚΣΑ και την εφαρμογή τους. Αντανακλούν τους τομείς προτεραιότητας στους οποίους η ασφάλεια επιβάλλεται να βελτιωθεί. Θεσπίζονται από την Επιτροπή πριν από τις ... (\*\*\*), σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 27 παράγραφος 2 και δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Όλες οι προτάσεις σχεδίων και αναθεωρημένων ΚΣΑ αντανακλούν τις υποχρεώσεις των κρατών μελών που καθορίζει το άρθρο 4 παράγραφος 1 της παρούσας οδηγίας. Συνοδεύονται από αξιολόγηση του εκτιμώμενου κόστους και ωφέλειας, με περιγραφή του πιθανού αντίκτυπου σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς και οικονομικούς παράγοντες, και της κοινωνικής αποδοχής του κινδύνου. Περιλαμβάνουν χρονοδιάγραμμα σταδιακής εφαρμογής, κατά περίπτωση, ιδίως προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη το είδος και το ύψος της επένδυσης που απαιτείται για την εφαρμογή τους. Στα εν λόγω σχέδια, αναλύεται ο πιθανός αντίκτυπος στις ΤΠΔ για τα υποσυστήματα και περιλαμβάνονται, οσάκις ενδείκνυται, επακόλουθες προτάσεις τροποποίησης των ΤΠΔ.

4. Οι ΚΣΑ ορίζουν τα επίπεδα ασφάλειας που πρέπει τουλάχιστον να επιτευχθούν στα διάφορα τμήματα του σιδηροδρομικού συστήματος και σε ολόκληρο το σύστημα, σε κάθε κράτος μέλος, υπό μορφή κριτηρίων αποδοχής των κινδύνων για:

- α) μεμονωμένους κινδύνους που αφορούν τους επιβάτες, το προσωπικό, συμπεριλαμβανομένου του προσωπικού των εργολάβων, τους χρήστες των ισόπεδων διαβάσεων και άλλους, και, υπό την επιφύλαξη των υφιστάμενων εθνικών και διεθνών κανόνων περί ευθύνης, μεμονωμένους κινδύνους που αφορούν άτομα που βρίσκονται χωρίς άδεια στις σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις·

- β) κινδύνους για την κοινωνία.

5. Οι ΚΣΑ αναθεωρούνται τακτικά, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 27 παράγραφος 2, λαμβάνοντας υπόψη τη συνολική εξέλιξη της ασφάλειας των σιδηροδρόμων.

6. Τα κράτη μέλη προβαίνουν σε κάθε αναγκαία τροποποίηση των εθνικών τους κανόνων ασφάλειας ώστε να επιτευχθούν τουλάχιστον οι ΚΣΑ, και τυχόν αναθεωρημένοι ΚΣΑ, σύμφωνα με τα προσαρτημένα σε αυτούς χρονοδιαγράμματα εφαρμογής. Κοινοποιούν αυτούς τους κανόνες στην Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 8, παράγραφος 3.

#### Άρθρο 8

##### Εθνικοί κανόνες ασφάλειας

1. Τα κράτη μέλη καταρτίζουν δεσμευτικούς εθνικούς κανόνες ασφαλείας και μεριμνούν ώστε να δημοσιεύονται και τίθενται στη διάθεση όλων των διαχειριστών υποδομής, των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, των αιτούντων πιστοποιητικό ασφαλείας και των αιτούντων άδεια ασφαλείας.

2. Πριν από τις ... (\*\*\*\*), τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή όλους τους ισχύοντες σχετικούς εθνικούς κανόνες ασφαλείας, όπως ορίζονται στο παράρτημα II, και επισημαίνουν τον τομέα εφαρμογής τους.

(\*\*\*) Επτά έτη μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

(\*\*\*\*) Δώδεκα μήνες μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

Η κοινοποίηση παρέχει επιπλέον πληροφορίες για το βασικό περιεχόμενο των κανόνων, με παραπομπές στα νομικά κείμενα, για το είδος της νομοθεσίας, καθώς και για τον φορέα ή οργανισμό που είναι υπεύθυνος για τη δημοσίευσή της.

3. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν πάραυτα στην Επιτροπή κάθε τροποποίηση κοινοποιημένων εθνικών κανόνων ασφαλείας και κάθε νέο παρόμοιο κανόνα που έχει τυχόν θεσπισθεί, εκτός εάν ο κανόνας αφορά εξ ολοκλήρου την εφαρμογή των ΚΔΑ.

4. Ένα κράτος μέλος δύναται, μετά τη θέσπιση ΚΣΑ, να καθιερώσει νέο εθνικό κανόνα ασφαλείας, ο οποίος απαιτεί υψηλότερο επίπεδο ασφαλείας από αυτό που ορίζει ο ΚΣΑ. Προτού θεσπίσει έναν τέτοιο κανόνα, το κράτος μέλος ζητεί εγκαίρως τη γνώμη όλων των ενδιαφερομένων μερών και ενημερώνει την Επιτροπή η οποία υποβάλλει το σχέδιο κανόνα ασφαλείας στην επιτροπή του άρθρου 27 προκειμένου να γνωμοδοτήσει: η γνώμη διατυπώνεται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 27 παράγραφος 3. Εάν ο κανόνας αυτός ενδέχεται να επηρεάσει την εκμετάλλευση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων από άλλα κράτη μέλη στην επικράτεια του ενδιαφερομένου κράτους μέλους, ισχύει η διαδικασία κοινοποίησης της παραγράφου 5.

5. Το κράτος μέλος αποστέλλει το σχέδιο κανόνα ασφαλείας στην Επιτροπή, και δηλώνει τους λόγους θέσπισής του.

Εάν η Επιτροπή θεωρήσει ότι το σχέδιο κανόνα ασφαλείας δεν συμβιβάζεται με την ΚΜΑ ή τουλάχιστον με την επίτευξη του ΚΣΑ, ή ότι αποτελεί μέσο αυθαίρετης διάκρισης ή συγκεκαλυμμένο περιορισμό των σιδηροδρομικών δραστηριοτήτων μεταξύ κρατών μελών, λαμβάνεται, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 27 παράγραφος 2 απόφαση με αποδέκτη το οικείο κράτος μέλος.

#### Άρθρο 9

##### Συστήματα διαχείρισης της ασφαλείας

1. Οι διαχειριστές της υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θεσπίζουν τα συστήματά τους για τη διαχείριση της ασφαλείας προκειμένου να εξασφαλίζουν ότι το σιδηροδρομικό σύστημα μπορεί να επιτύχει τουλάχιστον τους ΚΣΑ, ότι πληροί τους εθνικούς κανόνες ασφαλείας που περιγράφονται στο άρθρο 8 και στο παράρτημα II και τις απαιτήσεις ασφαλείας που θεσπίζονται στο πλαίσιο των ΤΠΔ, καθώς και ότι τα σχετικά μέρη των ΚΜΑ εφαρμόζονται.

2. Το σύστημα διαχείρισης της ασφαλείας πληροί τις απαιτήσεις και περιλαμβάνει τα στοιχεία που ορίζονται στο παράρτημα III, με προσαρμογή στη φύση, το μέγεθος και άλλες συνθήκες της επιδιωκόμενης δραστηριότητας. Εξασφαλίζει τον έλεγχο όλων των κινδύνων που προκαλεί η δραστηριότητα του διαχειριστή της υποδομής ή της σιδηροδρομικής επιχείρησης, συμπεριλαμβανομένης της παροχής συντήρησης και οσάκις και της χρησιμοποίησης εργολάβων. Με την επιφύλαξη των υφιστάμενων εθνικών και διεθνών κανόνων περί ευθύνης, το σύστημα διαχείρισης της ασφαλείας λαμβάνει επίσης υπόψη, οσάκις ενδείκνυται και είναι εύλογο, τους κινδύνους που προκύπτουν ως αποτέλεσμα των δραστηριοτήτων τρίτων.

3. Το σύστημα διαχείρισης της ασφαλείας κάθε διαχειριστή υποδομής λαμβάνει υπόψη τις συνέπειες της εκμετάλλευσης του δικτύου από διάφορες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και λαμβάνει μέτρα ώστε όλες οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να ασκούν τις δραστηριότητές τους σύμφωνα με τις ΤΠΔ και τους εθνικούς κανόνες

ασφαλείας, καθώς και σύμφωνα με τους όρους που προβλέπονται από το πιστοποιητικό ασφαλείας που έχουν λάβει. Το εν λόγω σύστημα καταρτίζεται επιπλέον με στόχο το συντονισμό των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης του διαχειριστή της υποδομής με όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που ασκούν δραστηριότητα στο πλαίσιο της υποδομής του.

4. Όλοι οι διαχειριστές υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις υποβάλλουν ετησίως στην αρμόδια για την ασφαλεία αρχή, πριν από τις 30 Ιουνίου, ετήσια έκθεση ασφαλείας για το προηγούμενο ημερολογιακό έτος. Η εν λόγω έκθεση περιλαμβάνει:

- α) πληροφορίες για την επίτευξη των στόχων της επιχείρησης στον τομέα της ασφαλείας και για τα αποτελέσματα των προγραμμάτων ασφαλείας·
- β) την κατάρτιση των εθνικών δεικτών ασφαλείας και των ΚΔΑ που ορίζονται στο παράρτημα I, εφόσον είναι συναφείς με την επιχείρηση που υποβάλλει την έκθεση·
- γ) τα αποτελέσματα του εσωτερικού ελέγχου ασφαλείας·
- δ) παρατηρήσεις για ανεπάρκειες και δυσλειτουργίες των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και της διαχείρισης της υποδομής που ενδέχεται να ενδιαφέρουν την αρμόδια για την ασφαλεία αρχή.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

##### ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

#### Άρθρο 10

##### Πιστοποιητικά ασφαλείας

1. Προκειμένου να αποκτήσει πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή, μία σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να έχει λάβει πιστοποιητικό ασφαλείας σύμφωνα με το παρόν κεφάλαιο. Το πιστοποιητικό ασφαλείας μπορεί να καλύπτει ολόκληρο το σιδηροδρομικό δίκτυο ενός κράτους μέλους ή μόνο ένα καθορισμένο τμήμα αυτού.

Το πιστοποιητικό ασφαλείας αποβλέπει να αποδείξει ότι η σιδηροδρομική επιχείρηση έχει θεσπίσει το σύστημά της για τη διαχείριση της ασφαλείας και είναι σε θέση να πληροί τις απαιτήσεις των ΤΠΔ και άλλης σχετικής κοινοτικής νομοθεσίας, καθώς και των εθνικών κανόνων ασφαλείας, προκειμένου να ελέγχει τους κινδύνους και να προβαίνει σε ασφαλή εκμετάλλευση του δικτύου.

2. Το πιστοποιητικό ασφαλείας περιλαμβάνει:

- α) πιστοποίηση αποδοχής του συστήματος διαχείρισης της ασφαλείας της σιδηροδρομικής επιχείρησης, όπως περιγράφεται στο άρθρο 9 και στο παράρτημα III, και
- β) πιστοποίηση αποδοχής των μέτρων που λαμβάνει η σιδηροδρομική επιχείρηση προκειμένου να ανταποκρίνεται στις ιδιαίτερες απαιτήσεις που επιβάλλει η ασφαλής εκμετάλλευση του σχετικού δικτύου. Οι απαιτήσεις μπορεί να περιλαμβάνουν εφαρμογή των ΤΠΔ και των εθνικών κανόνων ασφαλείας, την αποδοχή των πιστοποιητικών του προσωπικού και την άδεια θέσης σε λειτουργία του τροχαίου υλικού που χρησιμοποιεί η σιδηροδρομική επιχείρηση. Η πιστοποίηση βασίζεται στην τεκμηρίωση που υποβάλλει η σιδηροδρομική επιχείρηση, όπως περιγράφεται στο παράρτημα IV.



3. Η αρχή για την ασφάλεια του κράτους μέλους στο οποίο η σιδηροδρομική επιχείρηση άρχισε να ασκεί τις δραστηριότητές της, χορηγεί την πιστοποίηση σύμφωνα με την παράγραφο 2.

Η πιστοποίηση που χορηγείται σύμφωνα με την παράγραφο 2 στοιχεία α) και β) πρέπει να καθορίζει το είδος και την έκταση των καλυπτόμενων σιδηροδρομικών δραστηριοτήτων. Η πιστοποίηση που χορηγείται σύμφωνα με την παράγραφο 2 στοιχείο α) πρέπει να ισχύει σε όλη την Κοινότητα για ισοδύναμες δραστηριότητες σιδηροδρομικών μεταφορών.

4. Η αρχή για την ασφάλεια του κράτους μέλους στο οποίο η σιδηροδρομική επιχείρηση σκοπεύει να εκτελέσει συμπληρωματικές υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών χορηγεί τη συμπληρωματική εθνική πιστοποίηση που απαιτείται σύμφωνα με την παράγραφο 2 στοιχείο β).

5. Το πιστοποιητικό ασφαλείας ανανεώνεται κατόπιν αιτήσεως της σιδηροδρομικής επιχείρησης σε διαστήματα τα οποία δεν υπερβαίνουν την πενταετία. Ενημερώνεται, εν μέρει ή στο σύνολό του, κάθε φορά που ο τύπος ή η έκταση της δραστηριότητας υφίσταται ουσιαστική τροποποίηση.

Ο κάτοχος του πιστοποιητικού ασφαλείας ενημερώνει χωρίς καθυστέρηση την αρχή για την ασφάλεια για όλες τις σημαντικές τροποποιήσεις των όρων του οικείου μέρους του πιστοποιητικού ασφαλείας. Επιπλέον, κοινοποιεί στην αρχή για την ασφάλεια, όποτε εισάγονται νέες κατηγορίες προσωπικού ή νέοι τύποι τροχαίου υλικού.

Η αρχή για την ασφάλεια μπορεί να απαιτεί την αναθεώρηση του οικείου μέρους του πιστοποιητικού ασφαλείας κατόπιν ουσιαστικών μεταβολών του ρυθμιστικού πλαισίου ασφαλείας.

Εάν η αρχή για τη ασφάλεια διαπιστώσει ότι ο κάτοχος πιστοποιητικού ασφαλείας δεν πληροί πλέον τις προϋποθέσεις πιστοποίησης που έχει εκδώσει, ανακαλεί το εν λόγω μέρος α) ή/και β) του πιστοποιητικού, αιτιολογώντας την απόφασή της. Μία αρχή ασφαλείας που ανακαλεί συμπληρωματική εθνική πιστοποίηση που χορηγήθηκε δυνάμει της παραγράφου 4 γνωστοποιεί, πάραυτα, την απόφασή της στην αρχή ασφαλείας που χορήγησε την πιστοποίηση της παραγράφου 2 στοιχείο α).

Επίσης, η αρχή ασφαλείας οφείλει να αφαιρεί το πιστοποιητικό ασφαλείας εφόσον προκύπτει ότι ο κάτοχός του δεν το χρησιμοποίησε για το σκοπό για τον οποίο είχε εκδοθεί επί ένα έτος μετά τη χορήγησή του.

6. Η αρχή για την ασφάλεια ενημερώνει τον Οργανισμό εντός μηνός για το αναφερόμενο στην παράγραφο 2 στοιχείο α) πιστοποιητικό ασφαλείας που έχει εκδοθεί, ανανεωθεί, τροποποιηθεί ή ανακληθεί. Γνωστοποιεί το όνομα και τη διεύθυνση της σιδηροδρομικής επιχείρησης, την ημερομηνία έκδοσης, το πεδίο εφαρμογής και την ισχύ του πιστοποιητικού ασφαλείας καθώς και, σε περίπτωση ανάκλησης, τους λόγους της απόφασης αυτής.

7. Πριν από τις ... (\*), ο Οργανισμός αξιολογεί την εξέλιξη ως προς την πιστοποίηση της ασφαλείας και υποβάλλει στην Επιτροπή έκθεση με συστάσεις για μία στρατηγική προσανατολισμένη στη θέσπιση ενός ενιαίου κοινοτικού πιστοποιητικού ασφαλείας. Κατόπιν των συστάσεων, η Επιτροπή προβαίνει στις δέουσες ενέργειες.

(\* ) Πέντε έτη μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

## Άρθρο 11

### Έγκριση ασφαλείας των διαχειριστών υποδομής

1. Για να έχει το δικαίωμα να διαχειρίζεται και να εκμεταλλεύεται μια σιδηροδρομική υποδομή, ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να λαμβάνει έγκριση ασφαλείας από την αρχή για την ασφάλεια του κράτους μέλους στο οποίο ευρίσκεται η εν λόγω υποδομή.

Η έγκριση ασφαλείας περιλαμβάνει:

- α) έγκριση η οποία επιβεβαιώνει την αποδοχή του συστήματος διαχείρισης της ασφαλείας του διαχειριστή υποδομής, όπως περιγράφεται στο άρθρο 9 και στο παράρτημα III, και
- β) έγκριση που επιβεβαιώνει την αποδοχή των μέτρων που έχει λάβει ο διαχειριστής υποδομής προκειμένου να τηρούνται συγκεκριμένες προδιαγραφές απαραίτητες για τον ασφαλή σχεδιασμό, συντήρηση και λειτουργία της σιδηροδρομικής υποδομής, συμπεριλαμβανομένης, εφόσον παρίσταται ανάγκη, της συντήρησης και λειτουργίας του συστήματος ελέγχου κυκλοφορίας και σηματοδότησης.

2. Η έγκριση ασφαλείας ανανεώνεται κατόπιν αιτήσεως της υποδομής, σε διαστήματα τα οποία δεν υπερβαίνουν την πενταετία. Οσάκις πραγματοποιούνται ουσιαστικές μεταβολές στην υποδομή, τη σηματοδότηση ή την ηλεκτροδότηση, ή στις αρχές της λειτουργίας και συντήρησής της, η εν λόγω έγκριση ενημερώνεται, εν μέρει ή στο σύνολό της. Ο κάτοχος της έγκρισης ασφαλείας ενημερώνει αμελλητί την αρχή για την ασφάλεια για τις μεταβολές αυτές.

Η αρχή για την ασφάλεια μπορεί να απαιτεί η έγκριση ασφαλείας να αναθεωρείται μετά από ουσιαστικές μεταβολές του κανονιστικού πλαισίου της ασφαλείας.

Εάν η αρχή για την ασφάλεια διαπιστώσει ότι ένας συγκεκριμένος διαχειριστής υποδομής δεν πληροί πλέον τους όρους της έγκρισης ασφαλείας, ανακαλεί την έγκριση αιτιολογώντας την απόφασή της.

3. Η αρχή για την ασφάλεια ενημερώνει τον Οργανισμό εντός ενός μηνός για τις εγκρίσεις ασφαλείας που έχουν εκδοθεί, ανανεωθεί, τροποποιηθεί ή ανακληθεί. Γνωστοποιεί το όνομα και τη διεύθυνση του διαχειριστή υποδομής, την ημερομηνία έκδοσης, το πεδίο και την ισχύ της έγκρισης ασφαλείας και, σε περίπτωση ανάκλησης, τους λόγους της απόφασής του.

## Άρθρο 12

### Απαιτήσεις υποβολής αιτήσεων

1. Η αρχή για την ασφάλεια λαμβάνει απόφαση για μια αίτηση χορήγησης πιστοποιητικού ασφαλείας ή έγκρισης ασφαλείας αμελλητί, και το αργότερο εντός τεσσάρων μηνών από την υποβολή όλων των απαιτούμενων πληροφοριών και των τυχόν συμπληρωματικών πληροφοριών που έχει ζητήσει η εν λόγω αρχή. Εάν ζητηθεί από τον αιτούντα να υποβάλει συμπληρωματικές πληροφορίες, οι εν λόγω πληροφορίες υποβάλλονται εγκαίρως.

2. Προκειμένου να διευκολύνεται η ίδρυση νέων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και η υποβολή αιτήσεων από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις άλλων κρατών μελών, η αρχή για την ασφάλεια παρέχει λεπτομερή καθοδήγηση ως προς τον τρόπο λήψης του πιστοποιητικού ασφαλείας. Καταρτίζει κατάλογο με όλες τις απαιτήσεις που έχουν θεσπισθεί βάσει του άρθρου 10 παράγραφος 2 και θέτει όλα τα σχετικά έγγραφα στη διάθεση του αιτούντος.

Παρέχονται ειδικές οδηγίες στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που υποβάλλουν αίτηση για πιστοποιητικό ασφάλειας όσον αφορά υπηρεσίες σε καθορισμένο τμήμα υποδομής, με σαφή προσδιορισμό των κανόνων που ισχύουν για το οικείο τμήμα.

3. Στους αιτούντες παρέχεται δωρεάν έγγραφο με οδηγίες για την υποβολή αιτήσεων, που, αφενός, περιγράφει και επεξηγεί τις απαιτήσεις των πιστοποιητικών ασφάλειας και, αφετέρου, απαριθμεί τα έγγραφα που πρέπει να υποβληθούν. Όλες οι αιτήσεις για πιστοποιητικά ασφάλειας πρέπει να υποβάλλονται στη γλώσσα που ζητά η αρχή για την ασφάλεια.

### Άρθρο 13

#### Πρόσβαση στις εγκαταστάσεις κατάρτισης

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που υποβάλλουν αίτηση για πιστοποιητικό ασφάλειας δικαίω και άνευ διακρίσεων πρόσβαση στις εγκαταστάσεις κατάρτισης των οδηγών και του προσωπικού των τρένων, εφόσον η κατάρτιση αυτή είναι απαραίτητη για την εκπλήρωση των απαιτήσεων που προβλέπονται για τη λήψη του πιστοποιητικού ασφάλειας.

Οι παρεχόμενες υπηρεσίες πρέπει να περιλαμβάνουν κατάρτιση για τις απαραίτητες γνώσεις των δρομολογίων, τους κανόνες και τις διαδικασίες λειτουργίας, τη σηματοδότηση και το σύστημα ελέγχου-χειρισμού, καθώς και τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που ισχύουν για τα εκτελούμενα δρομολόγια.

Σε περίπτωση που οι υπηρεσίες κατάρτισης δεν περιλαμβάνουν εξέταση και χορήγηση πιστοποιητικών, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την πρόσβαση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στην πιστοποίηση αυτή, εφόσον αυτό απαιτείται για τη λήψη του πιστοποιητικού ασφάλειας.

Η αρχή για την ασφάλεια εξασφαλίζει ότι στο πλαίσιο της παροχής των υπηρεσιών κατάρτισης ή, οσάκις απαιτείται, της χορήγησης πιστοποιητικών, πληρούνται οι απαιτήσεις ασφάλειας των ΤΠΔ ή των εθνικών κανόνων ασφάλειας, που περιγράφονται στο άρθρο 8 και στο παράρτημα II.

2. Εάν οι εγκαταστάσεις κατάρτισης διατίθενται μόνο μέσω των υπηρεσιών μίας και μοναδικής σιδηροδρομικής επιχείρησης ή του διαχειριστή της υποδομής, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τίθενται στη διάθεση και των άλλων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων σε εύλογο κόστος, το οποίο δεν εισάγει διακρίσεις.

3. Κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση και κάθε διαχειριστής υποδομής είναι, εν πάση περιπτώσει, υπεύθυνοι για το επίπεδο της κατάρτισης και των προσόντων του προσωπικού της που επιτελεί εργασία σχετική με την ασφάλεια, όπως προβλέπεται στο άρθρο 9 και το παράρτημα III.

### Άρθρο 14

#### Θέση σε λειτουργία του χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού

1. Το τροχαίο υλικό για το οποίο έχει χορηγηθεί άδεια λειτουργίας σε ένα κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 2 στοιχείο β), και το οποίο δεν καλύπτεται πλήρως από την αντίστοιχη ΤΠΔ, λαμβάνει άδεια λειτουργίας σε άλλο ή άλλα κράτη

μέλη σύμφωνα με το παρόν άρθρο, εάν απαιτείται άδεια από το ή τα εν λόγω κράτη μέλη.

2. Η σιδηροδρομική επιχείρηση που υποβάλλει αίτηση για τη χορήγηση άδειας έναρξης λειτουργίας και σε άλλα κράτη μέλη, υποβάλλει στην αρμόδια για την ασφάλεια αρχή τεχνικό φάκελο για το τροχαίο υλικό και το είδος του τροχαίου υλικού, αναφέροντας τη χρήση για την οποία το προορίζει στο δίκτυο. Ο φάκελος περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:

α) στοιχεία που αποδεικνύουν ότι για το τροχαίο υλικό έχει χορηγηθεί άδεια έναρξης λειτουργίας σε άλλο κράτος μέλος, καθώς και τεκμηρίωση για το ιστορικό της λειτουργίας και της συντήρησής του και, οσάκις ενδείκνυται, τις τεχνικές τροποποιήσεις που πραγματοποιήθηκαν μετά τη χορήγηση άδειας·

β) τα σχετικά τεχνικά στοιχεία, το πρόγραμμα συντήρησης και τα λειτουργικά χαρακτηριστικά που ζητεί η αρχή για την ασφάλεια και τα οποία είναι απαραίτητα για τη χορήγηση συμπληρωματικής άδειας·

γ) στοιχεία για τα τεχνικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά που αποδεικνύουν ότι το τροχαίο υλικό είναι συμβατό με το σύστημα ενεργειακής τροφοδοσίας, το σύστημα σηματοδότησης και ελέγχου-χειρισμού, το εύρος των τροχιών και το περιτύπωμα των υποδομών, το μέγιστο επιτρεπόμενο φορτίο ανά άξονα και άλλους περιορισμούς του δικτύου·

δ) πληροφορίες για τις εξαιρέσεις από τους εθνικούς κανόνες ασφάλειας που χρειάζονται για τη χορήγηση της άδειας, καθώς και στοιχεία, με βάση την αξιολόγηση των κινδύνων, που αποδεικνύουν ότι η αποδοχή του τροχαίου υλικού δεν συνεπάγεται αδικαιολόγητους κινδύνους για το δίκτυο.

3. Η αρχή για την ασφάλεια μπορεί να ζητεί τη διεξαγωγή δοκιμών λειτουργίας στο δίκτυο, προκειμένου να εξακριβώσει τη συμμόρφωση προς τις περιοριστικές παραμέτρους που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχείο γ), και, στην περίπτωση αυτή, ορίζει το εύρος και το περιεχόμενό τους.

4. Η αρχή για την ασφάλεια λαμβάνει την απόφασή της για μία αίτηση σύμφωνα με το παρόν άρθρο αμελλητί, και το αργότερο εντός τεσσάρων μηνών μετά την υποβολή του πλήρους τεχνικού φακέλου, συμπεριλαμβανομένης της τεκμηρίωσης για τις δοκιμές λειτουργίας. Το πιστοποιητικό της άδειας μπορεί να περιλαμβάνει προϋποθέσεις χρήσης και άλλους περιορισμούς.

### Άρθρο 15

#### Εναρμόνιση των πιστοποιητικών ασφάλειας

1. Πριν από τις ... (\*), λαμβάνονται, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 27 παράγραφος 2, οι αποφάσεις για τις κοινές εναρμονισμένες απαιτήσεις σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 2 στοιχείο β) και το παράρτημα IV, καθώς και για ένα κοινό έντυπο των εγγράφων οδηγιών υποβολής αιτήσεων.

2. Ο Οργανισμός, κατόπιν εντολής που εγκρίνεται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 27 παράγραφος 2, προτείνει κοινές εναρμονισμένες απαιτήσεις και ένα κοινό έντυπο των εγγράφων οδηγιών υποβολής αιτήσεων.

(\*) Πέντε έτη μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

## ΑΡΧΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

## Άρθρο 16

## Καθήκοντα

1. Κάθε κράτος μέλος θεσπίζει μία αρχή για την ασφάλεια. Η εν λόγω αρχή μπορεί να είναι το Υπουργείο που είναι υπεύθυνο για θέματα μεταφορών και είναι ανεξάρτητη ως προς την οργάνωση, τη νομική μορφή και τη λήψη αποφάσεων από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστή υποδομής, αιτούντα και φορέα προμηθειών.

2. Στην αρχή για την ασφάλεια ανατίθενται τουλάχιστον τα ακόλουθα καθήκοντα:

- α) έγκριση της έναρξης λειτουργίας των διαρθρωτικών υποσυστημάτων που αποτελούν το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας, σύμφωνα με το άρθρο 14 της οδηγίας 96/48/ΕΚ, και εξακρίβωση ότι αυτά τα υποσυστήματα λειτουργούν και συντηρούνται σύμφωνα με τις σχετικές βασικές απαιτήσεις·
- β) έγκριση της έναρξης λειτουργίας των διαρθρωτικών συστημάτων που αποτελούν το συμβατικό διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα, σύμφωνα με το άρθρο 14 της οδηγίας 2001/16/ΕΚ, και εξακρίβωση ότι λειτουργούν και συντηρούνται σύμφωνα με τις σχετικές βασικές απαιτήσεις·
- γ) επίβλεψη όσον αφορά τη συμμόρφωση των στοιχείων διαλειτουργικότητας με τις βασικές απαιτήσεις όπως απαιτεί το άρθρο 12 των οδηγιών 96/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ·
- δ) έγκριση της θέσης σε λειτουργία νέου και σημαντικά τροποποιημένου τροχαίου υλικού το οποίο δεν καλύπτεται ακόμα από ΤΠΔ·
- ε) έκδοση, ανανέωση, τροποποιήσεις και ανάκληση σχετικών τμημάτων των πιστοποιητικών ασφάλειας και των εγκρίσεων ασφαλείας που χορηγούνται σύμφωνα με τα άρθρα 10 και 11 και εξακρίβωση ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις και οι απαιτήσεις των εν λόγω πιστοποιητικών, καθώς και ότι οι διαχειριστές της υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ασκούν τις δραστηριότητές τους σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κοινοτικού ή εθνικού δικαίου·
- στ) παρακολούθηση, προώθηση και, όπου απαιτείται επιβολή και ανάπτυξη του κανονιστικού πλαισίου ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος εθνικών κανόνων ασφαλείας·
- ζ) επίβλεψη για να εξακριβωθεί ότι το τροχαίο υλικό είναι δεόντως καταχωρημένο και ότι οι πληροφορίες για την ασφάλεια που περιέχονται στο εθνικό μητρώο, που θεσπίζεται σύμφωνα με το άρθρο 14 των οδηγιών 96/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ, είναι ακριβείς και ενημερωμένες.

3. Τα καθήκοντα που αναφέρονται στην παράγραφο 2 δεν δύναται να μεταβιβάζονται ούτε να ανατίθενται βάσει υπεργολαβίας σε διαχειριστή υποδομής ή σιδηροδρομική επιχείρηση ή οντότητα προμηθειών.

## Άρθρο 17

## Αρχές για τη λήψη αποφάσεων

1. Η αρχή για την ασφάλεια εκτελεί τα καθήκοντά της με ανοιχτό και αμερόληπτο τρόπο και με διαφάνεια. Ειδικότερα, δίνει τη δυνατότητα σε όλα τα μέρη να εκφράζουν τις απόψεις τους και αιτιολογεί τις αποφάσεις της.

Απαντά άμεσα στα αιτήματα και τις υποβαλλόμενες αιτήσεις και διαβιβάζει τα αιτήματά της για ενημέρωση αμελλητί και εκδίδει όλες τις αποφάσεις της εντός τεσσάρων μηνών αφού λάβει όλες τις πληροφορίες που έχει ζητήσει. Μπορεί ανά πάσα στιγμή να ζητεί την τεχνική συνδρομή των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή άλλων ειδικευμένων οργάνων όταν επιτελεί τα καθήκοντα που αναφέρονται στο άρθρο 16.

Κατά την κατάρτιση του εθνικού κανονιστικού πλαισίου, η αρχή για την ασφάλεια διαβουλεύεται με όλα τα εμπλεκόμενα και ενδιαφερόμενα μέρη, μεταξύ των οποίων διαχειριστές υποδομής, σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, κατασκευαστές και φορείς συντήρησης, εκπροσώπους των χρηστών και του προσωπικού.

2. Η αρχή για την ασφάλεια έχει το δικαίωμα να διενεργεί όλες τις επιθεωρήσεις και έρευνες που είναι απαραίτητες για την εκπλήρωση των καθηκόντων της και έχει πρόσβαση σε όλα τα σχετικά έγγραφα, καθώς και στους χώρους, τις εγκαταστάσεις και τον εξοπλισμό των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

3. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα ώστε να εξασφαλίζουν ότι οι αποφάσεις της αρχής για την ασφάλεια υπόκεινται σε ένδικα μέσα.

4. Οι αρχές για την ασφάλεια συμμετέχουν ενεργά στην ανταλλαγή πληροφοριών και εμπειριών προκειμένου να εναρμονίζουν τα κριτήρια που χρησιμοποιούν για τη λήψη των αποφάσεών τους σε ολόκληρη την Κοινότητα. Η συνεργασία αποβλέπει ιδίως να διευκολύνει και να συντονίζει την πιστοποίηση της ασφαλείας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στις οποίες έχουν παραχωρηθεί διεθνείς σιδηροδρομικές διαδρομές, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 15 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ.

Ο Οργανισμός επικουρεί τις αρχές για την ασφάλεια στα καθήκοντά τους.

## Άρθρο 18

## Ετήσια έκθεση

Η αρχή για την ασφάλεια δημοσιεύει σε ετήσια βάση έκθεση για τις δραστηριότητές της του προηγούμενου έτους και την αποστέλλει στον Οργανισμό ως τις 30 Σεπτεμβρίου το αργότερο. Η έκθεση περιλαμβάνει πληροφορίες για:

- α) την εξέλιξη της σιδηροδρομικής ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένης μιας συγκεντρωτικής κατάστασης σε επίπεδο κράτους μέλους για τους ΚΔΑ που καθορίζονται στο παράρτημα Ι·
- β) σημαντικές μεταβολές στις νομοθετικές και κανονιστικές ρυθμίσεις όσον αφορά την ασφάλεια των σιδηροδρόμων·
- γ) τις εξελίξεις ως προς την πιστοποίηση της ασφαλείας και την έγκριση της ασφαλείας·
- δ) αποτελέσματα και εμπειρίες από την εποπτεία διαχειριστών υποδομής και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

**ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ****Άρθρο 19****Υποχρέωση διερεύνησης**

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν τη διεξαγωγή έρευνας από τον φορέα διερεύνησης που προβλέπει το άρθρο 21 μετά από σοβαρά σιδηροδρομικά ατυχήματα, στόχος της οποίας είναι η πιθανή βελτίωση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και η πρόληψη ατυχημάτων.

2. Πέραν των σοβαρών ατυχημάτων, ο φορέας διερεύνησης που αναφέρεται στο άρθρο 21 μπορεί να διερευνά τα ατυχήματα και τα συμβάντα που, υπό κάπως διαφορετικές συνθήκες, θα μπορούσαν να έχουν οδηγήσει σε σοβαρά ατυχήματα, μεταξύ των οποίων τεχνικές βλάβες στα διαρθρωτικά υποσυστήματα ή στα στοιχεία διαλειτουργικότητας του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ή του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος.

Ο φορέας διερεύνησης έχει τη διακριτική ευχέρεια να αποφασίζει κατά πόσον πρέπει να διερευνηθεί ή όχι ένα τέτοιο ατύχημα ή συμβάν. Στην απόφασή του, λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα:

- α) η σοβαρότητα του ατυχήματος ή του συμβάντος·
  - β) εάν αυτό εντάσσεται σε μια σειρά ατυχημάτων ή συμβάντων σημαντικών σε επίπεδο συστήματος, ως σύνολο·
  - γ) οι επιπτώσεις του για τη σιδηροδρομική ασφάλεια σε κοινοτικό επίπεδο και
  - δ) τα αιτήματα διαχειριστών υποδομής, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, της αρμόδιας για την ασφάλεια αρχής ή των κρατών μελών.
3. Η έκταση των ερευνών και η διαδικασία που εφαρμόζεται κατά τη διεξαγωγή τους, καθορίζονται από τον φορέα διερεύνησης, λαμβάνοντας υπόψη τις αρχές και τους στόχους των άρθρων 20 και 22, καθώς και σε συνάρτηση με τα διδάγματα που αναμένεται να συναχθούν για τη βελτίωση της ασφάλειας από το ατύχημα ή το συμβάν.
4. Η έρευνα δεν αφορά επ' ουδενί την απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης.

**Άρθρο 20****Καθεστώς έρευνας**

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

2. Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία των κρατών μελών και, οσάκις εδεικνύεται, σε συνεργασία με τις αρμόδιες για τη δικαστική ανάκριση αρχές, δίδεται, το συντομότερο δυνατόν, στους διενεργούντες την έρευνα:

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

**Άρθρο 21****Φορέας διερεύνησης**

1. Κάθε κράτος μέλος εξασφαλίζει ότι τα ατυχήματα και τα συμβάντα που αναφέρονται στο άρθρο 19 διερευνώνται από μόνιμο φορέα, ο οποίος περιλαμβάνει ένα τουλάχιστον άτομο ικανό να επιτελεί τα καθήκοντα του υπεύθυνου έρευνας σε περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος. Ο εν λόγω φορέας είναι ανεξάρτητος ως προς την οργάνωση, τη νομική μορφή και τη λήψη αποφάσεων από οποιονδήποτε διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομική επιχείρηση, φορέα χρέωσης, φορέα κατανομής και κοινοποιημένο οργανισμό και από οποιονδήποτε τρίτο με συμφέροντα αντικρουόμενα με τα καθήκοντα που ανατίθενται στον φορέα διερεύνησης. Επιπλέον, είναι λειτουργικά ανεξάρτητος από την αρχή για την ασφάλεια και από οποιονδήποτε σιδηροδρομικό ρυθμιστικό φορέα.

2. Ο φορέας διερεύνησης ασκεί τα εκτελεστικά του καθήκοντα ανεξαρτήτως των οργανισμών που αναφέρονται στην παράγραφο 1, και, για τον σκοπό αυτό, πρέπει να μπορεί να διαθέτει επαρκείς πόρους. Στους διενεργούντες την έρευνα δίδεται καθεστώς που τους παρέχει τις αναγκαίες εγγυήσεις ανεξαρτησίας.

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι διαχειριστές υποδομής και, οσάκις ενδείκνυται η αρχή για την ασφάλεια, υποχρεούνται να αναφέρουν άμεσα στον φορέα διερεύνησης τα ατυχήματα και τα συμβάντα που αναφέρονται στο άρθρο 19. Ο φορέας διερεύνησης πρέπει να είναι σε θέση να ανταποκρίνεται σε αυτές τις αναφορές και να προβαίνει στις απαραίτητες ρυθμίσεις για την έναρξη της έρευνας μία το αργότερο εβδομάδα αφού λάβει την έκθεση σχετικά με το εν προκειμένω ατύχημα ή συμβάν.

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

5. Εφόσον είναι αναγκαίο, ο φορέας διερεύνησης μπορεί να ζητά τη βοήθεια φορέων διερεύνησης άλλων κρατών μελών ή του Οργανισμού για την παροχή εμπειρογνομωσύνης ή τη διενέργεια τεχνικών επιθεωρήσεων, αναλύσεων ή αξιολογήσεων.

6. Τα κράτη μέλη μπορούν να αναθέτουν στον φορέα διερεύνησης τη διεξαγωγή ερευνών για άλλα σιδηροδρομικά ατυχήματα και συμβάντα πέραν αυτών που αναφέρονται στο άρθρο 19.

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

Ο Οργανισμός επικουρεί τους φορείς διερεύνησης στα καθήκοντά τους.

#### Άρθρο 22

##### Διενέργεια έρευνας

1. Η διερεύνηση ενός ατυχήματος ή συμβάντος που αναφέρεται στο άρθρο 19 διενεργείται από τον φορέα διερεύνησης του κράτους μέλους στο οποίο συνέβη. Εάν δεν είναι δυνατόν να καθορισθεί σε ποιο κράτος μέλος συνέβη ή εάν συνέβη σε συνοριακή εγκατάσταση μεταξύ δύο κρατών μελών ή πλησίον αυτής, οι αρμόδιοι φορείς συμφωνούν ποιος από τους δύο θα αναλάβει τη διεξαγωγή της έρευνας ή συμφωνούν να συνεργασθούν για την πραγματοποίησή της. Στην πρώτη περίπτωση, ο άλλος φορέας έχει το δικαίωμα να συμμετέχει στην έρευνα και να λαμβάνει πλήρη γνώση των αποτελεσμάτων της.

Φορείς διερεύνησης άλλου κράτους μέλους καλούνται να συμμετάσχουν σε έρευνες οσάκις στο ατύχημα ή το συμβάν ενέχεται σιδηροδρομική επιχείρηση εγκατεστημένη στο εν λόγω κράτος μέλος και εγκκευμένη από αυτό.

Η παρούσα παράγραφος δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να συμφωνούν ότι οι σχετικοί φορείς θα πρέπει να διεξάγουν έρευνες σε συνεργασία υπό άλλες συνθήκες.

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

3. Η έρευνα διενεργείται με τη μεγαλύτερη δυνατή διαφάνεια και εξασφαλίζει ότι όλα τα εμπλεκόμενα μέρη εκφράζουν τις απόψεις τους και λαμβάνουν γνώση των αποτελεσμάτων. Ο σχετικός διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, η αρχή για την ασφάλεια, τα θύματα και οι συγγενείς τους, οι ιδιοκτήτες των περιουσιακών στοιχείων που υπέστησαν ζημιές, οι κατασκευαστές, οι εμπλεκόμενες υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης και οι εκπρόσωποι του προσωπικού και των χρηστών ενημερώνονται τακτικά για την έρευνα και την πρόοδό της και έχουν, στο μέτρο του δυνατού, την ευκαιρία να υποβάλλουν τις γνώμες και απόψεις τους κατά την έρευνα και τη δυνατότητα να σχολιάζουν πληροφορίες που περιέχονται στα σχέδια εκθέσεων.

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

#### Άρθρο 23

##### Εκθέσεις

1. Για μια έρευνα ενός ατυχήματος ή συμβάντος που αναφέρεται στο άρθρο 19 εκπονούνται εκθέσεις σε μορφή ανάλογη με το είδος και τη σοβαρότητα του ατυχήματος ή του συμβάντος και τη σημασία των πορισμάτων. Στις εκθέσεις δηλώνονται οι στόχοι των ερευνών, όπως αναφέρονται στο άρθρο 19 παράγραφος 1, και περιλαμβάνονται, όπου απαιτείται, συστάσεις για την ασφάλεια.

2. Ο φορέας διερεύνησης δημοσιεύει την τελική έκθεση το συντομότερο δυνατόν, και κατά κανόνα το αργότερο εντός 12 μηνών μετά την ημερομηνία κατά την οποία έλαβε χώρα το περιστατικό. Στην έκθεση τηρείται με τη μεγαλύτερη δυνατή ακρίβεια η δομή που καθορίζεται στο παράρτημα V. Η έκθεση, μαζί με τις συστάσεις ασφάλειας, κοινοποιείται στα εμπλεκόμενα μέρη που αναφέρονται στο άρθρο 22 παράγραφος 3, καθώς και στους ενδιαφερόμενους φορείς και μέρη άλλων κρατών μελών.

3. Ο φορέας διερεύνησης δημοσιεύει ετησίως ως τις 30 Σεπτεμβρίου το αργότερο ετήσια έκθεση απολογισμού για όλες τις έρευνες που διενεργήθηκαν το προηγούμενο έτος, τις συστάσεις ασφάλειας που εκδόθηκαν και τα μέτρα που ελήφθησαν σύμφωνα με τις προεκδοθείσες συστάσεις.

#### Άρθρο 24

##### Πληροφορίες προς διαβίβαση στον Οργανισμό

1. Εντός μιας εβδομάδας μετά τη λήψη της απόφασης να αρχίσει η διεξαγωγή έρευνας, ο φορέας διερεύνησης ενημερώνει σχετικά τον Οργανισμό. Παρέχονται πληροφορίες για την ημερομηνία, την ώρα και τον τόπο του περιστατικού, καθώς και για το είδος και τις συνέπειές του όσον αφορά την απώλεια ζωών, τραυματισμών και υλικών ζημιών.

2. Ο φορέας διερεύνησης διαβιβάζει στον Οργανισμό αντίγραφο των τελικών εκθέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 23 παράγραφος 2, καθώς και της ετήσιας έκθεσης που αναφέρεται στο άρθρο 23 παράγραφος 3.

#### Άρθρο 25

##### Συστάσεις ασφάλειας

1. Σύσταση ασφάλειας που εκδίδεται από έναν φορέα διερεύνησης δεν δημιουργεί σε καμία περίπτωση τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης για ατύχημα ή συμβάν.

2. Οι συστάσεις απευθύνονται στην αρχή για την ασφάλεια και, όπου απαιτείται λόγω του χαρακτήρα της σύστασης, σε άλλους φορείς ή αρχές του κράτους μέλους ή άλλων κρατών μελών. Τα κράτη μέλη και οι αρχές τους για την ασφάλεια λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίζουν ότι οι συστάσεις για την ασφάλεια που εκδίδονται από τους φορείς διερεύνησης λαμβάνονται δέοντως υπόψη και, οσάκις ενδείκνυται, ακολουθούνται από τις δέουσες ενέργειες.

3. Η αρχή για την ασφάλεια, καθώς και άλλες αρχές ή φορείς ή, οσάκις ενδείκνυται, άλλα κράτη μέλη αποδέκτες των συστάσεων ενημερώνουν τουλάχιστον ετησίως το φορέα διερεύνησης για τα μέτρα που λαμβάνονται ή προγραμματίζονται σε συνέχεια της σύστασης.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

##### ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΕΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ

#### Άρθρο 26

##### Αναπροσαρμογή των παραρτημάτων

Τα παραρτήματα αναπροσαρμόζονται βάσει της τεχνικής και επιστημονικής προόδου, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 27 παράγραφος 2.

#### Άρθρο 27

##### Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που συστάθηκε δυνάμει του άρθρου 21 της οδηγίας 96/48/ΕΚ.

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

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

3. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 3 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής.

4. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό κανονισμό της.

#### Άρθρο 28

##### Μέτρα εφαρμογής

1. Τα κράτη μέλη δύνανται να θέτουν υπόψη της Επιτροπής κάθε μέτρο σχετικό με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Οι δέουσες αποφάσεις λαμβάνονται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπει το άρθρο 27 παράγραφος 2.

2. Κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή, σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, εξετάζει την εφαρμογή και την εκτέλεση των διατάξεων σχετικά με την πιστοποίηση και την έγκριση της ασφάλειας και, εντός δύο μηνών από την παραλαβή σχετικού αιτήματος, αποφασίζει σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπει το άρθρο 27 παράγραφος 2 αν το σχετικό μέτρο μπορεί να συνεχίσει να εφαρμόζεται. Η Επιτροπή ανακοινώνει την απόφασή της στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και τα κράτη μέλη.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII

##### ΓΕΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

#### Άρθρο 29

##### Τροποποιήσεις της οδηγίας 95/18/ΕΚ

Η οδηγία 95/18/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Το άρθρο 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

#### «Άρθρο 8

Οι απαιτήσεις όσον αφορά την επαγγελματική ικανότητα πληρούνται όταν η αιτούσα σιδηροδρομική επιχείρηση έχει ή θα έχει διαχειριστική οργάνωση με τις απαραίτητες γνώσεις και πείρα για την ασφαλή και αξιόπιστη άσκηση επιχειρησιακού ελέγχου και εποπτείας όσον αφορά το είδος των υπηρεσιών που ορίζονται στην άδεια εκμετάλλευσης».

2. Στο παράρτημα, το τμήμα II διαγράφεται.

#### Άρθρο 30

##### Τροποποιήσεις της οδηγίας 2001/14/ΕΚ

Η οδηγία 2001/14/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Οδηγία 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής».

2. Στο άρθρο 30 παράγραφος 2, το στοιχείο στ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«στ) τις ρυθμίσεις για την πρόσβαση σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2003/.../ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ... , για την τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων (\*)».

(\*) ΕΕ L ...»

3. Το άρθρο 32 διαγράφεται.

4. Στο άρθρο 34, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Μετά από αίτηση κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία η Επιτροπή, σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, εξετάζει την εφαρμογή και την εκτέλεση των διατάξεων που αφορούν τη χρέωση, την κατανομή χωρητικότητας και, εντός δύο μηνών από την παραλαβή της εν λόγω αίτησης, αποφασίζει σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπει το άρθρο 35 παράγραφος 2 αν το σχετικό μέτρο μπορεί να συνεχίσει να εφαρμόζεται. Η Επιτροπή ανακοινώνει την απόφασή της στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και τα κράτη μέλη».

#### Άρθρο 31

##### Έκθεση

Η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο πριν από τις ... (\*), και, εν συνεχεία, κάθε πέντε έτη έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

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

(\*) Τρία έτη μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

**Άρθρο 32****Κυρώσεις**

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τους κανόνες για τις κυρώσεις που εφαρμόζονται σε περιπτώσεις παραβιάσεων των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία και λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε να εξασφαλίσουν την εφαρμογή τους. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές, αμερόληπτες και αποτρεπτικές.

Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τους κανόνες αυτούς στην Επιτροπή ως την ημερομηνία που ορίζεται στο άρθρο 33 και κοινοποιούν αμελλητί στην Επιτροπή οποιαδήποτε επακόλουθη τροποποίηση η οποία τους επηρεάζει.

**Άρθρο 33****Εφαρμογή**

Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία μέχρι τις ... (\*). Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς αυτής καθορίζεται από τα κράτη μέλη. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τον τρόπο της αναφοράς αυτής.

**Άρθρο 34****Έναρξη ισχύος**

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

**Άρθρο 35****Αποδέκτες**

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

...

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο  
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο  
Ο Πρόεδρος

(\*) Δύο έτη μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

## ΚΟΙΝΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Κοινοί δείκτες ασφάλειας που καλούνται να αναφέρουν οι αρμόδιες για την ασφάλεια αρχές:

Οι δείκτες που αφορούν δραστηριότητες που εμπίπτουν στο άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχεία α) και β) θα πρέπει να διαχωρίζονται, εφόσον υποβάλλονται.

Εάν ανακαλυφθούν νέα γεγονότα ή σφάλματα μετά την υποβολή της έκθεσης, οι δείκτες για ένα συγκεκριμένο έτος τροποποιούνται ή διορθώνονται από την αρχή για την ασφάλεια με την πρώτη ευκαιρία και, το αργότερο, στο πλαίσιο της επόμενης ετήσιας έκθεσης.

Για τους δείκτες για τα ατυχήματα υπό το ακόλουθο τμήμα 1, εφαρμόζεται ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 91/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για τις στατιστικές σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές<sup>(1)</sup>, εφόσον διατίθενται οι σχετικές πληροφορίες.

**1. Δείκτες σχετικά με τα ατυχήματα**

1. Συνολικός και σχετικός (ανά συρμοχιλιόμετρο) αριθμός ατυχημάτων και κατανομή ανά είδος ατυχήματος μεταξύ των ακόλουθων:

- συγκρούσεις τρένων, μεταξύ των οποίων συγκρούσεις με εμπόδια εντός της ελεύθερης διατομής,
- εκτροχιασμοί τρένων,
- ατυχήματα σε ισόπεδες διαβάσεις, μεταξύ των οποίων ατυχήματα με πεζούς σε ισόπεδες διαβάσεις,
- ατυχήματα που προκαλούνται σε άτομα από κινούμενο τροχαίο υλικό,
- πυρκαγιές σε τροχαίο υλικό,
- άλλα.

Κάθε ατύχημα αναφέρεται με τον τύπο του πρωτογενούς ατυχήματος, έστω κι αν οι συνέπειες του δευτερογενούς ατυχήματος είναι σοβαρότερες, π.χ. μια πυρκαγιά μετά από εκτροχιασμό.

2. Συνολικός και σχετικός (ανά συρμοχιλιόμετρο) αριθμός σοβαρά τραυματισμένων και νεκρών ανά είδος ατυχήματος με κατανομή στις παρακάτω κατηγορίες:

- επιβάτες (και σε σχέση με το συνολικό αριθμό επιβατοχιλιόμετρων),
- υπάλληλοι, συμπεριλαμβανομένου του προσωπικού των εργολάβων,
- χρήστες ισόπεδων διαβάσεων,
- άτομα που βρίσκονται χωρίς άδεια στις σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις,
- άλλοι.

**2. Δείκτες σχετικά με συμβάντα και αποσοβηθέντα ατυχήματα**

1. Συνολικός και σχετικός (ανά συρμοχιλιόμετρο) αριθμός σπασμένων σιδηροτροχιών, λυγισμένων γραμμών και βλαβών σηματοδότησης λόγω τοποθέτησης σε λάθος πλευρά.
2. Συνολικός και σχετικός (ανά συρμοχιλιόμετρο) αριθμός επικίνδυνων παραβιάσεων σηματοδοτών.
3. Συνολικός και σχετικός (ανά συρμοχιλιόμετρο) αριθμός σπασμένων τροχών και αξόνων χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 14 της 21.1.2003, σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1192/2003 της Επιτροπής (ΕΕ L 167 της 4.7.2003, σ. 13).



### 3. Δείκτες σχετικά με τις συνέπειες των ατυχημάτων

1. Συνολικό και σχετικό (ανά συρμοχιλιόμετρο) κόστος σε ευρώ όλων των ατυχημάτων, στο οποίο, εάν είναι δυνατόν, θα πρέπει να υπολογίζεται και να συμπεριλαμβάνεται:
  - αποζημίωση λόγω θανάτων και τραυματισμών,
  - αποζημίωση για απώλεια ή ζημία σε περιουσιακά στοιχεία επιβατών, προσωπικού ή τρίτων, συμπεριλαμβανομένων των ζημιών που προκλήθηκαν στο περιβάλλον,
  - το κόστος αντικατάστασης ή επισκευής του τροχαίου υλικού και των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων που υπέστησαν ζημιές,
  - το κόστος λόγω καθυστερήσεων, διαταραχών και τροποποιήσεων της κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένου του επιπλέον κόστους που συνεπάγεται το προσωπικό και η απώλεια μελλοντικών εσόδων.

Από το ανωτέρω κόστος αφαιρούνται οι αποζημιώσεις που εισπράττονται ή που εκτιμάται ότι θα εισπραχθούν από τρίτους, όπως τους ιδιοκτήτες των αυτοκινήτων οχημάτων που εμπλέκονται στα ατυχήματα σε ισόπεδες διαβάσεις. Η αποζημίωση που εισπράττεται δυνάμει των ασφαλιστηρίων συμβολαίων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή των διαχειριστών υποδομής δεν αφαιρείται.

2. Συνολικός και σχετικός (με τον αριθμό των δεδουλευμένων ωρών) αριθμός ωρών εργασίας του προσωπικού και των συμβασιούχων που χάθηκαν λόγω των ατυχημάτων.

### 4. Δείκτες σχετικά με την τεχνική ασφάλεια της υποδομής και την εφαρμογή της

1. Ποσοστό των χρησιμοποιούμενων σιδηροδρομικών γραμμών με αυτόματο σύστημα προστασίας συρμών (ATP), ποσοστό συρμοχιλιομέτρων σε γραμμές με λειτουργικά συστήματα ATP.
2. Αριθμός των ισόπεδων διαβάσεων (συνολικά και ανά χιλιόμετρο γραμμής). Ποσοστό των ισόπεδων διαβάσεων με αυτόματο ή χειροκίνητο σύστημα προστασίας.

### 5. Δείκτες σχετικά με τη διαχείριση της ασφάλειας

1. Εσωτερικοί έλεγχοι που διενεργήθηκαν από διαχειριστές υποδομής και σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, όπως ορίζεται στα έγγραφα τεκμηρίωσης του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας. Συνολικός αριθμός περατωθέντων ελέγχων και ο αριθμός ως ποσοστό των απαιτούμενων (ή/και προγραμματισμένων) ελέγχων.

### 6. Ορισμοί

Οι αναφέρουσες αρχές μπορούν κατά την υποβολή των στοιχείων σύμφωνα με το παρόν παράρτημα να χρησιμοποιούν ορισμούς των δεικτών και μεθόδους υπολογισμού του κόστους που εφαρμόζονται σε εθνικό επίπεδο. Όλοι οι χρησιμοποιούμενοι ορισμοί και μέθοδοι υπολογισμού επεξηγούνται σε παράρτημα της ετήσιας έκθεσης, όπως περιγράφεται στο άρθρο 18.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

## ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΕΘΝΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Οι εθνικές διατάξεις ασφαλείας που κοινοποιούνται στην Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται στο άρθρο 8 περιλαμβάνουν:

1. κανόνες που αφορούν τους υφιστάμενους εθνικούς στόχους ασφαλείας και τις μεθόδους ασφαλείας
2. κανόνες που αφορούν τις απαιτήσεις για τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας και την πιστοποίηση ασφαλείας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων
3. κανόνες που αφορούν τις απαιτήσεις για την έγκριση της θέσης σε λειτουργία και της συντήρησης του νέου και σημαντικά τροποποιημένου τροχαίου υλικού, οι οποίοι δεν καλύπτονται ακόμα από ΤΠΔ. Η κοινοποίηση περιλαμβάνει κανόνες για την ανταλλαγή τροχαίου υλικού μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, τα συστήματα ταξινόμησης και τις απαιτήσεις σχετικά με τις διαδικασίες δοκιμών
4. κοινοί κανόνες εκμετάλλευσης του σιδηροδρομικού δικτύου που δεν καλύπτονται ακόμα από ΤΠΔ, μεταξύ των οποίων κανόνες που αφορούν το σύστημα σηματοδότησης και διαχείρισης της κυκλοφορίας
5. κανόνες στο πλαίσιο των οποίων θεσπίζονται οι απαιτήσεις για τις πρόσθετες εσωτερικές ρυθμίσεις λειτουργίας (εταιρικοί κανόνες) που πρέπει να καθορισθούν από τους διαχειριστές υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις
6. κανόνες που αφορούν τις απαιτήσεις για το προσωπικό που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφαλείας, μεταξύ των οποίων κριτήρια επιλογής, καλή ιατρική κατάσταση και επαγγελματική κατάρτιση, καθώς και πιστοποίηση, εφόσον δεν καλύπτονται από ΤΠΔ
7. κανόνες σχετικά με τη διερεύνηση των ατυχημάτων και συμβάντων.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

## ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

## 1. Απαιτήσεις για το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας

Πρέπει να παρέχεται τεκμηρίωση για όλα τα τμήματα του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, το οποίο περιγράφει κυρίως την κατανομή των αρμοδιοτήτων στο πλαίσιο της οργάνωσης του διαχειριστή της υποδομής ή της σιδηροδρομικής επιχείρησης. Υποδεικνύει επιπλέον πώς διασφαλίζεται από τη διαχείριση ο έλεγχος στα διάφορα επίπεδα, πώς συμμετέχει το προσωπικό και οι εκπρόσωποί του σε όλα τα επίπεδα και πώς εξασφαλίζεται η συνεχής βελτίωση του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας.

## 2. Βασικά στοιχεία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας

Τα βασικά στοιχεία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας είναι:

- α) πολιτική ασφάλειας εγκεκριμένη από το διευθύνοντα σύμβουλο του Οργανισμού και κοινοποιημένη σε όλο το προσωπικό·
- β) ποιοτικοί και ποσοτικοί στόχοι του Οργανισμού για τη διατήρηση και την ενίσχυση της ασφάλειας, καθώς και σχέδια και διαδικασίες επίτευξης των στόχων·
- γ) διαδικασίες για τη συμμόρφωση προς τα υφιστάμενα, νέα και τροποποιημένα τεχνικά και λειτουργικά πρότυπα ή άλλες προϋποθέσεις σχετικές με προδιαγραφές που θεσπίζονται στο πλαίσιο:
  - των ΤΠΔ ή
  - των εθνικών κανόνων ασφαλείας που αναφέρονται στο άρθρο 8 και στο παράρτημα ΙΙ ή
  - άλλων σχετικών κανόνων ή
  - αποφάσεων των αρχώνκαι διαδικασιών με στόχο την εξασφάλιση της συμμόρφωσης προς τα πρότυπα και άλλες προϋποθέσεις σχετικές με προδιαγραφές καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του εξοπλισμού και των δραστηριοτήτων·
- δ) διαδικασίες και μέθοδοι αξιολόγησης των κινδύνων και εφαρμογής μέτρων ελέγχου των κινδύνων κάθε φορά που, λόγω μεταβολής των όρων εκμετάλλευσης ή της εισαγωγής νέου υλικού, δημιουργούνται νέοι κίνδυνοι για την υποδομή ή τις σιδηροδρομικές δραστηριότητες·
- ε) εξασφάλιση προγραμμάτων κατάρτισης του προσωπικού και συστημάτων τα οποία διασφαλίζουν ότι διατηρείται η επάρκεια προσόντων του προσωπικού και εκτελούνται αναλόγως οι σχετικές αρμοδιότητες·
- στ) ρυθμίσεις για την παροχή επαρκούς πληροφόρησης στο πλαίσιο του οργανισμού και, όπου απαιτείται, μεταξύ οργανισμών που εκμεταλλεύονται την ίδια υποδομή·
- ζ) διαδικασίες και μορφότυποι για τον τρόπο τεκμηρίωσης των πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια και καθορισμός διαδικασίας ελέγχου της μορφής των ζωτικής σημασίας πληροφοριών ασφαλείας·
- η) διαδικασίες για την εξασφάλιση της αναφοράς, διερεύνησης και ανάλυσης ατυχημάτων, συμβάντων, στοιχείων αποσοβηθέντων ατυχημάτων και άλλων επικίνδυνων περιστατικών, καθώς και της λήψης των απαραίτητων προληπτικών μέτρων·
- θ) εξασφάλιση σχεδίων δράσης και προειδοποίησης, καθώς και πληροφόρησης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, τα οποία έχουν συμφωνηθεί με τις αρμόδιες δημόσιες αρχές·
- ι) διατάξεις για περιοδικούς εσωτερικούς ελέγχους του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

**ΔΗΛΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟ ΤΜΗΜΑ ΤΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΑ ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ**

Προκειμένου η αρμόδια για την ασφάλεια αρχή να εκδώσει το συγκεκριμένο τμήμα του πιστοποιητικού ασφάλειας που αφορά το δίκτυο, πρέπει να υποβάλλονται τα ακόλουθα έγγραφα:

- έγγραφα της σιδηροδρομικής επιχείρησης για τις ΤΠΔ ή τμήματα αυτών και, ενδεχομένως, για τους εθνικούς κανόνες ασφάλειας και λοιπούς κανόνες που εφαρμόζονται για τις δραστηριότητές της, το προσωπικό και το τροχαίο υλικό της, καθώς και έγγραφα που τεκμηριώνουν τον τρόπο με τον οποίο εξασφαλίζεται η συμμόρφωση μέσω του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας,
- έγγραφα της σιδηροδρομικής επιχείρησης για τις διάφορες κατηγορίες του προσωπικού που απασχολείται ή που εκτελεί καθήκοντα βάσει σύμβασης στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων της επιχείρησης, συμπεριλαμβανομένων στοιχείων που αποδεικνύουν ότι το εν λόγω προσωπικό πληροί τις απαιτήσεις των ΤΠΔ ή των εθνικών κανόνων και ότι έχει πιστοποιηθεί δεόντως,
- έγγραφα της σιδηροδρομικής επιχείρησης για τους διάφορους τύπους τροχαίου υλικού που χρησιμοποιεί στις δραστηριότητές της, συμπεριλαμβανομένων στοιχείων που αποδεικνύουν ότι το εν λόγω υλικό πληροί τις απαιτήσεις των ΤΠΔ ή των εθνικών κανόνων και ότι έχει πιστοποιηθεί δεόντως.

Προκειμένου να αποφεύγονται οι επαναλήψεις και να περιορίζεται ο όγκος των πληροφοριών, θα πρέπει να υποβάλλεται μόνο συνοπτική τεκμηρίωση όσον αφορά τα στοιχεία που συμμορφώνονται προς τις ΤΠΔ και άλλες απαιτήσεις των οδηγιών 96/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

## ΒΑΣΙΚΑ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ

## 1. Συνοπτική παρουσίαση

Η συνοπτική παρουσίαση περιλαμβάνει μια σύντομη περιγραφή του περιστατικού, πότε και πού έλαβε χώρα και τις συνέπειές του. Αναφέρονται επίσης τα άμεσα αίτια, καθώς και οι παράγοντες που συνετέλεσαν και τα βαθύτερα αίτια, όπως προκύπτουν από τη διερεύνηση. Παρατίθενται οι βασικές συστάσεις και παρέχονται πληροφορίες για κάθε αποδέκτη.

## 2. Άμεσα γεγονότα του περιστατικού

## 1. Το περιστατικό:

- ημερομηνία, ακριβής ώρα και τόπος του περιστατικού,
- περιγραφή των γεγονότων και του χώρου του ατυχήματος, συμπεριλαμβανομένων των προσπαθειών των υπηρεσιών διάσωσης και των επειγόντων περιστατικών,
- η απόφαση να αρχίσει η διεξαγωγή έρευνας, η σύνθεση της ομάδας έρευνας και η πραγματοποίηση της έρευνας.

## 2. Το «σκηνικό» του περιστατικού:

- εμπλεκόμενο προσωπικό και εργολάβοι, καθώς και τρίτοι και μάρτυρες,
- οι συρμοί και η σύνθεσή τους, συμπεριλαμβανομένου του αριθμού καταχώρισης του εμπλεκόμενου τροχαίου υλικού,
- περιγραφή της υποδομής και του συστήματος σηματοδότησης — είδη γραμμών, αιχμές αλλαγών, αλληλομανδάλωση, σηματοδότες, σύστημα προστασίας τρένων,
- μέσα επικοινωνίας,
- έργα εκτελούμενα στο χώρο ή πλησίον αυτού,
- θέση σε εφαρμογή του σχεδίου για έκτακτο σιδηροδρομικό περιστατικό και επακόλουθη αλυσίδα γεγονότων,
- θέση σε εφαρμογή του σχεδίου έκτακτης ανάγκης των δημόσιων υπηρεσιών διάσωσης, της αστυνομίας και των ιατρικών υπηρεσιών, καθώς και επακόλουθη αλυσίδα γεγονότων.

## 3. Θάνατοι, τραυματισμοί και υλικές ζημιές:

- επιβάτες και τρίτοι, προσωπικό, συμπεριλαμβανομένων των εργολάβων,
- φορτίο, αποσκευές και άλλα αγαθά,
- τροχαίο υλικό, υποδομή και περιβάλλον.

## 4. Εξωτερικές συνθήκες:

- καιρικές συνθήκες και γεωγραφικά στοιχεία.

## 3. Φάκελος ερευνών και ανακρίσεων

## 1. Συνοπτική παρουσίαση των μαρτυριών (με προστασία της ταυτότητας των ατόμων):

- σιδηροδρομικοί υπάλληλοι, συμπεριλαμβανομένων των εργολάβων,
- άλλοι μάρτυρες.

2. Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας:

- η γενική οργάνωση και ο τρόπος με τον οποίο δίδονται και εκτελούνται οι εντολές,
- απαιτήσεις για το προσωπικό και τρόπος επιβολής τους,
- διαδικασίες εσωτερικών ελέγχων και λογιστικών ελέγχων, καθώς και τα αποτελέσματά τους,
- διασύνδεση μεταξύ των διαφόρων παραγόντων της υποδομής.

3. Κανόνες και κανονισμοί:

- σχετικοί κοινοτικοί και εθνικοί κανόνες και κανονισμοί,
- άλλοι κανόνες, όπως κανόνες λειτουργίας, τοπικές οδηγίες, απαιτήσεις για το προσωπικό, προδιαγραφές συντήρησης και ισχύοντα πρότυπα.

4. Λειτουργία τροχαίου υλικού και τεχνικών εγκαταστάσεων:

- σύστημα σηματοδότησης και ελέγχου-χειρισμού, συμπεριλαμβανομένων των καταχωρίσεων των αυτόματων συσκευών καταγραφής στοιχείων,
- υποδομή,
- εξοπλισμός επικοινωνιών,
- τροχαίο υλικό, συμπεριλαμβανομένων των καταχωρίσεων των αυτόματων συσκευών καταγραφής στοιχείων.

5. Τεκμηρίωση για το λειτουργικό σύστημα:

- μέτρα που λαμβάνονται από το προσωπικό για τον έλεγχο της κυκλοφορίας και τη σηματοδότηση,
- ανταλλαγή φωνητικών μηνυμάτων σχετικών με το περιστατικό, συμπεριλαμβανομένων των στοιχείων από τις καταγραφές,
- μέτρα που λαμβάνονται για την προστασία και την περιφρούρηση του χώρου του περιστατικού.

6. Διασύνδεση ανθρώπου-μηχανής:

- χρόνος εργασίας του εμπλεκόμενου προσωπικού,
- ιατρικές και προσωπικές καταστάσεις με επιπτώσεις στο περιστατικό, συμπεριλαμβανομένης της ύπαρξης σωματικής ή ψυχολογικής έντασης,
- σχεδιασμός του εξοπλισμού με επιπτώσεις στη διασύνδεση ανθρώπου — μηχανής.

7. Προγενέστερα περιστατικά παρόμοιου χαρακτήρα.

**4. Ανάλυση και συμπεράσματα**

1. Τελικός απολογισμός της αλυσίδας γεγονότων:

- εξαγωγή των συμπερασμάτων για το περιστατικό, με βάση τα γεγονότα που προέκυψαν στο πλαίσιο του τμήματος 3.

**2. Συζήτηση:**

- ανάλυση των περιστατικών που προέκυψαν στο πλαίσιο του τμήματος 3, με στόχο την εξαγωγή συμπερασμάτων για τα αίτια του περιστατικού και τις επιδόσεις των υπηρεσιών διάσωσης.

**3. Συμπεράσματα:**

- άμεσα και έμμεσα αίτια του περιστατικού, συμπεριλαμβανομένων των παραγόντων που συνετέλεσαν σε αυτό και σχετίζονται με τις ενέργειες των εμπλεκόμενων προσώπων, ή την κατάσταση του τροχαίου υλικού ή των τεχνικών εγκαταστάσεων,
- βασικά αίτια που συνδέονται με τις ικανότητες, τις διαδικασίες και τη συντήρηση,
- βαθύτερα αίτια που συνδέονται με τις προϋποθέσεις του ρυθμιστικού πλαισίου και την εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας.

**4. Συμπληρωματικές παρατηρήσεις:**

- ανεπάρκειες και αδυναμίες που αποκάλυψε η έρευνα, χωρίς συνάφεια όμως με τα συμπεράσματα για τα αίτια.

**5. Ληφθέντα μέτρα**

- Κατάλογος των μέτρων που έχουν ήδη ληφθεί ή υιοθετηθεί ως αποτέλεσμα του περιστατικού.

**6. Συστάσεις**

---

**ΔΙΠΛΩΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ <sup>(1)</sup>**

---

---

<sup>(1)</sup> Βλέπε σελίδα 3 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.



**ΚΟΙΝΗ ΘΕΣΗ (ΕΚ) αριθ. 56/2003**

που καθορίστηκε από το Συμβούλιο στις 26 Ιουνίου 2003

για την έκδοση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. .../2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ... , σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων

(2003/C 270 E/04)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

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

την πρόταση της Επιτροπής<sup>(1)</sup>,τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>(2)</sup>,τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών<sup>(3)</sup>,Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης<sup>(4)</sup>,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η προοδευτική υλοποίηση ενός ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου δίχως σύνορα επιβάλλει την ανάληψη μιας κοινοτικής δράσης αναφορικά με τις τεχνικές ρυθμίσεις που εφαρμόζονται στον τομέα των σιδηροδρόμων, όσον αφορά τόσο τις τεχνικές πλευρές όσο και τα ζητήματα ασφαλείας, δύο πτυχές, άλλωστε, οι οποίες είναι αλληλένδετες.

(2) Η οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων<sup>(5)</sup>, προβλέπει την σταδιακή ελευθέρωση των δικαιωμάτων πρόσβασης στην υποδομή για κάθε κοινοτική σιδηροδρομική επιχείρηση η οποία διαθέτει άδεια και επιθυμεί να παράσχει υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευμάτων.

(1) ΕΕ C 126 E της 28.5.2002, σ. 323.

(2) ΕΕ C 61 της 14.3.2003, σ. 131.

(3) ΕΕ C 66 της 19.3.2003, σ. 5.

(4) Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 14ης Ιανουαρίου 2003 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα), κοινή θέση του Συμβουλίου της 26ης Ιουνίου 2003 και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της ... (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

(5) ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 25· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2001/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 1).

(3) Η οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 1995, σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις<sup>(6)</sup>, ορίζει ότι όλες οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρέπει να είναι κάτοχοι άδειας και ότι μία άδεια που εκδίδεται σε ένα κράτος μέλος ισχύει σε όλη την Κοινότητα.

(4) Η οδηγία 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφαλείας<sup>(7)</sup>, καθιερώνει ένα νέο πλαίσιο με στόχο τη συγκρότηση ενός ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου δίχως σύνορα.

(5) Οι τεχνικές και λειτουργικές διαφορές που υπάρχουν ανάμεσα στα σιδηροδρομικά συστήματα των κρατών μελών κατέστησαν στεγανές τις εθνικές σιδηροδρομικές αγορές και δεν επέτρεψαν τη δυναμική ανάπτυξη του συγκεκριμένου τομέα σε ευρωπαϊκή κλίμακα. Η οδηγία 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας<sup>(8)</sup>, και η οδηγία 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2001, για τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος<sup>(9)</sup>, προσδιορίζουν ουσιαστικές απαιτήσεις και καθιερώνουν έναν μηχανισμό που αποβλέπει στην εκπόνηση υποχρεωτικών τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας.

(6) Η ταυτόχρονη αναζήτηση των στόχων της ασφάλειας και της διαλειτουργικότητας προϋποθέτει ένα σημαντικό τεχνικό έργο το οποίο πρέπει να καθοδηγείται από έναν εξειδικευμένο οργανισμό. Γι' αυτό προκύπτει η ανάγκη της ίδρυσης ενός Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια και τη Διαλειτουργικότητα των Σιδηροδρόμων, ο οποίος εφεξής αποκαλείται «Οργανισμός», που θα λειτουργεί στο υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο και με τρόπο που σέβεται την εξισορρόπηση εξουσιών στους κόλπους της Κοινότητας. Η δημιουργία ενός τέτοιου οργανισμού επιτρέπει τον συνυπολογισμό, με βάση υψηλά επίπεδα εμπειρογνωμοσύνης, των σκοπών της ασφάλειας και της διαλειτουργικότητας του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου και, επομένως, συμβάλει στην αναζωογόνηση του σιδηροδρομικού τομέα και στην επίτευξη των γενικών στόχων της κοινής πολιτικής μεταφορών.

(6) ΕΕ L 143 της 27.6.1995, σ. 70· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2001/13/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 26).

(7) ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 29· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση 2002/844/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 289 της 26.10.2002, σ. 30).

(8) ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 6.

(9) ΕΕ L 110 της 20.4.2001, σ. 1.

- (7) Ο Οργανισμός, προκειμένου να προωθήσει τη δημιουργία ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου χωρίς σύνορα και να συμβάλει στην αναζωογόνηση του τομέα των σιδηροδρόμων, ενισχύοντας ταυτόχρονα τα ουσιώδη πλεονεκτήματά του σε θέματα ασφαλείας, θα πρέπει να συμβάλει στην ανάπτυξη πραγματικού ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού πολιτισμού και να αποτελέσει ουσιαστικό όργανο διάλογου, διαβούλευσης και ανταλλαγών μεταξύ όλων των σιδηροδρομικών παραγόντων, με σεβασμό των αρμοδιοτήτων ενός εκάστου.
- (8) Η οδηγία 2003/.../ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ... , για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων<sup>(1)</sup> («οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων»), προβλέπει τον προσδιορισμό κοινών δεικτών ασφαλείας, κοινών στόχων ασφαλείας και κοινών μεθόδων ασφαλείας. Για την ανάπτυξη αυτών των μέσων, χρειάζεται μία ανεξάρτητη τεχνική εμπειρογνωμοσύνη.
- (9) Προκειμένου να διευκολυνθούν οι διαδικασίες χορήγησης πιστοποιητικών ασφαλείας στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, είναι αναγκαίο να αναπτυχθεί μια εναρμονισμένη μορφή πιστοποιητικών ασφαλείας και μια εναρμονισμένη μορφή αίτησης για χορήγηση πιστοποιητικών ασφαλείας.
- (10) Η οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων προβλέπει την εξέταση των μέτρων ασφαλείας που λαμβάνονται σε εθνικό επίπεδο από τη σκοπιά της ασφαλείας και της διαλειτουργικότητας. Για το σκοπό αυτό, καθίσταται απαραίτητη μία γνωμοδότηση, η οποία θα στηρίζεται σε ανεξάρτητη και ουδέτερη εμπειρογνωμοσύνη.
- (11) Επί θεμάτων που άπτονται της ασφαλείας, είναι σημαντικό να διασφαλισθεί ο μέγιστος βαθμός διαφάνειας και να εξασφαλισθεί μία αποτελεσματική ροή των πληροφοριών. Επί του παρόντος δεν προβλέπεται ακόμη μία ανάλυση των επιδόσεων, η οποία θα διεξάγεται με βάση κοινούς δείκτες και θα συσχετίζει όλους τους παράγοντες του τομέα, και θα ήταν σκόπιμο να αναπτυχθεί ένα τέτοιο μέσο. Όσον αφορά τις στατιστικές, χρειάζεται μία στενή συνεργασία με την Eurostat.
- (12) Οι αρμόδιοι εθνικοί οργανισμοί για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, οι ρυθμιστικοί φορείς και οι υπόλοιπες εθνικές αρχές θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να ζητούν μία ανεξάρτητη τεχνική γνωμοδότηση όταν χρειάζεται να λάβουν γνώση για υποθέσεις που αφορούν πλείονα κράτη μέλη.
- (13) Η οδηγία 2001/16/ΕΚ ορίζει ότι, το αργότερο μέχρι τις 20 Απριλίου 2004, θα πρέπει να εκπονηθεί μία πρώτη ομάδα τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ). Η Επιτροπή ανέθεσε εντολή για την εκτέλεση αυτών των εργασιών στην ευρωπαϊκή ένωση για τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων (AEIF), στην οποία συμμετέχουν οι κατασκευαστές σιδηροδρομικού υλικού καθώς και οι φορείς εκμετάλλευσης και διαχειριστές υποδομής. Θα πρέπει να ληφθούν μέτρα για τη διαφύλαξη της εμπειρίας που αποκτήθηκε από τους επαγγελματίες του κλάδου στο πλαίσιο της AEIF. Η συνεχής διεξαγωγή των εργασιών, όπως και η εξέλιξη των ΤΠΔ με την πάροδο του χρόνου, προϋποθέτουν την ύπαρξη ενός μόνιμου τεχνικού πλαισίου.
- (14) Η διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού δικτύου θα πρέπει να ενισχυθεί και η επιλογή των νέων επενδυτικών σχεδίων που χρηματοδοτούνται από την Κοινότητα θα πρέπει να γίνεται με κριτήριο την τήρηση του στόχου της διαλειτουργικότητας, ο οποίος καθορίζεται στην απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών<sup>(2)</sup>.
- (15) Προκειμένου να διασφαλισθεί η συνέχεια των εργασιών, οι ομάδες εργασίας οι οποίες θα συσταθούν από τον Οργανισμό θα πρέπει να στηρίζονται, εφόσον χρειάζεται, στη σύνθεση της AEIF, η οποία θα συμπληρωθεί από επιπλέον μέλη.
- (16) Η συντήρηση του τροχιαίου υλικού συνιστά ένα σημαντικό στοιχείο του συστήματος ασφαλείας. Τη στιγμή αυτή δεν υπάρχει μία πραγματική ευρωπαϊκή αγορά στον τομέα της συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού, ελλείπει ενός συστήματος πιστοποίησης των εργαστηρίων συντήρησης. Η κατάσταση αυτή συνεπάγεται πρόσθετο κόστος για τον τομέα και την πραγματοποίηση διαδρομών χωρίς φορτίο. Ένα ευρωπαϊκό σύστημα πιστοποίησης των εργαστηρίων συντήρησης, θα πρέπει, συνεπώς, να αναπτυχθεί σταδιακά.
- (17) Οι απαιτούμενες επαγγελματικές ικανότητες για τους οδηγούς των τρένων αποτελούν ένα σημαντικό στοιχείο τόσο για την ασφάλεια όσο και για τη διαλειτουργικότητα στην Ευρώπη. Επιπλέον, συνιστούν και προϋπόθεση για την εξασφάλιση της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζόμενων στον σιδηροδρομικό τομέα. Η προσέγγιση αυτού του ζητήματος θα πρέπει να γίνει μέσα στο υφιστάμενο πλαίσιο για τον κοινωνικό διάλογο. Ο Οργανισμός θα πρέπει να παρέχει την αναγκαία τεχνική υποστήριξη για το συνυπολογισμό αυτού του ζητήματος σε ευρωπαϊκό επίπεδο.
- (18) Η καταγραφή αποτελεί, πρώτα και κύρια, μία πράξη αναγνώρισης της ικανότητας ενός τροχιαίου υλικού να κυκλοφορεί στο πλαίσιο προδιαγεγραμμένων όρων. Η καταγραφή του υλικού θα πρέπει να χαρακτηρίζεται από διαφάνεια και αμεροληψία και εμπίπτει στην αρμοδιότητα των δημόσιων αρχών. Ο Οργανισμός θα πρέπει να παρέχει τεχνική υποστήριξη ενόψει της εγκαθίδρυσης ενός συστήματος καταγραφής του τροχιαίου υλικού.
- (19) Με στόχο τη διασφάλιση του μέγιστου βαθμού διαφάνειας και της ισότιμης πρόσβασης όλων των μερών σε χρήσιμες πληροφορίες, θα πρέπει να εξασφαλισθεί η πρόσβαση του κοινού στα έγγραφα που αφορούν τη διαδικασία της διαλειτουργικότητας. Το ίδιο ισχύει για τις άδειες και τα πιστοποιητικά ασφαλείας. Ο Οργανισμός θα πρέπει να παρέχει αποτελεσματικά μέσα για την ανταλλαγή αυτών των πληροφοριών.
- (20) Η προώθηση της καινοτομίας στον τομέα της ασφαλείας και της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρόμων είναι σημαντικό καθήκον το οποίο θα πρέπει να ενθαρρύνει ο Οργανισμός. Οιαδήποτε χρηματοδοτική βοήθεια χορηγείται, εν προκειμένω, στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων του Οργανισμού, δεν θα πρέπει να έχει ως αποτέλεσμα τη στρέβλωση της σχετικής αγοράς.

(1) EE L ...

(2) EE L 228 της 9.9.1996, σ. 1· απόφαση όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση αριθ. 1346/2001/ΕΚ (EE L 185 της 6.7.2001, σ. 1).

- (21) Προκειμένου να εκπληρώσει σωστά τα καθήκοντά του, ο Οργανισμός θα πρέπει να διαθέτει νομική προσωπικότητα και έναν αυτόνομο προϋπολογισμό ο οποίος θα χρηματοδοτείται κυρίως με επιδότηση της Κοινότητας. Για να διασφαλίζεται η ανεξαρτησία του Οργανισμού κατά τη διαχείριση των καθημερινών υποθέσεων και στο πλαίσιο των γνωμοδοτήσεων και συστάσεων που εκδίδει, ο εντεταλμένος διευθυντής του Οργανισμού θα πρέπει να διαθέτει πλήρεις αρμοδιότητες και το προσωπικό του Οργανισμού θα πρέπει να είναι ανεξάρτητο.
- (22) Για να εξασφαλίζεται η αποτελεσματική λειτουργία του Οργανισμού, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή θα πρέπει να εκπροσωπούνται στο διοικητικό συμβούλιο, στο οποίο ανατίθενται οι αναγκαίες εξουσίες για την κατάρτιση του προϋπολογισμού, την παρακολούθηση της εκτέλεσής του, την έγκριση του κατάλληλου δημοσιονομικού κανονισμού, τη θέσπιση διαφανών διαδικασιών λήψης αποφάσεων εκ μέρους του Οργανισμού, την έγκριση του προγράμματος εργασίας του, την έγκριση του προϋπολογισμού του, τον καθορισμό πολιτικής για τις επισκέψεις στα κράτη μέλη καθώς και το διορισμό του εντεταλμένου διευθυντή.
- (23) Προκειμένου να εξασφαλίζεται η διαφάνεια κατά τη λήψη αποφάσεων από το διοικητικό συμβούλιο, οι εκπρόσωποι των ενδιαφερόμενων κλάδων θα πρέπει να παρίστανται μεν στις συζητήσεις αλλά δεν θα πρέπει να διαθέτουν δικαίωμα ψήφου, δεδομένου ότι το δικαίωμα αυτό ανήκει αποκλειστικά στους εκπροσώπους των δημόσιων αρχών που καλούνται να γνωμοδοτήσουν ενώπιον των αρχών δημοκρατικού ελέγχου. Οι εκπρόσωποι του κλάδου θα πρέπει να διορίζονται από την Επιτροπή με κριτήριο την αντιπροσωπευτικότητά τους, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, έναντι των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, των διαχειριστών υποδομών, της σιδηροδρομικής βιομηχανίας, των εργατικών ενώσεων, των επιβατών και των φορτωτών.
- (24) Οι εργασίες του Οργανισμού θα πρέπει να χαρακτηρίζονται από διαφάνεια. Θα πρέπει να εξασφαλίζεται ο ουσιαστικός έλεγχος από πλευράς του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Για το σκοπό αυτό, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να καλεί σε ακροάσεις τον εντεταλμένο διευθυντή του Οργανισμού. Ο Οργανισμός θα πρέπει επίσης να εφαρμόζει τη σχετική κοινοτική νομοθεσία όσον αφορά την πρόσβαση του κοινού στα έγγραφα.
- (25) Κατά τα τελευταία χρόνια, 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 κοινοτικών χρηματοδοτήσεων προς τους οργανισμούς αυτούς, ιδίως σε ό,τι αφορά την εγγραφή των εισφορών στον προϋπολογισμό, το δημοσιονομικό έλεγχο, την εξουσία περί χορήγησης απαλλαγής, τη συμμετοχή στο συνταξιοδοτικό καθεστώς και την εσωτερική διαδικασία του προϋπολογισμού (κώδικας συμπεριφοράς). Παρομοίως, ο κανονισμός (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>(1)</sup>, θα πρέπει να εφαρμόζεται 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 πραγματοποιεί η Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Καταπολέμησης της Απάτης (OLAF) <sup>(2)</sup>.

- (26) Δεδομένου ότι οι στόχοι της προβλεπόμενης δράσης, δηλαδή η σύσταση ενός εξειδικευμένου οργανισμού που θα αναλάβει την επεξεργασία κοινών λύσεων σε θέματα που άπτονται της ασφάλειας και της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρόμων, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και δύνανται συνεπώς, λόγω του συλλογικού χαρακτήρα των εργασιών που θα πραγματοποιηθούν, να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα δύναται να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Δυνάμει της αρχής της αναλογικότητας, η οποία αναφέρεται στο προαναφερόμενο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών,

ΕΞΕΛΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΑΡΧΕΣ

Άρθρο 1

### Σύσταση και στόχοι του Οργανισμού

Ο παρών κανονισμός ιδρύει Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων, που καλείται εφεξής «Οργανισμός».

Στόχος του Οργανισμού είναι να συμβάλλει, σε τεχνικό επίπεδο, στην εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας που αποβλέπει στη βελτίωση της ανταγωνιστικής θέσης του τομέα των σιδηροδρόμων αυξάνοντας το επίπεδο διαλειτουργικότητας των σιδηροδρομικών συστημάτων και στην ανάπτυξη μιας κοινής προσέγγισης ως προς την ασφάλεια του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, ώστε να συντελέσει στην δημιουργία ενός ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου δίχως σύνορα που θα εξασφαλίζει υψηλό επίπεδο ασφαλείας.

Για την επίτευξη των προαναφερόμενων στόχων, ο Οργανισμός λαμβάνει πλήρως υπόψη τη διαδικασία διεύρυνσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και τους ειδικούς περιορισμούς που συνεπάγονται οι σιδηροδρομικές διασυνδέσεις με τρίτες χώρες.

Άρθρο 2

### Χαρακτήρας των πράξεων του Οργανισμού

Ο Οργανισμός δύναται:

- α) να απευθύνει συστάσεις προς την Επιτροπή, όσον αφορά την εφαρμογή των άρθρων 6, 7, 12, 14, 16, 17 και 18·
- β) να διατυπώνει γνώμες προς την Επιτροπή κατ' εφαρμογή των άρθρων 8, 13 και 15, και προς τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών κατ' εφαρμογή του άρθρου 10.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 136 της 31.5.1999, σ. 1.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 136 της 31.5.1999, σ. 15.

## Άρθρο 3

**Σύνθεση των ομάδων εργασίας**

1. Για την κατάρτιση των συστάσεων που προβλέπονται στα άρθρα 6, 7, 12, 14, 16, 17 και 18, ο Οργανισμός συστήνει περιορισμένο αριθμό ομάδων εργασίας. Αυτές οι ομάδες εργασίας βασίζονται, αφενός, στην εμπειρογνομosύνη που έχουν αναπτύξει οι επαγγελματίες του τομέα των σιδηροδρόμων, και ιδίως στην πείρα που έχει αποκτήσει η ευρωπαϊκή ένωση για τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων (ΑΕΙΦ), και, αφετέρου, στην εμπειρογνομosύνη των αρμόδιων εθνικών αρχών. Ο Οργανισμός εξασφαλίζει ότι οι ομάδες εργασίας του είναι ικανές και αντιπροσωπευτικές και ότι εκπροσωπούνται σε αυτές επαρκώς οι κλάδοι της βιομηχανίας και οι χρήστες που θίγονται από μέτρα τα οποία ενδέχεται να προταθούν από την Επιτροπή βάσει συστάσεων που της απευθύνει ο Οργανισμός. Οι εργασίες των ομάδων εργασίας πρέπει να είναι διαφανείς.

2. Ο Οργανισμός διαβιβάζει το εγκριθέν πρόγραμμα εργασιών στους αντιπροσωπευτικούς φορείς του τομέα των σιδηροδρόμων που δραστηριοποιούνται σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Ο κατάλογος αυτών των φορέων καταρτίζεται από την επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 21 της οδηγίας 96/48/ΕΚ. Κάθε φορέας ή/και ομάδα φορέων διαβιβάζει στον Οργανισμό τον κατάλογο των πλέον εξειδικευμένων εμπειρογνομosύνων οι οποίοι είναι εντεταλμένοι να την εκπροσωπούν σε κάθε ομάδα εργασίας.

3. Οι εθνικές αρχές για την ασφάλεια, που ορίζονται στο άρθρο 16 της οδηγίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, ορίζουν τους αντιπροσώπους τους για τις ομάδες εργασίας στις οποίες επιθυμούν να συμμετάσχουν.

4. Ο Οργανισμός μπορεί να συμπληρώσει εν ανάγκη τις ομάδες εργασίας με ανεξάρτητους εμπειρογνομosύμους αναγνωρισμένους για την ειδικότητά τους στον οικείο τομέα.

5. Των ομάδων εργασίας προεδρεύει εκπρόσωπος του Οργανισμού.

## Άρθρο 4

**Διαβούλευση με τους κοινωνικούς εταίρους**

Όταν οι εργασίες που προβλέπονται στα άρθρα 6, 12 και 17 έχουν άμεσο αντίκτυπο στο κοινωνικό περιβάλλον ή στις συνθήκες εργασίας των εργαζόμενων στον τομέα των σιδηροδρόμων, ο Οργανισμός προβαίνει σε διαβούλευση με τους κοινωνικούς εταίρους στο πλαίσιο της επιτροπής κλαδικού διαλόγου, η οποία συστάθηκε δυνάμει της απόφασης 98/500/ΕΚ της Επιτροπής<sup>(1)</sup>.

Η διαβούλευση αυτή διεξάγεται πριν από την υποβολή των συστάσεων του Οργανισμού στην Επιτροπή. Ο Οργανισμός λαμβάνει δεόντως υπόψη του τις διαβουλεύσεις αυτές 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, στη συνέχεια, η Επιτροπή τις διαβιβάζει στην επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 21 της οδηγίας 96/48/ΕΚ.

(<sup>1</sup>) ΕΕ L 225 της 12.8.1998, σ. 27.

## Άρθρο 5

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

Όταν οι εργασίες που προβλέπονται στα άρθρα 6 και 12, έχουν άμεσο αντίκτυπο στους πελάτες και τους επιβάτες των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, ο Οργανισμός προβαίνει σε διαβούλευση με τις αντιπροσωπευτικές οργανώσεις τους. Ο κατάλογος των οργανώσεων με τις οποίες πρέπει να διεξάγονται διαβουλεύσεις καταρτίζεται από την επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 21 της οδηγίας 96/48/ΕΚ.

Η διαβούλευση αυτή διεξάγεται πριν από την υποβολή των προτάσεων του Οργανισμού στην Επιτροπή. Ο Οργανισμός λαμβάνει δεόντως υπόψη του τις διαβουλεύσεις αυτές και είναι έτοιμος, ανά πάσα στιγμή, να παράσχει περαιτέρω εξηγήσεις όσον αφορά τις προτάσεις του. Οι γνώμες που διατυπώνουν οι εν λόγω οργανώσεις διαβιβάζονται από τον Οργανισμό στην Επιτροπή και, στη συνέχεια, η Επιτροπή τις διαβιβάζει στην επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 21 της οδηγίας 96/48/ΕΚ.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

## ΑΣΦΑΛΕΙΑ

## Άρθρο 6

**Τεχνική υποστήριξη**

1. Ο Οργανισμός απευθύνει στην Επιτροπή συστάσεις σχετικά με τις κοινές μεθοδολογίες ασφαλείας τους κοινούς στόχους ασφαλείας (ΚΣΑ), που προβλέπονται στα άρθρα 6 και 7 της οδηγίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.

2. Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής ή της επιτροπής που αναφέρεται στο άρθρο 21 της οδηγίας 96/48/ΕΚ ή κατόπιν ίδιας πρωτοβουλίας, ο Οργανισμός απευθύνει συστάσεις στην Επιτροπή σχετικά με τη λήψη άλλων μέτρων στον τομέα της ασφαλείας.

3. Στη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου που προηγείται της θέσπισης των ΚΣΑ, των ΚΜΑ και των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ), καθώς και για θέματα που αφορούν το υλικό και τις υποδομές που δεν διέπονται από τις ΤΠΔ, ο Οργανισμός δύναται να απευθύνει κάθε χρήσιμη σύσταση στην Επιτροπή. Ο Οργανισμός εξασφαλίζει τη συνέπεια αυτών των συστάσεων προς τις ΤΠΔ που ήδη εφαρμόζονται ή που βρίσκονται σε στάδιο εκπόνησης.

4. Ο Οργανισμός υποβάλλει λεπτομερή ανάλυση κόστους/οφέλους προς στήριξη των συστάσεων που απευθύνει κατ' εφαρμογή του παρόντος άρθρου.

5. Ο Οργανισμός οργανώνει και διευκολύνει τη συνεργασία μεταξύ των εθνικών αρχών για την ασφάλεια και των φορέων διερεύνησης που ορίζονται στα άρθρα 16 και 21 της οδηγίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.

**Άρθρο 7****Πιστοποιητικά ασφαλείας**

Ενόψει της εφαρμογής των άρθρων 10 και 15 της οδηγίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, που αφορά την εναρμόνιση των πιστοποιητικών ασφαλείας, ο Οργανισμός καταρτίζει και συνιστά μία ενιαία μορφή πιστοποιητικού ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένης μιας ηλεκτρονικής μορφής, καθώς και μία ενιαία μορφή αίτησης χορήγησης πιστοποιητικού ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένου του καταλόγου των βασικών στοιχείων που πρέπει να παρέχονται.

**Άρθρο 8****Εθνικοί κανόνες ασφαλείας**

1. Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, ο Οργανισμός προβαίνει σε τεχνική εξέταση των νέων εθνικών κανόνων ασφαλείας οι οποίοι διαβιβάζονται σε αυτόν σύμφωνα με το άρθρο 8 της οδηγίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.

2. Ο Οργανισμός εξετάζει κατά πόσο οι κανόνες αυτοί είναι σύμφωνοι προς την ΚΜΑ που καθορίζεται στην οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, καθώς και προς τις ισχύουσες ΤΠΔ. Ο Οργανισμός εξετάζει επίσης κατά πόσον οι εν λόγω κανόνες καθιστούν δυνατή την επίτευξη των ΚΣΑ που ορίζονται στην εν λόγω οδηγία.

3. Σε περίπτωση που ο Οργανισμός, αφού λάβει τα σχετικά στοιχεία αιτιολόγησης που ανακοινώνει το κράτος μέλος, κρίνει ότι κάποιος από αυτούς τους κανόνες είτε δεν είναι σύμφωνος προς τις ΤΠΔ ή προς την ΚΜΑ είτε δεν καθιστά δυνατή την επίτευξη των ΚΣΑ, υποβάλλει γνώμη στην Επιτροπή εντός δύο μηνών από τη διαβίβαση των κανόνων από την Επιτροπή στον Οργανισμό.

**Άρθρο 9****Παρακολούθηση των επιδόσεων σε θέματα ασφαλείας**

1. Ο Οργανισμός δημιουργεί ένα δίκτυο με τις εθνικές αρχές που είναι υπεύθυνες για την ασφάλεια εθνικές αρχές και με τις εθνικές αρχές που είναι υπεύθυνες για τις έρευνες που προβλέπονται στην οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, προκειμένου να προσδιορίσει το περιεχόμενο των κοινών δεικτών ασφαλείας που παρατίθενται στο παράρτημα Ι της εν λόγω οδηγίας και να συγκεντρώσει τα σχετικά στοιχεία που αφορούν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.

2. Με βάση τους κοινούς δείκτες ασφαλείας, τις εθνικές εκθέσεις με αντικείμενο την ασφάλεια και τα ατυχήματα και τις πληροφορίες που ο ίδιος διαθέτει, ο Οργανισμός υποβάλλει ανά διετία έκθεση σχετικά με τις επιδόσεις ασφαλείας η οποία δημοσιοποιείται. Η πρώτη εξ αυτών των εκθέσεων δημοσιεύεται κατά τη διάρκεια του τρίτου έτους λειτουργίας του Οργανισμού.

3. Ο Οργανισμός στηρίζεται στα στοιχεία που συγκεντρώνει από την Eurostat και συνεργάζεται με την Eurostat ώστε να αποφεύ-

γεται η πλεονάζουσα επανάληψη των εργασιών και να διασφαλίζεται η μεθοδολογική συνέπεια των κοινών δεικτών ασφαλείας με τους δείκτες που χρησιμοποιούνται στους άλλους τρόπους μεταφοράς.

**Άρθρο 10****Τεχνική γνωμοδότηση**

1. Οι εθνικοί ρυθμιστικοί φορείς που αναφέρονται στο άρθρο 30 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ μπορούν να ζητούν από τον Οργανισμό τεχνική γνωμοδότηση σχετικά με τα θέματα ασφαλείας, των υποθέσεων των οποίων θα λαμβάνουν γνώση.

2. Οι επιτροπές που αναφέρονται στο άρθρο 35 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ και στο άρθρο 11α της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ, μπορούν να ζητούν από τον Οργανισμό τεχνική γνωμοδότηση σχετικά με τα θέματα ασφαλείας τα οποία εμπίπτουν στα αντίστοιχα πεδία αρμοδιότητάς τους.

3. Ο Οργανισμός διατυπώνει τη γνώμη του εντός δύο μηνών. Η γνώμη αυτή δημοσιοποιείται από τον Οργανισμό υπό μορφήν από την οποία έχει εξαιρεθεί κάθε εμπορικό απόρρητο.

**Άρθρο 11****Δημόσιο μητρώο εγγράφων**

1. Ο Οργανισμός είναι υπεύθυνος για την τήρηση δημόσιου μητρώου των ακόλουθων εγγράφων:

- α) άδειες που χορηγούνται σύμφωνα με την οδηγία 95/18/ΕΚ·
- β) πιστοποιητικά ασφαλείας που χορηγούνται σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων·
- γ) πορίσματα ερευνών που ανακοινώνονται στον Οργανισμό σύμφωνα με το άρθρο 24 της οδηγίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων·
- δ) εθνικούς κανόνες που κοινοποιούνται στην Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 8 της οδηγίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.

2. Οι εθνικές αρχές που είναι υπεύθυνες για τη χορήγηση των εγγράφων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχεία α) και β), κοινοποιούν στον Οργανισμό εντός μηνός κάθε μεμονωμένη απόφαση που αφορά τη χορήγηση, την ανανέωση, την τροποποίηση ή την ανάκληση οιοδήποτε εγγράφου.

3. Ο Οργανισμός μπορεί να προσθέτει σε αυτό το δημόσιο μητρώο εγγράφων οιοδήποτε δημόσιο έγγραφο ή σύνδεση που αφορά τους στόχους του παρόντος κανονισμού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

**ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ****Άρθρο 12****Τεχνική υποστήριξη που παρέχει ο Οργανισμός**

Ο Οργανισμός συμβάλλει στην ανάπτυξη και στην εφαρμογή της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρόμων σύμφωνα με τις αρχές και τους ορισμούς που καθορίζονται στις οδηγίες 96/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ. Για το σκοπό αυτό, ο Οργανισμός:

- α) οργανώνει και διεξάγει, κατόπιν εντολής της Επιτροπής, τις εργασίες των προβλεπόμενων από το άρθρο 3 ομάδων εργασίας για την εκπόνηση των σχεδίων ΤΠΔ και διαβιβάζει στην Επιτροπή τα σχέδια ΤΠΔ·
- β) μεριμνά για την προσαρμογή των ΤΠΔ προς τις τεχνικές προόδους, τις εξελίξεις της αγοράς και τις κοινωνικές απαιτήσεις, και προτείνει στην Επιτροπή τις τροποποιήσεις των ΤΠΔ τις οποίες κρίνει αναγκαίες·
- γ) μεριμνά για το συντονισμό μεταξύ της ανάπτυξης και της ενημέρωσης των ΤΠΔ, αφενός, και την ανάπτυξη των ευρωπαϊκών προτύπων που καθίστανται αναγκαία για τη διαλειτουργικότητα, αφετέρου, και διατηρεί τις δέουσες επαφές με τους ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης·
- δ) επικουρεί την Επιτροπή στην οργάνωση και διευκόλυνση της συνεργασίας μεταξύ των κοινοποιημένων οργανισμών, βάσει των διατάξεων του άρθρου 20 παράγραφος 5 των οδηγιών 96/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ·
- ε) παρέχει συμβουλές και συστάσεις στην Επιτροπή σχετικά με τις συνθήκες εργασίας όλου του προσωπικού που εκτελεί κρίσιμα για την ασφάλεια καθήκοντα.

**Άρθρο 13****Παρακολούθηση των εργασιών των κοινοποιημένων οργανισμών**

Με την επιφύλαξη της αρμοδιότητας των κρατών μελών ως προς τους κοινοποιημένους οργανισμούς που ορίζουν, ο Οργανισμός δύναται, κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, να παρακολουθεί την ποιότητα των εργασιών των κοινοποιημένων οργανισμών. Υποβάλλει, εφόσον χρειάζεται, τη γνώμη του στην Επιτροπή.

**Άρθρο 14****Παρακολούθηση της διαλειτουργικότητας**

1. Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, ο Οργανισμός υποβάλλει συστάσεις σχετικά με τις διαδικασίες εφαρμογής της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρομικών συστημάτων, διευκολύνοντας τον συντονισμό μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και διαχειριστών υποδομής, ιδίως με σκοπό την οργάνωση της μετακίνησης των συστημάτων.

2. Ο Οργανισμός παρακολουθεί την πρόοδο της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρομικών συστημάτων. Υποβάλλει και δημοσιεύει ανά διετία μία έκθεση σχετικά με την πρόοδο της διαλειτουργικότητας. Η πρώτη εξ αυτών των εκθέσεων υποβάλλεται κατά το δεύτερο έτος λειτουργίας του Οργανισμού.

**Άρθρο 15****Διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού δικτύου**

Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, ο Οργανισμός εξετάζει από άποψη διαλειτουργικότητας κάθε σχέδιο κατασκευής σιδηροδρομικών έργων υποδομής για το οποίο ζητείται κοινοτική χρηματοδοτική στήριξη. Ο Οργανισμός διατυπώνει γνώμη για τη συμμόρφωση προς τα σχέδια ΤΠΔ εντός δύο μηνών από την υποβολή του αιτήματος. Για τη γνώμη αυτή, λαμβάνονται πλήρως υπόψη οι παρεκκλίσεις που προβλέπονται από το άρθρο 7 της οδηγίας 96/48/ΕΚ και της οδηγίας 2001/16/ΕΚ.

**Άρθρο 16****Πιστοποίηση των εργαστηρίων συντήρησης**

Εντός τριών ετών από την έναρξη των δραστηριοτήτων του, ο Οργανισμός καθιερώνει ένα ευρωπαϊκό σύστημα πιστοποίησης των εργαστηρίων συντήρησης του τροχαίου υλικού και διατυπώνει συστάσεις ενόψει της εφαρμογής του συστήματος.

Οι εν λόγω συστάσεις αφορούν ιδίως τα ακόλουθα:

- διαρθρωμένο σύστημα διαχείρισης,
- προσωπικό με τις αναγκαίες ικανότητες,
- εγκαταστάσεις και μέσα,
- προδιαγραφές τεχνικής τεκμηρίωσης και συντήρησης.

**Άρθρο 17****Επαγγελματικές ικανότητες**

1. Ο Οργανισμός διατυπώνει συστάσεις για τον καθορισμό ενιαίων και κοινών κριτηρίων για τις επαγγελματικές ικανότητες και την αξιολόγηση του προσωπικού που συμμετέχει στην εκμετάλλευση και τη συντήρηση του σιδηροδρομικού συστήματος. Ενεργώντας με τον τρόπο αυτό, δίνει προτεραιότητα στους οδηγούς των τρένων και τους εκπαιδευτές τους. Ο Οργανισμός διαβουλεύεται με τους εκπροσώπους των κοινωνικών εταίρων σύμφωνα με τις λεπτομέρειες εφαρμογής του άρθρου 4.

2. Ο Οργανισμός διατυπώνει συστάσεις για την καθιέρωση συστήματος για την αναγνώριση των κέντρων επαγγελματικής κατάρτισης.

3. Ο Οργανισμός ενθαρρύνει και στηρίζει τις ανταλλαγές οδηγών τρένων και επιμορφωτών μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και διαφόρων κρατών μελών.

## Άρθρο 18

**Καταγραφή του τροχαίου υλικού**

Ο Οργανισμός εκπονεί και συνιστά στην Επιτροπή μία τυποποιημένη μορφή για το εθνικό μητρώο οχημάτων, σύμφωνα με το άρθρο 14 των οδηγιών 96/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ.

## Άρθρο 19

**Μητρώο των εγγράφων διαλειτουργικότητας**

1. Ο Οργανισμός τηρεί δημόσιο μητρώο των ακόλουθων εγγράφων, τα οποία προβλέπονται στις οδηγίες 2001/16/ΕΚ και 96/48/ΕΚ:

- α) δηλώσεις «ΕΚ» ελέγχου των υποσυστημάτων·
- β) δηλώσεις «ΕΚ» πιστότητας των στοιχείων·
- γ) εγκρίσεις για τη θέση σε λειτουργία, συμπεριλαμβανομένων των αντιστοιχών αριθμών μητρώου·
- δ) μητρώα υποδομών και τροχαίου υλικού.

2. Οι αρμόδιοι φορείς διαβιβάζουν τα προαναφερόμενα έγγραφα στον Οργανισμό, ο οποίος καθορίζει, σε συμφωνία με τα κράτη μέλη, τις πρακτικές λεπτομέρειες της διαβίβασής τους.

3. Κατά τη διαβίβαση των εγγράφων της παραγράφου 1, οι αρμόδιοι φορείς μπορούν να αναφέρουν ποια έγγραφα δεν πρέπει να κοινολογούνται για λόγους ασφαλείας.

4. Ο Οργανισμός συγκροτεί ηλεκτρονική βάση δεδομένων για τα έγγραφα, λαμβάνοντας πλήρως υπόψη την παράγραφο 3. Το κοινό έχει πρόσβαση στη συγκεκριμένη βάση δεδομένων μέσω ιστοθέσης.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

**ΜΕΛΕΤΕΣ ΚΑΙ ΠΡΩΘΗΣΗ ΤΗΣ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑΣ**

## Άρθρο 20

**Μελέτες**

Σε περιπτώσεις όπου η εκπλήρωση των καθηκόντων που του ανατίθενται δυνάμει του παρόντος κανονισμού το επιβάλλει, ο Οργανισμός μπορεί να αναθέτει μελέτες τις οποίες χρηματοδοτεί από τον προϋπολογισμό του.

## Άρθρο 21

**Προώθηση της καινοτομίας**

Η Επιτροπή μπορεί να αναθέτει στον Οργανισμό, σύμφωνα με το πρόγραμμα εργασιών και τον προϋπολογισμό του Οργανισμού, το καθήκον να προωθεί τις καινοτομίες οι οποίες στοχεύουν στη βελτίωση της διαλειτουργικότητας και της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, ιδίως σε ό,τι αφορά τη χρήση των νέων τεχνολογιών των

πληροφοριών και των συστημάτων εντοπισμού και παρακολούθησης πορείας.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

**ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ**

## Άρθρο 22

**Νομικό καθεστώς**

1. Ο Οργανισμός είναι κοινοτικός φορέας και διαθέτει νομική προσωπικότητα.

2. Σε κάθε κράτος μέλος, ο Οργανισμός διαθέτει την ευρύτερη δυνατή νομική ικανότητα που αναγνωρίζεται στα νομικά πρόσωπα από το εθνικό τους δίκαιο. Δύνανται ιδίως να αποκτά ή να διαθέτει κινητή και ακίνητη περιουσία και να παρίσταται ενώπιον δικαστηρίου.

3. Ο Οργανισμός εκπροσωπείται από τον εντεταλμένο διευθυντή του.

## Άρθρο 23

**Προνόμια και ασυλίες**

Το πρωτόκολλο περί προνομίων και ασυλιών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων εφαρμόζεται στον Οργανισμό και στο προσωπικό του.

## Άρθρο 24

**Προσωπικό**

1. Ο κανονισμός υπηρεσιακής κατάστασης των υπαλλήλων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, το καθεστώς που εφαρμόζεται στο λοιπό προσωπικό των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και οι διατάξεις εφαρμογής τους που θεσπίζονται από κοινού από τα όργανα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων για τους σκοπούς της εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού υπηρεσιακής κατάστασης και του εν λόγω καθεστώτος, εφαρμόζονται στο προσωπικό του Οργανισμού.

2. Με την επιφύλαξη του άρθρου 26, ο Οργανισμός ασκεί, όσον αφορά το προσωπικό του, τις εξουσίες που ανατίθενται στην αρμόδια για τους διορισμούς αρχή και στην αρμόδια για τη σύναψη των συμβάσεων αρχή από τον εν λόγω κανονισμό υπηρεσιακής κατάστασης.

3. Με την επιφύλαξη του άρθρου 26 παράγραφος 1, το προσωπικό του Οργανισμού αποτελείται από:

— έκτακτους υπαλλήλους οι οποίοι προσλαμβάνονται από τον Οργανισμό για μέγιστη διάρκεια πέντε ετών μεταξύ των επαγγελματιών του κλάδου με κριτήριο τα προσόντα και την πείρα τους σε θέματα ασφαλείας και διαλειτουργικότητας των σιδηροδρόμων,

— υπαλλήλους που προσλαμβάνονται ή αποσπώνται από την Επιτροπή ή από τα κράτη μέλη για μέγιστη διάρκεια πέντε ετών,

— και από λοιπό προσωπικό όπως ορίζεται στο καθεστώς που εφαρμόζεται στο λοιπό προσωπικό των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, το οποίο προσλαμβάνεται για εκτελεστικά ή γραμματειακά καθήκοντα.

4. Οι εμπειρογνώμονες οι οποίοι συμμετέχουν στις ομάδες εργασίας που οργανώνονται από τον Οργανισμό δεν ανήκουν στο προσωπικό του. Ο Οργανισμός καταβάλλει τα έξοδα μετακίνησης και διαμονής τους σύμφωνα με τους κανόνες και τις κλίμακες τιμών που καθορίζει το διοικητικό συμβούλιο.

#### Άρθρο 25

##### Σύσταση και αρμοδιότητες του διοικητικού συμβουλίου

1. Ιδρύεται διοικητικό συμβούλιο.
2. Το διοικητικό συμβούλιο:
  - α) διορίζει τον εντεταλμένο διευθυντή, κατ' εφαρμογή του άρθρου 31·
  - β) εγκρίνει, μέχρι τις 30 Απριλίου κάθε έτους, τη γενική έκθεση του Οργανισμού για το προηγούμενο έτος και τη διαβιβάζει στα κράτη μέλη, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και την Επιτροπή·
  - γ) εγκρίνει, μέχρι την 31η Οκτωβρίου κάθε έτους και αφού λάβει υπόψη του τη γνώμη της Επιτροπής, το πρόγραμμα εργασιών του Οργανισμού για το επόμενο έτος και το διαβιβάζει στα κράτη μέλη, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και την Επιτροπή. Το εν λόγω πρόγραμμα εργασιών εγκρίνεται με την επιφύλαξη της ετήσιας διαδικασίας προϋπολογισμού της Κοινότητας. 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, σε δεύτερη ανάγνωση είτε με πλειοψηφία δύο τρίτων, συμπεριλαμβανομένων των αντιπροσώπων της Επιτροπής, είτε με ομοφωνία των αντιπροσώπων των κρατών μελών·
  - δ) ασκεί τα καθήκοντά του που αφορούν τον προϋπολογισμό του Οργανισμού, σύμφωνα με το κεφάλαιο 6·
  - ε) θεσπίζει τις διαδικασίες λήψης αποφάσεων εκ μέρους του εντεταλμένου διευθυντή·
  - στ) καθορίζει πολιτική για τις επισκέψεις που πραγματοποιούνται δυνάμει του άρθρου 33·
  - ζ) ασκεί τον πειθαρχικό έλεγχο επί του εντεταλμένου διευθυντή και των προϊσταμένων μονάδας που αναφέρονται στο άρθρο 30, παράγραφος 3·
  - η) θεσπίζει τον εσωτερικό του κανονισμό.

#### Άρθρο 26

##### Σύνθεση του διοικητικού συμβουλίου

1. Το διοικητικό συμβούλιο απαρτίζεται από έναν αντιπρόσωπο από κάθε κράτος μέλος και από τέσσερις αντιπροσώπους της Επι-

τροπής, καθώς και έξι αντιπροσώπους, διορισμένους από την Επιτροπή, άνευ δικαιώματος ψήφου, έκαστος των οποίων αντιπροσωπεύει, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, μία από τις ακόλουθες κατηγορίες:

- σιδηροδρομικές επιχειρήσεις,
- διαχειριστές υποδομής,
- σιδηροδρομική βιομηχανία,
- συνδικάτα των εργαζομένων,
- επιβάτες,
- φορτωτές.

Τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου διορίζονται με βάση το βαθμό της σχετικής πείρας και εμπειρογνομosύνης τους.

2. Κάθε κράτος μέλος και η Επιτροπή διορίζουν τα αντίστοιχα μέλη του διοικητικού συμβουλίου καθώς και τους αναπληρωτές τους.

3. Η διάρκεια της θητείας τους είναι πέντε χρόνια και δύναται να ανανεωθεί άπαξ.

4. Οσάκις ενδείκνυται, η συμμετοχή αντιπροσώπων τρίτων χωρών και οι σχετικές λεπτομέρειες καθορίζονται σύμφωνα με τις ρυθμίσεις που αναφέρονται στο άρθρο 36 παράγραφος 2.

#### Άρθρο 27

##### Πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου

1. Το διοικητικό συμβούλιο εκλέγει μεταξύ των μελών του τον πρόεδρο και τον αναπληρωτή πρόεδρό του. Ο αναπληρωτής πρόεδρος αντικαθιστά τον πρόεδρο όταν ο τελευταίος είναι απών ή κωλύεται να ασκήσει τα καθήκοντά του/της.

2. Η διάρκεια της θητείας του προέδρου και του αναπληρωτή προέδρου είναι τριετής και δύναται να ανανεωθεί άπαξ. Εάν, ωστόσο, ο πρόεδρος ή αναπληρωτής πρόεδρος, κατά τη διάρκεια της θητείας του, απωλέσει την ιδιότητα του μέλους του διοικητικού συμβουλίου, τότε αυτομάτως την ίδια ημέρα λήγει και η θητεία του ως προέδρου ή αναπληρωτή προέδρου.

#### Άρθρο 28

##### 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, συνέχεται κατόπιν πρωτοβουλίας του προέδρου του, ή εάν το ζητήσει η Επιτροπή, η πλειοψηφία των μελών του ή το ένα τρίτο των κρατών μελών που αντιπροσωπεύονται στο διοικητικό συμβούλιο.



## Άρθρο 29

**Ψηφοφορία**

Εκτός εάν προβλέπεται άλλως, το διοικητικό συμβούλιο λαμβάνει τις αποφάσεις του με πλειοψηφία δύο τρίτων των μελών που έχουν δικαίωμα ψήφου. Κάθε μέλος που έχει δικαίωμα ψήφου έχει μία ψήφο.

## Άρθρο 30

**Καθήκοντα και αρμοδιότητες του εντεταλμένου διευθυντή**

1. Ο Οργανισμός διοικείται από τον εντεταλμένο διευθυντή του, ο οποίος είναι εντελώς ανεξάρτητος κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του, με την επιφύλαξη των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων της Επιτροπής και του διοικητικού συμβουλίου.

2. Ο εντεταλμένος διευθυντής:

α) καταρτίζει το πρόγραμμα εργασιών το οποίο υποβάλλει στο διοικητικό συμβούλιο, κατόπιν διαβούλευσης με την Επιτροπή·

β) λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για την εκτέλεση του προγράμματος εργασιών και, στο μέτρο του δυνατού, ανταποκρίνεται στις αιτήσεις παροχής βοήθειας εκ μέρους της Επιτροπής, που αφορούν τα καθήκοντα του Οργανισμού σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό·

γ) λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα, ιδίως την υιοθέτηση εσωτερικών διοικητικών οδηγιών και τη δημοσίευση ανακοινώσεων, προκειμένου να διασφαλίζεται η λειτουργία του Οργανισμού σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό·

δ) θεσπίζει ένα αποτελεσματικό σύστημα παρακολούθησης προκειμένου να καταστεί δυνατή η σύγκριση των επιτευγμάτων του Οργανισμού με τους επιχειρησιακούς του στόχους. Σε αυτή τη βάση, ο εντεταλμένος διευθυντής εκπονεί ετησίως σχέδιο γενικής έκθεσης το οποίο υποβάλλει στο διοικητικό συμβούλιο· προς τούτο, θεσπίζει μια πρακτική τακτικής αξιολόγησης, η οποία αντιστοιχεί στα αναγνωρισμένα επαγγελματικά πρότυπα·

ε) ασκεί ως προς το προσωπικό του Οργανισμού τις εξουσίες που αναφέρονται στο άρθρο 24 παράγραφος 2·

στ) καταρτίζει καταστάσεις προβλέψεων εσόδων και δαπανών του Οργανισμού, κατ' εφαρμογή του άρθρου 38, και εκτελεί τον προϋπολογισμό κατ' εφαρμογή του άρθρου 39.

3. Ο εντεταλμένος διευθυντής δύναται να επικουρείται από έναν ή περισσότερους προϊσταμένους μονάδας. Εάν ο εντεταλμένος διευθυντής απουσιάζει ή κωλύεται να ασκήσει τα καθήκοντά του/της αναλαμβάνει ένας από τους προϊσταμένους των μονάδων.

## Άρθρο 31

**Διορισμός των υπαλλήλων του Οργανισμού**

1. Ο εντεταλμένος διευθυντής διορίζεται από το διοικητικό συμβούλιο με βάση τα προσόντα του και τις τεκμηριωμένες διοικητικές και διαχειριστικές του ικανότητες, καθώς και την επάρκεια και πείρα του στον τομέα των σιδηροδρόμων. Το διοικητικό συμβούλιο αποφασίζει με πλειοψηφία τεσσάρων πέμπτων όλων των μελών του με δικαίωμα ψήφου. Η Επιτροπή δύναται να προτείνει έναν ή περισσότερους υποψήφιους.

Το διοικητικό συμβούλιο έχει δικαίωμα παύσης του εντεταλμένου διευθυντή, σύμφωνα με την ίδια διαδικασία.

2. Ο εντεταλμένος διευθυντής διορίζει τα υπόλοιπα μέλη του προσωπικού του Οργανισμού σύμφωνα με το άρθρο 24.

3. Η διάρκεια της θητείας του εντεταλμένου διευθυντή είναι πέντε χρόνια και δύναται να ανανεωθεί άπαξ.

## Άρθρο 32

**Ακρόαση του εντεταλμένου διευθυντή**

Ο εντεταλμένος διευθυντής υποβάλλει ετησίως στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο την γενική έκθεση δραστηριοτήτων του Οργανισμού. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο δύναται επίσης ανά πάσα στιγμή να καλούν σε ακρόαση τον εντεταλμένο διευθυντή για θέμα που αφορά τις δραστηριότητες του Οργανισμού.

## Άρθρο 33

**Επισκέψεις στα κράτη μέλη**

1. Για την εκπλήρωση των καθηκόντων που του έχουν ανατεθεί δυνάμει των άρθρων 8, 9, 10, 13 και 15, ο Οργανισμός δύναται να πραγματοποιεί επισκέψεις στα κράτη μέλη σύμφωνα με την πολιτική που έχει καθορίσει το διοικητικό συμβούλιο. Οι εθνικές αρχές των κρατών μελών διευκολύνουν την εργασία του προσωπικού του Οργανισμού.

2. Ο Οργανισμός ενημερώνει το ενδιαφερόμενο 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. Μετά το τέλος κάθε επίσκεψης, ο Οργανισμός συντάσσει έκθεση και τη διαβιβάζει στην Επιτροπή και στο οικείο κράτος μέλος.

## Άρθρο 34

**Ευθύνη**

1. Η συμβατική ευθύνη του Οργανισμού διέπεται από τη νομοθεσία που εφαρμόζεται στην εν λόγω σύμβαση.

2. Το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων είναι αρμόδιο για τη λήψη αποφάσεων δυνάμει οιασδήποτε ρήτρας διαιτησίας που περιλαμβάνεται σε σύμβαση που συνάπτει ο Οργανισμός.

3. Σε περίπτωση εξωσυμβατικής ευθύνης, ο Οργανισμός καταβάλλει αποζημίωση για κάθε ζημία που προκλήθηκε από τις υπηρεσίες ή το προσωπικό του κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, σύμφωνα με τις γενικές αρχές που είναι κοινές στα επιμέρους δίκαια των κρατών μελών.

4. Το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων είναι αρμόδιο για την επίλυση διαφορών που αφορούν την αποζημίωση των ζημιών που αναφέρονται στην παράγραφο 3.

5. Η προσωπική ευθύνη των υπαλλήλων έναντι του Οργανισμού διέπεται από τις διατάξεις του κανονισμού υπηρεσιακής κατάστασης ή του καθεστώτος που εφαρμόζεται σε αυτούς.

#### Άρθρο 35

##### Γλώσσες

1. Το διοικητικό συμβούλιο αποφασίζει σχετικά με τα γλωσσικά θέματα όσον αφορά τον Οργανισμό. Εφόσον το ζητήσει μέλος του διοικητικού συμβουλίου, η απόφαση αυτή λαμβάνεται με ομοφωνία. Τα κράτη μέλη μπορούν να απευθύνονται στον Οργανισμό στην κοινοτική γλώσσα της επιλογής τους.

2. Οι μεταφραστικές εργασίες που απαιτούνται για τη λειτουργία του Οργανισμού εκτελούνται από το Μεταφραστικό Κέντρο των Οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

#### Άρθρο 36

##### Συμμετοχή τρίτων χωρών

1. Ο Οργανισμός είναι ανοικτός στη συνεργασία με τρίτες χώρες οι οποίες έχουν συνάψει συμφωνίες με την Κοινότητα, βάσει των οποίων οι οικείες χώρες έχουν εγκρίνει και εφαρμόζουν την κοινοτική νομοθεσία στον τομέα που καλύπτει ο παρών κανονισμός.

2. Βάσει των σχετικών διατάξεων των εν λόγω συμφωνιών, θεσπίζονται ρυθμίσεις οι οποίες προσδιορίζουν τον τρόπο συμμετοχής αυτών των χωρών στις εργασίες του Οργανισμού, ιδίως τη φύση και την έκταση αυτής της συμμετοχής. Οι εν λόγω ρυθμίσεις περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, διατάξεις σχετικά με τις οικονομικές συνεισφορές και το προσωπικό. Ενδέχεται να προβλέπουν την εκπροσώπηση αυτών των χωρών στο διοικητικό συμβούλιο, χωρίς δικαίωμα ψήφου.

#### Άρθρο 37

##### Διαφάνεια

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1049/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2001, σχετικά με την πρόσβαση του κοινού στα έγγραφα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής<sup>(1)</sup>, εφαρμόζεται αναφορικά με τα έγγραφα που βρίσκονται στην κατοχή του Οργανισμού.

Το διοικητικό συμβούλιο λαμβάνει τα πρακτικά μέτρα για την εφαρμογή του εν λόγω κανονισμού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

#### ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

#### Άρθρο 38

##### Προϋπολογισμός

1. Τα έσοδα του Οργανισμού προέρχονται από:

(<sup>1</sup>) ΕΕ L 145 της 31.5.2001, σ. 43.

— συνεισφορά της Κοινότητας,

— ενδεχόμενη συνεισφορά των τρίτων χωρών που συμμετέχουν στις εργασίες του Οργανισμού δυνάμει του άρθρου 36,

— τα τέλη για δημοσιεύσεις, δραστηριότητες κατάρτισης και κάθε άλλη υπηρεσία που παρέχει ο Οργανισμός.

2. Τα έξοδα του Οργανισμού περιλαμβάνουν τις δαπάνες προσωπικού, τις διοικητικές δαπάνες, τα έξοδα υποδομής και τις λειτουργικές δαπάνες.

3. Ο εντεταλμένος διευθυντής καταρτίζει κατάσταση προβλέψεων εσόδων και δαπανών του Οργανισμού για το επόμενο ημερολογιακό έτος, την οποία διαβιβάζει στο διοικητικό συμβούλιο συνοδευόμενη από πίνακα προσωπικού.

4. Τα έσοδα και οι δαπάνες πρέπει να ισοσκελίζονται.

5. Το διοικητικό συμβούλιο εγκρίνει, το αργότερο μέχρι τις 31 Μαρτίου, το σχέδιο προϋπολογισμού για το επόμενο ημερολογιακό έτος και το διαβιβάζει στην Επιτροπή, η οποία εγγράφει, στη βάση αυτή, τις αντίστοιχες εκτιμήσεις στο προσχέδιο του γενικού προϋπολογισμού των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων που υποβάλλει στο Συμβούλιο σύμφωνα με το άρθρο 272 της συνθήκης.

6. Το διοικητικό συμβούλιο εγκρίνει, το αργότερο μέχρι τις 15 Ιανουαρίου τον προϋπολογισμό του Οργανισμού για το τρέχον ημερολογιακό έτος, προσαρμόζοντάς τον, εν ανάγκη, στην κοινοτική επιδότηση που αποφασίζεται από την αρμόδια επί του προϋπολογισμού αρχή.

#### Άρθρο 39

##### Εκτέλεση και έλεγχος του προϋπολογισμού

1. Ο εντεταλμένος διευθυντής εκτελεί τον προϋπολογισμό του Οργανισμού.

2. Ο δημοσιονομικός ελεγκτής της Επιτροπής διενεργεί τον έλεγχο των αναλήψεων υποχρεώσεων και πληρωμών όλων των δαπανών, καθώς και τον έλεγχο της ύπαρξης και της είσπραξης όλων των εσόδων του Οργανισμού.

3. Το αργότερο έως τις 31 Μαρτίου, ο εντεταλμένος διευθυντής υποβάλλει στην Επιτροπή, στο διοικητικό συμβούλιο και στο Ελεγκτικό Συνέδριο αναλυτικούς λογαριασμούς όλων των εσόδων και δαπανών του προηγούμενου δημοσιονομικού έτους.

Το Ελεγκτικό Συνέδριο ελέγχει τους λογαριασμούς αυτούς, κατ'εφαρμογή του άρθρου 248 της συνθήκης. Δημοσιεύει ετήσια έκθεση για τις δραστηριότητες του Οργανισμού.

4. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, κατόπιν συστάσεως του Συμβουλίου, χορηγεί απαλλαγή στον εντεταλμένο διευθυντή όσον αφορά την εκτέλεση του προϋπολογισμού.

## Άρθρο 40

**Δημοσιονομικός κανονισμός**

Μετά από τη συμφωνία της Επιτροπής και την έγκριση του Ελεγκτικού Συνεδρίου, το διοικητικό συμβούλιο εγκρίνει το δημοσιονομικό κανονισμό του Οργανισμού, ο οποίος προσδιορίζει συγκεκριμένα την διαδικασία που ακολουθείται για την κατάρτιση και την εκτέλεση του προϋπολογισμού του Οργανισμού, κατ' εφαρμογή του άρθρου 185 του δημοσιονομικού κανονισμού που εφαρμόζεται στο γενικό προϋπολογισμό των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Οι ετήσιες πιστώσεις του Οργανισμού εγκρίνονται από την αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχή εντός των ορίων του οικείου τομέα των δημοσιονομικών προοπτικών.

## Άρθρο 41

**Καταπολέμηση της απάτης**

1. Με σκοπό την καταπολέμηση της απάτης, της δωροδοκίας και άλλων παράνομων πράξεων, εφαρμόζεται πλήρως ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/1999.
2. Ο Οργανισμός προσχωρεί στη διοργανική συμφωνία, της 25ης Μαΐου 1999, σχετικά με τις εσωτερικές έρευνες που πραγματοποιούνται από την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Καταπολέμησης της Απάτης (OLAF), και θεσπίζει αμέσως τις αναγκαίες προς το σκοπό αυτό ρυθμίσεις, οι οποίες εφαρμόζονται σε όλους τους υπαλλήλους του Οργανισμού.
3. Στις αποφάσεις χρηματοδότησης, καθώς και στις εκτελεστικές συμφωνίες και μέσα που απορρέουν από αυτές, ορίζεται ρητώς ότι

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

...

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο  
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο  
Ο Πρόεδρος

το Ελεγκτικό Συνέδριο και η OLAF δύνανται, εν ανάγκη, να διενεργούν επιτόπου ελέγχους στους δικαιούχους χρηματοδότησης από τον Οργανισμό.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

**ΓΕΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

## Άρθρο 42

**Έναρξη των δραστηριοτήτων του Οργανισμού**

Ο Οργανισμός τίθεται σε επιχειρησιακή λειτουργία εντός 24 μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.

## Άρθρο 43

**Αξιολόγηση**

Μέχρι τις ... (\*), η Επιτροπή διενεργεί μία αξιολόγηση της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, των επιτευγμάτων του Οργανισμού και των μεθόδων εργασίας του. Στο πλαίσιο αυτής της αξιολόγησης, λαμβάνεται υπόψη η γνώμη των εκπροσώπων του τομέα των σιδηροδρόμων, των κοινωνικών εταίρων και των οργανώσεων των πελατών. Τα πορίσματα της αξιολόγησης πρέπει να δημοσιοποιούνται. Η Επιτροπή προτείνει, εάν παραστεί ανάγκη, μία τροποποίηση του παρόντος κανονισμού.

## Άρθρο 44

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

(\*) Πέντε έτη μετά την έναρξη λειτουργίας του Οργανισμού.

---

**ΔΙΠΛΩΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ <sup>(1)</sup>**

---

---

<sup>(1)</sup> Βλέπε σελίδα 3 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.