

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

L 90



Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

61ο έτος

6 Απριλίου 2018

Περιεχόμενα

II Μη νομοθετικές πράξεις

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ

- ★ Απόφαση (ΕΕ) 2018/538 του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 2017, για την υπογραφή, εξ ονόματος της Ένωσης, και την προσωρινή εφαρμογή της τροποποίησης 1 του μνημονίου συνεργασίας NAT-I-9406 μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και της Ευρωπαϊκής Ένωσης 1
- Τροποποίηση 1 του μνημονίου συνεργασίας NAT-I-9406 μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και της Ευρωπαϊκής Ένωσης 3
- ★ Απόφαση (ΕΕ) 2018/539 του Συμβουλίου, της 20ής Μαρτίου 2018, για τη σύναψη της διμερούς συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής σχετικά με μέτρα προληπτικής εποπτείας όσον αφορά την ασφάλιση και την αντασφάλιση 36

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

- ★ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2018/540 της Επιτροπής, της 23ης Νοεμβρίου 2017, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 347/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τον ενωσιακό κατάλογο έργων κοινού ενδιαφέροντος 38
- ★ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2018/541 της Επιτροπής, της 20ής Δεκεμβρίου 2017, για την τροποποίηση του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2017/2358 και του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2017/2359 όσον αφορά τις ημερομηνίες εφαρμογής τους ⁽¹⁾ 59
- ★ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2018/542 της Επιτροπής, της 22ας Ιανουαρίου 2018, για τη διόρθωση της έκδοσης στην ελληνική γλώσσα του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2017/86 για τη θέσπιση σχεδίου απορρίψεων για ορισμένους τύπους αλιείας βενθοπελαγικών ειδών στη Μεσόγειο θάλασσα 61
- ★ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2018/543 της Επιτροπής, της 23ης Ιανουαρίου 2018, για τη διόρθωση της ισπανικής γλωσσικής έκδοσης του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 812/2013 της Επιτροπής για τη συμπλήρωση της οδηγίας 2010/30/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την επισήμανση της κατανάλωσης ενέργειας των θερμαντήρων νερού, των δεξαμενών αποθήκευσης ζεστού νερού και των συγκροτημάτων θερμαντήρα νερού και ηλιακής συσκευής ⁽¹⁾ 63

⁽¹⁾ Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

EL

Οι πράξεις των οποίων οι τίτλοι έχουν τυπωθεί με λευκά στοιχεία αποτελούν πράξεις τρεχούσης διαχείρισης που έχουν θεσπισθεί στο πλαίσιο της γεωργικής πολιτικής και είναι γενικά περιορισμένης χρονικής ισχύος.

Οι τίτλοι όλων των υπολοίπων πράξεων έχουν τυπωθεί με μαύρα στοιχεία και επισημαίνονται με αστερίσκο.

- ★ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/544 της Επιτροπής, της 27ης Μαρτίου 2018, για τη θέσπιση απαγόρευσης της αλιείας γαλάζιου μάρλιν στον Ατλαντικό ωκεανό από σκάφη που φέρουν σημαία Ισπανίας 64
- ★ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής, της 4ης Απριλίου 2018, σχετικά με τον καθορισμό πρακτικών ρυθμίσεων για την έγκριση σιδηροδρομικών οχημάτων και διαδικασίας έγκρισης τύπου οχημάτων σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾ 66

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

- ★ Απόφαση (ΕΕ) 2018/546 της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας, της 15ης Μαρτίου 2018, σχετικά με την κατ' εξουσιοδότηση έκδοση αποφάσεων που αφορούν ίδια κεφάλαια (ΕΚΤ/2018/10) 105
- ★ Απόφαση (ΕΕ) 2018/547 της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας, της 27ης Μαρτίου 2018, σχετικά με την ανάθεση της κατ' εξουσιοδότηση έκδοσης αποφάσεων που αφορούν ίδια κεφάλαια σε προϊστάμενους υπηρεσιακών μονάδων (ΕΚΤ/2018/11) 110

Διορθωτικά

- ★ Διορθωτικό στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/120 του Συμβουλίου, της 23ης Ιανουαρίου 2018, σχετικά με τον καθορισμό για το 2018, για ορισμένα αποθέματα ιχθύων και ομάδες αποθεμάτων ιχθύων, των αλιευτικών δυνατοτήτων στα ενωσιακά ύδατα, και για τα ενωσιακά αλιευτικά σκάφη, σε ορισμένα μη ενωσιακά ύδατα, καθώς και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/127 (ΕΕ L 27 της 31.1.2018) 112

⁽¹⁾ Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2018/538 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 7ης Δεκεμβρίου 2017

για την υπογραφή, εξ ονόματος της Ένωσης, και την προσωρινή εφαρμογή της τροποποίησης 1 του μνημονίου συνεργασίας NAT-I-9406 μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και της Ευρωπαϊκής Ένωσης

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 100 παράγραφος 2, σε συνδυασμό με το άρθρο 218 παράγραφος 5 και 7,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η Επιτροπή διαπραγματεύτηκε, εξ ονόματος της Ένωσης, τροποποίηση του μνημονίου συνεργασίας NAT-I-9406 μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και της Ευρωπαϊκής Ένωσης ⁽¹⁾ («μνημόνιο συνεργασίας NAT-I-9406»), σύμφωνα με την απόφαση του Συμβουλίου, της 8ης Μαΐου 2017, που εξουσιοδοτεί την Επιτροπή να ξεκινήσει διαπραγματεύσεις.
- (2) Η τροποποίηση I στο μνημόνιο συνεργασίας NAT-I-9406 μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και της Ευρωπαϊκής Ένωσης («τροποποίηση 1») μονογραφήθηκε στις 28 Ιουλίου 2017.
- (3) Η τροποποίηση I θα πρέπει να υπογραφεί εξ ονόματος της Ένωσης, με την επιφύλαξη της σύναψής της σε μεταγενέστερη ημερομηνία.
- (4) Η τροποποίηση I, συμπεριλαμβανομένης της προσθήκης, θα πρέπει να εφαρμοστεί σε προσωρινή βάση, σύμφωνα με το άρθρο II.A της τροποποίησης I, εν αναμονή της ολοκλήρωσης των αναγκαίων διαδικασιών για την έναρξη ισχύος της.
- (5) Είναι αναγκαίο να θεσπισθούν διαδικαστικές ρυθμίσεις για τη συμμετοχή της Ένωσης στην εκτελεστική διαχείριση του μνημονίου συνεργασίας NAT-I-9406A μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας, την έρευνα και ανάπτυξη της πολιτικής αεροπορίας και τη διαλειτουργικότητά τους σε παγκόσμιο επίπεδο («μνημόνιο συνεργασίας NAT-I-9406A»), το οποίο βρίσκεται στο προσάρτημα της τροποποίησης I και αντικαθιστά το μνημόνιο συνεργασίας NAT-I-9406.
- (6) Κατά το άρθρο 218 παράγραφος 7 της συνθήκης, το Συμβούλιο θα πρέπει να εξουσιοδοτήσει την Επιτροπή να εγκρίνει τροποποιήσεις των παραρτημάτων του μνημονίου συνεργασίας NAT-I-9406A και των προσαρτημάτων των παραρτημάτων αυτών, καθώς και την έγκριση προσθέτων παραρτημάτων και προσαρτημάτων, υπό τον όρο της προηγούμενης και έγκαιρης διαβούλευσης της ειδικής επιτροπής που ορίζει το Συμβούλιο,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Εγκρίνεται εξ ονόματος της Ένωσης η υπογραφή της τροποποίησης 1 του μνημονίου συνεργασίας NAT-I-9406 μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με την επιφύλαξη της σύναψης της εν λόγω τροποποίησης.

Το κείμενο της τροποποίησης I επισυνάπτεται στην παρούσα απόφαση.

⁽¹⁾ Μνημόνιο συνεργασίας NAT-I-9406 μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 89 της 5.4.2011, σ. 3).

Άρθρο 2

Ο πρόεδρος του Συμβουλίου εξουσιοδοτείται να ορίσει το πρόσωπο ή τα πρόσωπα που εξουσιοδοτούνται να υπογράψουν την τροποποίηση I εξ ονόματος της Ένωσης.

Άρθρο 3

Η τροποποίηση I, συμπεριλαμβανομένης της προσθήκης, εφαρμόζεται σε προσωρινή βάση, σύμφωνα με το άρθρο II.A της τροποποίησης I ⁽¹⁾, εν αναμονή της ολοκλήρωσης των αναγκαίων διαδικασιών για την έναρξη ισχύος της.

Άρθρο 4

Η Επιτροπή, έπειτα από διαβούλευση με ειδική επιτροπή που έχει διοριστεί από το Συμβούλιο, καθορίζει τη θέση που λαμβάνει η Ένωση στην εκτελεστική διαχείριση του μνημονίου συνεργασίας NAT-I-9406A και των παραρτημάτων του, τα οποία αναφέρονται στο άρθρο III του μνημονίου συνεργασίας NAT-I-9406A, όσον αφορά τα εξής:

- α) την έγκριση πρόσθετων παραρτημάτων, και προσαρτημάτων των παραρτημάτων, του μνημονίου συνεργασίας NAT-I-9406A και·
- β) την έγκριση τροποποιήσεων των παραρτημάτων, και προσαρτημάτων των παραρτημάτων, του μνημονίου συνεργασίας NAT-I-9406A.

Άρθρο 5

Με την επιφύλαξη του άρθρου 4 της παρούσας απόφασης, η Επιτροπή μπορεί να αναλαμβάνει κατάλληλη δράση βάσει των άρθρων III, IV, V, VII και VIII του μνημονίου συνεργασίας NAT-I-9406A

Άρθρο 6

Η Επιτροπή εκπροσωπεί την Ένωση σε διαβουλεύσεις δυνάμει του άρθρου XI του μνημονίου συνεργασίας NAT-I-9406A.

Άρθρο 7

Η Επιτροπή ενημερώνει τακτικά το Συμβούλιο για την πρόοδο όσον αφορά την εφαρμογή του μνημονίου συνεργασίας NAT-I-9406A.

Άρθρο 8

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει την ημερομηνία της έκδοσής της.

Βρυξέλλες, 7 Δεκεμβρίου 2017.

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
A. ANVELT

⁽¹⁾ Η ημερομηνία της υπογραφής της τροποποίησης I θα δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* από τη Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου.

ΜΕΤΑΦΡΑΣΗ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ 1

του μνημονίου συνεργασίας NAT-I-9406 μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και της Ευρωπαϊκής Ένωσης

ΕΚΤΙΜΩΝΤΑΣ ότι οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής και η Ευρωπαϊκή Ένωση επιθυμούν να τροποποιήσουν το μνημόνιο συνεργασίας NAT-I-9406 μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που υπογράφηκε στη Βουδαπέστη στις 3 Μαρτίου 2011 («μνημόνιο του 2011»),

ΩΣ ΕΚ ΤΟΥΤΟΥ, οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής και η Ευρωπαϊκή Ένωση συμφωνούν τα ακόλουθα:

Άρθρο I

Το μνημόνιο του 2011 διαγράφεται πλήρως, συμπεριλαμβανομένων όλων των παραρτημάτων και προσαρτημάτων του, και αντικαθίσταται από την προσθήκη της παρούσας συμφωνίας, η οποία περιλαμβάνει το μνημόνιο συνεργασίας NAT-I-9406A, το παράρτημα 1 του μνημονίου συνεργασίας NAT-I- 9406A, τα προσαρτήματα 1, 2 και 3 του παραρτήματος 1 του μνημονίου συνεργασίας NAT-I-9406A και τα συνημμένα 1, 2, 3, 4 και 5 του προσαρτήματος 1 του παραρτήματος 1 του μνημονίου συνεργασίας NAT-I-9406A.

*Άρθρο II***Έναρξη ισχύος και καταγγελία**

A. Εν αναμονή της έναρξης ισχύος της, η παρούσα συμφωνία, συμπεριλαμβανομένης της προσθήκης της, εφαρμόζεται προσωρινά από την ημερομηνία υπογραφής της.

B. Η παρούσα συμφωνία, συμπεριλαμβανομένης της προσθήκης της, αρχίζει να ισχύει όταν οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής και η Ευρωπαϊκή Ένωση θα έχουν κοινοποιήσει εκατέρωθεν εγγράφως την ολοκλήρωση των αντίστοιχων εσωτερικών τους διαδικασιών που απαιτούνται για την έναρξη ισχύος της συμφωνίας και η συμφωνία παραμένει σε ισχύ μέχρι την καταγγελία της.

Γ. Οποιοδήποτε συμβαλλόμενο μέρος μπορεί να καταγγείλει την παρούσα συμφωνία, συμπεριλαμβανομένης της προσθήκης της, ανά πάσα στιγμή με γραπτή ειδοποίησή του εξήντα (60) ημερών προς το άλλο συμβαλλόμενο μέρος. Η καταγγελία της παρούσας συμφωνίας καταργεί την προσθήκη της, συμπεριλαμβανομένων όλων των παραρτημάτων, προσαρτημάτων και συνημμένων που εγκρίθηκαν από τα συμβαλλόμενα μέρη σύμφωνα με το μνημόνιο συνεργασίας.

*Άρθρο III***Αρχή**

Οι Ηνωμένες Πολιτείες και η Ευρωπαϊκή Ένωση συμφωνούν επί των διατάξεων της παρούσας συμφωνίας, όπως μαρτυρούν οι υπογραφές των δεόντως εξουσιοδοτημένων εκπροσώπων τους.

Έγινε στις Βρυξέλλες, στις δεκατρείς Δεκεμβρίου του δύο χιλιάδες δεκαεπτά, εις διπλούν, στην αγγλική γλώσσα.

Για την Ευρωπαϊκή Ένωση

Για τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής

ΠΡΟΣΘΗΚΗ ΣΤΗΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ 1

του Μνημονίου Συνεργασίας NAT-I-9406 μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και της Ευρωπαϊκής Ένωσης

ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ NAT-I-9406Α

μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με τον εκσυγχρονισμό της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, την έρευνα και ανάπτυξη στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και τη διαλειτουργικότητα σε παγκόσμιο επίπεδο

ΕΚΤΙΜΩΝΤΑΣ ότι οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής και η Ευρωπαϊκή Ένωση έχουν ως κοινό στόχο την προώθηση και την ανάπτυξη συνεργασίας στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας· και

ΕΚΤΙΜΩΝΤΑΣ ότι με την εν λόγω συνεργασία θα ενθαρρυνθεί η ανάπτυξη, η ασφάλεια και η αποδοτικότητα της πολιτικής αεροναυτικής στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής και την Ευρωπαϊκή Ένωση·

ΩΣ ΕΚ ΤΟΥΤΟΥ, οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής και η Ευρωπαϊκή Ένωση (εφεξής συλλογικά τα «συμβαλλόμενα μέρη» και μεμονωμένα το «συμβαλλόμενο μέρος») συμφωνούν να υλοποιήσουν κοινά προγράμματα σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις που ακολουθούν:

Άρθρο I**Στόχος**

A. Το παρόν μνημόνιο συνεργασίας (εφεξής το παρόν «μνημόνιο») και τα παραρτήματα, τα προσαρτήματα και τα συνημμένα του καθορίζουν τους όρους και τις προϋποθέσεις αμοιβαίας συνεργασίας για την έρευνα, την ανάπτυξη και την επικύρωση στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και σε όλες τις φάσεις του εκσυγχρονισμού της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας (ATM). Ο εκσυγχρονισμός της ATM περιλαμβάνει δραστηριότητες έρευνας, ανάπτυξης, επικύρωσης και επιχειρησιακής εγκατάστασης, με στόχο τη διασφάλιση της διαλειτουργικότητας σε παγκόσμιο επίπεδο. Για τον σκοπό αυτό, τα συμβαλλόμενα μέρη δύνανται να παρέχουν προσωπικό, πόρους και συναφείς υπηρεσίες για να συνεργαστούν στον βαθμό που απαιτείται στο παρόν μνημόνιο, καθώς και στα παραρτήματα, τα προσαρτήματα και τα συνημμένα του. Προς τον σκοπό αυτό, όλες οι δραστηριότητες στο πλαίσιο του παρόντος μνημονίου και του συνόλου των παραρτημάτων, προσαρτημάτων και συνημμένων του εξαρτώνται από τη διαθεσιμότητα ανάλογων κεφαλαίων και άλλων αναγκαίων πόρων.

B. Οι στόχοι του παρόντος μνημονίου είναι δυνατόν να επιτευχθούν με συνεργασία σε οποιοδήποτε από τα κάτωθι πεδία:

- 1) την ανταλλαγή πληροφοριών για προγράμματα και έργα, αποτελέσματα ερευνών ή δημοσιεύσεις·
- 2) την εκτέλεση κοινών αναλύσεων·
- 3) τον συντονισμό προγραμμάτων και έργων έρευνας, ανάπτυξης και επικύρωσης στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας, καθώς και τον συντονισμό δραστηριοτήτων εκσυγχρονισμού της ATM και την από κοινού εκτέλεσή τους από τα συμβαλλόμενα μέρη·
- 4) την ανταλλαγή επιστημονικού και τεχνικού προσωπικού·
- 5) την ανταλλαγή ειδικού εξοπλισμού, λογισμικού και συστημάτων για δραστηριότητες έρευνας και μελέτες συμβατότητας·
- 6) την κοινή διοργάνωση συμποσίων ή διασκέψεων· και
- 7) αμοιβαίες διαβουλεύσεις με σκοπό την ανάληψη συντονισμένης δράσης σε ενδεδειγμένα διεθνή όργανα.

Γ. Με την επιφύλαξη εφαρμοστέων νομοθεσιών, κανονισμών και πολιτικών, όπως ενδέχεται να τροποποιηθούν ή να μεταβληθούν, τα συμβαλλόμενα μέρη προωθούν, στον μέγιστο εφικτό βαθμό, τη συμμετοχή σε δραστηριότητες συνεργασίας βάσει του παρόντος μνημονίου και των παραρτημάτων, προσαρτημάτων και συνημμένων του, με σκοπό τη δημιουργία συγκρίσιμων ευκαιριών συμμετοχής στις αντίστοιχες δραστηριότητές τους. Τα συμβαλλόμενα μέρη προωθούν τη συμμετοχή σε δραστηριότητες συνεργασίας, οι οποίες διεξάγονται σε αμοιβαία βάση σύμφωνα με τις εξής αρχές:

- 1) αμοιβαίο όφελος·
- 2) συγκρίσιμες ευκαιρίες συμμετοχής σε δραστηριότητες συνεργασίας·

- 3) ισότιμη και δίκαιη μεταχείριση·
- 4) έγκαιρη ανταλλαγή πληροφοριών που ενδέχεται να έχουν επίδραση στις δραστηριότητες συνεργασίας· και
- 5) διαφάνεια.

Δ. Οι εν λόγω δραστηριότητες συνεργασίας διεξάγονται με βάση τα ειδικά παραρτήματα, προσαρτήματα και συνημμένα που καθορίζονται στο άρθρο II.

Άρθρο II

Εφαρμογή

A. Το παρόν μνημόνιο εφαρμόζεται μέσω των ειδικών παραρτημάτων, προσαρτημάτων και συνημμένων του. Τα εν λόγω παραρτήματα, προσαρτήματα και συνημμένα, τα οποία αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του παρόντος μνημονίου, περιγράφουν, κατά περίπτωση, τη φύση και τη διάρκεια της συνεργασίας σε συγκεκριμένο πεδίο ή για συγκεκριμένο σκοπό, τη μεταχείριση της διανοητικής ιδιοκτησίας, την ευθύνη, τη χρηματοδότηση, την κατανομή του κόστους και άλλα συναφή θέματα. Σε περίπτωση ασυμβατότητας μεταξύ διάταξης παραρτήματος, προσαρτήματος ή συνημμένου και διάταξης του παρόντος μνημονίου, υπερισχύει η διάταξη του μνημονίου, εκτός εάν ρητώς ορίζεται άλλως στο παρόν μνημόνιο ή σε παράρτημά του.

B. Ο συντονισμός και η διαχείριση των δραστηριοτήτων συνεργασίας βάσει του παρόντος μνημονίου και των παραρτημάτων, προσαρτημάτων και συνημμένων του πραγματοποιούνται εξ ονόματος της κυβέρνησης των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής από την Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Γ. Οι καθορισμένες υπηρεσίες για τον συντονισμό και τη διαχείριση του παρόντος μνημονίου, στα οποία υποβάλλονται επίσης όλα τα αιτήματα εξυπηρέτησης με βάση το παρόν μνημόνιο, είναι:

1. Για τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής:

Federal Aviation Administration
Office of International Affairs
Africa, Europe & Middle East Office, AEU
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Ave., S.W.
Washington, D.C.
20591 - USA
Τηλ. + 1-202-267-1000
Φαξ: + 1-202-267-7198

2. Για την Ευρωπαϊκή Ένωση:

Ευρωπαϊκή Επιτροπή
Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών
Διεύθυνση Αεροπορίας
Rue de Mot, 24
1040 Brussels - Belgium
Τηλ. + 32-2-299-19-15

Δ. Τα σημεία επαφής για τεχνικά προγράμματα συγκεκριμένων δραστηριοτήτων καθορίζονται σύμφωνα με τα παραρτήματα, τα προσαρτήματα και τα συνημμένα του παρόντος μνημονίου.

Άρθρο III

Εκτελεστική διαχείριση

A. Εκτελεστική διαχείριση του παρόντος μνημονίου

1. Τα συμβαλλόμενα μέρη δια της παρούσης θεσπίζουν διαδικασία διαχείρισης η οποία πρέπει να εκτελείται από εκπροσώπους:

- α) των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, ήτοι την Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (FAA)· και
- β) της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ήτοι τον γενικό διευθυντή της Γενικής Διεύθυνσης Κινητικότητας και Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (ΓΔ MOVE).

Στο εξής θα αναφέρονται ως «εκπρόσωποι των συμβαλλόμενων μερών».

2. Οι εκπρόσωποι των συμβαλλόμενων μερών επιβλέπουν τη συνεργασία στα θέματα που αναφέρονται στα παραρτήματα και στα σχετικά προσαρτήματα και συνημμένα του παρόντος μνημονίου.
3. Οι εκπρόσωποι των συμβαλλόμενων μερών:
 - α) εγκρίνουν τα παραρτήματα, καθώς και τυχόν τροποποιήσεις τους· και
 - β) εγκρίνουν προτάσεις τροποποίησης του παρόντος μνημονίου.
4. Στο πλαίσιο του παρόντος μνημονίου και των παραρτημάτων, προσαρτημάτων και συνημμένων του, οι εκπρόσωποι των συμβαλλόμενων μερών χειρίζονται:
 - α) θέματα που ενδέχεται να ανακύψουν και αλλαγές που μπορούν να επηρεάσουν την εφαρμογή του παρόντος μνημονίου και των παραρτημάτων, προσαρτημάτων και συνημμένων του·
 - β) κοινές προσεγγίσεις στην καθιέρωση νέων τεχνολογιών και διαδικασιών, καθώς και στη μετάβαση προς αυτές, συμπεριλαμβανομένων δραστηριοτήτων έρευνας, αξιολόγησης και εκσυγχρονισμού της ATM, και άλλων πεδίων αμοιβαίου ενδιαφέροντος· και
 - γ) σχέδια κανονισμών και νομοθετημάτων οποιουδήποτε συμβαλλόμενου μέρους που ενδέχεται να επηρεάσουν συμφέροντα οποιουδήποτε συμβαλλόμενου μέρους, στο πλαίσιο του παρόντος μνημονίου και των παραρτημάτων, προσαρτημάτων και συνημμένων του·
5. Οι εκπρόσωποι των συμβαλλόμενων μερών δεν υποχρεούνται να συνεδριάζουν τακτικά. Συνεδριάσεις είναι δυνατόν να συγκαλούνται εκτάκτως. Οι συνεδριάσεις αυτές είναι δυνατόν να πραγματοποιούνται μέσω τηλεφώνου, τηλεδιάσκεψης ή πρόσωπο με πρόσωπο. Οι αποφάσεις των εκπροσώπων των συμβαλλόμενων μερών τεκμηριώνονται και λαμβάνονται με συναίνεση.
6. Οι εκπρόσωποι των συμβαλλόμενων μερών δύνανται να προσκαλούν εκτάκτως εμπειρογνώμονες ειδικευμένους σε συγκεκριμένα θέματα και, ενδεχομένως, να συστήνουν τεχνικές ομάδες εργασίας.

B. Εκτελεστική διαχείριση των παραρτημάτων

1. Κάθε παράρτημα του παρόντος μνημονίου διέπεται από τη δική του εκτελεστική επιτροπή. Κάθε εκτελεστική επιτροπή συμπροεδρεύεται από τους εκπροσώπους της FAA και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στο αντίστοιχο επιχειρησιακό επίπεδο και ορίζεται στο εφαρμοστέο παράρτημα.
2. Τα συμβαλλόμενα μέρη ορίζουν, ανάλογα με την περίπτωση, άλλα μέλη της εκτελεστικής επιτροπής που εκπροσωπούν τους τομείς ευθύνης τους.
3. Η εκτελεστική επιτροπή δύναται να προσκαλεί εκτάκτως εμπειρογνώμονες ειδικευμένους σε συγκεκριμένα θέματα.
4. Οι εκτελεστικές επιτροπές εποπτεύουν τις εργασίες οποιωνδήποτε επιτροπών, ομάδων εργασίας και οποιωνδήποτε άλλων ομάδων που συστήνονται σύμφωνα με τα αντίστοιχα παραρτήματά τους και τα σχετικά προσαρτήματα και συνημμένα. Οι εκτελεστικές επιτροπές συντάσσουν και εγκρίνουν τον εσωτερικό κανονισμό τους.
5. Όλες οι αποφάσεις μιας εκτελεστικής επιτροπής λαμβάνονται με τη συναίνεση των συμπροέδρων της. Οι αποφάσεις αυτές είναι γραπτές και υπογράφονται από τους συμπροέδρους.
6. Οι εκτελεστικές επιτροπές δύνανται να εξετάζουν οποιοδήποτε θέμα σχετίζεται με τη λειτουργία των αντίστοιχων παραρτημάτων τους και των σχετικών προσαρτημάτων και συνημμένων. Συγκεκριμένα, είναι αρμόδιες για:
 - α) την επιτήρηση της συνεργασίας στα θέματα που αναφέρονται στα αντίστοιχα παραρτήματά τους, καθώς και στα σχετικά προσαρτήματα και συνημμένα, παρέχοντας κατάλληλη καθοδήγηση στο προσωπικό που εργάζεται επί αυτών·
 - β) τη δημιουργία φόρουμ συζήτησης, στο πλαίσιο των αντίστοιχων παραρτημάτων τους, και των σχετικών προσαρτημάτων και συνημμένων, για
 - θέματα που ενδέχεται να ανακύψουν και αλλαγές που μπορούν να επηρεάσουν την εφαρμογή των παραρτημάτων, των προσαρτημάτων και των συνημμένων·
 - κοινές προσεγγίσεις στην καθιέρωση νέων τεχνολογιών και διαδικασιών, δραστηριοτήτων έρευνας, αξιολόγησης και εκσυγχρονισμού της ATM, και άλλων πεδίων αμοιβαίου ενδιαφέροντος· και
 - σχέδια κανονισμών και νομοθετημάτων οποιουδήποτε συμβαλλόμενου μέρους που ενδέχεται να επηρεάσουν συμφέροντα οποιουδήποτε συμβαλλόμενου μέρους, στο πλαίσιο του αντίστοιχου παραρτήματός τους·

- γ) την έγκριση και διαβίβαση προτάσεων στους εκπροσώπους των συμβαλλόμενων μερών για την τροποποίηση των αντίστοιχων παραρτημάτων τους·
- δ) την έγκριση προσαρτημάτων στα αντίστοιχα παραρτήματά τους, έπειτα από διαβούλευση με τους εκπροσώπους των συμβαλλόμενων μερών, και τυχόν τροποποιήσεών τους·
- ε) την έγκριση συνημμένων στα προσαρτήματα των αντίστοιχων παραρτημάτων τους και τυχόν τροποποιήσεών τους.

Άρθρο IV

Ανταλλαγή προσωπικού

Τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να ανταλλάσσουν τεχνικό προσωπικό εφόσον απαιτείται για τη διεξαγωγή των δραστηριοτήτων που περιγράφονται σε παράρτημα, προσάρτημα ή συνημμένο του παρόντος μνημονίου. Η εν λόγω ανταλλαγή προσωπικού είναι σύμφωνη με τους όρους και τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο παρόν μνημόνιο, τα παραρτήματα, τα προσαρτήματα και τα συνημμένα του. Το τεχνικό προσωπικό που ανταλλάσσουν τα συμβαλλόμενα μέρη εκτελεί τις εργασίες που περιγράφονται στο παράρτημα, το προσάρτημα ή το συνημμένο. Το εν λόγω τεχνικό προσωπικό είναι δυνατόν να προέρχεται από φορείς ή αναδόχους των Ηνωμένων Πολιτειών ή της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αναλόγως πώς συμφωνείται.

Άρθρο V

Ρυθμίσεις δανεισμού εξοπλισμού

Επιτρέπεται ο δανεισμός εξοπλισμού από συμβαλλόμενο μέρος («δανείζον συμβαλλόμενο μέρος») στο άλλο συμβαλλόμενο μέρος («δανειζόμενο συμβαλλόμενο μέρος») βάσει παραρτήματος, προσαρτήματος ή συνημμένου του παρόντος μνημονίου. Εφαρμόζονται οι κάτωθι διατάξεις για όλον τον δανεισμό εξοπλισμού, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά σε παράρτημα, προσάρτημα ή συνημμένο:

- A. Το δανείζον συμβαλλόμενο μέρος προσδιορίζει την αξία του εξοπλισμού που πρόκειται να δανείσει.
- B. Το δανειζόμενο συμβαλλόμενο μέρος αναλαμβάνει τη φύλαξη και την κατοχή του εξοπλισμού σε χώρο του δανειζόντος συμβαλλόμενου μέρους, όπως ορίζουν τα συμβαλλόμενα μέρη στο παράρτημα, προσάρτημα ή συνημμένο. Ο εξοπλισμός παραμένει υπό τη φύλαξη και την κατοχή του δανειζόμενου συμβαλλόμενου μέρους μέχρι να επιστραφεί στο δανείζον συμβαλλόμενο μέρος σύμφωνα με την παράγραφο Η κατωτέρω.
- Γ. Το δανείζον συμβαλλόμενο μέρος μεταφέρει, με δικές του δαπάνες, εξοπλισμό σε χώρο που έχουν ορίσει τα συμβαλλόμενα μέρη στο παράρτημα, προσάρτημα ή συνημμένο.
- Δ. Τα συμβαλλόμενα μέρη συνεργάζονται για να εξασφαλισθούν τυχόν άδειες, συμπεριλαμβανομένων των αδειών εξαγωγής που απαιτούνται για τη μεταφορά του εξοπλισμού.
- Ε. Το δανειζόμενο συμβαλλόμενο μέρος είναι υπεύθυνο για την εγκατάσταση του εξοπλισμού στον χώρο που έχουν ορίσει τα συμβαλλόμενα μέρη στο παράρτημα, προσάρτημα ή συνημμένο. Το δανείζον συμβαλλόμενο μέρος παρέχει, εφόσον χρειάζεται, συνδρομή στο δανειζόμενο συμβαλλόμενο μέρος για την εγκατάσταση του εξοπλισμού που δανείζεται με βάση τους όρους που συμφωνούν τα συμβαλλόμενα μέρη.
- ΣΤ. Κατά τη διάρκεια της περιόδου δανεισμού, το δανειζόμενο συμβαλλόμενο μέρος λειτουργεί τον εξοπλισμό και τον διατηρεί σε καλή κατάσταση, εξασφαλίζει τη συνεχή δυνατότητα λειτουργίας του και επιτρέπει την ανά πάσα εύλογη στιγμή επιθεώρησή του από το δανείζον συμβαλλόμενο μέρος.
- Ζ. Το δανείζον συμβαλλόμενο μέρος παρέχει συνδρομή στο δανειζόμενο συμβαλλόμενο μέρος στην ανεύρεση σημείων προμήθειας συνήθων και ιδιαίτερων ειδών και τμημάτων που δεν είναι στην άμεση διάθεση του δανειζόμενου συμβαλλόμενου μέρους.
- Η. Με την εκπνοή ή τη λήξη του σχετικού παραρτήματος, προσαρτήματος ή συνημμένου του παρόντος μνημονίου, ή όταν ολοκληρωθεί η χρήση του εξοπλισμού, το δανειζόμενο συμβαλλόμενο μέρος επιστρέφει με έξοδά του τον εξοπλισμό στο δανείζον συμβαλλόμενο μέρος.
- Θ. Σε περίπτωση απώλειας ή ζημίας εξοπλισμού δανεισμένου με βάση το παρόν μνημόνιο, για τον οποίο το δανειζόμενο συμβαλλόμενο μέρος ανέλαβε τη φύλαξη και την κατοχή του, το δανειζόμενο συμβαλλόμενο μέρος, κατά τη διακριτική ευχέρεια του δανειζόντος συμβαλλόμενου μέρους, επισκευάζει τον εξοπλισμό ή αποζημιώνει το δανείζον συμβαλλόμενο μέρος για την αξία (όπως αυτή ορίζεται από το δανείζον συμβαλλόμενο μέρος σύμφωνα με την παράγραφο Α ανωτέρω) του εξοπλισμού που απώλεσθη ή υπέστη ζημίες.
- Ι. Εξοπλισμός που ανταλλάσσεται βάσει του παρόντος μνημονίου χρησιμοποιείται μόνον για σκοπούς έρευνας, ανάπτυξης και επικύρωσης και δεν χρησιμοποιείται κατά κανέναν τρόπο στην ενεργό πολιτική αεροπορία ή για άλλο επιχειρησιακό σκοπό.
- ΙΑ. Κάθε μεταφορά τεχνολογίας, εξοπλισμού ή άλλου είδους με βάση το παρόν μνημόνιο υπόκειται στους εφαρμοστέους νόμους και πολιτικές των συμβαλλόμενων μερών.

Άρθρο VI

Χρηματοδότηση

- A. Κάθε συμβαλλόμενο μέρος αναλαμβάνει το κόστος των δραστηριοτήτων που διεξάγει με βάση το παρόν μνημόνιο, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά σε παράρτημα, προσάρτημα ή συνημμένο του παρόντος μνημονίου.
- B. Το μνημόνιο με αριθμό NAT-I-9406A υπογράφηκε από τις Ηνωμένες Πολιτείες για τον προσδιορισμό του παρόντος προγράμματος συνεργασίας και αναφέρεται σε όλη την αλληλογραφία που αφορά το παρόν μνημόνιο.

Άρθρο VII

Κοινοποίηση πληροφοριών

- A. Κανένα συμβαλλόμενο μέρος δεν δημοσιοποιεί πληροφορίες ή υλικό σχετικό με καθήκοντα ή προγράμματα συμφωνημένα βάσει του παρόντος μνημονίου και των παραρτημάτων, προσαρτημάτων ή συνημμένων του σε τρίτους άλλους από i) αναδόχους ή υπεργολάβους που έχουν αναλάβει καθήκοντα ή προγράμματα, εφόσον είναι αναγκαίο για την εκτέλεση αυτών των καθηκόντων και προγραμμάτων ή ii) άλλες κυβερνητικές αρχές των συμβαλλόμενων μερών.
- B. Εάν συμβαλλόμενο μέρος αντιληφθεί ότι, με βάση νόμους ή κανονισμούς του, θα καταστεί αναγκαίο, ή ενδέχεται ευλόγως να καταστεί αναγκαίο, να κοινοποιήσει πληροφορίες εντός του πεδίου εφαρμογής της παραγράφου A του παρόντος άρθρου, ενημερώνει αμέσως και πριν από τη δημοσιοποίηση το άλλο συμβαλλόμενο μέρος στον μέγιστο δυνατό βαθμό. Τα συμβαλλόμενα μέρη προχωρούν σε διαβουλεύσεις για να καθορίσουν τις περαιτέρω κατάλληλες ενέργειες.

Άρθρο VIII

Δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας

- A. Συμβαλλόμενο μέρος που παρέχει διανοητική ιδιοκτησία (η οποία περιλαμβάνει για τους σκοπούς του παρόντος μνημονίου αναλύσεις, εκδόσεις, βάσεις δεδομένων, λογισμικό, τεχνολογία, τεχνικές και εμπορικά ευαίσθητες πληροφορίες, δεδομένα και αρχεία, και σχετική τεκμηρίωση και υλικό, ανεξαρτήτως μορφής ή μέσου καταγραφής) στο άλλο συμβαλλόμενο μέρος σύμφωνα με τους όρους παραρτήματος, προσαρτήματος ή συνημμένου του παρόντος μνημονίου, διατηρεί αυτά τα δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας όπως αυτά είχαν κατά τη στιγμή της ανταλλαγής. Το συμβαλλόμενο μέρος που διαβιβάζει έγγραφο ή άλλη διανοητική ιδιοκτησία σύμφωνα με παράρτημα, προσάρτημα ή συνημμένο του παρόντος μνημονίου χαρακτηρίζει το έγγραφο ή τη διανοητική ιδιοκτησία ως εμπιστευτικό επιχειρηματικό, αποκλειστικό ή εμπορικό απόρρητο, αναλόγως.
- B. Εκτός εάν ορίζεται άλλως σε παράρτημα, προσάρτημα ή συνημμένο του παρόντος μνημονίου, το συμβαλλόμενο μέρος που παραλαμβάνει διανοητική ιδιοκτησία από το άλλο συμβαλλόμενο μέρος βάσει του παρόντος μνημονίου:
1. δεν αποκτά δικαιώματα κυριότητας στη διανοητική ιδιοκτησία λόγω παραλαβής της από το άλλο συμβαλλόμενο μέρος· και
 2. δεν δημοσιοποιεί τη διανοητική ιδιοκτησία σε τρίτο μέρος, άλλο από αναδόχους ή υπεργολάβους που έχουν αναλάβει προγράμματα σχετικά με παράρτημα, προσάρτημα ή συνημμένο του παρόντος μνημονίου, χωρίς την εκ των προτέρων γραπτή συναίνεση του άλλου συμβαλλόμενου μέρους. Σε περίπτωση δημοσιοποίησης σε ανάδοχο ή υπεργολάβο που έχει αναλάβει πρόγραμμα, το συμβαλλόμενο μέρος που δημοσιοποιεί:
 - a) περιορίζει τη χρήση της διανοητικής ιδιοκτησίας από τον ανάδοχο ή τον υπεργολάβο στους σκοπούς που ορίζονται στο εφαρμοστέο παράρτημα, προσάρτημα ή συνημμένο· και
 - β) απαγορεύει την περαιτέρω δημοσιοποίηση της διανοητικής ιδιοκτησίας σε τρίτους από τον ανάδοχο ή τον υπεργολάβο, εκτός εάν το άλλο συμβαλλόμενο μέρος συναινέσει για την περαιτέρω δημοσιοποίηση εκ των προτέρων και γραπτώς.
- Γ. Τα συμβαλλόμενα μέρη καρπούνται από κοινού οιαδήποτε διανοητική ιδιοκτησία, από κοινού αναπτυσσόμενης από τα συμβαλλόμενα μέρη σύμφωνα με το παρόν μνημόνιο και τα παραρτήματα, προσαρτήματα ή συνημμένα του, εκτός εάν ορίζεται άλλως σε παράρτημα, προσάρτημα ή συνημμένο του παρόντος μνημονίου.
1. Κάθε συμβαλλόμενο μέρος δικαιούται μη αποκλειστικό και αμετάκλητο δικαίωμα σε όλες τις χώρες να αναπαράγει, να εκπονεί παράγωγες εργασίες, να διανέμει δημοσίως και να μεταφράζει την εν λόγω διανοητική ιδιοκτησία, με την προϋπόθεση ότι η αναπαραγωγή, εκπόνηση, διανομή και μετάφραση δεν θίγει την προστασία των δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας του άλλου συμβαλλόμενου μέρους. Κάθε συμβαλλόμενο μέρος έχει το δικαίωμα να επανεξετάσει μετάφραση της εν λόγω διανοητικής ιδιοκτησίας πριν από τη δημόσια διανομή της.
 2. Όλα τα δημοσίως διανεμόμενα αντίγραφα άρθρων επιστημονικών και τεχνικών δημοσιεύσεων, οι μη αποκλειστικές επιστημονικές εκδόσεις και βιβλία που προκύπτουν από τη συνεργασία με βάση το παρόν μνημόνιο και τα παραρτήματα, προσαρτήματα ή συνημμένα του, αναφέρουν τα ονοματεπώνυμα των συντακτών των εργασιών, εκτός εάν ο συντάκτης ρητώς αρνηθεί την αναφορά του ονόματός του.

Δ. Εάν συμβαλλόμενο μέρος διαφωνήσει με τον χαρακτηρισμό εγγράφου ή άλλης διανοητικής ιδιοκτησίας, διαβιβαζόμενης στο άλλο συμβαλλόμενο μέρος σύμφωνα με παράρτημα, προσάρτημα ή συνημμένο του παρόντος μνημονίου, ως εμπιστευτικού επιχειρηματικού, αποκλειστικού ή εμπορικού απορρήτου, το συμβαλλόμενο μέρος που διαφωνεί με τον χαρακτηρισμό ζητεί διαβουλεύσεις από το άλλο συμβαλλόμενο μέρος για να αντιμετωπισθεί το θέμα. Οι διαβουλεύσεις είναι δυνατόν να πραγματοποιηθούν επ' ευκαιρία συνεδρίασης των εκπροσώπων των συμβαλλόμενων μερών ή συνεδρίασης της σχετικής εκτελεστικής επιτροπής ή συνεδρίασης άλλων επιτροπών που θα συσταθούν ενδεχομένως με βάση παράρτημα, προσάρτημα ή συνημμένο του παρόντος μνημονίου.

Άρθρο IX

Ασυλία και ευθύνη

A. Τα συμβαλλόμενα μέρη χειρίζονται τα θέματα ασυλίας και ευθύνης συνδεόμενα με δραστηριότητες βάσει του παρόντος μνημονίου στο σχετικό παράρτημα, προσάρτημα ή συνημμένο, κατά περίπτωση.

B. Τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν ότι όλες οι δραστηριότητες που αναλαμβάνονται βάσει του μνημονίου και των παραρτημάτων, προσαρτημάτων και συνημμένων του διεξάγονται με τη δέουσα επαγγελματική φροντίδα και ότι καταβάλλουν κάθε εύλογη προσπάθεια για να ελαχιστοποιούνται δυνητικοί κίνδυνοι σε τρίτους και να εκπληρώνονται όλες οι απαιτήσεις ασφάλειας και εποπτείας.

Άρθρο X

Τροποποιήσεις

A. Τα συμβαλλόμενα μέρη δύνανται να τροποποιούν το παρόν μνημόνιο και τα παραρτήματα, προσαρτήματα και συνημμένα του με γραπτή συμφωνία, υπογεγραμμένη από αμφότερα τα συμβαλλόμενα μέρη. Τα παραρτήματα, προσαρτήματα και συνημμένα μπορούν επίσης να τροποποιηθούν, όπως ορίζεται στο άρθρο III.

B. Οι τροποποιήσεις του παρόντος μνημονίου ή των παραρτημάτων, προσαρτημάτων ή συνημμένων του παρόντος μνημονίου αρχίζουν να ισχύουν σύμφωνα με τους όρους τους.

Άρθρο XI

Επίλυση διαφορών

Τα συμβαλλόμενα μέρη επιλύουν με μεταξύ τους διαβουλεύσεις κάθε διαφωνία σχετική με την ερμηνεία ή την εφαρμογή του παρόντος μνημονίου ή των παραρτημάτων, προσαρτημάτων και συνημμένων του. Τα συμβαλλόμενα μέρη δεν παραπέμπουν προς διακανονισμό καμία τέτοια διαφορά σε διεθνές δικαστήριο ή τρίτο μέρος.

Άρθρο XII

Έναρξη ισχύος και καταγγελία των παραρτημάτων, προσαρτημάτων και συνημμένων

A. Κάθε μεμονωμένο παράρτημα, προσάρτημα ή συνημμένο που έχει εγκριθεί σύμφωνα με το άρθρο III μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος μνημονίου αρχίζει να ισχύει σύμφωνα με τους όρους του.

B. Οποιοδήποτε συμβαλλόμενο μέρος μπορεί να καταγγείλει παράρτημα, προσάρτημα ή συνημμένο ανά πάσα στιγμή με γραπτή ειδοποίησή του εξήντα (60) ημερών προς το άλλο συμβαλλόμενο μέρος. Κάθε συμβαλλόμενο μέρος διαθέτει εκατόν είκοσι (120) ημέρες για να παύσει τις δραστηριότητές του από την καταγγελία παραρτήματος, προσαρτήματος ή συνημμένου.

Γ. Η καταγγελία του παρόντος μνημονίου δεν θίγει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των συμβαλλόμενων μερών με βάση τα άρθρα V, VII, VIII και IX. Κάθε συμβαλλόμενο μέρος διαθέτει εκατόν είκοσι (120) ημέρες για να παύσει τις δραστηριότητές του από την καταγγελία του παρόντος μνημονίου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

ΤΟΥ ΜΝΗΜΟΝΙΟΥ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ NAT-I-9406A ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΠΟΛΙΤΕΙΩΝ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Άρθρο I

Σκοπός

Σκοπός του παρόντος παραρτήματος είναι η εφαρμογή του μνημονίου συνεργασίας NAT-I-9406A μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και της Ευρωπαϊκής Ένωσης (το «μνημόνιο») με τον καθορισμό των όρων και των προϋποθέσεων βάσει των οποίων τα συμβαλλόμενα μέρη καθιερώνουν συνεργασία μεταξύ των αντίστοιχων δραστηριοτήτων τους εκσυγχρονισμού της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ATM), του NextGen και του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, με στόχο τη διασφάλιση της διαλειτουργικότητας σε παγκόσμιο επίπεδο των οικείων συστημάτων ATM, λαμβάνοντας υπόψη τα συμφέροντα των πολιτικών και στρατιωτικών χρηστών του εναέριου χώρου.

Άρθρο II

Αρχές

Στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων των συμβαλλόμενων μερών για τον εκσυγχρονισμό της ATM και σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται στο άρθρο I παράγραφος Γ του μνημονίου, τα συμβαλλόμενα μέρη:

- A. κατά περίπτωση, επιτρέπουν τη συμμετοχή κυβερνητικών και κλαδικών οντοτήτων του άλλου συμβαλλόμενου μέρους στους συναφείς συμβουλευτικούς φορείς τους και κλαδικές πρωτοβουλίες τους, σύμφωνα με τους εφαρμοστέους νόμους και κανονισμούς, και τους κανόνες που διέπουν τους εν λόγω φορείς και πρωτοβουλίες·
- B. επιδιώκουν να παρέχουν ευκαιρίες στους ενδιαφερόμενους του κλάδου του άλλου συμβαλλόμενου μέρους προκειμένου να συμβάλουν σε προγράμματα εργασιών και να έχουν πρόσβαση στις πληροφορίες ισοδύναμων δραστηριοτήτων εκσυγχρονισμού της ATM και στα αποτελέσματα των εν λόγω δραστηριοτήτων·
- Γ. μέσω της εκτελεστικής επιτροπής που συστήνεται σύμφωνα με το άρθρο IV του παρόντος παραρτήματος, προσδιορίζουν αμοιβαία, στα προσαρτήματα ή τα συνημμένα, τους τομείς που επιτρέπουν συγκεκριμένες ευκαιρίες συμμετοχής στα συμβουλευτικά όργανα, τις πρωτοβουλίες, τα προγράμματα και τα έργα κάθε συμβαλλόμενου μέρους· και
- Δ. μέσω της εκτελεστικής επιτροπής, παρακολουθούν την εφαρμογή του παρόντος παραρτήματος και εγκρίνουν, κατά περίπτωση, νέα προσαρτήματα και συνημμένα ή τροποποιήσεις των υφιστάμενων προσαρτημάτων και συνημμένων, σύμφωνα με το άρθρο III.B του μνημονίου.

Άρθρο III

Αντικείμενο εργασιών

A. Το αντικείμενο των εργασιών είναι η συμβολή στις προσπάθειες εκσυγχρονισμού της ATM κάθε συμβαλλόμενου μέρους, με στόχο τη διασφάλιση διαλειτουργικότητας σε παγκόσμιο επίπεδο μέσω της αμοιβαίας συνεργασίας, συμπεριλαμβανομένης, μεταξύ άλλων, της συνεργασίας στους ακόλουθους τομείς:

- καθορισμός υψηλού επιπέδου συστήματος, επιχειρησιακές ιδέες σχεδιασμού, καθορισμός αρχιτεκτονικής και τεχνικό υπόβαθρο·
- χάρτης πορείας και δραστηριότητες τυποποίησης·
- έρευνα και ανάπτυξη σχετικά με τις πρωτοβουλίες του SESAR και του NextGen στο πλαίσιο της ATM·
- λειτουργίες βάσει τροχιάς·
- διαλειτουργικότητα και εναρμόνιση σε παγκόσμιο επίπεδο, συμπεριλαμβανομένης της υποστήριξης των πρωτοβουλιών του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO)·
- διαχείριση πληροφοριών·
- πρωτοβουλίες επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης·
- επιχειρησιακή εγκατάσταση συστημάτων και ικανοτήτων ATM·
- εναρμόνιση της εφαρμογής των προτύπων·
- δείκτες μέτρησης της επίδοσης που σχετίζονται με τα συστήματα και τις πρωτοβουλίες εκσυγχρονισμού στον τομέα της ATM·
- δείκτες μέτρησης της επιχειρησιακής επίδοσης στον τομέα της αεροπορίας·
- οικονομική μοντελοποίηση και ανάλυση·
- πληροφορίες για τη ροή της κυκλοφορίας·

- πρωτοβουλίες για την ασφάλεια στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας·
- ενσωμάτωση στην ATM νέων αεροσκαφών, συμπεριλαμβανομένων μη επανδρωμένων εναέριων συστημάτων (UAS)·
- ασφάλεια στον κυβερνοχώρο που σχετίζεται με τον τομέα ATM·
- μηχανισμοί παροχής κινήτρων·
- ανθρωπίνι παράγοντες·
- δραστηριότητες βελτίωσης αερολιμένων.

B. Τα συμβαλλόμενα μέρη συντάσσουν, εφόσον χρειάζεται, σε αμοιβαία βάση, είτε μεμονωμένα είτε από κοινού για μεταξύ τους ανταλλαγή, εκθέσεις όπου περιγράφονται αρχές χρήσης, μοντέλα, πρωτότυπα, αξιολογήσεις, επικυρώσεις και συγκριτικές μελέτες σχετικές με τεχνικές και επιχειρησιακές πτυχές της ATM. Για τις αξιολογήσεις και επικυρώσεις επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται εργαλεία όπως οι προσομοιώσεις και οι ζωντανές δοκιμές ή οι επιδείξεις.

Άρθρο IV

Διαχείριση

Τα συμβαλλόμενα μέρη συστήνουν εκτελεστική επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο III.B του μνημονίου, η οποία:

- A. συμπεριλαμβάνεται από τον επικεφαλής για το πρόγραμμα NextGen της Ομοσπονδιακής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (FAA) ή τον εντολοδόχο του και τον προϊστάμενο της μονάδας «Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός» (SES) της ΓΔ MOVE της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ή τον εντολοδόχο·
- B. απαρτίζεται από μέλη άλλων επιτροπών, τα οποία ορίζονται από τα συμβαλλόμενα μέρη, βάσει των αρμοδιοτήτων τους στον τομέα της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας·
- Γ. συνεδριάζει τουλάχιστον μία φορά τον χρόνο με σκοπό:
 - 1. να παρακολουθεί και να ελέγχει την πρόοδο που έχει επιτευχθεί στα εκτελούμενα έργα και δραστηριότητες, όπως καθορίζεται στα προσαρτήματα και συνημμένα·
 - 2. να αξιολογεί τα επιτυγχανόμενα αποτελέσματα·
 - 3. να παρακολουθεί και να διασφαλίζει την αποτελεσματική εφαρμογή του παρόντος παραρτήματος και, εφόσον χρειάζεται, να διαβουλεύεται σχετικά με μηχανισμούς συμμετοχής του κλάδου ή να παραπέμπει θέματα στους εκπροσώπους των συμβαλλόμενων μερών που αναφέρονται στο άρθρο III.A του μνημονίου·
- Δ. να εξετάζει οποιοδήποτε ζήτημα σχετίζεται με την εφαρμογή του παρόντος παραρτήματος και των σχετικών προσαρτημάτων και συνημμένων. Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθρο III.B του μνημονίου, η εκτελεστική επιτροπή είναι υπεύθυνη για:
 - 1. την επιτήρηση της συνεργασίας στα θέματα που αναφέρονται στο παρόν παράρτημα, καθώς και στα σχετικά προσαρτήματα και συνημμένα, παρέχοντας κατάλληλη καθοδήγηση στο προσωπικό που εργάζεται επί αυτών·
 - 2. τη δημιουργία φόρουμ συζήτησης, στο πλαίσιο του παρόντος παραρτήματος και των σχετικών προσαρτημάτων και συνημμένων, για:
 - θέματα που ενδέχεται να ανακύψουν και αλλαγές που μπορούν να επηρεάσουν την εφαρμογή του παρόντος παραρτήματος, των προσαρτημάτων και των συνημμένων του·
 - κοινές προσεγγίσεις στην καθιέρωση νέων τεχνολογιών και διαδικασιών, καθώς και στη μετάβαση προς αυτές, συμπεριλαμβανομένων δραστηριοτήτων έρευνας, αξιολόγησης και επιχειρησιακής εγκατάστασης, και άλλων πεδίων αμοιβαίου ενδιαφέροντος· και
 - σχέδια κανονισμών και νομοθετημάτων οποιοδήποτε συμβαλλόμενου μέρους που ενδέχεται να επηρεάσουν συμφέροντα οποιοδήποτε συμβαλλόμενου μέρους, στο πλαίσιο του παρόντος παραρτήματος·
 - 3. την έγκριση και διαβίβαση προτάσεων στους εκπροσώπους των συμβαλλόμενων μερών για την τροποποίηση του παρόντος παραρτήματος·
 - 4. την έγκριση προσαρτημάτων του παρόντος παραρτήματος, έπειτα από διαβούλευση με τους εκπροσώπους των συμβαλλόμενων μερών, και τυχόν τροποποιήσεών τους·
 - 5. την έγκριση συνημμένων στα προσαρτήματα του παρόντος παραρτήματος και τυχόν τροποποιήσεών τους·
- E. τη θέσπιση των εργασιακών της διαδικασιών. Όλες οι αποφάσεις λαμβάνονται με τη συναίνεση των δύο συμπεροέδρων. Οι αποφάσεις αυτές είναι γραπτές και υπογράφονται από τους συμπεροέδρους·

- ΣΤ. την προώθηση των συνεργειών και της συνοχής και την αποφυγή αλληλεπικαλύψεων των εργασιών που πραγματοποιούνται σύμφωνα με τα προσαρτήματα ή τα συνημμένα του παρόντος παραρτήματος·
- Ζ. τον συντονισμό με άλλες εκτελεστικές επιτροπές που συγκροτούνται στο πλαίσιο του μνημονίου, κατά περίπτωση, για την προώθηση των συνεργειών και της συνοχής και την αποφυγή αλληλεπικαλύψεων των εργασιών που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο άλλων παραρτημάτων του μνημονίου·
- Η. την υποβολή αναφοράς στους εκπροσώπους των συμβαλλόμενων μερών, ανάλογα με τις ανάγκες.

Άρθρο V

Ασυλία και ευθύνη

Τα συμβαλλόμενα μέρη χειρίζονται τα θέματα ασυλίας και ευθύνης συνδεόμενα με δραστηριότητες βάσει του παρόντος παραρτήματος στα αντίστοιχα προσαρτήματα ή συνημμένα, κατά περίπτωση.

Άρθρο VI

Εφαρμογή

- A. Όλες οι εργασίες που προβλέπονται στο παρόν παράρτημα περιγράφονται σε προσαρτήματα ή συνημμένα, τα οποία, από την έναρξη ισχύος τους, αποτελούν μέρος του παρόντος παραρτήματος.
- B. Κάθε προσάρτημα και συνημμένο αριθμείται διαδοχικά και περιέχει περιγραφή των εργασιών που πρόκειται να εκτελεσθούν από τα συμβαλλόμενα μέρη ή τις οντότητες που έχουν καθορίσει για την εκτέλεση των εργασιών, καθώς και: τον τόπο και την προγραμματισμένη διάρκεια των εργασιών· το προσωπικό και άλλους πόρους που απαιτούνται για την εκτέλεση των εργασιών· το εκτιμώμενο κόστος· και κάθε άλλη σχετική με τις εργασίες πληροφορία.

Άρθρο VII

Δημοσιονομικές διατάξεις

Κάθε συμβαλλόμενο μέρος αναλαμβάνει το κόστος των δραστηριοτήτων που διεξάγει, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά σε προσάρτημα ή συνημμένο.

Άρθρο VIII

Σημεία επαφής

Οι καθορισμένες υπηρεσίες συντονισμού και διαχείρισης του παρόντος παραρτήματος είναι:

1. Για τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής:

Federal Aviation Administration
Office of International Affairs
Africa, Europe & Middle East Office, AEU
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Avenue, S.W.
Washington, D.C. 20591 - USA
Τηλ. + 1 202-267-1000
Φαξ: + 1 202-267-7198

2. Για την Ευρωπαϊκή Ένωση:

Διοικητική μονάδα «Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός»
Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών
Διεύθυνση Αεροπορικών Μεταφορών
Ευρωπαϊκή Επιτροπή
Rue de Mot 24
1040 Brussels - Belgium
Τηλ. + 32-2-299-19-15

*Άρθρο IX***Καταγγελία**

Η καταγγελία του παρόντος παραρτήματος συνεπάγεται την καταγγελία όλων των προσαρτημάτων και συνημμένων που έχουν εγκριθεί με βάση το παρόν παράρτημα.

Προσάρτημα 1 του Παραρτήματος 1

του Μνημονίου Συνεργασίας NAT-I-9406A μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Συνεργασία των SESAR-NEXTGEN για έρευνα, ανάπτυξη, επικύρωση και διαλειτουργικότητα σε παγκόσμιο επίπεδο

Άρθρο I**Σκοπός**

Σκοπός του παρόντος προσαρτήματος είναι η εφαρμογή του παραρτήματος 1 του μνημονίου συνεργασίας NAT-I-9406A μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και της Ευρωπαϊκής Ένωσης (το «μνημόνιο») με τον καθορισμό των όρων και των προϋποθέσεων βάσει των οποίων τα συμβαλλόμενα μέρη καθιερώνουν συνεργασία στον τομέα της έρευνας, της ανάπτυξης και της επικύρωσης, με στόχο να εξασφαλισθεί διαλειτουργικότητα σε παγκόσμιο επίπεδο μεταξύ των αντίστοιχων προγραμμάτων τους εκσυγχρονισμού της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ATM), του NextGen και του SESAR, λαμβάνοντας υπόψη τα συμφέροντα των πολιτικών και στρατιωτικών χρηστών του εναέριου χώρου.

Άρθρο II**Ορισμοί**

Για τον σκοπό του παρόντος προσαρτήματος, ως «επικύρωση» νοείται η επιβεβαίωση, σε όλη τη διάρκεια του κύκλου ανάπτυξης, ότι η λύση που προτάθηκε, συμπεριλαμβανομένης της ιδέας σχεδιασμού, του συστήματος και των διαδικασιών, ανταποκρίνεται στις ανάγκες των ενδιαφερομένων.

Άρθρο III**Αρχές**

Οι δραστηριότητες συνεργασίας βάσει του παρόντος προσαρτήματος διεξάγονται σε αμοιβαία βάση, σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στο άρθρο I.Γ του μνημονίου.

Μια επιτροπή συντονισμού, η οποία συστάθηκε βάσει του άρθρου V του παρόντος προσαρτήματος, παρακολουθεί την εφαρμογή του παρόντος προσαρτήματος και προσδιορίζει τα πεδία που προσφέρουν συγκεκριμένες δυνατότητες συμμετοχής σε συμβουλευτικούς φορείς, πρωτοβουλίες και δραστηριότητες έρευνας, ανάπτυξης και επικύρωσης κάθε συμβαλλόμενου μέρους, και ιδίως εκείνα τα πεδία που συντελούν σε καθορισμό υψηλού επιπέδου συστήματος, όπως η διαλειτουργικότητα, ο καθορισμός αρχιτεκτονικής και το τεχνικό υπόβαθρο. Η επιτροπή συντονισμού μπορεί να προτείνει, σύμφωνα με το άρθρο V του παρόντος προσαρτήματος, συνημμένα σχετικά με τα προσδιοριζόμενα πεδία.

Άρθρο IV**Αντικείμενο εργασιών**

Α. Αντικείμενο των εργασιών είναι η συμβολή στην έρευνα, την ανάπτυξη και την επικύρωση της ATM με σκοπό τη διαλειτουργικότητα σε παγκόσμιο επίπεδο. Οι εργασίες είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, τις δραστηριότητες που καθορίζονται στις παραγράφους 1 έως 5 του παρόντος άρθρου.

1. Οριζόντιες δραστηριότητες

Οι οριζόντιες δραστηριότητες καλύπτουν τα καθήκοντα τα οποία δεν είναι μεν χαρακτηριστικά κάποιας επιχειρησιακής ή τεχνικής ανάπτυξης, αλλά είναι αλληλεξαρτώμενα των προγραμμάτων SESAR και NextGen. Οι δραστηριότητες αυτές είναι ιδιαίτερα σημαντικές για τη συνεργασία, καθώς οποιαδήποτε αποκλίνουσα προσέγγιση μπορεί να έχει ευρείες υλικές συνέπειες στην εναρμόνιση και τη διαλειτουργικότητα. Στο πεδίο αυτό, τα συμβαλλόμενα μέρη επιδιώκουν να πραγματοποιούν:

- α) σχεδιασμό των δραστηριοτήτων και χάρτη πορείας λειτουργιών·
- β) διάταξη διαχωρισμού·
- γ) χάρτη πορείας που περιλαμβάνει την τυποποίηση και τη ρύθμιση με σκοπό να διευκολυνθεί ο συγχρονισμός υλοποίησης·
- δ) επιχειρηματικό σχέδιο και προγραμματισμό επενδύσεων·
- ε) περιβάλλον·

- στ) συντονισμό των τεχνικών προσπαθειών υποστήριξης τυποποιητικών δραστηριοτήτων, σε επίπεδο παγκόσμιο και ΔΟΠΑ, για τον εκσυγχρονισμό της ATM·
- ζ) συγχρονισμό και συνοχή των χαρτών πορείας για τα ηλεκτρονικά συστήματα αεροσκαφών, ώστε να εξασφαλισθεί η καλύτερη οικονομική απόδοση για τους χρήστες του εναέριου χώρου· και
- η) συντονισμό τεχνικών και επιχειρησιακών αλλαγών, με τις οποίες επιτυγχάνονται/διατηρούνται αρραγείς λειτουργίες για τον χρήστη του εναέριου χώρου.

2. Διαχείριση πληροφοριών

Επίκεντρο της διαχείρισης πληροφοριών είναι να εξασφαλισθεί έγκαιρη διαβίβαση επακριβών και σχετικών με την ATM πληροφοριών στην κοινότητα του ενδιαφερομένου κατά τρόπο αρραγή (διαλειτουργικό), ασφαλή και υποστηρικτικό της συνεργατικής λήψης αποφάσεων. Στο πεδίο αυτό, τα συμβαλλόμενα μέρη επιδιώκουν να πραγματοποιηθούν:

- α) τη διαλειτουργικότητα της ολοσυστημικής διαχείρισης πληροφοριών (SWIM)·
- β) τη διαλειτουργικότητα της διαχείρισης αεροναυτικών πληροφοριών (AIM)· και
- γ) την ανταλλαγή μετεωρολογικών πληροφοριών.

3. Διαχείριση τροχιών

Η διαχείριση των τροχιών περιλαμβάνει την αέρος/αέρος και αέρος/εδάφους ανταλλαγή τετραδιάστατων τροχιών, για την οποία απαιτείται συνεπής προσέγγιση της ορολογίας, του καθορισμού και της ανά πάσα στιγμή ανταλλαγής πληροφοριών για τις πτήσεις και σε όλες τις φάσεις μιας πτήσης. Στο πεδίο αυτό, τα συμβαλλόμενα μέρη επιδιώκουν να πραγματοποιηθούν:

- α) κοινό καθορισμό και ανταλλαγή τροχιών·
- β) σχεδιασμό των πτήσεων και δυναμικές επικαιροποιήσεις των σχεδίων πτήσης·
- γ) διαχείριση της κυκλοφορίας (καθώς και ενσωμάτωση και πρόβλεψη τροχιών)·
- δ) ενσωμάτωση μη επανδρωμένων εναέριων συστημάτων (UAS) στην ATM· και
- ε) σύγκλιση των εννοιών σχεδιασμού των λειτουργιών, του καθορισμού των υπηρεσιών και των συναφών εφαρμογών των SESAR και NextGen, συμπεριλαμβανομένου του καθορισμού τετραδιάστατων τροχιών και των λειτουργιών ανταλλαγής μορφοτύπων.

4. Διαλειτουργικότητα επικοινωνιών, πλοήγησης, επιτήρησης (CNS) & εναέρια διαλειτουργικότητα

Η διαλειτουργικότητα CNS και η εναέρια διαλειτουργικότητα περιλαμβάνουν τον σχεδιασμό αερομεταφερόμενου εξοπλισμού και την ανάπτυξη αμοιβαία διαλειτουργικών εφαρμογών και συστημάτων αέρος/αέρος και αέρος/εδάφους. Στο πεδίο αυτό, τα συμβαλλόμενα μέρη επιδιώκουν να πραγματοποιηθούν:

- α) την εναέρια διαλειτουργικότητα, η οποία περιλαμβάνει:
 - i. αερομεταφερόμενο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης (ACAS)·
 - ii. χάρτη πορείας για τα ηλεκτρονικά συστήματα αεροσκαφών· και
 - iii. αερομεταφερόμενα συστήματα υποβοήθησης διαχωρισμού (ASAS) για υποβοήθηση διαχωρισμού αέρος/αέρος και αέρος/εδάφους·
- β) επικοινωνίες, οι οποίες περιλαμβάνουν:
 - i. υπηρεσίες και τεχνολογία ζεύξης δεδομένων· και
 - ii. ευέλικτη αρχιτεκτονική επικοινωνίας·
- γ) πλοήγηση, η οποία περιλαμβάνει:
 - i. πλοήγηση βασισμένη στις επιδόσεις· και
 - ii. εφαρμογές παγκόσμιου δορυφορικού συστήματος πλοήγησης (GNSS) επί διαδρομής και κατά την προσέγγιση, καθώς και για την προσέγγιση με κάθετη καθοδήγηση·
- δ) επιτήρηση, η οποία περιλαμβάνει:
 - i. υπηρεσίες και τεχνολογία αυτόματης εξαρτημένης επιτήρησης (ADS)· και
 - ii. επιτήρηση εδάφους.

5. Συνεργατικά έργα

Τα συνεργατικά έργα περιλαμβάνουν έργα ad hoc για τα οποία τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν ότι χρειάζεται συντονισμός και συνεργασία.

Β. Τα συμβαλλόμενα μέρη συντάσσουν, εφόσον χρειάζεται, σε αμοιβαία βάση, είτε μεμονωμένα είτε από κοινού για μεταξύ τους ανταλλαγή, εκθέσεις όπου περιγράφονται αρχές χρήσης, μοντέλα, πρωτότυπα, αξιολογήσεις, επικυρώσεις και συγκριτικές μελέτες σχετικές με τεχνικές και επιχειρησιακές πτυχές της ΑΤΜ. Για τις αξιολογήσεις και επικυρώσεις επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται εργαλεία όπως οι προσομοιώσεις και οι ζωντανές δοκιμές.

Άρθρο V

Διαχείριση

Ανάλογα με τη διαθεσιμότητα κονδυλίων, τα συμβαλλόμενα μέρη καθορίζουν και διαχειρίζονται έργα και δραστηριότητες και εξασφαλίζουν ότι οι εκτελούμενες εργασίες είναι προσανατολισμένες στο αποτέλεσμα, ρεαλιστικές και έγκαιρες, ενώ ταυτόχρονα δημιουργούνται συνέργειες και αποφεύγονται οι επικαλύψεις. Για τον σκοπό αυτό, συστήνεται επιτροπή συντονισμού, η οποία:

- Α. συμπροεδρείται από έναν εκπρόσωπο της Ομοσπονδιακής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (FAA) και έναν εκπρόσωπο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ή των αντίστοιχων εντολοδόχων τους·
- Β. απαρτίζεται από ίσο αριθμό συμμετεχόντων που ορίζονται από την FAA και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή·
- Γ. συνεδριάζει τουλάχιστον μία φορά ετησίως για:
 - 1. να παρακολουθεί και να επανεξετάζει την πρόοδο των διεξαγόμενων κοινών έργων και δραστηριοτήτων που ορίζονται στα συνημμένα και εκτελούνται από ομάδες εργασίας που συγκροτούνται σύμφωνα με την παράγραφο ΣΤ του παρόντος άρθρου·
 - 2. να αξιολογεί τα επιτυγχανόμενα αποτελέσματα·
 - 3. να προτείνει την έναρξη νέων έργων και δραστηριοτήτων, κατά περίπτωση·
 - 4. να καταρτίζει προτάσεις για συνημμένα ή τροποποιήσεις των συνημμένων στο παρόν προσάρτημα, τις οποίες η επιτροπή συντονισμού υποβάλλει στην εκτελεστική επιτροπή για έγκριση· και
 - 5. να παρακολουθεί και να διασφαλίζει την αποτελεσματική εφαρμογή του παρόντος προσαρτήματος και, εφόσον χρειάζεται, να διαβουλεύεται σχετικά με μηχανισμούς συμμετοχής του κλάδου ή να παραπέμπει θέματα στην εκτελεστική επιτροπή·
- Δ. θεσπίζει τις εργασιακές της διαδικασίες. Όλες οι αποφάσεις λαμβάνονται με τη συναίνεση των δύο συμπροέδρων. Οι αποφάσεις αυτές είναι γραπτές και υπογράφονται από τους συμπροέδρους ή τους αντίστοιχους εντολοδόχους τους·
- Ε. υποβάλλει αναφορά στην εκτελεστική επιτροπή που συστήνεται βάσει του άρθρου IV του παραρτήματος 1 του μνημονίου·
- ΣΤ. συγκροτεί ομάδες εργασίας ειδικές για συγκεκριμένα έργα ή δραστηριότητες βάσει του παρόντος προσαρτήματος, κατά περίπτωση. Κάθε ομάδα εργασίας απαρτίζεται από ενδεδειγμένο και περιορισμένο αριθμό συμμετεχόντων των συμβαλλόμενων μερών. Οι ομάδες εργασίας συνεδριάζουν αναλόγως των αναγκών, συμμορφώνονται προς τις οδηγίες της επιτροπής συντονισμού, στην οποία και υποβάλλουν αναφορά σε τακτική βάση.

Άρθρο VI

Ασυλία και ευθύνη

Τα συμβαλλόμενα μέρη δύνανται να χειρίζονται τα θέματα ασυλίας και ευθύνης συνδεδεμένα με δραστηριότητες βάσει του παρόντος προσαρτήματος στο αντίστοιχο συνημμένο, κατά περίπτωση.

Άρθρο VII

Εφαρμογή

- Α. Όλες οι εργασίες που προβλέπονται στο παρόν προσάρτημα περιγράφονται σε συνημμένα, τα οποία, από την έναρξη ισχύος τους, αποτελούν μέρος του παρόντος προσαρτήματος.
- Β. Κάθε παράρτημα περιέχει περιγραφή των εργασιών που πρόκειται να εκτελεσθούν από τα συμβαλλόμενα μέρη ή τις ομάδες εργασίας που έχουν καθορίσει για την εκτέλεση των εργασιών, καθώς και τον τόπο και την προγραμματισμένη διάρκεια των εργασιών· το προσωπικό και άλλους πόρους που απαιτούνται για την εκτέλεση των εργασιών· το εκτιμώμενο κόστος· και κάθε άλλη σχετική με τις εργασίες πληροφορία.

Άρθρο VIII

Δημοσιονομικές διατάξεις

Κάθε συμβαλλόμενο μέρος αναλαμβάνει το κόστος των δραστηριοτήτων που διεξάγει, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά σε συνημμένο στο παρόν προσάρτημα.

Άρθρο IX**Σημεία επαφής**

A. Οι καθορισμένες υπηρεσίες συντονισμού και διαχείρισης του παρόντος προσαρτήματος είναι:

1. Για τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής:

Federal Aviation Administration
Office of International Affairs
Africa, Europe & Middle East Office, AEU
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Avenue, S.W.
Washington, D.C. 20591 - USA
Τηλ. + 1 202-267-1000
Φαξ: + 1 202-267-7198

2. Για την Ευρωπαϊκή Ένωση:

Διοικητική μονάδα «Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός»
Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών
Διεύθυνση Αεροπορικών Μεταφορών
Ευρωπαϊκή Επιτροπή
Rue de Mot 24
1040 Brussels - Belgium
Τηλ. + 32 2 296 84 30

B. Τα σημεία επαφής για τεχνικά προγράμματα συγκεκριμένων δραστηριοτήτων καθορίζονται σύμφωνα με τα συνημμένα του παρόντος προσαρτήματος.

Άρθρο X**Καταγγελία**

Η καταγγελία του παρόντος προσαρτήματος συνεπάγεται την καταγγελία όλων των συνημμένων που έχουν εγκριθεί από τα συμβαλλόμενα μέρη με βάση το παρόν προσάρτημα.

Συνημμένο 1 στο Προσάρτημα 1 του Παραρτήματος 1

του Μνημονίου Συνεργασίας NAT-I-9406A μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Συνεργασία των SESAR-NEXTGEN σχετικά με οριζόντιες δραστηριότητες για διαλειτουργικότητα σε παγκόσμιο επίπεδο

Άρθρο I**Σκοπός**

A. Το παρόν συνημμένο 1 στο προσάρτημα 1 του παραρτήματος 1 («προσάρτημα 1») του μνημονίου συνεργασίας NAT-I-9406A (το «μνημόνιο») μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής («Ηνωμένες Πολιτείες») και της Ευρωπαϊκής Ένωσης («ΕΕ») καθορίζει τους όρους και τις προϋποθέσεις συνεργασίας σχετικά με οριζόντιες δραστηριότητες για διαλειτουργικότητα σε παγκόσμιο επίπεδο των προγραμμάτων NextGen και SESAR («οριζόντιες δραστηριότητες»).

B. Το παρόν συνημμένο:

1. περιγράφει τις εργασίες που πρέπει να εκτελεστούν και
2. διευκρινίζει τυχόν εξαίρεση από τις διατάξεις περί δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας που ορίζονται στο άρθρο VIII του μνημονίου.

Άρθρο II**Αντικείμενο εργασιών**

A. Οι Ηνωμένες Πολιτείες και η ΕΕ (τα «συμβαλλόμενα μέρη») συμφωνούν να συντονίζουν, κατά περίπτωση, ορισμένες οριζόντιες δραστηριότητες, ιδίως όσον αφορά τις δραστηριότητες που περιγράφονται κατωτέρω. Η Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (FAA) των ΗΠΑ εφαρμόζει το παρόν συνημμένο εξ ονόματος των Ηνωμένων Πολιτειών. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εφαρμόζει το παρόν συνημμένο εξ ονόματος της ΕΕ και δύναται, για τον σκοπό αυτό, να αναθέσει στην κοινή επιχείρηση SESAR την εκτέλεση δραστηριοτήτων συνεργασίας σύμφωνα με το παρόν συνημμένο.

B. Τα μέρη καταβάλλουν προσπάθειες για την ανάπτυξη κοινού ορισμού για τις αρχές λειτουργίας σε τομείς όπου αυτό κρίνεται απαραίτητο για τη διασφάλιση βέλτιστων επιδόσεων και διαλειτουργικότητας για τους χρήστες του εναέριου χώρου, καθώς και για την επίτευξη συμφωνίας σχετικά με ένα κοινό χρονοδιάγραμμα υλοποίησης. Οι εργασίες αυτές περιλαμβάνουν συγκεκριμένες δραστηριότητες συντονισμού που καλύπτουν τις μεθόδους διαχωρισμού και τον ορισμό των συναφών υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας («ATM»). Κατά την ανάληψη αυτών των δραστηριοτήτων συντονισμού, τα συμβαλλόμενα μέρη εξετάζουν:

1. τον σημαντικό ρόλο που θα διαδραματίζουν οι δραστηριότητες στην παροχή υποστήριξης σε άλλες δραστηριότητες συντονισμού που καλύπτονται από το παρόν συνημμένο και άλλα συνημμένα στο προσάρτημα 1· και
2. την ανάγκη: i) διαμόρφωσης συντονισμένης άποψης και επίτευξης κοινής αντίληψης των θεμελιωδών στοιχείων του SESAR και του NextGen, ιδίως όσον αφορά την επίτευξη κατάλληλων επιχειρησιακών στόχων, περιβαλλοντικών στόχων, στόχων ασφάλειας και στόχων προστασίας· ii) ανάπτυξης συμπληρωματικών κανονισμών· και iii) καθορισμού των μέσων για την επίτευξη και τη διατήρηση της διαλειτουργικότητας κατά τη διάρκεια των προγραμματισμένων επιχειρησιακών εγκαταστάσεων.

Γ. Τα συμβαλλόμενα μέρη συντονίζουν τις αντίστοιχες εξελίξεις στον τομέα της τυποποίησης και του κανονιστικού χάρτη πορείας που σχετίζονται με τις οριζόντιες δραστηριότητες που περιγράφονται στο προσάρτημα 1, προκειμένου να αποφεύγονται τυχόν σημαντικά ζητήματα διαλειτουργικότητας λόγω έλλειψης συγχρονισμού όσον αφορά τη θέσπιση νέων προτύπων και κανονισμών σε παγκόσμιο επίπεδο. Για τον ίδιο λόγο, τα μέρη προσπαθούν να ορίσουν και να προωθήσουν μια εναρμονισμένη προσέγγιση για τη διεθνή ρύθμιση και πρότυπα σχετικά με τις μελλοντικές επιχειρησιακές και τεχνικές ικανότητες στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

Δ. Τα συμβαλλόμενα μέρη συντονίζουν την προσέγγισή τους όσον αφορά τις δράσεις, τα μέσα και τον προγραμματισμό επιχειρησιακής εγκατάστασης, προκειμένου να διευκολύνουν την απρόσκοπτη μετάβαση τεχνικών και επιχειρησιακών αλλαγών στα συστήματα διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας των Ηνωμένων Πολιτειών και της ΕΕ και να εξασφαλίζουν την ευθυγράμμιση των χρονοδιαγραμμάτων και ημερομηνιών επιχειρησιακής εγκατάστασης σε περιπτώσεις όπου οι ανάγκες διαλειτουργικότητας είναι ύψιστης σημασίας.

Ε. Τα συμβαλλόμενα μέρη συντονίζουν την προσέγγισή τους όσον αφορά τις επιχειρησιακές αλλαγές για την επίτευξη καλύτερων αποτελεσμάτων επίδοσης στους τομείς της ασφάλειας, της προστασίας, του περιβάλλοντος, ανθρωπίνων παραγόντων και επιχειρηματικών εγχειρημάτων. Στον τομέα αυτό, επιδίδονται και συντονίζονται βέλτιστες πρακτικές μοντελοποίησης και μέθοδοι βελτίωσης, ιδίως όσον αφορά την επίτευξη του καθορισμού συμπληρωματικών στόχων και την κατανόηση των υποκείμενων αιτιολογήσεων, προκειμένου να πραγματοποιηθούν έγκυρες συγκρίσεις των στοιχείων που αφορούν τις επιδόσεις και των επιπτώσεων των SESAR και NextGen.

Άρθρο III

Διαχείριση και εφαρμογή

A. Η διαχείριση των εργασιών που διεξάγονται στο πλαίσιο του παρόντος συνημμένου πραγματοποιείται υπό τους όρους και τις προϋποθέσεις του άρθρου V του προσαρτήματος 1. Η λεπτομερέστερη διαχείριση των οριζόντιων δραστηριοτήτων καθορίζεται από τα συμβαλλόμενα μέρη σε κοινό έγγραφο διαχείρισης που εγκρίνεται από τη συντονιστική επιτροπή που συστήνεται βάσει του προσαρτήματος 1. Το παρόν έγγραφο περιγράφει τα μέσα, τους ρόλους, τις ευθύνες και τους συμμετέχοντες για κάθε συγκεκριμένη επιχείρηση, καθώς και τις διαδικασίες εργασίας για τις οριζόντιες δραστηριότητες.

B. Οι εργασίες που πρόκειται να εκτελεστούν βάσει του παρόντος συνημμένου αναλύονται περαιτέρω σε μεμονωμένες οριζόντιες δραστηριότητες ή σε ομάδες σχετικών οριζόντιων δραστηριοτήτων. Η συντονιστική επιτροπή που συστήνεται βάσει του προσαρτήματος 1 εγκρίνει έγγραφο εργασίας το οποίο: περιγράφει λεπτομερώς το πεδίο εργασιών κάθε μεμονωμένης οριζόντιας δραστηριότητας ή ομάδας οριζόντιων δραστηριοτήτων· προσδιορίζει τα σημεία επαφής για τεχνικά προγράμματα και για τα δύο μέρη· και περιγράφει τη σχέση κάθε δραστηριότητας με άλλες δραστηριότητες.

Άρθρο IV

Χρηματοδότηση

Κάθε συμβαλλόμενο μέρος αναλαμβάνει το κόστος των εργασιών που πραγματοποιεί βάσει του παρόντος συνημμένου.

Άρθρο V

Δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας

Ισχύουν οι όροι και οι προϋποθέσεις που ορίζονται στο άρθρο VIII (Δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας) του μνημονίου. Ωστόσο, αν ένα συμβαλλόμενο μέρος χρειάζεται πρόσβαση σε διανοητική ιδιοκτησία που ανήκει στο άλλο συμβαλλόμενο μέρος για να χρησιμοποιήσει τη διανοητική ιδιοκτησία που έχει αναπτυχθεί από κοινού από τα συμβαλλόμενα μέρη βάσει του παρόντος συνημμένου, η πρόσβαση αυτή παρέχεται από τον ιδιοκτήτη υπό τους όρους που περιγράφονται λεπτομερώς στο άρθρο VIII.B του μνημονίου, εκτός εάν έχουν συμφωνηθεί κατ' εξαίρεση από τα συμβαλλόμενα μέρη αυστηρότεροι όροι για τα εν λόγω δικαιώματα πρόσβασης.

Άρθρο VI

Σημεία επαφής

Τα συμβαλλόμενα μέρη ενημερώνονται αμοιβαία για τα αντίστοιχα σημεία επαφής τους σχετικά με τον τεχνικό συντονισμό και τη διαχείριση των οριζόντιων δραστηριοτήτων που πρόκειται να διεξαχθούν βάσει του παρόντος συνημμένου.

Συνημμένο 2 στο Προσάρτημα 1 του Παραρτήματος 1

του Μνημονίου Συνεργασίας NAT-I-9406A μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Συνεργασία των SESAR-NEXTGEN σχετικά με τη διαχείριση πληροφοριών για διαλειτουργικότητα σε παγκόσμιο επίπεδο

Άρθρο I**Σκοπός**

A. Το παρόν συνημμένο 2 στο προσάρτημα 1 του παραρτήματος 1 («Προσάρτημα 1») του μνημονίου συνεργασίας NAT-I-9406A (το «μνημόνιο») μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής («Ηνωμένες Πολιτείες») και της Ευρωπαϊκής Ένωσης («ΕΕ») καθορίζει τους όρους και τις προϋποθέσεις συνεργασίας σχετικά με τη διαχείριση πληροφοριών για διαλειτουργικότητα σε παγκόσμιο επίπεδο των προγραμμάτων NextGen και SESAR.

B. Το παρόν συνημμένο:

1. περιγράφει τις εργασίες που πρέπει να εκτελεστούν· και
2. διευκρινίζει τυχόν εξαίρεση από τις διατάξεις περί δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας που ορίζονται στο άρθρο VIII του μνημονίου.

Άρθρο II**Αντικείμενο εργασιών**

A. Οι Ηνωμένες Πολιτείες και η ΕΕ (τα «συμβαλλόμενα μέρη») συμφωνούν να συντονίζουν, κατά περίπτωση, ορισμένες δραστηριότητες στον τομέα της διαχείρισης πληροφοριών, ιδίως όσον αφορά την ανταλλαγή πληροφοριών που υποστηρίζουν μια δικτυοκεντρική διαλειτουργική ικανότητα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας («ATM»), χρησιμοποιώντας την έννοια της ολοσυστημικής διαχείρισης πληροφοριών («SWIM») (συλλογικά «δραστηριότητες διαχείρισης πληροφοριών»), που περιγράφονται περαιτέρω στις παρακάτω παραγράφους. Η Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (FAA) των ΗΠΑ εφαρμόζει το παρόν συνημμένο εξ ονόματος των Ηνωμένων Πολιτειών. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εφαρμόζει το παρόν συνημμένο εξ ονόματος της ΕΕ και δύναται, για τον σκοπό αυτό, να αναθέσει στην κοινή επιχείρηση SESAR την εκτέλεση δραστηριοτήτων συνεργασίας σύμφωνα με το παρόν συνημμένο.

B. Τα μέρη συνεργάζονται για τον καθορισμό και την εφαρμογή μιας διαλειτουργικής τεχνικής υποδομής SWIM. Οι εργασίες αυτές περιλαμβάνουν τον ορισμό των βασικών ικανοτήτων της διαλειτουργικής τεχνικής υποδομής SWIM, όπως, μεταξύ άλλων: κοινά πρότυπα ανταλλαγής μηνυμάτων· υπηρεσίες καταχώρισης (συμπεριλαμβανομένων υπηρεσιών καταλόγου και ανακάλυψης)· υπηρεσίες ασφάλειας· τον συνεπή σχεδιασμό των βασικών πληροφοριών που ανταλλάσσονται, συμπεριλαμβανομένων των χαρακτηριστικών τους· και την εξασφάλιση της βέλτιστης επιχειρησιακής επίδοσης στον τομέα ATM στις περιοχές των SESAR και NextGen. Οι κοινές λειτουργίες διαχείρισης πληροφοριών καθορίζονται όπως απαιτείται. Τα συμβαλλόμενα μέρη εξετάζουν την ενσωμάτωση αεροσκαφών και αερολιμένων στο πλαίσιο της τεχνικής υποδομής SWIM.

Γ. Τα μέρη αναπτύσσουν συνεπή ορολογία για την έγκαιρη, ακριβή και ασφαλή διάδοση πληροφοριών που υποστηρίζουν τη συνεργατική λήψη αποφάσεων στον τομέα ATM τόσο για τις επείγουσες όσο και για τις εναέριες λειτουργίες, εφόσον η ορολογία αυτή ενισχύει ή/και διατηρεί τη διαλειτουργικότητα με σκοπό την υποστήριξη λειτουργιών υψηλής επίδοσης. Κατά την ανάπτυξη συνεπούς ορολογίας, τα μέρη εξετάζουν τον τρόπο με τον οποίο η ορολογία αυτή θα υποστηρίξει τις άλλες δραστηριότητες συντονισμού που καλύπτονται από το παρόν συνημμένο και άλλα συνημμένα. Τα συμβαλλόμενα μέρη προωθούν επίσης μια κοινή αντίληψη για τα θεμελιώδη στοιχεία μίας από τις βασικές ικανότητες της επιχειρησιακής ιδέας σχεδιασμού τόσο του SESAR όσο και του NextGen: τη συμβολή στην παροχή της σωστής πληροφόρησης στα σωστά άτομα την κατάλληλη στιγμή για την υποστήριξη της λήψης των σωστών επιχειρησιακών αποφάσεων.

Δ. Τα συμβαλλόμενα μέρη συντονίζουν τις αντίστοιχες δραστηριότητες διαχείρισης πληροφοριών για την επίτευξη της συνεπούς διαχείρισης πληροφοριών στο πλαίσιο και μεταξύ της διαχείρισης αεροναυτικών πληροφοριών («AIM»), της ανταλλαγής μετεωρολογικών πληροφοριών και του σχεδιασμού πτήσεων, όπως ορίζεται στο συνημμένο 3 του προσαρτήματος 1, λαμβάνοντας υπόψη κοινά επιχειρησιακά σενάρια που χρήζουν πληροφοριών: i) για την παροχή υποστήριξης κατά τις φάσεις στρατηγικού σχεδιασμού, εκτέλεσης και μετά την πτήση· και ii) για την επίτευξη διαλειτουργικών και κοινών απαιτήσεων επίδοσης σε θέματα πληροφόρησης.

E. Τα συμβαλλόμενα μέρη επεκτείνουν το πεδίο εφαρμογής της διαχείρισης πληροφοριών σε άλλους τομείς ανταλλαγής πληροφοριών, ανάλογα με τις ανάγκες, προκειμένου να βελτιωθούν τα στοιχεία επίδοσης και οι επιπτώσεις των προγραμμάτων SESAR και NextGen.

Άρθρο III

Διαχείριση και εφαρμογή

Α. Η διαχείριση των εργασιών που διεξάγονται στο πλαίσιο του παρόντος συνημμένου πραγματοποιείται υπό τους όρους και τις προϋποθέσεις του άρθρου V του προσαρτήματος 1. Η λεπτομερέστερη διαχείριση των δραστηριοτήτων διαχείρισης πληροφοριών καθορίζεται από τα συμβαλλόμενα μέρη σε κοινό έγγραφο διαχείρισης που εγκρίνεται από τη συντονιστική επιτροπή που συστήνεται βάσει του προσαρτήματος 1. Το παρόν έγγραφο περιγράφει τα μέσα, τους ρόλους, τις ευθύνες και τους συμμετέχοντες για κάθε συγκεκριμένη επιχείρηση, καθώς και τις διαδικασίες εργασίας για τις δραστηριότητες διαχείρισης πληροφοριών.

Β. Οι εργασίες που πρόκειται να εκτελεσθούν βάσει του παρόντος συνημμένου αναλύονται περαιτέρω σε μεμονωμένες δραστηριότητες διαχείρισης πληροφοριών ή σε ομάδες σχετικών δραστηριοτήτων διαχείρισης πληροφοριών. Η συντονιστική επιτροπή που συστήνεται βάσει του προσαρτήματος 1 εγκρίνει έγγραφο εργασίας το οποίο: περιγράφει λεπτομερώς το πεδίο εργασιών κάθε μεμονωμένης δραστηριότητας διαχείρισης πληροφοριών ή ομάδας δραστηριοτήτων διαχείρισης πληροφοριών· προσδιορίζει τα σημεία επαφής για τεχνικά προγράμματα και για τα δύο συμβαλλόμενα μέρη· και περιγράφει τη σχέση κάθε δραστηριότητας με άλλες δραστηριότητες.

Άρθρο IV

Χρηματοδότηση

Κάθε συμβαλλόμενο μέρος αναλαμβάνει το κόστος των εργασιών που πραγματοποιεί βάσει του παρόντος συνημμένου.

Άρθρο V

Δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας

Ισχύουν οι όροι και οι προϋποθέσεις που ορίζονται στο άρθρο VIII (Δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας) του μνημονίου. Ωστόσο, αν ένα συμβαλλόμενο μέρος χρειάζεται πρόσβαση σε διανοητική ιδιοκτησία που ανήκει στο άλλο συμβαλλόμενο μέρος για να χρησιμοποιήσει τη διανοητική ιδιοκτησία που έχει αναπτυχθεί από κοινού από τα συμβαλλόμενα μέρη βάσει του παρόντος συνημμένου, η πρόσβαση αυτή παρέχεται από τον ιδιοκτήτη υπό τους όρους που περιγράφονται λεπτομερώς στο άρθρο VIII.B του μνημονίου, εκτός εάν έχουν συμφωνηθεί κατ' εξαίρεση από τα συμβαλλόμενα μέρη αυστηρότεροι όροι για τα εν λόγω δικαιώματα πρόσβασης.

Άρθρο VI

Σημεία επαφής

Τα συμβαλλόμενα μέρη ενημερώνονται αμοιβαία για τα αντίστοιχα σημεία επαφής τους σχετικά με τον τεχνικό συντονισμό και τη διαχείριση των δραστηριοτήτων διαχείρισης πληροφοριών που πρόκειται να διεξαχθούν βάσει του παρόντος συνημμένου.

Συνημμένο 3 στο Προσάρτημα 1 του Παραρτήματος 1

του Μνημονίου Συνεργασίας NAT-I-9406A μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Συνεργασία των SESAR-NEXTGEN σχετικά με τη διαχείριση τροχιών για διαλειτουργικότητα σε παγκόσμιο επίπεδο

Άρθρο I**Σκοπός**

A. Το παρόν συνημμένο 3 στο προσάρτημα 1 του παραρτήματος 1 («Προσάρτημα 1») του μνημονίου συνεργασίας NAT-I-9406A (το «μνημόνιο») μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής («Ηνωμένες Πολιτείες») και της Ευρωπαϊκής Ένωσης («ΕΕ») καθορίζει τους όρους και τις προϋποθέσεις συνεργασίας σχετικά με δραστηριότητες διαχείρισης τροχιών για διαλειτουργικότητα σε παγκόσμιο επίπεδο των προγραμμάτων NextGen και SESAR («δραστηριότητες διαχείρισης τροχιών»).

B. Το παρόν συνημμένο:

1. περιγράφει τις εργασίες που πρέπει να εκτελεστούν· και
2. διευκρινίζει τυχόν εξαίρεση από τις διατάξεις περί δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας που ορίζονται στο άρθρο VIII του μνημονίου.

Άρθρο II**Αντικείμενο εργασιών**

A. Οι Ηνωμένες Πολιτείες και η ΕΕ (τα «συμβαλλόμενα μέρη») συμφωνούν να συντονίζουν, κατά περίπτωση, ορισμένες δραστηριότητες στον τομέα της διαχείρισης τροχιών. Ο εν λόγω τομέας είναι μία από τις βασικές ικανότητες της επιχειρησιακής ιδέας σχεδιασμού των προγραμμάτων SESAR και NextGen και ο συντονισμός είναι απαραίτητος για να εξασφαλιστεί μια κοινή αντίληψη για την τροχιά, τη σχέση με τον προγραμματισμό των πτήσεων, τα στάδια στρατηγικού σχεδιασμού, εκτέλεσης και μετά την πτήση και για όλους τους χρήστες του εναέριου χώρου, συμπεριλαμβανομένων μη επανδρωμένων εναέριων συστημάτων («UAS»). Οι δραστηριότητες αυτές περιγράφονται πιο συγκεκριμένα στις κατωτέρω παραγράφους. Η Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (FAA) των ΗΠΑ εφαρμόζει το παρόν συνημμένο εξ ονόματος των Ηνωμένων Πολιτειών. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εφαρμόζει το παρόν συνημμένο εξ ονόματος της ΕΕ και δύναται, για τον σκοπό αυτό, να αναθέσει στην κοινή επιχείρηση SESAR την εκτέλεση δραστηριοτήτων συνεργασίας σύμφωνα με το παρόν συνημμένο.

B. Τα συμβαλλόμενα μέρη συνεργάζονται για την ανάπτυξη κοινού ορισμού της τετραδιάστατης τροχιάς για διαφορετικά επιχειρησιακά σενάρια που περιγράφουν το μελλοντικό περιβάλλον διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, καθώς και τον μορφότυπο ανταλλαγής (ο οποίος υποστηρίζει την ανταλλαγή δεδομένων αέρος/εδάφους, αέρος/αέρος και εδάφους/εδάφους, καθώς και τη μετάβαση σε μορφότυπους διαχείρισης πληροφοριών όλου του συστήματος), το οποίο θα οδηγήσει σε διαλειτουργική και προσανατολισμένη στην επίδοση λύση που μπορεί να επισημοποιηθεί μέσω των κατάλληλων δραστηριοτήτων τυποποίησης της EUROCAE, της RTCA και του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας, όπως προβλέπεται στο συνημμένο 1 του προσαρτήματος 1.

Γ. Τα συμβαλλόμενα μέρη συντονίζουν, στο πλαίσιο των λειτουργιών τετραδιάστατων τροχιών, την ανάπτυξη εννοιών σχεδιασμού για: τον σχεδιασμό πτήσεων και τον επιχειρησιακό στρατηγικό σχεδιασμό· τον προγραμματισμό κατά την εκτέλεση της πτήσης· τη δυναμική ενημέρωση της τροχιάς κατά την εκτέλεση της πτήσης· και την ανάλυση και αρχειοθέτηση μετά την πτήση. Στόχος του εν λόγω συντονισμού είναι η διαλειτουργικότητα σε παγκόσμιο επίπεδο και οι κοινές απαιτήσεις επίδοσης.

Δ. Τα συμβαλλόμενα μέρη συντονίζουν τις έννοιες σχεδιασμού για την εξισορρόπηση ζήτησης και χωρητικότητας, τον συγχρονισμό κυκλοφορίας και τις εφαρμογές διαχείρισης εμπλοκών. Ο εν λόγω συντονισμός περιλαμβάνει την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με την υποκείμενη πρόβλεψη τροχιάς αέρος και εδάφους και την ενσωμάτωσή της σε συστήματα και επιχειρησιακές διαδικασίες που οδηγούν σε διαλειτουργικές σε παγκόσμιο επίπεδο και κοινές λύσεις επίδοσης.

Ε. Τα συμβαλλόμενα μέρη συντονίζουν την ανάπτυξη επιχειρησιακών μεθόδων, διαδικασιών και τεχνολογικών απαιτήσεων για την ενσωμάτωση των λειτουργιών UAS στους κανόνες πτήσης με όργανα στον πολιτικό εναέριο χώρο, οδηγώντας σε διαλειτουργικές σε παγκόσμιο επίπεδο και κοινές λύσεις επίδοσης. Στόχος του εν λόγω συντονισμού είναι η διασφάλιση της ασφαλούς ενσωμάτωσης των λειτουργιών UAS στον εναέριο χώρο όταν λαμβάνουν χώρα επανδρωμένες πτήσεις πολιτικής αεροπορίας.

Άρθρο III**Διαχείριση και εφαρμογή**

A. Η διαχείριση των εργασιών που διεξάγονται στο πλαίσιο του παρόντος συνημμένου πραγματοποιείται υπό τους όρους και τις προϋποθέσεις του άρθρου V του προσαρτήματος 1. Η λεπτομερέστερη διαχείριση των δραστηριοτήτων διαχείρισης τροχιών καθορίζεται από τα συμβαλλόμενα μέρη σε κοινό έγγραφο διαχείρισης που εγκρίνεται από τη συντονιστική επιτροπή που συστήνεται βάσει του προσαρτήματος 1. Το παρόν έγγραφο περιγράφει τα μέσα, τους ρόλους, τις ευθύνες και τους συμμετέχοντες για κάθε συγκεκριμένη επιχείρηση, καθώς και τις διαδικασίες εργασίας για τις δραστηριότητες διαχείρισης τροχιών.

Β. Οι εργασίες που πρόκειται να εκτελεσθούν βάσει του παρόντος συνημμένου αναλύονται περαιτέρω σε μεμονωμένες δραστηριότητες διαχείρισης τροχιών ή σε ομάδες συναφών δραστηριοτήτων διαχείρισης τροχιών. Η συντονιστική επιτροπή που συστήνεται βάσει του προσαρτήματος 1 εγκρίνει έγγραφο εργασίας το οποίο περιγράφει λεπτομερώς το πεδίο εργασιών κάθε μεμονωμένης δραστηριότητας διαχείρισης τροχιών ή ομάδας δραστηριοτήτων διαχείρισης τροχιών· προσδιορίζει τα σημεία επαφής για τεχνικά προγράμματα και για τα δύο μέρη· και περιγράφει τη σχέση κάθε δραστηριότητας με άλλες δραστηριότητες.

Άρθρο IV

Χρηματοδότηση

Κάθε συμβαλλόμενο μέρος αναλαμβάνει το κόστος των εργασιών που πραγματοποιεί βάσει του παρόντος συνημμένου.

Άρθρο V

Δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας

Ισχύουν οι όροι και οι προϋποθέσεις που ορίζονται στο άρθρο VIII (Δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας) του μνημονίου. Ωστόσο, αν ένα συμβαλλόμενο μέρος χρειάζεται πρόσβαση σε διανοητική ιδιοκτησία που ανήκει στο άλλο συμβαλλόμενο μέρος για να χρησιμοποιήσει τη διανοητική ιδιοκτησία που έχει αναπτυχθεί από κοινού από τα συμβαλλόμενα μέρη βάσει του παρόντος συνημμένου, η πρόσβαση αυτή παρέχεται από τον ιδιοκτήτη υπό τους όρους που περιγράφονται λεπτομερώς στο άρθρο VIII.B του μνημονίου, εκτός εάν έχουν συμφωνηθεί κατ' εξαίρεση από τα συμβαλλόμενα μέρη αυστηρότεροι όροι για τα εν λόγω δικαιώματα πρόσβασης.

Άρθρο VI

Σημεία επαφής

Τα συμβαλλόμενα μέρη ενημερώνονται αμοιβαία για τα αντίστοιχα σημεία επαφής τους σχετικά με τον τεχνικό συντονισμό και τη διαχείριση των δραστηριοτήτων διαχείρισης τροχιών που πρόκειται να διεξαχθούν βάσει του παρόντος συνημμένου.

Συνημμένο 4 στο Προσάρτημα 1 του Παραρτήματος 1

του Μνημονίου Συνεργασίας NAT-I-9406A μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Συνεργασία των SESAR-NEXTGEN σχετικά με τις επικοινωνίες, την πλοήγηση και την επιτήρηση (CNS) και την εναέρια διαλειτουργικότητα για διαλειτουργικότητα σε παγκόσμιο επίπεδο

Άρθρο I**Σκοπός**

A. Το παρόν συνημμένο 4 στο προσάρτημα 1 του παραρτήματος 1 («προσάρτημα 1») του μνημονίου συνεργασίας NAT-I-9406A (το «μνημόνιο») μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής («Ηνωμένες Πολιτείες») και της Ευρωπαϊκής Ένωσης («ΕΕ») καθορίζει τους όρους και τις προϋποθέσεις συνεργασίας σχετικά με δραστηριότητες επικοινωνιών, πλοήγησης και επιτήρησης (Communications, Navigation, Surveillance – CNS) και εναέρια διαλειτουργικότητας για τη διαλειτουργικότητα σε παγκόσμιο επίπεδο των προγραμμάτων NextGen και SESAR («δραστηριότητες διαλειτουργικότητας επικοινωνιών, πλοήγησης και επιτήρησης και εναέρια διαλειτουργικότητας»).

B. Το παρόν συνημμένο:

1. περιγράφει τις εργασίες που πρέπει να εκτελεστούν· και
2. διευκρινίζει τυχόν εξαίρεση από τις διατάξεις περί δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας που ορίζονται στο άρθρο VIII του μνημονίου.

Άρθρο II**Αντικείμενο εργασιών**

Οι Ηνωμένες Πολιτείες και η ΕΕ («τα συμβαλλόμενα μέρη») συμφωνούν να συντονίζουν, κατά περίπτωση, δραστηριότητες επικοινωνιών, πλοήγησης και επιτήρησης CNS, και εναέρια διαλειτουργικότητας, και ειδικότερα όσον αφορά τις δραστηριότητες που καθορίζονται στις κατωτέρω παραγράφους. Η Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας («FAA») των ΗΠΑ εφαρμόζει το παρόν συνημμένο εξ ονόματος των Ηνωμένων Πολιτειών. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εφαρμόζει το παρόν συνημμένο εξ ονόματος της ΕΕ και δύναται, για τον σκοπό αυτό, να αναθέσει στην κοινή επιχείρηση SESAR την εκτέλεση δραστηριοτήτων συνεργασίας σύμφωνα με το παρόν συνημμένο.

A. Επικοινωνίες

1. Τα συμβαλλόμενα μέρη μεριμνούν προκειμένου να διασφαλίσουν τη διαλειτουργικότητα των μελλοντικών τεχνολογιών επικοινωνίας, συμπεριλαμβανομένων των εξής:
 - α) υπηρεσίες ζεύξης δεδομένων αέρος/εδάφους και αέρος/αέρος·
 - β) υποδίκτυα, συμπεριλαμβανομένου επίγειου συστήματος (π.χ. συστήματος ψηφιακής αεροναυτικής επικοινωνίας στη ζώνη συχνοτήτων L), σύστημα αερολιμένων μικρής εμβέλειας και υψηλού εύρους ζώνης (αεροναυτικό σύστημα κινητής επικοινωνίας αερολιμένων), μελλοντικές λύσεις δορυφορικής επικοινωνίας και λειτουργίες διαχείρισης συστημάτων επικοινωνίας (π.χ. διαχείριση πολλαπλών ζεύξεων, διαχείριση ποιότητας υπηρεσιών, ασφάλεια)· και
 - γ) πιθανή διασύνδεση στρατιωτικών αεροσκαφών με το σύστημα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας μέσω στρατιωτικών ζεύξεων δεδομένων.
2. Τα συμβαλλόμενα μέρη συντονίζονται ώστε να διασφαλίζουν την αποτελεσματική χρήση του φάσματος ραδιοσυχνοτήτων και ότι οι νέες τεχνολογίες είναι απαλλαγμένες από επιβλαβείς παρεμβολές.
3. Τα συμβαλλόμενα μέρη συντονίζουν επίσης την προσέγγισή τους όσον αφορά την ανάπτυξη ηλεκτρονικών συστημάτων αεροσκαφών, και ιδίως την ανάπτυξη ευέλικτης αρχιτεκτονικής επικοινωνιών που χρησιμοποιεί, για παράδειγμα, ραδιοεπικοινωνίες μέσω λογισμικού σε αεροσκάφη.

B. Πλοήγηση

Τα συμβαλλόμενα μέρη μεριμνούν για την εξασφάλιση διαλειτουργικών υποδομών πλοήγησης με σκοπό τη στήριξη διαδικασιών πλοήγησης βασισμένης στις επιδόσεις κατά τη διαδρομή και στην τερματική περιοχή ελιγμών, λαμβάνοντας υπόψη τις δυνατότητες εξορθολογισμού των υποδομών πλοήγησης εδάφους (π.χ. VOR). Ο συντονισμός των συμβαλλόμενων μερών όσον αφορά τη διαλειτουργικότητα των υποδομών πλοήγησης θα πρέπει:

1. να χρησιμοποιεί λύσεις που βασίζονται στη συστοιχία του παγκόσμιου δορυφορικού συστήματος πλοήγησης·

2. να εξετάζει τις συνήθειες λύσεις για τις προσεγγίσεις ακριβείας και τις προσεγγίσεις μη ακριβείας που χρησιμοποιούν εδαφικά ή δορυφορικά συστήματα φασματικής επαύξεσης· και
3. να συμπεριλαμβάνει τον συντονισμό των προσεγγίσεων για την ανάπτυξη ηλεκτρονικών συστημάτων αεροσκαφών πολύτροπου δέκτη.

Γ. Επιτήρηση

1. Τα συμβαλλόμενα μέρη μεριμνούν ώστε να εξασφαλίζουν ότι τα αντίστοιχα οικεία σχέδια εξέλιξης της αυτόματης εξαρτημένης επιτήρησης – εκπομπής («ADS-B») είναι συνεκτικά και υποστηρίζουν παράλληλα τις ανάγκες τόσο των εφαρμογών επίγειας επιτήρησης όσο και των αερομεταφερόμενων συστημάτων υποβοήθησης διαχωρισμού («ASAS») μέσω της ανάπτυξης της ικανότητας «ADS-B Out/In».
2. Τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να εξετάζουν επιλογές για i) την παράταση της ωφέλιμης διάρκειας ζωής του συστήματος εφαρμογής 1090 ADS-B· και ii) θέσπιση νέου συστήματος για το ADS-B.

Δ. Εναέρια διαλειτουργικότητα

1. Τα συμβαλλόμενα μέρη μεριμνούν ώστε να εξασφαλίσουν την εναρμόνιση των δραστηριοτήτων κατάρτισης χάρτη πορείας για τα ηλεκτρονικά συστήματα αεροπορίας των SESAR και NextGen, με στόχο τη θέσπιση συνεκτικών προτύπων ηλεκτρονικών συστημάτων αεροπορίας που να ανταποκρίνονται στις ανάγκες τόσο του SESAR όσο και του NextGen.
2. Τα συμβαλλόμενα μέρη συντονίζουν τη δημιουργία μιας λειτουργικής αρχιτεκτονικής που θα υποστηρίζει τόσο τα στοιχεία σχεδιασμού του SESAR όσο και τα στοιχεία σχεδιασμού του NextGen (π.χ. τετραδιάστατες λειτουργίες, αερομεταφερόμενο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης («ACAS») και λειτουργίες ASAS), καθώς και τους δραστηριοποιητές τους (π.χ. CNS) και μπορεί να αποκτήσει υπόσταση σε πολλαπλές φυσικές πλατφόρμες αεροσκαφών (π.χ. κύριων γραμμών, περιφερειακές, γενικής αεροπορίας, στρατιωτικές) κατά την εξέταση ζητημάτων τόσο μελλοντικής προσαρμογής όσο και μετασκευής.

Ε. Ραδιοφάσμα

Τα συμβαλλόμενα μέρη:

1. συντονίζουν την ανάπτυξη συστημάτων CNS αποδοτικής χρησιμοποίησης φάσματος· και
2. συνεργάζονται για τη διατήρηση του φάσματος ραδιοηλεκτρικών συχνοτήτων χωρίς επιβλαβείς παρεμβολές, καθώς και για τη διασφάλιση της διαθεσιμότητας του αναγκαίου ραδιοφάσματος για τη λειτουργία των υφιστάμενων και των μελλοντικών συστημάτων CNS.

Άρθρο III

Διαχείριση και εφαρμογή

A. Η διαχείριση των εργασιών που διεξάγονται στο πλαίσιο του παρόντος συνημμένου πραγματοποιείται υπό τους όρους και τις προϋποθέσεις του άρθρου V του προσαρτήματος 1. Η λεπτομερέστερη διαχείριση των δραστηριοτήτων CNS και εναέριας διαλειτουργικότητας καθορίζεται από τα συμβαλλόμενα μέρη σε κοινό έγγραφο διαχείρισης που εγκρίνεται από τη συντονιστική επιτροπή που συστήνεται βάσει του προσαρτήματος 1. Το παρόν έγγραφο περιγράφει τα μέσα, τους ρόλους, τις ευθύνες και τους συμμετέχοντες για κάθε συγκεκριμένη επιχείρηση, καθώς και τις διαδικασίες εργασίας για τις δραστηριότητες CNS και εναέριας διαλειτουργικότητας.

B. Οι εργασίες που πρόκειται να εκτελεσθούν βάσει του παρόντος συνημμένου αναλύονται περαιτέρω σε μεμονωμένες δραστηριότητες CNS και εναέριας διαλειτουργικότητας ή σε ομάδες σχετικών δραστηριοτήτων CNS και εναέριας διαλειτουργικότητας. Η συντονιστική επιτροπή που συστήνεται βάσει του προσαρτήματος 1 εγκρίνει έγγραφο εργασίας το οποίο περιγράφει λεπτομερώς το πεδίο εργασιών κάθε μεμονωμένης δραστηριότητας CNS και εναέριας διαλειτουργικότητας ή ομάδας δραστηριοτήτων CNS και εναέριας διαλειτουργικότητας, προσδιορίζει τα σημεία επαφής για τεχνικά προγράμματα και για τα δύο μέρη και περιγράφει τη σχέση κάθε δραστηριότητας με άλλες δραστηριότητες.

Άρθρο IV

Χρηματοδότηση

Κάθε συμβαλλόμενο μέρος αναλαμβάνει το κόστος των εργασιών που πραγματοποιεί βάσει του παρόντος συνημμένου.

*Άρθρο V***Δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας**

Ισχύουν οι όροι και οι προϋποθέσεις που ορίζονται στο άρθρο VIII (Δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας) του μνημονίου. Ωστόσο, αν ένα συμβαλλόμενο μέρος χρειάζεται πρόσβαση σε διανοητική ιδιοκτησία που ανήκει στο άλλο συμβαλλόμενο μέρος για να χρησιμοποιήσει τη διανοητική ιδιοκτησία που έχει αναπτυχθεί από κοινού από τα συμβαλλόμενα μέρη βάσει του παρόντος συνημμένου, η πρόσβαση αυτή παρέχεται από τον ιδιοκτήτη υπό τους όρους που περιγράφονται λεπτομερώς στο άρθρο VIII.B του μνημονίου, εκτός εάν έχουν συμφωνηθεί κατ' εξαίρεση από τα συμβαλλόμενα μέρη αυστηρότεροι όροι για τα εν λόγω δικαιώματα πρόσβασης.

*Άρθρο VI***Σημεία επαφής**

Τα συμβαλλόμενα μέρη ενημερώνονται αμοιβαία για τα αντίστοιχα σημεία επαφής τους σχετικά με τον τεχνικό συντονισμό και τη διαχείριση των δραστηριοτήτων CNS και εναέριας διαλειτουργικότητας που πρόκειται να διεξαχθούν βάσει του παρόντος συνημμένου.

Συνημμένο 5 στο Προσάρτημα 1 του Παραρτήματος 1

του Μνημονίου Συνεργασίας NAT-I-9406A μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Συνεργασία των SESAR-NEXTGEN σχετικά με συνεργατικά έργα για διαλειτουργικότητα σε παγκόσμιο επίπεδο

Άρθρο I**Σκοπός**

A. Το παρόν συνημμένο 5 στο προσάρτημα 1 του παραρτήματος 1 («Προσάρτημα 1») του μνημονίου συνεργασίας NAT-I-9406A (το «μνημόνιο») μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής («Ηνωμένες Πολιτείες») και της Ευρωπαϊκής Ένωσης («ΕΕ») καθορίζει τους όρους και τις προϋποθέσεις συνεργασίας σχετικά με συνεργατικά έργα για τη διαλειτουργικότητα σε παγκόσμιο επίπεδο των προγραμμάτων NextGen και SESAR.

B. Το παρόν συνημμένο:

1. περιγράφει τις εργασίες που πρέπει να εκτελεστούν· και
2. διευκρινίζει τυχόν εξαιρέση από τις διατάξεις περί δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας που ορίζονται στο άρθρο VIII του μνημονίου.

Άρθρο II**Αντικείμενο εργασιών**

Οι Ηνωμένες Πολιτείες και η ΕΕ («τα συμβαλλόμενα μέρη») συμφωνούν να συντονίζουν, κατά περίπτωση, ορισμένα συνεργατικά έργα, όπως, μεταξύ άλλων, τις δραστηριότητες που παρατίθενται στις κατωτέρω παραγράφους. Η Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας («FAA») των ΗΠΑ εφαρμόζει το παρόν συνημμένο εξ ονόματος των Ηνωμένων Πολιτειών. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εφαρμόζει το παρόν συνημμένο εξ ονόματος της ΕΕ και δύναται, για τον σκοπό αυτό, να αναθέσει στην κοινή επιχείρηση SESAR την εκτέλεση δραστηριοτήτων συνεργασίας σύμφωνα με το παρόν συνημμένο.

A. Τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν ότι ο στόχος των συνεργατικών έργων σύμφωνα με το παρόν συνημμένο είναι η βελτίωση των επιδόσεων των διατλαντικών πτήσεων, με έμφαση στην ανάπτυξη τεχνολογιών και διαδικασιών για τους χρήστες των αερομεταφορών. Η συνεργασία αυτή θα επιτρέψει επίσης τη συλλογή δεδομένων που θα καταστήσει εφικτή την τυποποίηση των αναλύσεων και μετρήσεων.

B. Τα συμβαλλόμενα μέρη συνεργάζονται στο πλαίσιο της Πρωτοβουλίας Ατλαντικής Διαλειτουργικότητας για τη Μείωση των Εκπομπών (συμφωνία AIRE) για την επίτευξη της ανάπτυξης φιλικών προς το περιβάλλον λύσεων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας. Το πεδίο συνεργασίας μπορεί να περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τις βέλτιστες πρακτικές, τον προγραμματισμό κοινών προγραμμάτων και, όπου αυτό είναι δυνατό, την εκτέλεση κοινών ή συντονισμένων έργων προ-επιχειρησιακής επικύρωσης.

Άρθρο III**Διαχείριση και εφαρμογή**

A. Η διαχείριση των εργασιών που διεξάγονται στο πλαίσιο του παρόντος συνημμένου πραγματοποιείται υπό τους όρους και τις προϋποθέσεις του άρθρου V του προσαρτήματος 1. Η λεπτομερέστερη διαχείριση των συνεργατικών έργων καθορίζεται από τα συμβαλλόμενα μέρη σε κοινό έγγραφο διαχείρισης που εγκρίνεται από τη συντονιστική επιτροπή που συστήνεται βάσει του προσαρτήματος 1. Το παρόν έγγραφο περιγράφει τα μέσα, τους ρόλους, τις ευθύνες και τους συμμετέχοντες για κάθε συγκεκριμένη επιχείρηση, καθώς και τις διαδικασίες εργασίας για τα συνεργατικά έργα.

B. Οι εργασίες που πρόκειται να εκτελεσθούν βάσει του παρόντος συνημμένου αναλύονται περαιτέρω σε μεμονωμένα συνεργατικά έργα ή σε ομάδες σχετικών συνεργατικών έργων. Η συντονιστική επιτροπή που συστήνεται βάσει του προσαρτήματος 1 εγκρίνει έγγραφο εργασίας το οποίο περιγράφει λεπτομερώς το πεδίο εργασιών κάθε μεμονωμένου έργου συνεργασίας ή ομάδας έργων συνεργασίας· προσδιορίζει τα σημεία επαφής για τεχνικά προγράμματα και για τα δύο μέρη· και περιγράφει τη σχέση κάθε δραστηριότητας με άλλες δραστηριότητες.

Άρθρο IV**Χρηματοδότηση**

Κάθε συμβαλλόμενο μέρος αναλαμβάνει το κόστος των εργασιών που πραγματοποιεί βάσει του παρόντος συνημμένου.

*Άρθρο V***Δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας**

Ισχύουν οι όροι και οι προϋποθέσεις που ορίζονται στο άρθρο VIII (Δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας) του μνημονίου. Ωστόσο, αν ένα συμβαλλόμενο μέρος χρειάζεται πρόσβαση σε διανοητική ιδιοκτησία που ανήκει στο άλλο συμβαλλόμενο μέρος για να χρησιμοποιήσει τη διανοητική ιδιοκτησία που έχει αναπτυχθεί από κοινού από τα συμβαλλόμενα μέρη βάσει του παρόντος συνημμένου, η πρόσβαση αυτή παρέχεται από τον ιδιοκτήτη υπό τους όρους που περιγράφονται λεπτομερώς στο άρθρο VIII.B του μνημονίου, εκτός εάν έχουν συμφωνηθεί κατ' εξαίρεση από τα συμβαλλόμενα μέρη αυστηρότεροι όροι για τα εν λόγω δικαιώματα πρόσβασης.

*Άρθρο VI***Σημεία επαφής**

Τα συμβαλλόμενα μέρη ενημερώνονται αμοιβαία για τα αντίστοιχα σημεία επαφής τους σχετικά με τον τεχνικό συντονισμό και τη διαχείριση των έργων συνεργασίας που πρόκειται να διεξαχθούν βάσει του παρόντος συνημμένου.

Προσάρτημα 2 του Παραρτήματος 1

του Μνημονίου Συνεργασίας NAT-I-9406A μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Συνεργασία για τη μέτρηση της επίδοσης της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας

Άρθρο I**Σκοπός**

Σκοπός του παρόντος προσαρτήματος είναι η εφαρμογή του παραρτήματος 1 του μνημονίου συνεργασίας NAT-I-9406A μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και της Ευρωπαϊκής Ένωσης (το «μνημόνιο»), με τον καθορισμό των όρων και των προϋποθέσεων συνεργασίας για την ανάπτυξη συγκρίσιμων δεικτών μέτρησης της επιχειρησιακής επίδοσης, καθώς και συγκρίσιμων δεικτών μέτρησης της επιχειρησιακής επίδοσης από πύλη σε πύλη και της οικονομικής αποδοτικότητας, καθώς και την επιρροή του συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ATM) στην εξοικονόμηση καυσίμου. Η ύπαρξη συγκρίσιμων μέτρων και μεθοδολογιών αποτελεί βασικό στοιχείο επίτευξης συμφωνίας και συνεργασίας στον χώρο της βιομηχανίας. Η εργασία αυτή αποτελεί συνέχεια των εκθέσεων σύγκρισης της επιχειρησιακής επίδοσης ΗΠΑ/Ευρώπης στον τομέα της ATM που εκπονήθηκαν από την Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (FAA) και τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (EUROCONTROL) και δημοσιεύθηκαν για πρώτη φορά το 2009.

Άρθρο II**Αρχές**

Οι δραστηριότητες συνεργασίας βάσει του παρόντος προσαρτήματος διεξάγονται σε αμοιβαία βάση, σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στο άρθρο I.Γ του μνημονίου.

Μια επιτροπή επανεξέτασης της ανάλυσης επιδόσεων, η οποία συστήνεται βάσει του άρθρου IV του παρόντος προσαρτήματος, παρακολουθεί την εφαρμογή του παρόντος προσαρτήματος. Η επιτροπή επανεξέτασης της ανάλυσης επιδόσεων μπορεί να προτείνει, σύμφωνα με το άρθρο IV του παρόντος προσαρτήματος, συνημμένα σχετικά με τα προσδιοριζόμενα πεδία.

Άρθρο III**Αντικείμενο εργασιών**

A. Το αντικείμενο εργασιών είναι η συμβολή σε ένα κοινό πλαίσιο μέτρησης της επίδοσης για την ATM. Οι εργασίες μπορούν να περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, τις δραστηριότητες που ορίζονται στις παραγράφους A1 και A2 του παρόντος άρθρου:

1. ανάπτυξη κοινών ορισμών και δεδομένων για τη διευκόλυνση της εκπαιδευτικής ανταλλαγής πληροφοριών σχετικά με τις προκλήσεις και τις επιτυχίες των μετρήσεων επιδόσεων κάθε συμβαλλόμενου μέρους στον τομέα ATM·
2. καθορισμός τυποποιημένης μεθοδολογίας για την αξιολόγηση της επιχειρησιακής επίδοσης που υποστηρίζει κοινά πεδία εστίασης. Τα υφιστάμενα πλαίσια επιδόσεων που εφαρμόζονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στις Ηνωμένες Πολιτείες συμβάλλουν στην εξέλιξη αυτή.

B. Τα συμβαλλόμενα μέρη εκπονούν, ανάλογα με τις ανάγκες, σε αμοιβαία βάση, είτε ατομικά είτε από κοινού για ανταλλαγή μεταξύ τους, αναλύσεις και εκθέσεις επικεντρωμένες σε κοινές μεθοδολογίες για την παραγωγή συγκρίσιμων αποτελεσμάτων σύμφωνα με τις ακόλουθες κατευθυντήριες γραμμές:

1. τα αποτελέσματα βασίζονται στην κοινή έκθεση των οργανισμών FAA και EUROCONTROL του 2009 που συγκρίνει τις επιχειρησιακές επιδόσεις στον τομέα της ATM·
2. οι αναλύσεις περιλαμβάνουν λεπτομερή ανάλυση των καθυστερήσεων και της εξοικονόμησης καυσίμου ανά φάση πτήσης (πύλη, τροχοδρόμηση, αναχώρηση, πορεία και κάθοδος)·
3. τα αποτελέσματα περιλαμβάνουν τις επιδόσεις σε επίπεδο εγκαταστάσεων, στον βαθμό που και τα δύο συμβαλλόμενα μέρη το κρίνουν ενδεδειγμένο, σύμφωνα με τις τρέχουσες εκθέσεις των οργανισμών FAA και EUROCONTROL·
4. κατά τη διαδικασία ολοκλήρωσης των αναλύσεων, τα δεδομένα και οι λεπτομερείς μέθοδοι κοινοποιούνται μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών για να εξασφαλίζεται η συνοχή των μεθόδων· και
5. οι αναλύσεις εντοπίζουν αιτιώδεις παράγοντες που οδηγούν σε διαφορές επίδοσης, ανάλογα με την περίπτωση, συμπεριλαμβανομένων των καιρικών συνθηκών, των πρακτικών προγραμματισμού, και τεχνολογιών και διαδικασιών ATM.

Γ. Τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν ότι τα μελλοντικά πεδία συνεργασίας ενδέχεται να περιλαμβάνουν τις αναλύσεις κόστους των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τους σχετικούς δείκτες μέτρησης της οικονομικής αποδοτικότητας.

Δ. Τα συμβαλλόμενα μέρη αναμένουν ότι η εκτέλεση κοινών αναλύσεων ή η κατάρτιση περιοδικών εκθέσεων σχετικά με την επιτευχθείσα επίδοση θα αποτελεί συνεχή διαδικασία. Τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν να δημοσιοποιήσουν τα αποτελέσματα αυτών των εργασιών, εκτός αν άλλως αποφασίσουν από κοινού τα συμβαλλόμενα μέρη, στον βαθμό που συνάδει με την ισχύουσα νομοθεσία.

Άρθρο IV

Διαχείριση

Ανάλογα με τη διαθεσιμότητα κονδυλίων, τα συμβαλλόμενα μέρη καθορίζουν και διαχειρίζονται έργα και δραστηριότητες και εξασφαλίζουν ότι οι εκτελούμενες εργασίες είναι προσανατολισμένες στο αποτέλεσμα, ρεαλιστικές και έγκαιρες, ενώ ταυτόχρονα δημιουργούνται συνέργειες και αποφεύγονται οι επικαλύψεις. Για τον σκοπό αυτό, συστήνεται επιτροπή επανεξέτασης της ανάλυσης επιδόσεων, η οποία:

- Α. συμπεριλαμβάνεται από έναν εκπρόσωπο της Ομοσπονδιακής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (FAA) και έναν εκπρόσωπο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ή των αντίστοιχων εντολοδόχων τους·
- Β. απαρτίζεται από ίσο αριθμό συμμετεχόντων που ορίζονται από την FAA και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή·
- Γ. συνεδριάζει τουλάχιστον μία φορά τον χρόνο με σκοπό:
 - 1. να επιβλέπει τις δραστηριότητες που ορίζονται στο άρθρο III του παρόντος προσαρτήματος·
 - 2. να αξιολογεί τα επιτυγχανόμενα αποτελέσματα·
 - 3. να αναπτύσσει προτάσεις για νέα έργα ή κοινές δραστηριότητες, οι οποίες πρόκειται να θεσπιστούν ως συνημμένα στο παρόν προάρτημα, ή ως τροποποιήσεις των συνημμένων, τις οποίες η επιτροπή επανεξέτασης της ανάλυσης επιδόσεων υποβάλλει προς έγκριση στην εκτελεστική επιτροπή που συστήνεται σύμφωνα με το άρθρο IV του παραρτήματος 1 του μνημονίου·
 - 4. ανάλογα με τις ανάγκες, να διαβουλεύεται σχετικά με μηχανισμούς συμμετοχής του κλάδου ή να παραπέμπει ζητήματα σχετικά με τις δραστηριότητες του παρόντος προσαρτήματος στην εκτελεστική επιτροπή που συστήνεται σύμφωνα με το άρθρο IV του παραρτήματος 1 του μνημονίου· και
 - 5. να εγκρίνει τις περιοδικές αναλύσεις και εκθέσεις που περιγράφονται στο άρθρο III του παρόντος προσαρτήματος πριν από τη δημοσίευση ή τη διανομή.
- Δ. θεσπίζει τις εργασιακές της διαδικασίες. Όλες οι αποφάσεις λαμβάνονται με τη συναίνεση των δύο συμπορόδρων. Οι αποφάσεις αυτές είναι γραπτές και υπογράφονται από τους συμπορόδρους ή τους αντίστοιχους εντολοδόχους τους.
- Ε. υποβάλλει αναφορά στην εκτελεστική επιτροπή·
- ΣΤ. συγκροτεί ομάδες εργασίας ειδικές για συγκεκριμένα έργα ή δραστηριότητες βάσει του παρόντος προσαρτήματος, κατά περίπτωση. Κάθε ομάδα εργασίας απαρτίζεται από ενδεδειγμένο και περιορισμένο αριθμό συμμετεχόντων των συμβαλλόμενων μερών. Οι ομάδες εργασίας συνεδριάζουν αναλόγως των αναγκών, συμμορφώνονται προς τις οδηγίες της επιτροπής επανεξέτασης της ανάλυσης επιδόσεων, στην οποία και υποβάλλουν αναφορά σε τακτική βάση.

Άρθρο V

Ασυλία και ευθύνη

Τα συμβαλλόμενα μέρη δύνανται να χειρίζονται τα θέματα ασυλίας και ευθύνης συνδεδεμένα με δραστηριότητες βάσει του παρόντος προσαρτήματος στο αντίστοιχο συνημμένο, κατά περίπτωση.

Άρθρο VI

Εφαρμογή

- Α. Όλες οι εργασίες που προβλέπονται στο παρόν προάρτημα περιγράφονται σε συνημμένα, εφόσον απαιτείται, τα οποία, από την έναρξη ισχύος τους, αποτελούν μέρος του παρόντος προσαρτήματος.
- Β. Κάθε συνημμένο περιέχει περιγραφή των εργασιών που πρόκειται να εκτελεσθούν, καθώς και τον τόπο και την προγραμματισμένη διάρκεια των εργασιών· το προσωπικό και άλλους πόρους που απαιτούνται για την εκτέλεση των εργασιών· το εκτιμώμενο κόστος· και κάθε άλλη σχετική με τις εργασίες πληροφορία.

*Άρθρο VII***Δημοσιονομικές διατάξεις**

Κάθε συμβαλλόμενο μέρος αναλαμβάνει το κόστος των δραστηριοτήτων που διεξάγει, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά σε συνημμένο στο παρόν προσάρτημα.

*Άρθρο VIII***Σημεία επαφής**

Οι καθορισμένες υπηρεσίες συντονισμού και διαχείρισης του παρόντος προσαρτήματος είναι:

A. Για τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής:

Federal Aviation Administration
Office of International Affairs
Africa, Europe & Middle East Office, AEU-10
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Avenue, S.W.
Washington, D.C. 20591 - USA
Τηλ. + 1 202-267-1000
Φαξ: + 1 202-267-7198

B. Για την Ευρωπαϊκή Ένωση:

Διεύθυνση Αεροπορίας και Υποθέσεων Διεθνών Μεταφορών
Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών
Ευρωπαϊκή Επιτροπή
Rue de Mot 24
1040 Brussels - Belgium
Τηλ. + 32 2 296 84 30

*Άρθρο IX***Καταγγελία**

Η καταγγελία του παρόντος προσαρτήματος συνεπάγεται την καταγγελία όλων των συνημμένων που έχουν εγκριθεί από τα συμβαλλόμενα μέρη με βάση το παρόν προσάρτημα.

Προσάρτημα 3 του Παραρτήματος 1

του Μνημονίου Συνεργασίας NAT-I-9406A μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Συνεργασία των SESAR-NEXTGEN για δραστηριότητες επιχειρησιακής εγκατάστασης και διαλειτουργικότητα σε παγκόσμιο επίπεδο

Άρθρο I**Σκοπός**

Σκοπός του παρόντος παραρτήματος είναι η εφαρμογή του μνημονίου συνεργασίας NAT-I-9406A μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και της Ευρωπαϊκής Ένωσης (το «μνημόνιο») με τον καθορισμό των όρων και των προϋποθέσεων βάσει των οποίων τα συμβαλλόμενα μέρη καθιερώνουν συνεργασία για να εξασφαλισθεί η διαλειτουργικότητα σε παγκόσμιο επίπεδο σε προγράμματα και έργα επιχειρησιακής εγκατάστασης μεταξύ των αντίστοιχων προγραμμάτων τους εκσυγχρονισμού της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ATM), του NextGen και του SESAR, λαμβάνοντας υπόψη τα συμφέροντα των πολιτικών και στρατιωτικών χρηστών του εναέριου χώρου.

Άρθρο II**Αρχές**

Οι δραστηριότητες συνεργασίας βάσει του παρόντος προσαρτήματος διεξάγονται σε αμοιβαία βάση, σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στο άρθρο I.G του μνημονίου. Η επιτροπή συντονισμού επιχειρησιακής ανάπτυξης, η οποία συστήνεται βάσει του άρθρου IV του παρόντος προσαρτήματος, παρακολουθεί την εφαρμογή του παρόντος προσαρτήματος και προσδιορίζει τα πεδία που επιτρέπουν συγκεκριμένες ευκαιρίες συμμετοχής στα συμβουλευτικά όργανα, τις πρωτοβουλίες και τα προγράμματα και τα έργα επιχειρησιακής ανάπτυξης κάθε συμβαλλόμενου μέρους. Η επιτροπή συντονισμού επιχειρησιακής ανάπτυξης μπορεί να προτείνει, σύμφωνα με το άρθρο IV του παρόντος προσαρτήματος, συνημμένα σχετικά με τα προσδιοριζόμενα πεδία.

Άρθρο III**Αντικείμενο εργασιών**

A. Το αντικείμενο των εργασιών είναι η συμβολή στην προώθηση της παγκόσμιας διαλειτουργικότητας όσον αφορά τις δραστηριότητες επιχειρησιακής ανάπτυξης των συμβαλλόμενων μερών στον τομέα ATM. Οι εργασίες είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, τις δραστηριότητες που καθορίζονται στις παραγράφους A.1 έως A.3 του παρόντος άρθρου.

1. Ευρείς τομείς συνεργασίας:

- α) ανταλλαγή πληροφοριών και απόψεων στον τομέα της παγκόσμιας εναρμόνισης των προτύπων και των διαδικασιών που απαιτούνται για την επιχειρησιακή ανάπτυξη (εφαρμογή) της ATM·
- β) ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τα σχέδια εφαρμογής του NextGen και του SESAR, με στόχο τον εντοπισμό προτεραιοτήτων και συνεργειών εφαρμογής·
- γ) εναρμόνιση των επιχειρησιακών διαδικασιών, της επιχειρησιακής εκπαίδευσης και των τεχνικών απαιτήσεων·
- δ) εναρμόνιση της εφαρμογής των προτύπων·
- ε) συγχρονισμός των δραστηριοτήτων εφαρμογής που σχετίζονται με τη διαλειτουργικότητα, όταν είναι εφικτό·
- στ) προσδιορισμός ενδεχόμενων κενών και αναγκών όσον αφορά τα πρότυπα του κλάδου·
- ζ) προσδιορισμός ενδεχόμενων κενών, κινδύνων, προβλημάτων και ευκαιριών σχετικά με τη διαλειτουργικότητα και την παγκόσμια εναρμόνιση, και ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με πιθανές συνιστώμενες ενέργειες μετριασμού·
- η) προσδιορισμός κινδύνων, προβλημάτων, προτεραιοτήτων και ευκαιριών για την έγκαιρη υλοποίηση των προγραμμάτων και την ανταλλαγή πιθανών στρατηγικών μετριασμού·
- θ) παρακολούθηση κινδύνων, προβλημάτων και ευκαιριών και, στη συνέχεια, ανταλλαγή των αποτελεσμάτων των αντίστοιχων ενεργειών μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών·
- ι) καθορισμός των επιτυχιών στον εκσυγχρονισμό και την εναρμόνιση της ATM και, στη συνέχεια, παρακολούθηση της κατάστασης των δραστηριοτήτων ώστε να διασφαλιστούν οι επιτυχίες αυτές·

- ια) ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών και διδαγμάτων, τόσο σε επιχειρήσεις όσο και στη διαχείριση έργων, κατά τη διάρκεια των δραστηριοτήτων εφαρμογής·
- ιβ) επιχειρησιακές υποθέσεις και επενδυτικές αποφάσεις·
- ιγ) ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με οριζόντια ζητήματα για συναφή θέματα επιχειρησιακής ανάπτυξης, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, θεμάτων εφαρμογής του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO)· συντονισμός των τεχνικών προσπαθειών υποστήριξης των δραστηριοτήτων παροχής και εφαρμογής, σε παγκόσμιο επίπεδο και σε επίπεδο ICAO, στον τομέα της ATM· και
- ιδ) αξιολόγηση της προβολής του κύκλου ζωής και ανάπτυξη στρατηγικών πλήρους κύκλου ζωής από την πλευρά της επιχειρησιακής ανάπτυξης.

2. Προγραμματικοί τομείς εστίασης συνεργασίας:

- α) επικοινωνίες, πλοήγηση και επιτήρηση (CNS), συμπεριλαμβανομένων υπηρεσιών επικοινωνίας δεδομένων (ΗΠΑ)/Υπηρεσιών Ζεύξης Δεδομένων (EE)·
- β) διαχείριση πληροφοριών, συμπεριλαμβανομένης της διαλειτουργικότητας ολοσυστημικής διαχείρισης πληροφοριών (SWIM) (ΗΠΑ)/(EE), η οποία περιλαμβάνει:
 - διακυβέρνηση SWIM
 - χρήση προτύπων SWIM
 - χρήση υπηρεσιών SWIM
- γ) διαχείριση άφιξης, συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης ροής βάσει χρόνου (TBFM – ΗΠΑ) / διαχείριση άφιξης (AMAN – EE)·
- δ) αξιολόγηση επιδόσεων προγραμμάτων· και μηχανισμοί παροχής κινήτρων για την υλοποίηση.

Για καθέναν από τους προγραμματικούς τομείς εστίασης, εντοπίζονται και καταγράφονται κίνδυνοι, προβλήματα και ευκαιρίες σε θέματα εναρμόνισης και, όπου είναι εφικτό, καταρτίζονται προτάσεις στους εν λόγω τομείς. Η επιτροπή συντονισμού επιχειρησιακής ανάπτυξης μπορεί να προσδιορίσει νέους τομείς μελλοντικής συνεργασίας βάσει του άρθρου IV του παρόντος προσαρτήματος.

3. Συνεργατικά έργα:

Τα συνεργατικά έργα περιλαμβάνουν τομείς που κρίνονται αναγκαίοι για τον μετριασμό των κινδύνων διαλειτουργικότητας και εναρμόνισης για την υλοποίηση. Τα συνεργατικά έργα περιλαμβάνουν έργα ad hoc για τα οποία τα συμβαλλόμενα μέρη αποφασίζουν ότι χρειάζεται στοχευμένος συντονισμός και συγχρονισμός.

Β. Τα συμβαλλόμενα μέρη ανταλλάσσουν ή καταρτίζουν, σε αμοιβαία βάση, είτε ατομικά είτε από κοινού για ανταλλαγή μεταξύ τους, αναλύσεις και εκθέσεις που περιγράφουν τα προγράμματα επιχειρησιακής ανάπτυξης, τα έργα και τις δραστηριότητες τους που σχετίζονται με τις τεχνικές και επιχειρησιακές πτυχές της ATM.

Άρθρο IV

Διαχείριση

Ανάλογα με τη διαθεσιμότητα κονδυλίων, τα συμβαλλόμενα μέρη καθορίζουν και διαχειρίζονται έργα και δραστηριότητες και εξασφαλίζουν ότι οι εκτελούμενες εργασίες είναι προσανατολισμένες στο αποτέλεσμα, ρεαλιστικές και έγκαιρες, ενώ ταυτόχρονα δημιουργούνται συνέργειες και αποφεύγονται οι επικαλύψεις. Για τον σκοπό αυτό, συστήνεται επιτροπή συντονισμού επιχειρησιακής ανάπτυξης η οποία:

- Α. συμπροεδρεύεται από έναν εκπρόσωπο της Ομοσπονδιακής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (FAA) και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ή των αντίστοιχων εντολοδόχων τους·
- Β. απαρτίζεται από κατάλληλο αριθμό συμμετεχόντων που ορίζονται από την FAA και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή·
- Γ. συνεδριάζει τουλάχιστον μία φορά ετησίως για:
 - 1. να επιβλέπει τις δραστηριότητες που ορίζονται στο άρθρο III του παρόντος προσαρτήματος·
 - 2. να αξιολογεί τα επιτυγχανόμενα αποτελέσματα·
 - 3. να προτείνει την έναρξη νέων έργων και δραστηριοτήτων, κατά περίπτωση·
 - 4. να εκπονεί προτάσεις για συνημμένα ή τροποποιήσεις σε συνημμένα στο παρόν προσαρτήμα, τις οποίες η επιτροπή συντονισμού επιχειρησιακής ανάπτυξης υποβάλλει προς έγκριση στην εκτελεστική επιτροπή που συγκροτείται σύμφωνα με το άρθρο IV του παραρτήματος 1 του μνημονίου· και
 - 5. να παρακολουθεί και να διασφαλίζει την αποτελεσματική εφαρμογή του παρόντος προσαρτήματος και, εφόσον χρειάζεται, να διαβουλεύεται σχετικά με μηχανισμούς συμμετοχής του κλάδου ή να παραπέμπει θέματα στην εκτελεστική επιτροπή·

- Δ. θεσπίζει τις εργασιακές της διαδικασίες. Όλες οι αποφάσεις λαμβάνονται με τη συναίνεση των δύο συμπροέδρων. Οι αποφάσεις αυτές είναι γραπτές και υπογράφονται από τους συμπροέδρους ή τους αντίστοιχους εντολοδόχους τους.
- Ε. υποβάλλει αναφορά στην εκτελεστική επιτροπή·
- ΣΤ. συγκροτεί ομάδες εργασίας ειδικές για συγκεκριμένα έργα ή δραστηριότητες βάσει του παρόντος προσαρτήματος, κατά περίπτωση. Κάθε ομάδα εργασίας απαρτίζεται από ενδεδειγμένο και περιορισμένο αριθμό συμμετεχόντων των συμβαλλόμενων μερών. Οι ομάδες εργασίας συνεδριάζουν αναλόγως των αναγκών, συμμορφώνονται προς τις οδηγίες της επιτροπής συντονισμού επιχειρησιακής ανάπτυξης, στην οποία και υποβάλλουν αναφορά σε τακτική βάση.

Άρθρο V

Ασυλία και ευθύνη

Τα συμβαλλόμενα μέρη δύνανται να χειρίζονται τα θέματα ασυλίας και ευθύνης συνδεόμενα με δραστηριότητες βάσει του παρόντος προσαρτήματος στο αντίστοιχο συνημμένο, κατά περίπτωση.

Άρθρο VI

Εφαρμογή

- Α. Όλες οι εργασίες που προβλέπονται στο παρόν προσαρτήμα περιγράφονται σε συνημμένα, τα οποία, από την έναρξη ισχύος τους, αποτελούν μέρος του παρόντος προσαρτήματος.
- Β. Κάθε συνημμένο περιέχει περιγραφή των εργασιών που πρόκειται να εκτελεσθούν από τα συμβαλλόμενα μέρη ή τις ομάδες εργασίας που έχουν καθορίσει για την εκτέλεση των εργασιών, καθώς και: τον τόπο και την προγραμματισμένη διάρκεια των εργασιών· το προσωπικό και άλλους πόρους που απαιτούνται για την εκτέλεση των εργασιών· το εκτιμώμενο κόστος· και κάθε άλλη σχετική με τις εργασίες πληροφορία.

Άρθρο VII

Δημοσιονομικές διατάξεις

Κάθε συμβαλλόμενο μέρος αναλαμβάνει το κόστος των δραστηριοτήτων που διεξάγει, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά σε συνημμένο στο παρόν προσαρτήμα.

Άρθρο VIII

Σημεία επαφής

- Α. Οι καθορισμένες υπηρεσίες συντονισμού και διαχείρισης του παρόντος προσαρτήματος είναι:

1. Για τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής:

Federal Aviation Administration
Office of International Affairs
Africa, Europe & Middle East Office, AEU
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Avenue, S.W.
Washington, D.C. 20591 - USA
Τηλ. + 1 202-267-1000
Φαξ: + 1 202-267-7198

2. Για την Ευρωπαϊκή Ένωση:

Ευρωπαϊκή Επιτροπή
Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών
Διεύθυνση Αεροπορίας
Διοικητική μονάδα «Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός»
Rue de Mot 24
1040 Brussels - Belgium
Τηλ. + 32 2 296 84 30

- Β. Τα σημεία επαφής για τεχνικά προγράμματα συγκεκριμένων δραστηριοτήτων καθορίζονται σύμφωνα με τα συνημμένα του παρόντος προσαρτήματος.

*Άρθρο IX***Καταγγελία**

Η καταγγελία του παρόντος προσαρτήματος συνεπάγεται την καταγγελία όλων των συνημμένων που έχουν εγκριθεί από τα συμβαλλόμενα μέρη με βάση το παρόν προσάρτημα.

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2018/539 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 20ής Μαρτίου 2018

για τη σύναψη της διμερούς συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής σχετικά με μέτρα προληπτικής εποπτείας όσον αφορά την ασφάλιση και την αντασφάλιση

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 114, σε συνδυασμό με το άρθρο 218 παράγραφος 6,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Έχοντας υπόψη την έγκριση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ⁽¹⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με την απόφαση (ΕΕ) 2017/1792 του Συμβουλίου ⁽²⁾, η διμερής συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής σχετικά με μέτρα προληπτικής εποπτείας όσον αφορά την ασφάλιση και την αντασφάλιση («συμφωνία») υπογράφηκε στις 22 Σεπτεμβρίου 2017, υπό την επιφύλαξη της σύναψής της σε μεταγενέστερη ημερομηνία.
- (2) Η σύναψη της συμφωνίας θα έχει ως αποτέλεσμα την ενίσχυση της κανονιστικής ασφάλειας κατά την εφαρμογή των ασφαλιστικών και αντασφαλιστικών ρυθμιστικών πλαισίων για τις ασφαλιστικές και αντασφαλιστικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην Ένωση και τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, όπως επίσης και τη βελτίωση της προστασίας των αντισυμβαλλομένων και λοιπών καταναλωτών, μέσω της συνεργασίας μεταξύ των εποπτικών αρχών όσον αφορά την ανταλλαγή πληροφοριών.
- (3) Η συμφωνία θα πρέπει να εγκριθεί,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Εγκρίνεται, εξ ονόματος της Ένωσης, η διμερής συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής σχετικά με μέτρα προληπτικής εποπτείας όσον αφορά την ασφάλιση και την αντασφάλιση ⁽³⁾.

Άρθρο 2

Ο πρόεδρος του Συμβουλίου προβαίνει, εξ ονόματος της Ένωσης, στην κοινοποίηση που προβλέπεται στο άρθρο 8 της συμφωνίας ⁽⁴⁾.

Άρθρο 3

Η Επιτροπή εκπροσωπεί την Ένωση στη μεικτή επιτροπή που προβλέπεται στο άρθρο 7 της συμφωνίας, έχοντας λάβει υπόψη τις απόψεις της ομάδας εργασίας του Συμβουλίου για τις χρηματοοικονομικές υπηρεσίες, και ενημερώνει την εν λόγω ομάδα εργασίας, όποτε ενδείκνυται και τουλάχιστον σε ετήσια βάση, σχετικά με την πρόοδο που έχει επιτευχθεί όσον αφορά την εφαρμογή της συμφωνίας.

⁽¹⁾ Έγκριση της 1ης Μαρτίου 2018 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

⁽²⁾ Απόφαση (ΕΕ) 2017/1792 του Συμβουλίου, της 29ης Μαΐου 2017, για την υπογραφή, εξ ονόματος της Ένωσης, και προσωρινή εφαρμογή της διμερούς συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής σχετικά με μέτρα προληπτικής εποπτείας όσον αφορά την ασφάλιση και την αντασφάλιση (ΕΕ L 258 της 6.10.2017, σ. 1).

⁽³⁾ Η συμφωνία έχει δημοσιευθεί στην ΕΕ L 258 της 6.10.2017, σ. 4, μαζί με την απόφαση υπογραφής και προσωρινής εφαρμογής.

⁽⁴⁾ Η ημερομηνία έναρξης ισχύος της συμφωνίας θα δημοσιευτεί στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης από τη Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου.

Άρθρο 4

Οποιοσδήποτε θέσεις θα πρέπει να εκφραστούν εξ ονόματος της Ένωσης εκδίδονται σύμφωνα με τις Συνθήκες και ως εκ τούτου από το Συμβούλιο όπως προβλέπεται στο άρθρο 16 παράγραφος 1 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση ή στο άρθρο 218 παράγραφος 9 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 5

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει την ημερομηνία της έκδοσής της.

Βρυξέλλες, 20 Μαρτίου 2018.

Για το Συμβούλιο

Η Πρόεδρος

E. ZAHARIEVA

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2018/540 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 23ης Νοεμβρίου 2017

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 347/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τον ενωσιακό κατάλογο έργων κοινού ενδιαφέροντος

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 347/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2013, σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για τις διευρωπαϊκές ενεργειακές υποδομές, την κατάργηση της απόφασης αριθ. 1364/2006/ΕΚ και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 713/2009, (ΕΚ) αριθ. 714/2009 και (ΕΚ) αριθ. 715/2009 ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 3 παράγραφος 4,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 347/2013 ορίζει πλαίσιο για τον προσδιορισμό, τον προγραμματισμό και την υλοποίηση έργων κοινού ενδιαφέροντος («ΕΚΕ») τα οποία είναι απαραίτητα για την υλοποίηση των εννέα διαδρόμων προτεραιότητας των στρατηγικών γεωγραφικών ενεργειακών υποδομών που προσδιορίστηκαν στους τομείς της ηλεκτρικής ενέργειας, του φυσικού αερίου και του πετρελαίου, καθώς και των τριών θεματικών πεδίων προτεραιότητας σε ενωσιακή κλίμακα για υποδομές ευφών δικτύων, λεωφόρων ηλεκτρικής ενέργειας και δικτύων μεταφοράς διοξειδίου του άνθρακα.
- (2) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 347/2013, εξουσιοδοτείται η Επιτροπή να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για την κατάρτιση του ενωσιακού καταλόγου ΕΚΕ («ενωσιακός κατάλογος»).
- (3) Τα έργα που προτείνονται να περιληφθούν στον ενωσιακό κατάλογο αξιολογήθηκαν από τις περιφερειακές ομάδες και πληρούν τα κριτήρια του άρθρου 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 347/2013.
- (4) Τα σχέδια περιφερειακών καταλόγων ΕΚΕ συμφωνήθηκαν από τις περιφερειακές ομάδες σε συνεδριάσεις τεχνικού επιπέδου. Μετά τις θετικές γνωμοδοτήσεις του Οργανισμού Συνεργασίας των Ρυθμιστικών Αρχών Ενέργειας («ACER») στις 10 Οκτωβρίου 2017 για τη συνεκτική εφαρμογή των κριτηρίων αξιολόγησης και της ανάλυσης κόστους – οφέλους σε όλες τις περιοχές, τα όργανα λήψης αποφάσεων των περιφερειακών ομάδων ενέκριναν τους περιφερειακούς καταλόγους στις 17 Οκτωβρίου 2017. Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 3 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 347/2013, πριν από την έγκριση των περιφερειακών καταλόγων είχαν εγκριθεί όλα τα προτεινόμενα έργα από τα κράτη μέλη την επικράτεια των οποίων αφορούν.
- (5) Για τα έργα που προτάθηκαν να περιληφθούν στον ενωσιακό κατάλογο ζητήθηκε η γνώμη των οργανώσεων εκπροσώπησης σχετικών ενδιαφερομένων, μεταξύ των οποίων είναι παραγωγοί, διαχειριστές συστημάτων διανομής, προμηθευτές και οργανώσεις προστασίας των καταναλωτών και του περιβάλλοντος.
- (6) Τα ΕΚΕ θα πρέπει να παρατίθενται ανά προτεραιότητα στρατηγικών διευρωπαϊκών ενεργειακών υποδομών με τη σειρά που ορίζεται στο παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 347/2013. Ο ενωσιακός κατάλογος δεν θα πρέπει να περιλαμβάνει ιεράρχηση των έργων.
- (7) Τα ΕΚΕ θα πρέπει να παρατίθενται είτε ως αυτοτελή ΕΚΕ είτε ως ενταγμένα σε δέσμες περισσότερων ΕΚΕ επειδή αλληλεξαρτώνται ή είναι (δυναμικά) ανταγωνιστικά.
- (8) Ο ενωσιακός κατάλογος καταρτίζεται ανά διετία και, επομένως, ο ενωσιακός κατάλογος που καταρτίστηκε με τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2016/89 της Επιτροπής ⁽²⁾ παύει να ισχύει και πρέπει να αντικατασταθεί.
- (9) Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 347/2013 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

⁽¹⁾ ΕΕ L 115 της 25.4.2013, σ. 39.

⁽²⁾ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2016/89 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2015, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 347/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τον ενωσιακό κατάλογο έργων κοινού ενδιαφέροντος, (ΕΕ L 19 της 27.1.2016, σ. 1).

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Το παράρτημα VII του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 347/2013 τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

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

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

Βρυξέλλες, 23 Νοεμβρίου 2017.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
Jean-Claude JUNKER

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Το παράρτημα VII του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 347/2013 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

**ΕΝΩΣΙΑΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΡΓΩΝ ΚΟΙΝΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ (‘‘ΕΝΩΣΙΑΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ’’) ΑΝΑΦΕΡΟΜΕΝΟΣ
ΣΤΟ ΆΡΘΡΟ 3 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 4**

A. ΑΡΧΕΣ ΠΟΥ ΕΦΑΡΜΟΣΤΗΚΑΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΤΟΥ ΕΝΩΣΙΑΚΟΥ ΚΑΤΑΛΟΓΟΥ**1. Δέσμες ΕΚΕ**

Ορισμένα ΕΚΕ εντάσσονται σε δέσμες λόγω του αλληλένδετου, δυνητικά ανταγωνιστικού ή ανταγωνιστικού χαρακτήρα τους. Καθορίζονται οι ακόλουθοι τύποι δεσμών ΕΚΕ:

- α) η **δέσμη αλληλένδετων ΕΚΕ** ορίζεται ως ‘‘Δέσμη Χ, η οποία περιλαμβάνει τα ακόλουθα ΕΚΕ’’. Η εν λόγω δέσμη σχηματίστηκε με σκοπό να προσδιοριστούν τα ΕΚΕ που είναι όλα αναγκαία για την αντιμετώπιση του ίδιου διασυνοριακού σημείου συμφόρησης και αποφέρουν συνέργειες εάν υλοποιηθούν από κοινού. Στην περίπτωση αυτή, πρέπει να υλοποιηθούν όλα τα ΕΚΕ προκειμένου να αποκομίσει οφέλη ολόκληρη η Ένωση·
- β) η δέσμη δυνητικά ανταγωνιστικών ΕΚΕ ορίζεται ως ‘‘Δέσμη Χ, η οποία περιλαμβάνει ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα ΕΚΕ’’. Αυτές οι δέσμες αποτυπώνουν την αβεβαιότητα όσον αφορά τον βαθμό συμφόρησης στο διασυνοριακό σημείο. Στην περίπτωση αυτή, δεν χρειάζεται να υλοποιηθούν όλα τα ΕΚΕ της δέσμης. Το κατά πόσον θα υλοποιηθούν όλα τα ΕΚΕ ή ένα ή περισσότερα από αυτά επαφίεται στην αγορά, με την επιφύλαξη των αναγκών εγκρίσεων όσον αφορά τον προγραμματισμό, την έκδοση αδειών και τις κανονιστικές ρυθμίσεις. Η αναγκαιότητα των ΕΚΕ πρέπει να επανεκτιμάται σε μεταγενέστερη διαδικασία προσδιορισμού των ΕΚΕ, μεταξύ άλλων και ως προς τις ανάγκες δυναμικότητας· και
- γ) η δέσμη ανταγωνιστικών ΕΚΕ ορίζεται ως ‘‘Δέσμη Χ, η οποία περιλαμβάνει ένα από τα ακόλουθα ΕΚΕ’’. Οι εν λόγω δέσμες έχουν ως αντικείμενο ίδιο σημείο συμφόρησης. Ωστόσο υπάρχει μεγαλύτερη βεβαιότητα για τον βαθμό συμφόρησης στο διασυνοριακό σημείο σε σύγκριση με την περίπτωση της δέσμης δυνητικά ανταγωνιστικών ΕΚΕ και, επομένως, είναι σαφές ότι μόνο ένα από τα ΕΚΕ πρέπει να υλοποιηθεί. Ο προσδιορισμός του ΕΚΕ που θα υλοποιηθεί επαφίεται στην αγορά, με την επιφύλαξη των αναγκών εγκρίσεων όσον αφορά τον προγραμματισμό, την έκδοση αδειών και τις κανονιστικές ρυθμίσεις. Η αναγκαιότητα των ΕΚΕ πρέπει να επανεκτιμάται σε μεταγενέστερη διαδικασία προσδιορισμού των ΕΚΕ, εάν είναι απαραίτητο.

Για όλα τα ΕΚΕ ισχύουν τα ίδια δικαιώματα και υποχρεώσεις όπως προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 347/2013.

2. Μεταχείριση των υποσταθμών και των σταθμών συμπίεσης

Οι υποσταθμοί και οι νωτεπίνωτοι σταθμοί στα ηλεκτρικά δίκτυα και οι σταθμοί συμπίεσης στα δίκτυα φυσικού αερίου θεωρούνται μέρος των ΕΚΕ εάν η γεωγραφική τους θέση βρίσκεται σε γραμμές μεταφοράς. Οι υποσταθμοί, οι νωτεπίνωτοι σταθμοί και οι σταθμοί συμπίεσης θεωρούνται αυτοτελή ΕΚΕ και αναφέρονται ρητά στον ενωσιακό κατάλογο εάν η γεωγραφική τους θέση δεν βρίσκεται σε γραμμές μεταφοράς. Ισχύουν τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 347/2013.

3. Έργα που δεν θεωρούνται πλέον ΕΚΕ και άλλα έργα που αποτελούν πλέον μέρος άλλων ΕΚΕ

- α) Διάφορα έργα που περιλαμβάνονται στον ενωσιακό κατάλογο που καταρτίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1391/2013 και τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/89 δεν θεωρούνται πλέον ΕΚΕ για έναν ή περισσότερους από τους εξής λόγους:

- το έργο έχει ήδη τεθεί σε λειτουργία ή πρόκειται να τεθεί σε λειτουργία στο εγγύς μέλλον και, ως εκ τούτου, δεν θα παχθεί στις διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 347/2013,
- σύμφωνα με νέα δεδομένα το έργο δεν πληροί τα γενικά κριτήρια,
- ο φορέας υλοποίησης δεν υπέβαλε εκ νέου το έργο στη διαδικασία επιλογής για τον παρόντα ενωσιακό κατάλογο ή
- το έργο ιεραρχήθηκε σε κατώτερη θέση στη διαδικασία επιλογής σε σύγκριση με άλλα υποψήφια ΕΚΕ.

Τα έργα αυτά (εξαιρουμένων των έργων που έχουν τεθεί σε λειτουργία) ενδέχεται να εξεταστούν ώστε να περιληφθούν στον επόμενο ενωσιακό κατάλογο, υπό την προϋπόθεση ότι έχουν παύσει να υφίστανται οι λόγοι για τους οποίους δεν περιλήφθηκαν στον τρέχοντα ενωσιακό κατάλογο.

Τα εν λόγω έργα δεν είναι ΕΚΕ, αλλά για λόγους διαφάνειας και σαφήνειας εμφανίζονται με τους αντίστοιχους αρχικούς αριθμούς ΕΚΕ στο μέρος Γ του παρόντος παραρτήματος ως **“Έργα που δεν θεωρούνται πλέον ΕΚΕ”**.

- β) Επιπλέον, ορισμένα έργα που περιλαμβάνονται στον ενωσιακό κατάλογο που καταρτίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1391/2013 και τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/89 κατέστησαν κατά τη διάρκεια της διαδικασίας υλοποίησής τους αναπόσπαστο μέρος άλλων (δεσμών) ΕΚΕ.

Τα εν λόγω έργα δεν θεωρούνται πλέον αυτόνομα ΕΚΕ, αλλά για λόγους διαφάνειας και σαφήνειας εμφανίζονται με τους αντίστοιχους αρχικούς αριθμούς ΕΚΕ στο μέρος Γ του παρόντος παραρτήματος ως **“Έργα που αποτελούν πλέον αναπόσπαστο μέρος άλλων ΕΚΕ”**.

4. Ορισμός των “ΕΚΕ με διπλή επισημάνση ως λεωφόρων ηλεκτρικής ενέργειας”

Ως “ΕΚΕ με διπλή επισημάνση ως λεωφόροι ηλεκτρικής ενέργειας” νοούνται τα ΕΚΕ που ανήκουν σε έναν από τους διαδρόμους προτεραιότητας ηλεκτρικής ενέργειας και στο θεματικό πεδίο προτεραιότητας των λεωφόρων ηλεκτρικής ενέργειας.

B. ΕΝΩΣΙΑΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΡΓΩΝ ΚΟΙΝΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ

1. Διάδρομος προτεραιότητας “Υπεράκτιο δίκτυο των Βόρειων Θαλασσών” (NSOG)

Αριθ.	Ορισμός
1.1.	Δέσμη Βελγίου – Ηνωμένου Βασιλείου [έργο επί του παρόντος γνωστό ως NEMO], η οποία περιλαμβάνει τα ακόλουθα ΕΚΕ: 1.1.1. Διασύνδεση Gezelle (BE) με τα περίχωρα του Richborough (UK) 1.1.2. Εσωτερική γραμμή μεταξύ των περιχώρων του Richborough και του Canterbury (UK)
1.3.	Δέσμη Δανίας – Γερμανίας, η οποία περιλαμβάνει τα ακόλουθα ΕΚΕ: 1.3.1. Διασύνδεση Endrup (DK) και Niebüll (DE) 1.3.2. Εσωτερική γραμμή Niebüll και Brunsbüttel (DE)
1.4.	Δέσμη Δανίας – Γερμανίας, η οποία περιλαμβάνει τα ακόλουθα ΕΚΕ: 1.4.1. Διασύνδεση Kassø (DK) και Audorf (DE) 1.4.2. Εσωτερική γραμμή Audorf και Hamburg/Nord (DE) 1.4.3. Εσωτερική γραμμή Hamburg/Nord και Dollern (DE)
1.6.	Διασύνδεση Γαλλίας – Ιρλανδίας μεταξύ La Martyre (FR) και Great Island ή Knockraha (IE) [έργο επί του παρόντος γνωστό ως Celtic Interconnector]
1.7.	Δέσμη διασυνδέσεων Γαλλίας – Ηνωμένου Βασιλείου, η οποία περιλαμβάνει ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα ΕΚΕ: 1.7.1. Διασύνδεση Cotentin (FR) και περιχώρων του Exeter (UK) [έργο επί του παρόντος γνωστό ως FAB] 1.7.2. Διασύνδεση Tourbe (FR) και Chilling (UK) [έργο επί του παρόντος γνωστό ως IFA2] 1.7.3. Διασύνδεση Coquelles (FR) και Folkestone (UK) [έργο επί του παρόντος γνωστό ως ElecLink] 1.7.4. Διασύνδεση Le Havre (FR) και Lovedean (UK) [έργο επί του παρόντος γνωστό ως AQUIND] 1.7.5. Διασύνδεση των περιχώρων της Δουνκέρκης (FR) και των περιχώρων του Kingsnorth (UK) [έργο επί του παρόντος γνωστό ως Gridlink]
1.8.	Δέσμη Γερμανίας – Νορβηγίας [έργο επί του παρόντος γνωστό ως NordLink] 1.8.1. Διασύνδεση Wilster (DE) και Tonstad (NO) 1.8.2. Ενίσχυση των εσωτερικών γραμμών στη νότιο Νορβηγία

Αριθ.	Ορισμός
1.9.	1.9.1. Διασύνδεση Ιρλανδίας – Ηνωμένου Βασιλείου μεταξύ Wexford (IE) και Pembroke στην Ουαλία (UK) [έργο επί του παρόντος γνωστό ως Greenlink]
1.10.	Δέσμη διασυνδέσεων Ηνωμένου Βασιλείου – Νορβηγίας, η οποία περιλαμβάνει ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα ΕΚΕ: 1.10.1. Διασύνδεση Blythe (UK) και Kvilldal (NO) [έργο επί του παρόντος γνωστό ως North Sea Link] 1.10.2. Διασύνδεση Peterhead (UK) και Simadalen (NO) [έργο επί του παρόντος γνωστό ως NorthConnect]
1.12.	Δέσμη εγκαταστάσεων αποθήκευσης ηλεκτρικής ενέργειας στο Ηνωμένο Βασίλειο, η οποία περιλαμβάνει ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα ΕΚΕ: 1.12.1. Αποθήκευση ενέργειας με συμπίεση αέρα στο Larne 1.12.2. Αποθήκευση ενέργειας με συμπίεση αέρα στο Cheshire 1.12.3. Αποθήκευση ενέργειας με συμπιεσμένο αέρα στο Middlewich [έργο επί του παρόντος γνωστό ως CARES] 1.12.4. Αποθήκευση υδροηλεκτρικής ενέργειας στο Cruachan II 1.12.5. Αποθήκευση υδροηλεκτρικής ενέργειας στο Coire Glas
1.13.	Διασύνδεση της Ισλανδίας με το Ηνωμένο Βασίλειο [έργο επί του παρόντος γνωστό ως Ice Link]
1.14.	Διασύνδεση Revsing (DK) και Bicker Fen (UK) [έργο επί του παρόντος γνωστό ως Viking Link]
1.15.	Διασύνδεση της περιοχής της Αμβέρσας (BE) και των περιχώρων του Kemsley (UK)
1.16.	Διασύνδεση Κάτω Χωρών και Ηνωμένου Βασιλείου
1.17.	Αποθήκευση ενέργειας με συμπίεση αέρα στο Zuidwending (NL)
1.18.	Υπεράκτιες εγκαταστάσεις αποθήκευσης υδροηλεκτρικής ενέργειας στο Βέλγιο [έργο επί του παρόντος γνωστό ως iLand]

2. Διάδρομος προτεραιότητας “Διασυνδέσεις ηλεκτρικής ενέργειας Βορρά – Νότου στη Δυτική Ευρώπη” (NSI West Electricity)

Αριθ.	Ορισμός
2.2.	2.2.1. Πρώτη διασύνδεση Lixhe (BE) και Oberzier (DE) [έργο επί του παρόντος γνωστό ως ALEGrO] 2.2.4. Δεύτερη διασύνδεση Βελγίου και Γερμανίας
2.4.	Διασύνδεση Codrongianos (IT), Lucciana (Κορσική, FR) και Suvereto (IT) [έργο επί του παρόντος γνωστό ως SACOI 3]
2.5.	2.5.1. Διασύνδεση Grande Ile (FR) και Piosasco (IT) [έργο επί του παρόντος γνωστό ως Savoie-Piemont]
2.7.	Διασύνδεση Aquitaine (FR) και Χώρας των Βάσκων (ES) [έργο επί του παρόντος γνωστό ως Biscay Gulf]
2.9.	Εσωτερική γραμμή Osterath και Philippsburg (DE) για αύξηση της δυναμικότητας στα δυτικά σύνορα [έργο επί του παρόντος γνωστό ως Ultranet]
2.10.	Εσωτερική γραμμή Brunsbüttel-Großgartach και Wilster-Grafenrheinfeld (DE) για αύξηση της δυναμικότητας στα βόρεια και τα νότια σύνορα [έργο επί του παρόντος γνωστό ως Suedlink]
2.13.	Δέσμη διασυνδέσεων Ιρλανδίας – Ηνωμένου Βασιλείου, η οποία περιλαμβάνει ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα ΕΚΕ: 2.13.1. Διασύνδεση Woodland (IE) και Turleenan (UK) 2.13.2. Διασύνδεση Srananagh (IE) και Turleenan (UK)

Αριθ.	Ορισμός
2.14.	Διασύνδεση Thusis/Sils (CH) και Verderio Inferiore (IT) [έργο επί του παρόντος γνωστό ως Greenconnector]
2.15.	2.15.1. Διασύνδεση Airolo (CH) και Baggio (IT)
2.16.	Δέσμη εσωτερικών γραμμών, η οποία περιλαμβάνει τα ακόλουθα ΕΚΕ: 2.16.1. Εσωτερική γραμμή Pedralva και Sobrado (PT), πρώην ονομαζόμενη Pedralva και Alfena (PT) 2.16.3. Εσωτερική γραμμή Vieira do Minho, Ribeira de Pena και Feira (PT), πρώην ονομαζόμενη Frades B, Ribeira de Pena και Feira (PT)
2.17.	Διασύνδεση Πορτογαλίας – Ισπανίας μεταξύ Beariz – Fontefría (ES), Fontefría (ES) – Ponte de Lima (PT) (πρώην Vila Fria/Viana do Castelo) και Ponte de Lima – Vila Nova de Famalicão (PT) (πρώην Vila do Conde) (PT), η οποία περιλαμβάνει υποσταθμούς σε Beariz (ES), Fontefría (ES) και Ponte de Lima (PT)
2.18.	Αύξηση της αποθήκευσης υδροηλεκτρικής ενέργειας στο Kaunertal στο Τυρόλο (AT)
2.23.	Εσωτερικές γραμμές στη βόρεια μεθόριο του Βελγίου μεταξύ Zandvliet και Lillo-Liefkenshoek (BE) και μεταξύ Liefkenshoek και Mercator, στις οποίες περιλαμβάνεται ένας υποσταθμός στο Lillo (BE) [έργο επί του παρόντος γνωστό ως BRABO II + III]
2.24.	Δυτικό εσωτερικό βελγικό δίκτυο κορμού μεταξύ Horta – Mercator (BE)
2.27.	2.27.1. Διασύνδεση Aragón (ES) και Pyrénées-Atlantiques (FR) 2.27.2. Διασύνδεση Navarra (ES) και Landes (FR)
2.28.	2.28.1. Αποθήκευση υδροηλεκτρικής ενέργειας στο Mont-Negre (ES) 2.28.2. Αποθήκευση υδροηλεκτρικής ενέργειας στο Navaleo (ES) 2.28.3. Αποθήκευση υδροηλεκτρικής ενέργειας στο Girones & Raïmats (ES)

3. Διάδρομος προτεραιότητας “Διασυνδέσεις ηλεκτρικής ενέργειας Βορρά–Νότου στην κεντροανατολική και τη νότια Ευρώπη” (NSI East Electricity)

Αριθ.	Ορισμός
3.1.	Δέσμη Αυστρίας – Γερμανίας, η οποία περιλαμβάνει τα ακόλουθα ΕΚΕ: 3.1.1. Διασύνδεση St. Peter (AT) και Isar (DE) 3.1.2. Εσωτερική γραμμή St. Peter και Tauern (AT) 3.1.4. Εσωτερική γραμμή Westtirol και Zell-Ziller (AT)
3.2.	3.2.2. Εσωτερική γραμμή Lienz και Obersielach (AT)
3.4.	Διασύνδεση Wurmlach (AT) και Somplago (IT)
3.7.	Δέσμη Βουλγαρίας – Ελλάδας μεταξύ Maritsa East 1 και Νέας Σάντας και οι αναγκαίες εσωτερικές ενισχύσεις στη Βουλγαρία, που περιλαμβάνουν τα ακόλουθα ΕΚΕ: 3.7.1. Διασύνδεση Maritsa East 1 (BG) και Νέας Σάντας (EL) 3.7.2. Εσωτερική γραμμή Maritsa East 1 και Plovdiv (BG) 3.7.3. Εσωτερική γραμμή Maritsa East 1 και Maritsa East 3 (BG) 3.7.4. Εσωτερική γραμμή Maritsa East 1 και Burgas (BG)

Αριθ.	Ορισμός
3.8.	Δέσμη Βουλγαρίας – Ρουμανίας για αύξηση της δυναμικότητας [έργο επί του παρόντος γνωστό ως Black Sea Corridor], η οποία περιλαμβάνει τα ακόλουθα ΕΚΕ: 3.8.1. Εσωτερική γραμμή Dobrudja και Burgas (BG) 3.8.4. Εσωτερική γραμμή Cernavoda και Stalpu (RO) 3.8.5. Εσωτερική γραμμή Gutinas και Smardan (RO)
3.9.	3.9.1. Διασύνδεση Žerjavenec (HR) / Heviz (HU) και Cirkovce (SI)
3.10.	Δέσμη Ισραήλ – Κύπρου – Ελλάδας [έργο επί του παρόντος γνωστό ως EUROASIA Interconnector], η οποία περιλαμβάνει τα ακόλουθα ΕΚΕ: 3.10.1. Διασύνδεση Hadera (IL) και Κοφινού (CY) 3.10.2. Διασύνδεση Κοφινού (CY) και Κορακιάς στην Κρήτη (EL) 3.10.3. Εσωτερική γραμμή Κορακιάς στην Κρήτη και περιφέρειας Αττικής (EL)
3.11.	Δέσμη εσωτερικών γραμμών στην Τσεχική Δημοκρατία, η οποία περιλαμβάνει τα ακόλουθα ΕΚΕ: 3.11.1. Εσωτερική γραμμή Vernéřov και Vítkov (CZ) 3.11.2. Εσωτερική γραμμή Vitkov και Prestice (CZ) 3.11.3. Εσωτερική γραμμή Přeštice και Kočín (CZ) 3.11.4. Εσωτερική γραμμή Kocín και Mírovka (CZ) 3.11.5. Εσωτερική γραμμή Mírovka και γραμμής V413 (CZ)
3.12.	Εσωτερική γραμμή στη Γερμανία μεταξύ Wolmirstedt και Βαυαρίας για αύξηση της εσωτερικής δυναμικότητας μεταφοράς Βορρά – Νότου
3.14.	Εσωτερικές ενισχύσεις στην Πολωνία [μέρος της δέσμης γνωστής επί του παρόντος ως GerPol Power Bridge], που περιλαμβάνουν τα ακόλουθα ΕΚΕ: 3.14.2. Εσωτερική γραμμή Krajnik και Baczyna (PL) 3.14.3. Εσωτερική γραμμή Mikołowa και Świebodzice (PL) 3.14.4. Εσωτερική γραμμή Baczyna και Plewiska (PL)
3.16.	3.16.1. Διασύνδεση Ουγγαρίας – Σλοβακίας μεταξύ Gabčíkovo (SK) και Gönyű (HU) και Veľký Ďur (SK)
3.17.	Διασύνδεση Ουγγαρίας – Σλοβακίας μεταξύ Sajónánka (HU) και Rimavská Sobota (SK)
3.21.	Διασύνδεση Salgareda (IT) και της περιφέρειας Divača — Bericevo (SI)
3.22.	Δέσμη Ρουμανίας – Σερβίας [έργο επί του παρόντος γνωστό ως Mid Continental East Corridor] και Ιταλίας – Μαυροβουνίου, η οποία περιλαμβάνει τα ακόλουθα ΕΚΕ: 3.22.1. Διασύνδεση Resita (RO) και Pancevo (RS) 3.22.2. Εσωτερική γραμμή Portile de Fier και Resita (RO) 3.22.3. Εσωτερική γραμμή Resita και Timisoara/Sacalaz (RO) 3.22.4. Εσωτερική γραμμή Arad και Timisoara/Sacalaz (RO) 3.22.5. Διασύνδεση Villanova (IT) και Lastva (ME)
3.23.	Αποθήκευση υδροηλεκτρικής ενέργειας στο Yadenitsa (BG)
3.24.	Αποθήκευση υδροηλεκτρικής ενέργειας στην Αμφιλοχία (EL)
3.27.	Διασύνδεση της Σικελίας (IT) με τον κόμβο της Τυνησίας (TU) [έργο επί του παρόντος γνωστό ως ELMED]

4. Διάδρομος προτεραιότητας “Σχέδιο διασύνδεσης των αγορών ενέργειας της περιοχής της Βαλτικής” (BEMIP Electricity)

Αριθ.	Ορισμός
4.1.	Διασύνδεση Δανίας – Γερμανίας μεταξύ Ishøj/Bjæverskov (DK) και Bentwisch (DE) μέσω των υπεράκτιων αιολικών πάρκων Kriegers Flak (DK) και Baltic 1 και 2 (DE) [έργο επί του παρόντος γνωστό ως Kriegers Flak Combined Grid Solution]
4.2.	Δέσμη Εσθονίας – Λετονίας μεταξύ Kilingi-Nõmme και Ρίγας [έργο επί του παρόντος γνωστό ως Third interconnection], η οποία περιλαμβάνει τα ακόλουθα ΕΚΕ: 4.2.1. Διασύνδεση του Kilingi-Nõmme (EE) με τον υποσταθμό CHP2 της Ρίγας (LV) 4.2.2. Εσωτερική γραμμή Harku και Sindi (EE) 4.2.3. Εσωτερική γραμμή CHP2 της Ρίγας και HPP της Ρίγας (LV)
4.4.	4.4.1. Εσωτερική γραμμή Ventspils, Tume και Imanta (LV) 4.4.2. Εσωτερική γραμμή Ekhyddan και Nybro/Hemsjö (SE)
4.5.	4.5.2. Εσωτερική γραμμή Stanisławów και Ostrołęka (PL)
4.6.	Αποθήκευση υδροηλεκτρικής ενέργειας στην Εσθονία
4.7.	Αύξηση της αποθήκευσης υδροηλεκτρικής ενέργειας στο Kruonis (LT)
4.8.	Ενοποίηση και συγχρονισμός του ηλεκτρικού συστήματος των βαλτικών κρατών με τα ευρωπαϊκά δίκτυα ηλεκτρικής ενέργειας, που περιλαμβάνουν τα ακόλουθα ΕΚΕ: 4.8.1. Διασύνδεση Tartu (EE) και Valmiera (LV) 4.8.2. Εσωτερική γραμμή Balti και Tartu (EE) 4.8.3. Διασύνδεση Tsirguliina (EE) και Valmiera (LV) 4.8.4. Εσωτερική γραμμή Eesti και Tsirguliina (EE) 4.8.5. Εσωτερική γραμμή υποσταθμού στη Λιθουανία και κρατικής μεθορίου (LT) 4.8.7. Εσωτερική γραμμή Paide και Sindi (EE) 4.8.8. Εσωτερική γραμμή Vilnius και Neris (LT) 4.8.9. Άλλες πτυχές των υποδομών συγχρονισμού του ηλεκτρικού συστήματος των βαλτικών κρατών με τα ευρωπαϊκά δίκτυα ηλεκτρικής ενέργειας
4.10.	Δέσμη Φινλανδίας – Σουηδίας [έργο επί του παρόντος γνωστό ως Third interconnection Finland – Sweden], η οποία περιλαμβάνει τα ακόλουθα ΕΚΕ: 4.10.1. Διασύνδεση βόρειας Φινλανδίας και βόρειας Σουηδίας 4.10.2. Εσωτερική γραμμή Keminmaa και Pyhänselkä (FI)

5. Διάδρομος προτεραιότητας “Διασυνδέσεις αερίου Βορρά – Νότου στη δυτική Ευρώπη” (NSI West Gas)

Αριθ.	Ορισμός
5.1.	5.1.1. Φυσική αντιστροφή ροή στο σημείο διασύνδεσης Moffat (IE/UK) 5.1.2. Αναβάθμιση του αγωγού SNIP (μεταξύ Σκοτίας και Βόρειας Ιρλανδίας) ώστε να εξυπηρετεί τη φυσική αντιστροφή ροή μεταξύ Ballylumford και Twynholm 5.1.3. Ανάπτυξη της εγκατάστασης υπόγειας αποθήκευσης αερίου Islandmagee Underground Gas Storage (UGS) στο Larne (Βόρεια Ιρλανδία)
5.3.	Τερματικός σταθμός υδροποιημένου φυσικού αερίου (ΥΦΑ) στο Shannon και συνδετήριος αγωγός (IE)

Αριθ.	Ορισμός
5.4.	5.4.1. Διασύνδεση ES-PT (3η διασύνδεση) — 1η φάση 5.4.2. Διασύνδεση ES-PT (3η διασύνδεση) — 2η φάση
5.5.	5.5.1. Νότιος αγωγός διαμετακόμισης Ανατολικών Πυρηναίων [έργο επί του παρόντος γνωστό ως STEP] 5.5.2. Ανατολικός αγωγός φυσικού αερίου Ισπανίας – Γαλλίας – Σημείο διασύνδεσης της Ιβηρικής Χερσονήσου με τη Γαλλία, καθώς και σταθμοί συμπίεσης σε St-Avit, Palteau και St. Martin de Crau [έργο επί του παρόντος γνωστό ως Midcat]
5.10.	Διασύνδεση αντιστροφής ροής στον αγωγό TENP στη Γερμανία
5.11.	Διασύνδεση αντιστροφής ροής μεταξύ Ιταλίας και Ελβετίας στο σημείο διασύνδεσης Passo Gries
5.19.	Σύνδεση της Μάλτας με το ευρωπαϊκό δίκτυο φυσικού αερίου — αγωγός διασύνδεσης με την Ιταλία στην Gela
5.21.	Προσαρμογή φυσικού αερίου χαμηλής θερμογόνου δύναμης σε υψηλής θερμογόνου δύναμης σε Γαλλία και Βέλγιο

6. **Διάδρομος προτεραιότητας “Διασυνδέσεις αερίου Βορρά – Νότου στην Κεντροανατολική και Νοτιοανατολική Ευρώπη” (NSI East Gas)**

Αριθ.	Ορισμός
6.2.	Διασύνδεση Πολωνίας, Σλοβακίας, Τσεχικής Δημοκρατίας και Ουγγαρίας με τις σχετικές εσωτερικές ενισχύσεις, η οποία περιλαμβάνει ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα ΕΚΕ: 6.2.1. Διασύνδεση Πολωνίας – Σλοβακίας 6.2.2. Διάδρομος φυσικού αερίου Βορρά – Νότου στην Ανατολική Πολωνία και 6.2.10. Διασύνδεση Πολωνίας – Τσεχικής Δημοκρατίας [έργο επί του παρόντος γνωστό ως Stork II] 6.2.11. Διάδρομος φυσικού αερίου Βορρά – Νότου στη Δυτική Πολωνία 6.2.12. Αγωγός Tvrtonice-Libhošť, συμπεριλαμβανομένης της αναβάθμισης του σταθμού συμπίεσης στο CS Břeclav (CZ) και τα ακόλουθα ΕΚΕ: 6.2.13. Αύξηση της δυναμικότητας μεταφοράς στη διασύνδεση Σλοβακίας – Ουγγαρίας 6.2.14. Αναβάθμιση του ουγγρικού συστήματος μεταφοράς μεταξύ Vecsés και Városhely, που απαιτείται για την αύξηση της δυναμικότητας στη διασύνδεση Σλοβακίας — Ουγγαρίας
6.4.	ΕΚΕ αμφίδρομης διασύνδεσης Αυστρίας – Τσεχικής Δημοκρατίας (BACI) μεταξύ Baumgarten (AT) – Reinthal (CZ/AT) – Břeclav (CZ) δυναμικότητας έως 6,57 bcm/a ⁽¹⁾
6.5.	Δέσμη τερματικού σταθμού ΥΦΑ στο Krk και αγωγών σύνδεσης και εκκένωσης προς Ουγγαρία και πέραν αυτής, η οποία περιλαμβάνει τα ακόλουθα ΕΚΕ: 6.5.1. Ανάπτυξη τερματικού σταθμού ΥΦΑ στο Krk (HR) έως 2,6 bcm/a — Φάση I και αγωγός σύνδεσης Omišalj – Zlobin (HR) 6.5.5. Σταθμός συμπίεσης 1 στο σύστημα μεταφοράς φυσικού αερίου της Κροατίας 6.5.6. Επέκταση του τερματικού σταθμού ΥΦΑ στο Krk (HR) άνω των 2,6 bcm/a — Φάση II και αγωγοί εκκένωσης Zlobin – Bosiljevo – Sisak – Kozarac – Slobodnica (HR)
6.8.	Δέσμη διασύνδεσης Ελλάδας – Βουλγαρίας και αναγκαιών ενισχύσεων στη Βουλγαρία, η οποία περιλαμβάνει τα ακόλουθα ΕΚΕ: 6.8.1. Διασύνδεση Ελλάδας – Βουλγαρίας [έργο επί του παρόντος γνωστό ως IGB] μεταξύ Κομοτηνής (EL) και Stara Zagora (BG) και σταθμός συμπίεσης αερίου στους Κήπους (EL) 6.8.2. Εργασίες αποκατάστασης, εκσυγχρονισμού και επέκτασης του βουλγαρικού συστήματος μεταφοράς

Αριθ.	Ορισμός
6.9.	6.9.1. Τερματικός σταθμός ΥΦΑ στη Βόρεια Ελλάδα
6.10.	EKE διασύνδεσης αερίου Βουλγαρίας – Σερβίας [έργο επί του παρόντος γνωστό ως IBS]
6.20.	Δέσμη αύξησης της αποθηκευτικής ικανότητας στη Νοτιοανατολική Ευρώπη, η οποία περιλαμβάνει ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα EKE: 6.20.2. Επέκταση της εγκατάστασης υπόγειας αποθήκευσης φυσικού αερίου Chiren (BG) 6.20.3. Εγκατάσταση υπόγειας αποθήκευσης φυσικού αερίου και σταθμός μέτρησης και ρύθμισης στη νότια Καβάλα (EL) και ένα από τα ακόλουθα EKE: 6.20.4. Εγκατάσταση αποθήκευσης στο Depomures στη Ρουμανία 6.20.6. Υπόγεια αποθήκευση φυσικού αερίου στο Sarmasel στη Ρουμανία
6.23.	Διασύνδεση Ουγγαρίας – Σλοβενίας (Nagykanizsa – Tornyiszentmiklós (HU) – Lendava (SI) – Kidričevo)
6.24.	Δέσμη σταδιακής αύξησης της δυναμικότητας του αμφίδρομου διαδρόμου μεταφοράς Βουλγαρίας — Ρουμανίας — Ουγγαρίας — Αυστρίας (έργο επί του παρόντος γνωστό ως ROHUAT/BRUA) ώστε να επιτρέψει 1,75 bcm/a στην 1η φάση και 4,4 bcm/a στη 2η φάση, η οποία περιλαμβάνει νέους πόρους από τον Εύξεινο Πόντο στη 2η και/ή 3η φάση: 6.24.1. ROHUAT/BRUA — 1η φάση, η οποία περιλαμβάνει: — Αντίστροφη ροή Ρουμανίας – Ουγγαρίας: ουγγρικός σταθμός συμπίεσης 1^{ου} σταδίου στην Csanádpalota — Ανάπτυξη της δυναμικότητας μεταφοράς στη Ρουμανία από το Podisor στο Recas, καθώς και νέος αγωγός, σταθμός μέτρησης και τρεις νέοι σταθμοί συμπίεσης σε Podisor, Bibesti και Jura — Σταθμός συμπίεσης GCA στο Mosonmagyaróvár (ανάπτυξη στην πλευρά της Αυστρίας) 6.24.4. ROHUAT/BRUA — 2η φάση, η οποία περιλαμβάνει: — τον αγωγό Városföld-Ercsi – Győr (HU) — τον αγωγό Ercsi-Százhalombatta (HU) — τον σταθμό συμπίεσης στο Városföld (HU) — την επέκταση της δυναμικότητας μεταφοράς στη Ρουμανία από το Recas στο Horia προς την Ουγγαρία έως και 4,4 bcm/a και επέκταση των σταθμών συμπίεσης σε Podisor, Bibesti και Jura — τον αγωγό ακτής του Εύξεινου Πόντου – Podisor (RO) για την παραλαβή φυσικού αερίου του Εύξεινου Πόντου — Αντίστροφη ροή Ρουμανίας – Ουγγαρίας: ουγγρικός σταθμός συμπίεσης 2^{ου} σταδίου σε Csanádpalota ή Algyő (HU) 6.24.10. ROHUAT/BRUA — 3η φάση, η οποία περιλαμβάνει: — Ενίσχυση του ρουμανικού συστήματος μεταφοράς μεταξύ Onesti – Isaccea και αντίστροφη ροή στο Isaccea — Ενίσχυση του ρουμανικού συστήματος μεταφοράς μεταξύ Onesti – Nadlac — Επέκταση του ρουμανικού συστήματος μεταφοράς φυσικού αερίου από την ακτή του Ευξείνου Πόντου
6.25.	Δέσμη έργων υποδομών για τη μεταφορά νέου φυσικού αερίου στην περιοχή της Κεντρικής και Νοτιοανατολικής Ευρώπης με στόχο τη διαφοροποίηση του εφοδιασμού, η οποία περιλαμβάνει ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα EKE, που αναπτύσσονται με συντονισμένο και αποτελεσματικό τρόπο: 6.25.1. Σύστημα αγωγού από τη Βουλγαρία μέσω της Ρουμανίας και της Ουγγαρίας στη Σλοβακία [έργο γνωστό επί του παρόντος ως Eastring] 6.25.4. Έργα υποδομών για την ανάπτυξη του κόμβου φυσικού αερίου της Βουλγαρίας
6.26.	6.26.1. Δέσμη Κροατίας – Σλοβενίας – Αυστρίας στο Rogatec, η οποία περιλαμβάνει: — Διασύνδεση Κροατίας – Σλοβενίας (Lučko – Zabok – Rogatec) — Σταθμός συμπίεσης Kidričevo, 2η φάση αναβάθμισης (SI)

Αριθ.	Ορισμός
	— Σταθμοί συμπίεσης 2 και 3 στο σύστημα μεταφοράς φυσικού αερίου της Κροατίας — GCA 2015/08: είσοδος/έξοδος στο Murfeld (AT) — Αναβάθμιση της διασύνδεσης Murfeld/Ceršak (AT-SI) — Αναβάθμιση της διασύνδεσης στο Rogatec

(¹) Η υλοποίηση του BACI ως EKE θα εξαρτηθεί από τα αποτελέσματα του πιλοτικού έργου “Trading Regional Upgrade”.

7. Διάδρομος προτεραιότητας “Νότιος διάδρομος μεταφοράς φυσικού αερίου” (SGC)

Αριθ.	Ορισμός
7.1.	Δέσμη EKE ενοποιημένων, ειδικών και κλιμακωτών υποδομών μεταφοράς και σχετικός εξοπλισμός για τη μεταφορά τουλάχιστον 10 bcm/a φυσικού αερίου από νέες πηγές της περιοχής της Κασπίας, μέσω Αζερμπαϊτζάν, Γεωργίας και Τουρκίας με προορισμό τις αγορές της ΕΕ στην Ελλάδα και την Ιταλία, η οποία περιλαμβάνει τα ακόλουθα EKE: 7.1.1. Αγωγός φυσικού αερίου προς την ΕΕ από το Τουρκμενιστάν και το Αζερμπαϊτζάν μέσω Γεωργίας και Τουρκίας [έργο γνωστό επί του παρόντος ως συνδυασμός των έργων Trans-Caspian Gas Pipeline (TCP), South-Caucasus Pipeline FutureExpansion (SCPFEX) και Trans Anatolia Natural Gas Pipeline (TANAP)] 7.1.3. Αγωγός φυσικού αερίου μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας μέσω της Αλβανίας και της Αδριατικής [έργο επί του παρόντος γνωστό ως Trans-Adriatic Pipeline (TAP)], καθώς και σταθμός μέτρησης και ρύθμισης και συμπίεσης στη Νέα Μεσημβρία
7.3.	Δέσμη EKE στις υποδομές μεταφοράς νέου φυσικού αερίου από τα αποθέματα φυσικού αερίου της Ανατολικής Μεσογείου, η οποία περιλαμβάνει: 7.3.1. Αγωγό μεταφοράς από τα αποθέματα φυσικού αερίου της Ανατολικής Μεσογείου προς την ενδοχώρα της Ελλάδας μέσω της Κρήτης [έργο γνωστό επί του παρόντος ως EastMed Pipeline], με σταθμό μέτρησης και ρύθμισης στη Μεγαλόπολη και εξαρτώμενα από το έργο αυτό τα ακόλουθα EKE: 7.3.3. Αγωγός υπεράκτιου φυσικού αερίου μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας [έργο επί του παρόντος γνωστό ως Poseidon Pipeline] 7.3.4. Ενίσχυση της εσωτερικής δυναμικότητας μεταφοράς από Νότο προς Βορρά στην Ιταλία [έργο επί του παρόντος γνωστό ως Adriatica Line]
7.5.	Ανάπτυξη των υποδομών φυσικού αερίου στην Κύπρο [έργο επί του παρόντος γνωστό ως Cyprus Gas2EU]

8. Διάδρομος προτεραιότητας “Σχέδιο διασύνδεσης των αγορών ενέργειας της περιοχής της Βαλτικής στον τομέα του αερίου” (BEMIP Gas)

Αριθ.	Ορισμός
8.1.	8.1.1. Διασύνδεση Εσθονίας – Φινλανδίας [έργο επί του παρόντος γνωστό ως Balticconnector]
8.2.	Δέσμη αναβάθμισης της υποδομής στην περιοχή της Ανατολικής Βαλτικής θάλασσας, η οποία περιλαμβάνει τα ακόλουθα EKE: 8.2.1. Αναβάθμιση της διασύνδεσης Λετονίας – Λιθουανίας 8.2.2. Αναβάθμιση της διασύνδεσης Εσθονίας – Λετονίας 8.2.4. Αναβάθμιση της υπόγειας αποθήκευσης φυσικού αερίου στο Inčukalna (LV)
8.3.	Δέσμη έργων υποδομών, η οποία περιλαμβάνει τα ακόλουθα EKE: 8.3.1. Ενίσχυση της διασύνδεσης Πολωνίας/Δανίας στο Nybro 8.3.2. Διασύνδεση Πολωνίας – Δανίας [έργο επί του παρόντος γνωστό ως Baltic Pipe]
8.5.	Διασύνδεση Πολωνίας – Λιθουανίας [έργο επί του παρόντος γνωστό ως GIPL]
8.6.	Τερματικός σταθμός ΥΦΑ στο Gothenburg της Σουηδίας
8.7.	Επέκταση της δυναμικότητας του τερματικού σταθμού ΥΦΑ στο Świnoujście της Πολωνίας

9. Διάδρομος προτεραιότητας “Συνδέσεις παροχής πετρελαίου στην Κεντροανατολική Ευρώπη” (OSC)

Αριθ.	Ορισμός
9.1.	Αγωγός Adamowo – Brody: αγωγός σύνδεσης των εγκαταστάσεων διακίνησης της εταιρείας JSC Uktransnafta στο Brody (Ουκρανία) με το συγκρότημα δεξαμενών αποθήκευσης του Adamowo (Πολωνία)
9.2.	Αγωγός Μπρατισλάβας – Schwechat: αγωγός σύνδεσης του Schwechat (Αυστρία) με την Μπρατισλάβα (Σλοβακική Δημοκρατία)
9.4.	Αγωγός Litvinov (Τσεχική Δημοκρατία) – Spargau (Γερμανία): έργο επέκτασης του αγωγού αργού πετρελαίου Druzha μέχρι το διυλιστήριο TRM Spargau
9.5.	Δέσμη αγωγού της Πομερανίας (Πολωνία), η οποία περιλαμβάνει τα ακόλουθα ΕΚΕ: 9.5.1. Κατασκευή τερματικού σταθμού πετρελαίου στο Gdańsk (φάση II) 9.5.2. Επέκταση του αγωγού της Πομερανίας: η δεύτερη γραμμή του αγωγού
9.6.	TAL Plus: επέκταση της δυναμικότητας μεταφοράς του αγωγού TAL μεταξύ Τεργέστης (Ιταλία) και Ingolstadt (Γερμανία)

10. Θεματικό πεδίο προτεραιότητας “Ανάπτυξη έξυπνων δικτύων”

Αριθ.	Ορισμός
10.3.	SINCRO.GRID (Σλοβενία, Κροατία) — καινοτόμος ενοποίηση συνεργατικών και ώριμων τεχνολογικά λύσεων για να ενισχυθεί ταυτόχρονα η ασφάλεια λειτουργίας των συστημάτων ηλεκτρικής ενέργειας της Σλοβενίας και της Κροατίας
10.4.	ACON (Τσεχική Δημοκρατία, Σλοβακία) — ο κύριος στόχος των ACON (Again COnnected Networks) είναι να προωθηθεί η ενοποίηση των αγορών ηλεκτρικής ενέργειας της Τσεχικής Δημοκρατίας και της Σλοβακίας
10.5.	ALPGRID (Αυστρία, Ιταλία) — καινοτόμος ενοποίηση συνεργατικών και ώριμων τεχνολογικά λύσεων για να ενισχυθεί ταυτόχρονα η επιχειρησιακή αποδοτικότητα των περιφερειακών συστημάτων ηλεκτρικής ενέργειας της Ιταλίας και της Αυστρίας
10.6.	Smart Border Initiative (Γαλλία, Γερμανία) — η πρωτοβουλία αυτή θα επιτρέψει τη σύνδεση των πολιτικών της Γαλλίας και της Γερμανίας για τη στήριξη των πόλεων και των εδαφών τους στις στρατηγικές ενεργειακής μετάβασης και στην ολοκλήρωση της ευρωπαϊκής αγοράς

11. Θεματικό πεδίο προτεραιότητας “Λεωφόροι ηλεκτρικής ενέργειας”

Κατάλογος ΕΚΕ με διπλή επισήμανση ως λεωφόροι ηλεκτρικής ενέργειας

Αριθ.	Ορισμός
Διάδρομος προτεραιότητας “Υπεράκτιο δίκτυο των Βόρειων Θαλασσών” (NSOG)	
1.1.	1.1.1. Διασύνδεση Gezelle (BE) με τα περίχωρα του Richborough (UK)
1.3.	Δέσμη Δανίας – Γερμανίας, η οποία περιλαμβάνει τα ακόλουθα ΕΚΕ: 1.3.1. Διασύνδεση Endrup (DK) και Niebüll (DE) 1.3.2. Εσωτερική γραμμή Niebüll και Brunsbüttel (DE)

Αριθ.	Ορισμός
1.4.	Δέσμη Δανίας – Γερμανίας, η οποία περιλαμβάνει τα ακόλουθα ΕΚΕ: 1.4.1. Διασύνδεση Kassø (DK) και Audorf (DE) 1.4.2. Εσωτερική γραμμή Audorf και Hamburg/Nord (DE) 1.4.3. Εσωτερική γραμμή Hamburg/Nord και Dollern (DE)
1.6.	Διασύνδεση Γαλλίας – Ιρλανδίας μεταξύ La Martyre (FR) και Great Island ή Knockraha (IE) [έργο επί του παρόντος γνωστό ως Celtic Interconnector]
1.7.	Δέσμη διασυνδέσεων Γαλλίας – Ηνωμένου Βασιλείου, η οποία περιλαμβάνει ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα ΕΚΕ: 1.7.1. Διασύνδεση Cotentin (FR) και περιχώρων του Exeter (UK) [έργο επί του παρόντος γνωστό ως FAB] 1.7.2. Διασύνδεση Tourbe (FR) και Chilling (UK) [έργο επί του παρόντος γνωστό ως IFA2] 1.7.3. Διασύνδεση Coquelles (FR) και Folkestone (UK) [έργο επί του παρόντος γνωστό ως ElecLink] 1.7.4. Διασύνδεση Le Havre (FR) και Lovedean (UK) [έργο επί του παρόντος γνωστό ως AQUIND] 1.7.5. Διασύνδεση των περιχώρων της Δουνκέρκης (FR) και των περιχώρων του Kingsnorth (UK) [έργο επί του παρόντος γνωστό ως Gridlink]
1.8.	Δέσμη Γερμανίας – Νορβηγίας [έργο επί του παρόντος γνωστό ως NordLink] 1.8.1. Διασύνδεση Wilster (DE) και Tonstad (NO) 1.8.2. Ενίσχυση των εσωτερικών γραμμών στη νότιο Νορβηγία
1.10.	Δέσμη διασυνδέσεων Ηνωμένου Βασιλείου – Νορβηγίας, η οποία περιλαμβάνει ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα ΕΚΕ: 1.10.1. Διασύνδεση Blythe (UK) και Kvilldal (NO) [έργο επί του παρόντος γνωστό ως North Sea Link] 1.10.2. Διασύνδεση Peterhead (UK) και Simadalen (NO) [έργο επί του παρόντος γνωστό ως NorthConnect]
1.13.	Διασύνδεση της Ισλανδίας με το Ηνωμένο Βασίλειο [έργο επί του παρόντος γνωστό ως Ice Link]
1.14.	Διασύνδεση Revsing (DK) και Bicker Fen (UK) [έργο επί του παρόντος γνωστό ως Viking Link]
1.15.	Διασύνδεση της περιοχής της Αμβέρσας (BE) και των περιχώρων του Kemsley (UK)
1.16.	Διασύνδεση Κάτω Χωρών και Ηνωμένου Βασιλείου
Διάδρομος προτεραιότητας “Διασυνδέσεις ηλεκτρικής ενέργειας Βορρά – Νότου στη Δυτική Ευρώπη” (NSI West Electricity)	
2.2.	2.2.1. Πρώτη διασύνδεση Lixhe (BE) και Oberzier (DE) [έργο επί του παρόντος γνωστό ως ALEGro] 2.2.4. Δεύτερη διασύνδεση Βελγίου και Γερμανίας
2.4.	Διασύνδεση Codrongianos (IT), Lucciana (Κορσική, FR) και Suvereto (IT) [έργο επί του παρόντος γνωστό ως SACOI 3]
2.5.	2.5.1. Διασύνδεση Grande Ile (FR) και Piosasco (IT) [έργο επί του παρόντος γνωστό ως Savoie-Piemont]
2.7.	Διασύνδεση Aquitaine (FR) και Χώρας των Βάσκων (ES) [έργο επί του παρόντος γνωστό ως Biscay Gulf]
2.9.	Εσωτερική γραμμή Osterath και Philippsburg (DE) για αύξηση της δυναμικότητας στα δυτικά σύνορα [έργο επί του παρόντος γνωστό ως Ultranet]

Αριθ.	Ορισμός
2.10.	Εσωτερική γραμμή Brunsbüttel-Großgartach και Wilster-Grafenrheinfeld (DE) για αύξηση της δυναμικότητας στα βόρεια και τα νότια σύνορα [έργο επί του παρόντος γνωστό ως Suedlink]
2.13.	Δέσμη διασύνδεσης Ιρλανδίας – Ηνωμένου Βασιλείου, η οποία περιλαμβάνει ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα ΕΚΕ: 2.13.1. Διασύνδεση Woodland (IE) και Turleenan (UK) 2.13.2. Διασύνδεση Srananagh (IE) και Turleenan (UK)
Διάδρομος προτεραιότητας “Διασυνδέσεις ηλεκτρικής ενέργειας Βορρά – Νότου στην Κεντροανατολική και Νότια Ευρώπη” (“NSI East Electricity”)	
3.10.	Δέσμη Ισραήλ – Κύπρου – Ελλάδας [έργο επί του παρόντος γνωστό ως EUROASIA Interconnector], η οποία περιλαμβάνει τα ακόλουθα ΕΚΕ: 3.10.1. Διασύνδεση Hadera (IL) και Κοφινού (CY) 3.10.2. Διασύνδεση Κοφινού (CY) και Κορακιάς στην Κρήτη (EL) 3.10.3. Εσωτερική γραμμή Κορακιάς στην Κρήτη και περιφέρειας Αττικής (EL)
3.12.	Εσωτερική γραμμή στη Γερμανία μεταξύ Wolmirstedt και Βαυαρίας για αύξηση της εσωτερικής δυναμικότητας μεταφοράς Βορρά – Νότου
3.27.	Διασύνδεση της Σικελίας (IT) με τον κόμβο της Τυνησίας (TU) [έργο επί του παρόντος γνωστό ως ELMED]
Διάδρομος προτεραιότητας “Σχέδιο διασύνδεσης των αγορών ενέργειας της περιοχής της Βαλτικής” (BEMIP Electricity)	
4.1.	Διασύνδεση Δανίας – Γερμανίας μεταξύ Tolstrup Gaarde (DK) και Bentwisch (DE) μέσω των υπεράκτιων αιολικών πάρκων Kriegers Flak (DK) και Baltic 1 και 2 (DE) [έργο επί του παρόντος γνωστό ως Kriegers Flak Combined Grid Solution]

12. Διασυνοριακό δίκτυο διοξειδίου του άνθρακα

Αριθ.	Ορισμός
12.1.	Κόμβος CO ₂ στο Teesside (Ηνωμένο Βασίλειο, σε περαιτέρω στάδια σε Κάτω Χώρες, Βέλγιο, Γερμανία)
12.2.	Νεοφυές έργο μεταφοράς και υποδομών CO ₂ (Ηνωμένο Βασίλειο, σε περαιτέρω στάδια σε Κάτω Χώρες, Νορβηγία)
12.3.	Rotterdam Nucleus (Κάτω Χώρες και Ηνωμένο Βασίλειο)
12.4.	Διασυνοριακές συνδέσεις μεταφοράς CO ₂ μεταξύ των πηγών εκπομπών σε Ηνωμένο Βασίλειο και Κάτω Χώρες και χώρος αποθήκευσης στη Νορβηγία

Γ. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ “ΕΡΓΩΝ ΠΟΥ ΔΕΝ ΘΕΩΡΟΥΝΤΑΙ ΠΛΕΟΝ ΕΚΕ” ΚΑΙ “ΕΡΓΩΝ ΠΟΥ ΑΠΟΤΕΛΟΥΝ ΠΛΕΟΝ ΑΝΑΠΟΣΠΑΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΑΛΛΩΝ ΕΚΕ”

1. Διάδρομος προτεραιότητας “Υπεράκτιο δίκτυο των Βόρειων Θαλασσών” (NSOG)

Αριθμοί ΕΚΕ των έργων που δεν θεωρούνται πλέον ΕΚΕ
1.1.3
1.2
1.5

1.9.2
1.9.3
1.9.4
1.9.5
1.9.6
1.11.1
1.11.2
1.11.3
1.11.4

2. Διάδρομος προτεραιότητας “Διασυνδέσεις ηλεκτρικής ενέργειας Βορρά – Νότου στη Δυτική Ευρώπη” (NSI West Electricity)

Αριθμοί ΕΚΕ των έργων που δεν θεωρούνται πλέον ΕΚΕ
2.2.2
2.2.3
2.3.1
2.3.2
2.5.2
2.6
2.8
2.11.1
2.11.2
2.11.3
2.12
2.15.2
2.15.3
2.15.4
2.16.2
2.19
2.20
2.21
2.22
2.25.1
2.25.2
2.26

Έργα που αποτελούν πλέον αναπόσπαστο μέρος άλλων ΕΚΕ	
Αρχικός αριθμός ΕΚΕ του έργου	Αριθμός ΕΚΕ στο οποίο ενσωματώθηκε πλέον το έργο
2.1	3.1.4

3. Διάδρομος προτεραιότητας “Διασυνδέσεις ηλεκτρικής ενέργειας Βορρά – Νότου στην Κεντροανατολική και Νότια Ευρώπη” (NSI East Electricity)

Αριθμοί ΕΚΕ των έργων που δεν θεωρούνται πλέον ΕΚΕ
3.1.3
3.2.1
3.2.3
3.3
3.5.1
3.5.2
3.6.1
3.6.2
3.8.2
3.8.3
3.8.6
3.9.2
3.9.3
3.9.4
3.13
3.14.1
3.15.1
3.15.2
3.16.2
3.16.3
3.18.1
3.18.2
3.19.2
3.19.3
3.20.1
3.20.2
3.25
3.26

Έργα που αποτελούν πλέον αναπόσπαστο μέρος άλλων ΕΚΕ	
Αρχικός αριθμός ΕΚΕ του έργου	Αριθμός ΕΚΕ στο οποίο ενσωματώθηκε πλέον το έργο
3.19.1	3.22.5

4. Διάδρομος προτεραιότητας “Σχέδιο διασύνδεσης των αγορών ενέργειας της περιοχής της Βαλτικής” (BEMIP Electricity)

Αριθμοί ΕΚΕ των έργων που δεν θεωρούνται πλέον ΕΚΕ	
4.5.1	
4.5.3	
4.5.4	
4.5.5	
4.8.6	

Έργα που αποτελούν πλέον αναπόσπαστο μέρος άλλων ΕΚΕ	
Αρχικός αριθμός ΕΚΕ του έργου	Αριθμός ΕΚΕ στο οποίο ενσωματώθηκε πλέον το έργο
4.3	4.8.9
4.9	4.8.9

5. Διάδρομος προτεραιότητας “Διασυνδέσεις αερίου Βορρά – Νότου στη Δυτική Ευρώπη” (NSI West Gas)

Αριθμοί ΕΚΕ των έργων που δεν θεωρούνται πλέον ΕΚΕ	
5.2	
5.6	
5.7.1	
5.7.2	
5.9	
5.12	
5.13	
5.14	
5.15.1	
5.15.2	
5.15.3	
5.15.4	
5.15.5	
5.16	
5.17.1	
5.17.2	
5.18	
5.20	

Έργα που αποτελούν πλέον αναπόσπαστο μέρος άλλων ΕΚΕ	
Αρχικός αριθμός ΕΚΕ του έργου	Αριθμός ΕΚΕ στο οποίο ενσωματώθηκε πλέον το έργο
5.8.1	5.5.2
5.8.2	5.5.2

6. Διάδρομος προτεραιότητας “Διασυνδέσεις αερίου Βορρά – Νότου στην Κεντροανατολική και Νοτιοανατολική Ευρώπη” (NSI East Gas)

Αριθμοί ΕΚΕ των έργων που δεν θεωρούνται πλέον ΕΚΕ
6.3
6.5.3
6.5.4
6.7
6.8.3
6.9.2
6.9.3
6.11
6.12
6.16
6.17
6.19
6.20.1
6.20.5
6.21
6.22.1
6.22.2
6.25.2

Έργα που αποτελούν πλέον αναπόσπαστο μέρος άλλων ΕΚΕ	
Αρχικός αριθμός ΕΚΕ του έργου	Αριθμός ΕΚΕ στο οποίο ενσωματώθηκε πλέον το έργο
6.1.1	6.2.10
6.1.2	6.2.11
6.1.3	6.2.11
6.1.4	6.2.11
6.1.5	6.2.11
6.1.6	6.2.11

Έργα που αποτελούν πλέον αναπόσπαστο μέρος άλλων ΕΚΕ	
Αρχικός αριθμός ΕΚΕ του έργου	Αριθμός ΕΚΕ στο οποίο ενσωματώθηκε πλέον το έργο
6.1.7	6.2.11
6.1.8	6.2.2
6.1.9	6.2.11
6.1.10	6.2.2
6.1.11	6.2.2
6.1.12	6.2.12
6.2.3	6.2.2
6.2.4	6.2.2
6.2.5	6.2.2
6.2.6	6.2.2
6.2.7	6.2.2
6.2.8	6.2.2
6.2.9	6.2.2
6.5.2	6.5.6
6.6	6.26.1
6.8.4	6.25.4
6.13.1	6.24.4
6.13.2	6.24.4
6.13.3	6.24.4
6.14	6.24.1
6.15.1	6.24.10
6.15.2	6.24.10
6.18	7.3.4
6.24.2	6.24.1
6.24.3	6.24.1
6.24.5	6.24.4
6.24.6	6.24.4
6.24.7	6.24.4
6.24.8	6.24.4
6.24.9	6.24.4
6.25.3	6.24.10
6.26.2	6.26.1

Έργα που αποτελούν πλέον αναπόσπαστο μέρος άλλων ΕΚΕ	
Αρχικός αριθμός ΕΚΕ του έργου	Αριθμός ΕΚΕ στο οποίο ενσωματώθηκε πλέον το έργο
6.26.3	6.26.1
6.26.4	6.26.1
6.26.5	6.26.1
6.26.6	6.26.1

7. Διάδρομος προτεραιότητας “Νότιος διάδρομος μεταφοράς φυσικού αερίου” (SGC)

Αριθμοί ΕΚΕ των έργων που δεν θεωρούνται πλέον ΕΚΕ	
7.1.2	
7.1.5	
7.1.7	
7.2.1	
7.2.2	
7.2.3	
7.4.1	
7.4.2	
Έργα που αποτελούν πλέον αναπόσπαστο μέρος άλλων ΕΚΕ	
Αρχικός αριθμός ΕΚΕ του έργου	Αριθμός ΕΚΕ στο οποίο ενσωματώθηκε πλέον το έργο
7.1.6	7.1.3
7.1.4	7.3.3
7.3.2	7.5

8. Διάδρομος προτεραιότητας “Σχέδιο διασύνδεσης των αγορών ενέργειας της περιοχής της Βαλτικής στον τομέα του αερίου” (BEMIP Gas)

Αριθμοί ΕΚΕ των έργων που δεν θεωρούνται πλέον ΕΚΕ	
8.1.2.1	
8.1.2.2	
8.1.2.3	
8.1.2.4	
8.2.3	
8.4	
8.8	

9. Διάδρομος προτεραιότητας “Συνδέσεις παροχής πετρελαίου στην Κεντροανατολική Ευρώπη” (OSC)

Αριθμοί ΕΚΕ των έργων που δεν θεωρούνται πλέον ΕΚΕ

9.3

10. Θεματικό πεδίο προτεραιότητας “Ανάπτυξη έξυπνων δικτύων”

Αριθμοί ΕΚΕ των έργων που δεν θεωρούνται πλέον ΕΚΕ

10.1

10.2

11. Θεματικό πεδίο προτεραιότητας “Λεωφόροι ηλεκτρικής ενέργειας”

Αριθμοί ΕΚΕ των έργων που δεν θεωρούνται πλέον ΕΚΕ

1.5»

ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2018/541 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**της 20ής Δεκεμβρίου 2017****για την τροποποίηση του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2017/2358 και του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2017/2359 όσον αφορά τις ημερομηνίες εφαρμογής τους****(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία (ΕΕ) 2016/97 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιανουαρίου 2016, σχετικά με τη διανομή ασφαλιστικών προϊόντων ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 25 παράγραφος 2, το άρθρο 28 παράγραφος 4, το άρθρο 29 παράγραφος 4 και το άρθρο 30 παράγραφος 6,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η οδηγία (ΕΕ) 2016/97 εναρμονίζει τις εθνικές διατάξεις σχετικά με τη διανομή ασφαλιστικών και αντασφαλιστικών προϊόντων και εξουσιοδοτεί την Επιτροπή να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για τον περαιτέρω προσδιορισμό κριτηρίων και πρακτικών λεπτομερειών όσον αφορά τους κανόνες επαγγελματικής δεοντολογίας που ισχύουν για τη διανομή βασιζόμενων σε ασφάλιση επενδυτικών προϊόντων και όσον αφορά τις απαιτήσεις εποπτείας και διακυβέρνησης προϊόντων για τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις και τους διανομείς ασφαλιστικών προϊόντων. Στις 21 Σεπτεμβρίου 2017, η Επιτροπή εξέδωσε τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2017/2358 ⁽²⁾ και τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2017/2359 ⁽³⁾ με βάση τις εν λόγω εξουσιοδοτήσεις.
- (2) Προκειμένου να δοθεί η δυνατότητα στις αρμόδιες αρχές και τους επαγγελματίες του τομέα των ασφαλίσεων να προσαρμόσουν καλύτερα στις απαιτήσεις που ορίζονται στους δύο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμούς που αναφέρονται στην πρώτη αιτιολογική σκέψη, η ημερομηνία έναρξης εφαρμογής των εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση κανονισμών θα πρέπει να ευθυγραμμιστεί με την ημερομηνία από την οποία τα κράτη μέλη πρόκειται να εφαρμόσουν τα μέτρα που είναι αναγκαία για να συμμορφωθούν με την οδηγία (ΕΕ) 2016/97, όπως ορίζεται στο άρθρο 42 παράγραφος 1 της εν λόγω οδηγίας,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1**Τροποποίηση του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2017/2358**

Στο άρθρο 13 του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2017/2358, η δεύτερη παράγραφος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Εφαρμόζεται από την ημερομηνία από την οποία τα κράτη μέλη πρόκειται να εφαρμόσουν τα μέτρα τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 42 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο της οδηγίας (ΕΕ) 2016/97.».

Άρθρο 2**Τροποποίηση του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2017/2359**

Στο άρθρο 20 του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2017/2359, η δεύτερη παράγραφος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Εφαρμόζεται από την ημερομηνία από την οποία τα κράτη μέλη πρόκειται να εφαρμόσουν τα μέτρα τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 42 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο της οδηγίας (ΕΕ) 2016/97.».

⁽¹⁾ ΕΕ L 26 της 2.2.2016, σ. 19.

⁽²⁾ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2017/2358 της Επιτροπής, της 21ης Σεπτεμβρίου 2017, για τη συμπλήρωση της οδηγίας (ΕΕ) 2016/97 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις απαιτήσεις εποπτείας και διακυβέρνησης προϊόντων για ασφαλιστικές επιχειρήσεις και διανομείς ασφαλιστικών προϊόντων τους κανόνες επαγγελματικής δεοντολογίας που εφαρμόζονται στη διανομή των βασιζόμενων σε ασφάλιση επενδυτικών προϊόντων (ΕΕ L 341 της 20.12.2017, σ. 1).

⁽³⁾ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2017/2359 της Επιτροπής, της 21ης Σεπτεμβρίου 2017, για τη συμπλήρωση της οδηγίας (ΕΕ) 2016/97 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις απαιτήσεις παροχής πληροφοριών και τους κανόνες επαγγελματικής δεοντολογίας που εφαρμόζονται στη διανομή των βασιζόμενων σε ασφάλιση επενδυτικών προϊόντων (ΕΕ L 341 της 20.12.2017, σ. 8).

Άρθρο 3

Έναρξη ισχύος

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

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

Βρυξέλλες, 20 Δεκεμβρίου 2017.

Για την Επιτροπή
Πρόεδρος
Jean-Claude JUNKER

ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2018/542 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 22ας Ιανουαρίου 2018

για τη διόρθωση της έκδοσης στην ελληνική γλώσσα του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2017/86 για τη θέσπιση σχεδίου απορρίψεων για ορισμένους τύπους αλιείας βενθοπελαγικών ειδών στη Μεσόγειο θάλασσα

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1380/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, σχετικά με την κοινή αλιευτική πολιτική, την τροποποίηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΚ) αριθ. 1954/2003 και (ΕΚ) αριθ. 1224/2009 και την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΚ) αριθ. 2371/2002 και (ΕΚ) αριθ. 639/2004 και της απόφασης 2004/585/ΕΚ του Συμβουλίου (¹), και ιδίως το άρθρο 15 παράγραφος 6,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η έκδοση στην ελληνική γλώσσα του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2017/86 της Επιτροπής (²) περιέχει σφάλμα στο άρθρο 4 στοιχείο β) σημεία i), ii) και iii), στο άρθρο 4 στοιχείο γ) σημεία i) και ii), στο άρθρο 5 παράγραφος 2 και στους πίνακες που περιέχονται στα σημεία 2 και 3 του παραρτήματος όσον αφορά τη μετάφραση ενός είδους ιχθύων, με αποτέλεσμα να επηρεάζεται το πεδίο εφαρμογής διαφόρων διατάξεων του εν λόγω κανονισμού.
- (2) Συνεπώς, η έκδοση στην ελληνική γλώσσα του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2017/86 θα πρέπει να διορθωθεί ανάλογα. Οι εκδόσεις στις λοιπές γλώσσες δεν επηρεάζονται,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2017/86 διορθώνεται ως εξής:

1) το άρθρο 4 διορθώνεται ως εξής:

α) το στοιχείο β), σημεία i), ii) και iii) αντικαθίστανται από τα εξής:

- «i) με ανώτατο όριο για τον μπακαλιάρο μερλούκιο (*Merluccius merluccius*) και την κουτσομούρα (*Mullus spp.*) το 7 % για το 2017 και το 2018 και το 6 % για το 2019 των ολικών ετήσιων αλιευμάτων των εν λόγω ειδών από σκάφη που χρησιμοποιούν δίχτυα τράτας·
- ii) με ανώτατο όριο για τον μπακαλιάρο μερλούκιο (*Merluccius merluccius*) και την κουτσομούρα (*Mullus spp.*) το 1 % των ολικών ετήσιων αλιευμάτων των εν λόγω ειδών από σκάφη που χρησιμοποιούν απλάδια δίχτυα·
- iii) με ανώτατο όριο για τον μπακαλιάρο μερλούκιο (*Merluccius merluccius*) και την κουτσομούρα (*Mullus spp.*) το 1 % των ολικών ετήσιων αλιευμάτων των εν λόγω ειδών από σκάφη που χρησιμοποιούν δοκότραπεζα·»

(¹) ΕΕ L 354 της 28.12.2013, σ. 22.

(²) Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2017/86 της Επιτροπής, της 20ής Οκτωβρίου 2016 για τη θέσπιση σχεδίου απορρίψεων για ορισμένους τύπους αλιείας βενθοπελαγικών ειδών στη Μεσόγειο θάλασσα (ΕΕ L 14 της 18.1.2017, σ. 4).

β) το στοιχείο γ), σημεία i) και ii) αντικαθίστανται από τα εξής:

- «i) με ανώτατο όριο για τον μπακαλιάρο μερλούκιο (*Merluccius merluccius*) και την κουτσομούρα (*Mullus spp.*) το 7 % για το 2017 και το 2018 και το 6 % για το 2019 των ολικών ετήσιων αλιευμάτων των εν λόγω ειδών από σκάφη που χρησιμοποιούν δίχτυα τράτας·
- ii) με ανώτατο όριο για τον μπακαλιάρο μερλούκιο (*Merluccius merluccius*) και την κουτσομούρα (*Mullus spp.*) το 1 % των ολικών ετήσιων αλιευμάτων των εν λόγω ειδών από σκάφη που χρησιμοποιούν απλάδια δίχτυα· και·

2) το άρθρο 5(2) αντικαθίσταται από τα εξής:

«2. Έως την 31η Δεκεμβρίου 2016, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη πρέπει να υποβάλουν στην Επιτροπή και στα λοιπά κράτη μέλη, μέσω του ασφαλούς δικτυακού τόπου ελέγχου της Ένωσης, τους καταλόγους με όλα τα σκάφη που αλιεύουν μπακαλιάρο μερλούκιο, κουτσομούρα, γλώσσα και κόκκινη γαρίδα. Τα κράτη μέλη επικαιροποιούν τους εν λόγω καταλόγους.»

3) το παράρτημα διορθώνεται ως εξής:

α) ο πίνακας του σημείου 2 διορθώνεται ως εξής:

i) η πρώτη στήλη αντικαθίσταται από τα εξής:

«Μπακαλιάρος μερλούκιος (*Merluccius merluccius*), κουτσομούρα (*Mullus barbatus*), γλώσσα (*Solea solea*)»

ii) η τρίτη στήλη αντικαθίσταται από τα εξής:

«Όταν το σύνολο των εκφορτώσεων ανά σκάφος όλων των ειδών, κατά το 2014 και το 2015, περιλαμβάνει, σε ποσοστό που υπερβαίνει το 25 %, μπακαλιάρο μερλούκιο, κουτσομούρα, ή γλώσσα, η υποχρέωση εκφόρτωσης εφαρμόζεται στον μπακαλιάρο μερλούκιο, ή στην κουτσομούρα, ή στη γλώσσα, ή σε όλα τα ως άνω είδη συνολικά.»

β) ο πίνακας του σημείου 3 διορθώνεται ως εξής:

i) η πρώτη στήλη αντικαθίσταται από τα εξής:

«Μπακαλιάρος μερλούκιος (*Merluccius merluccius*), κουτσομούρα (*Mullus barbatus*), κόκκινες γαρίδες βαθέων υδάτων (*Parapenaeus longirostris*)»

ii) η τρίτη στήλη αντικαθίσταται από τα εξής:

«Όταν το σύνολο των εκφορτώσεων ανά σκάφος όλων των ειδών, κατά το 2014 και το 2015, περιλαμβάνει, σε ποσοστό που υπερβαίνει το 25 %, μπακαλιάρο μερλούκιο, κουτσομούρα, ή κόκκινες γαρίδες βαθέων υδάτων, η υποχρέωση εκφόρτωσης εφαρμόζεται στον μπακαλιάρο μερλούκιο, ή στην κουτσομούρα, ή στις κόκκινες γαρίδες βαθέων υδάτων ή σε όλα τα ως άνω είδη συνολικά.»

Άρθρο 2

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

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

Βρυξέλλες, 22 Ιανουαρίου 2018.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
Jean-Claude JUNCKER

ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2018/543 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 23ης Ιανουαρίου 2018

για τη διόρθωση της ισπανικής γλωσσικής έκδοσης του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 812/2013 της Επιτροπής για τη συμπλήρωση της οδηγίας 2010/30/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την επισήμανση της κατανάλωσης ενέργειας των θερμαντήρων νερού, των δεξαμενών αποθήκευσης ζεστού νερού και των συγκροτημάτων θερμαντήρα νερού και ηλιακής συσκευής

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1369 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2017, σχετικά με τον καθορισμό ενός πλαισίου για την ενεργειακή σήμανση και για την κατάργηση της οδηγίας 2010/30/ΕΕ ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 16,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η ισπανική γλωσσική έκδοση του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 812/2013 της Επιτροπής ⁽²⁾ περιέχει δύο λάθη στον πίνακα 1, στις γραμμές κελιού Β και C της στήλης Μ του παραρτήματος II όσον αφορά μια διαφορά στον τύπο των ορίων για τους θερμαντήρες νερού μεγέθους Μ.
- (2) Ως εκ τούτου, η ισπανική γλωσσική έκδοση του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 812/2013 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως. Οι άλλες γλωσσικές εκδόσεις δεν επηρεάζονται,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

(δεν αφορά το ελληνικό κείμενο)

Άρθρο 2

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

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

Βρυξέλλες, 23 Ιανουαρίου 2018.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
Jean-Claude JUNCKER

⁽¹⁾ ΕΕ L 198 της 28.7.2017, σ. 1.

⁽²⁾ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 812/2013 της Επιτροπής, της 18ης Φεβρουαρίου 2013, για τη συμπλήρωση της οδηγίας 2010/30/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την επισήμανση της κατανάλωσης ενέργειας των θερμαντήρων νερού, των δεξαμενών αποθήκευσης ζεστού νερού και των συγκροτημάτων θερμαντήρα νερού και ηλιακής συσκευής (ΕΕ L 239 της 6.9.2013, σ. 83).

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2018/544 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**της 27ης Μαρτίου 2018****για τη θέσπιση απαγόρευσης της αλιείας γαλάζιου μάρλιν στον Ατλαντικό ωκεανό από σκάφη που φέρουν σημαία Ισπανίας**

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1224/2009 του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2009, περί θεσπίσεως ενωσιακού συστήματος ελέγχου της τήρησης των κανόνων της κοινής αλιευτικής πολιτικής ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 36 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/120 του Συμβουλίου ⁽²⁾ καθορίζει ποσοστώσεις για το 2018.
- (2) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που έλαβε η Επιτροπή, τα αλιεύματα του αποθέματος το οποίο αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού, από σκάφη τα οποία φέρουν τη σημαία ή είναι νηολογημένα στο κράτος μέλος που αναφέρεται σε αυτό, έχουν εξαντλήσει την ποσόστωση που έχει κατανεμηθεί για το 2018.
- (3) Ως εκ τούτου, είναι αναγκαία η απαγόρευση των αλιευτικών δραστηριοτήτων για το εν λόγω απόθεμα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1**Εξάντληση ποσόστωσης**

Η αλιευτική ποσόστωση που χορηγήθηκε στα κράτη μέλη τα οποία αναφέρονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού, σχετικά με το απόθεμα που αναφέρεται σε αυτό για το 2018, θεωρείται ότι έχει εξαντληθεί από την ημερομηνία που καθορίζεται στο εν λόγω παράρτημα.

Άρθρο 2**Απαγορεύσεις**

Οι αλιευτικές δραστηριότητες για το απόθεμα που αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού από σκάφη τα οποία φέρουν τη σημαία ή είναι νηολογημένα στο κράτος μέλος το οποίο αναφέρεται επίσης σε αυτό απαγορεύονται από την ημερομηνία που καθορίζεται στο εν λόγω παράρτημα. Απαγορεύονται ειδικότερα η διατήρηση επί του σκάφους, η μετατόπιση, η μεταφόρτωση ή η εκφόρτωση από το εν λόγω απόθεμα ιχθύων οι οποίοι έχουν αλιευθεί από τα σκάφη αυτά μετά την εν λόγω ημερομηνία.

Άρθρο 3**Έναρξη ισχύος**

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

⁽¹⁾ ΕΕ L 343 της 22.12.2009, σ. 1.

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/120 του Συμβουλίου, της 23ης Ιανουαρίου 2018, σχετικά με τον καθορισμό για το 2018, για ορισμένα αποθέματα ιχθύων και ομάδες αποθεμάτων ιχθύων, των αλιευτικών δυνατοτήτων στα ενωσιακά ύδατα, και για τα ενωσιακά αλιευτικά σκάφη, σε ορισμένα μη ενωσιακά ύδατα, καθώς και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/127 (ΕΕ L 27 της 31.1.2018, σ. 1).

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

Βρυξέλλες, 27 Μαρτίου 2018.

Για την Επιτροπή,
εξ ονόματος του Προέδρου,
João AGUIAR MACHADO
Γενικός Διευθυντής
Γενική Διεύθυνση Θαλάσσιας Πολιτικής και Αλιείας

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Αριθ.	01/TQ120
Κράτος μέλος	Ισπανία
Απόθεμα	BUM/ATLANT
Είδος	Γαλάζιο μάρλιν (<i>Makaira nigricans</i>)
Ζώνη	Ατλαντικός Ωκεανός
Ημερομηνία απαγόρευσης	1.1.2018

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2018/545 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 4ης Απριλίου 2018

σχετικά με τον καθορισμό πρακτικών ρυθμίσεων για την έγκριση σιδηροδρομικών οχημάτων και διαδικασίας έγκρισης τύπου οχημάτων σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 21 παράγραφος 9,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Οι πρακτικές ρυθμίσεις για τη διαδικασία έγκρισης οχημάτων που αναφέρονται στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797 θα μειώσουν την πολυπλοκότητα, τη διάρκεια και το κόστος της διαδικασίας έγκρισης οχημάτων, θα καθιερώσουν ομοιόμορφους όρους εναρμόνισης της έγκρισης τύπου οχήματος και/ή της έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά της Ένωσης και θα ενισχύσουν τη συνεργασία μεταξύ όλων των μερών που εμπλέκονται στη διαδικασία έγκρισης οχημάτων. Για να μειωθούν η διάρκεια και το κόστος της διαδικασίας έγκρισης οχημάτων, τα χρονοδιαγράμματα θα πρέπει στην πράξη να διατηρηθούν όσο το δυνατόν συντομότερα.
- (2) Λαμβανομένης υπόψη της πείρας που έχουν αποκτήσει οι εθνικές αρχές ασφάλειας («ΕΑΑ») στη διαδικασία έγκρισης και στην προπαρασκευή των συμφωνιών συνεργασίας που αναφέρονται στο άρθρο 21 παράγραφος 14 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, η έγκαιρη επαφή με τον αιτούντα υπό μορφή συντονισμού («προκαταρκτική επαφή») αναγνωρίζεται ως ορθή πρακτική για την προώθηση της ανάπτυξης της σχέσης μεταξύ των μερών που εμπλέκονται στη διαδικασία έγκρισης οχημάτων. Η εν λόγω προκαταρκτική επαφή θα πρέπει να προσφέρεται πριν από την υποβολή αίτησης έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά, με σκοπό να δοθεί η δυνατότητα στον φορέα έγκρισης και στις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης να εξοικιωθούν με το έργο. Για να είναι σε θέση ο αιτών να γνωρίζει τι να αναμένει κατά την εν λόγω προκαταρκτική επαφή θα πρέπει να διευκρινίζονται οι εφαρμοστέοι κανόνες, να εξηγείται λεπτομερώς η διαδικασία έγκρισης οχήματος, καθώς και η όλη διαδικασία λήψης απόφασης, και να επαληθεύεται ότι ο αιτών έχει ενημερωθεί επαρκώς. Ο αιτών είναι υπεύθυνος για τη διασφάλιση ότι πληρούνται όλες οι απαιτήσεις κατά την υποβολή της αίτησης έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά. Κατά την άσκηση των καθηκόντων του, του παρέχεται συνδρομή από άλλους φορείς, όπως οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης, προμηθευτές και παρόχους υπηρεσιών.
- (3) Για να δημιουργηθούν οικονομίες κλίμακας και να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος, η έγκριση τύπου οχήματος θα πρέπει να καθιστά δυνατόν στον αιτούντα να παράγει ορισμένο αριθμό οχημάτων με τον ίδιο σχεδιασμό και να διευκολύνει την έγκρισή τους. Ο τύπος οχήματος προσδιορίζει τον σχεδιασμό που θα εφαρμοσθεί σε όλα τα οχήματα του συγκεκριμένου τύπου. Για κάθε νέο τύπο οχήματος θα πρέπει να ακολουθείται η διαδικασία έγκρισης και νέος τύπος δημιουργείται μόνο εάν εγκριθεί.
- (4) Θα πρέπει να εισαχθούν οι έννοιες της παραλλαγής και της έκδοσης τύπου οχήματος, ώστε να προβλεφθεί η δυνατότητα προσδιορισμού επιλογών όσον αφορά τη διαμόρφωση του οχήματος ή τις αλλαγές κατά τη διάρκεια του κύκλου ζωής οχήματος υφιστάμενου τύπου, ενώ η διαφορά μεταξύ παραλλαγών και εκδόσεων είναι ότι για τις παραλλαγές απαιτείται έγκριση, ενώ για τις εκδόσεις δεν απαιτείται.
- (5) Για να εξασφαλιστεί ότι ο τύπος του οχήματος εξακολουθεί να πληροί τις απαιτήσεις με την πάροδο του χρόνου και ότι τυχόν αλλαγές στον σχεδιασμό που μεταβάλλουν τα βασικά χαρακτηριστικά του αποτυπώνονται ως νέες παραλλαγές και/ή εκδόσεις του τύπου οχήματος, θα πρέπει να χρησιμοποιείται η διαδικασία διαχείρισης της διαμόρφωσης του τύπου οχήματος. Ο φορέας που είναι αρμόδιος για τη διαχείριση της διαμόρφωσης του τύπου οχήματος είναι ο αιτών που έλαβε την έγκριση τύπου οχήματος.
- (6) Όσον αφορά τα οχήματα, είναι απαραίτητη μια διαδικασία διαχείρισης της διαμόρφωσης η οποία να περιορίζεται στις αλλαγές τις οποίες δεν αφορά η διαχείριση της διαμόρφωσης εγκεκριμένου τύπου οχήματος.
- (7) Ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης («ο Οργανισμός») θα πρέπει να καταρτίσει κατευθυντήριες γραμμές στις οποίες να περιγράφονται, και, όπου απαιτείται, να επεξηγούνται οι απαιτήσεις που καθορίζονται στον

⁽¹⁾ Οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (αναδιατύπωση), (ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 44).

παρόντα κανονισμό. Οι κατευθυντήριες γραμμές θα πρέπει να επικαιροποιούνται, να δημοσιεύονται και να διατίθενται δωρεάν στο κοινό. Για λόγους εναρμόνισης της προσέγγισης όσον αφορά την ανταλλαγή και την καταχώριση των πληροφοριών μέσω της υπηρεσίας μιας στάσης που αναφέρεται στο άρθρο 12 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾, οι κατευθυντήριες γραμμές θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνουν υποδείγματα που καταρτίζει ο Οργανισμός σε συνεργασία με τις ΕΑΑ.

- (8) Ο Οργανισμός και οι ΕΑΑ θα πρέπει να εφαρμόζουν εσωτερικές ρυθμίσεις ή διαδικασίες για να εξασφαλίσουν ότι πληρούνται οι απαιτήσεις της διαδικασίας έγκρισης οχήματος.
- (9) Λαμβανομένου υπόψη ότι η διαθέσιμη πείρα αναγνωρίζεται ως ορθή πρακτική, οι ΕΑΑ και ο Οργανισμός θα πρέπει να ενθαρρυνθούν να ανταλλάσσουν όλες τις σχετικές πληροφορίες. Για να παρέχει την εν λόγω υπηρεσία, ο Οργανισμός θα πρέπει να καθορίσει πρωτόκολλο και διαδικασίες καταχώρισης και ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ του Οργανισμού και των ΕΑΑ.
- (10) Για να αποφευχθεί τυχόν αλληλεπικάλυψη των αξιολογήσεων και να μειωθούν ο διοικητικός φόρτος και το κόστος για τον αιτούντα, ο Οργανισμός και οι ΕΑΑ θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις συμφωνίες συνεργασίας και τις πολυμερείς συμφωνίες που συνάπτονται σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφοι 14 και 15 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, κατά περίπτωση.
- (11) Ο Οργανισμός και οι ΕΑΑ πρέπει να καταχωρίζουν στην υπηρεσία μιας στάσης όλες τις σχετικές πληροφορίες και την τεκμηριωμένη αιτιολόγηση για τη λήψη απόφασης, ώστε να αιτιολογούνται οι αποφάσεις σε κάθε στάδιο της διαδικασίας έγκρισης οχήματος. Εάν ο Οργανισμός και οι ΕΑΑ διαθέτουν δικό τους σύστημα διαχείρισης των πληροφοριών για την αξιολόγηση, θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι όλες οι σχετικές πληροφορίες διαβιβάζονται στην υπηρεσία μιας στάσης για τους ίδιους λόγους. Για να διευκολυνθεί η επικοινωνία μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών, στις κατευθυντήριες γραμμές του Οργανισμού και των ΕΑΑ θα πρέπει να προβλέπονται πρακτικές ρυθμίσεις για την επικοινωνία που δεν αφορά τη διαδικασία λήψης αποφάσεων και, ως εκ τούτου, δεν χρειάζεται να υποβάλλονται μέσω της υπηρεσίας μιας στάσης.
- (12) Εφόσον η προβλεπόμενη περιοχή χρήσης του τύπου οχήματος περιορίζεται σε δίκτυο ή δίκτυα ενός κράτους μέλους, η έγκριση ισχύει χωρίς επέκταση της περιοχής χρήσης για οχήματα που μεταβαίνουν σε σταθμούς γειτονικών κρατών μελών με παρεμφερή χαρακτηριστικά δικτύου, όταν οι σταθμοί αυτοί βρίσκονται κοντά στα σύνορα. Στην περίπτωση αυτή, ο αιτών μπορεί να υποβάλει αίτηση έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά στον Οργανισμό ή στην ΕΑΑ. Εφόσον ο Οργανισμός ενεργεί ως φορέας έγκρισης, διαβουλεύεται με τις αρμόδιες ΕΑΑ σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 8 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και λαμβάνει υπόψη τις σχετικές διασυνοριακές συμφωνίες.
- (13) Εφόσον ο Οργανισμός ενεργεί ως φορέας έγκρισης, ο αιτών θα πρέπει, με την επιφύλαξη των διατάξεων του σημείου 2.6 του παραρτήματος IV της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, να έχει το δικαίωμα να υποβάλει την αίτηση στον Οργανισμό σε μία από τις επίσημες γλώσσες της Ένωσης. Κατά τη διάρκεια της αξιολόγησης, οι ΕΑΑ θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα να απευθύνουν στον Οργανισμό έγγραφα που αφορούν την αξιολόγηση σε γλώσσα του οικείου κράτους μέλους, χωρίς να είναι υποχρεωτική η μετάφρασή τους.
- (14) Ο Οργανισμός και οι ΕΑΑ θα πρέπει να ορίσουν εσωτερικές ρυθμίσεις ή διαδικασίες για τη διαχείριση της έκδοσης εγκρίσεων τύπου οχήματος και/ή εγκρίσεων οχήματος για διάθεση στην αγορά προκειμένου να μειωθούν ο διοικητικός φόρτος και το κόστος για τον αιτούντα. Εν προκειμένω, ο αιτών θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να υποβάλει στον φάκελο της αίτησης αντίγραφα των εγγράφων. Τα πρωτότυπα έγγραφα πρέπει να είναι διαθέσιμα για έλεγχο τους από τον Οργανισμό και τις ΕΑΑ μετά την έκδοση της έγκρισης τύπου οχήματος και/ή της έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά.
- (15) Είναι αναγκαίο να εναρμονιστεί η κατηγοριοποίηση των ζητημάτων στη διαδικασία αξιολόγησης, προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι οι αιτών κατανοεί τη σοβαρότητα τυχόν ζητημάτων που διαπιστώνει ο Οργανισμός ή ΕΑΑ. Η εν λόγω κατηγοριοποίηση είναι ιδιαίτερα σημαντική όταν στη διαδικασία εμπλέκονται πολλές ΕΑΑ. Για να διευκολυνθεί η διαδικασία έγκρισης οχήματος και να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος σε περιπτώσεις στις οποίες δεν υπάρχουν εφαρμοστέοι εθνικοί κανόνες, η διαβούλευση του Οργανισμού με τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης πρέπει να περιορίζεται στον ορθό προσδιορισμό της περιοχής χρήσης στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος. Σε περιπτώσεις στις οποίες οι τεχνικές προδιαγραφές λειτουργικότητας (ΤΠΔ) περιέχουν ειδικές διατάξεις, η περιοχή χρήσης θα πρέπει να καλύπτει ολόκληρο το δίκτυο της Ένωσης και να αρκούν οι έλεγχοι του Οργανισμού.
- (16) Η έγκριση οχημάτων και τύπων οχήματος εξακολουθεί να ισχύει σύμφωνα με το άρθρο 54 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 με την επιφύλαξη του άρθρου 21 παράγραφος 12 και του άρθρου 24 παράγραφος 3 της εν λόγω οδηγίας. Σε περίπτωση ανανέωσης ή αναβάθμισης των οχημάτων αυτών, οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού πρέπει να εφαρμόζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 21 παράγραφος 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/796 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004 (ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 1).

- (17) Σύμφωνα με το άρθρο 54 παράγραφος 4 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, το νέο καθεστώς έγκρισης οχήματος θα αρχίσει να εφαρμόζεται από τις 16 Ιουνίου 2019. Ωστόσο, τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να κοινοποιήσουν στον Οργανισμό και στην Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 57 παράγραφος 2 της εν λόγω οδηγίας, παράταση της περιόδου μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο και μπορούν, κατά συνέπεια, να συνεχίσουν να εκδίδουν εγκρίσεις τύπου οχήματος και/ή εγκρίσεις οχήματος για διάθεση στην αγορά σύμφωνα με την οδηγία 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾ μέχρι τις 16 Ιουνίου 2020. Από τις 16 Ιουνίου 2019 έως τις 15 Ιουνίου 2020 υπάρχει το ενδεχόμενο συνύπαρξης δύο διαφορετικών νομικών καθεστώτων με διαφορετικούς φορείς έγκρισης. Συνεπώς, είναι αναγκαίο να διευκρινιστεί με ποιον τρόπο θα πρέπει να εφαρμόζεται το νέο καθεστώς επιπροσθέτως του παλαιού, όταν η προβλεπόμενη περιοχή χρήσης περιλαμβάνει ένα ή περισσότερα από τα εν λόγω κράτη μέλη.
- (18) Εφόσον μια ΕΑΑ αναγνωρίσει ότι δεν θα είναι σε θέση να εκδώσει έγκριση τύπου οχήματος/έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά σύμφωνα με την οδηγία 2008/57/ΕΚ είτε πριν τις 16 Ιουνίου 2019 είτε πριν τις 16 Ιουνίου 2020 για τα κράτη μέλη που έχουν ενημερώσει τον Οργανισμό και την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 57 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, ο Οργανισμός, όταν ενεργεί ως φορέας έγκρισης, θα πρέπει να αποδεχθεί τα αποτελέσματα της αξιολόγησης της ΕΑΑ, ώστε να αποφευχθεί τυχόν επανάληψη της αξιολόγησης και πρόσθετη επιβάρυνση και καθυστέρηση για τον αιτούντα.
- (19) Για να διευκολυνθεί η διάθεση οχημάτων στην αγορά και να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος, η έγκριση τύπου οχήματος και/ή η έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά που εκδίδει ο Οργανισμός θα πρέπει να αναγνωρίζεται ως ισοδύναμη της έγκρισης τύπου οχήματος κατά το άρθρο 26 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ και της έγκριση οχήματος για θέση σε λειτουργία κατά τα άρθρα 22 και 24 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.
- (20) Οι ΤΠΔ κατά το άρθρο 4 παράγραφος 3 στοιχείο στ) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, καθώς και οι εθνικοί κανόνες, θα πρέπει να προβλέπουν σταδιακή μετάβαση, λαμβανομένων ιδίως υπόψη έργων που βρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο εξέλιξης κατά το άρθρο 2 σημείο 23 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.
- (21) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 21 της οδηγίας 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου ⁽²⁾.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός καθορίζει τις απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται από:
 - α) τον αιτούντα, κατά την υποβολή, μέσω της υπηρεσίας μιας στάσης κατά το άρθρο 12 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, αίτησης έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά·
 - β) τον Οργανισμό και τις ΕΑΑ, κατά την εξέταση αίτησης έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά και σχετικά με προκαταρκτική επαφή·
 - γ) τον φορέα έγκρισης, κατά τη λήψη της απόφασης σχετικά με την έκδοση εγκρίσεων τύπου οχήματος ή εγκρίσεων οχημάτων για διάθεση στην αγορά·
 - δ) τους διαχειριστές υποδομής, όταν προβλέπουν όρους για τη διενέργεια δοκιμών στο/στα δίκτυο/-ά τους και παρέχουν πληροφορίες για την έγκριση οχήματος όσον αφορά την περιοχή χρήσης του.
2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται με την επιφύλαξη του άρθρου 21 παράγραφοι 16 και 17 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

⁽¹⁾ Οδηγία 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 191 της 18.7.2008, σ. 1)

⁽²⁾ Οδηγία 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας (ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 6),

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- (1) «φορέας έγκρισης»: ο φορέας που εκδίδει έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά·
- (2) «βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού»: οι παράμετροι που χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό του τύπου οχήματος, όπως περιγράφεται στην εκδοθείσα έγκριση τύπου οχήματος και έχει καταχωρισθεί στο Ευρωπαϊκό Μητρώο Εγκεκριμένων Τύπων Οχημάτων (EMETO)·
- (3) «διαχείριση της διαμόρφωσης»: συστηματική οργανωτική, τεχνική και διοικητική διαδικασία που εφαρμόζεται καθ' όλον τον κύκλο λειτουργίας του οχήματος και/ή του τύπου οχήματος, προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι καθιερώνονται και διατηρούνται η συνοχή της τεκμηρίωσης και η ιχνηλασιμότητα των αλλαγών ώστε:
 - α) να πληρούνται οι απαιτήσεις της σχετικής νομοθεσίας της Ένωσης και των εθνικών κανόνων·
 - β) να ελέγχονται και να τεκμηριώνονται οι αλλαγές είτε στα τεχνικά αρχεία είτε στον συνοδευτικό φάκελο της εκδοθείσας έγκρισης·
 - γ) να τηρούνται επικαιροποιημένες και ακριβείς οι πληροφορίες και τα δεδομένα·
 - δ) να ενημερώνονται τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με αλλαγές, όταν απαιτείται·
- (4) «ημερομηνία παραλαβής της αίτησης»:
 - α) όταν ο Οργανισμός ενεργεί ως φορέας έγκρισης, η πρώτη εργάσιμη ημέρα κοινή στον Οργανισμό και τις ΕΑΑ που είναι αρμόδιες για την προβλεπόμενη περιοχή χρήσης μετά τη βεβαίωση παραλαβής της αίτησης·
 - β) όταν μία ΕΑΑ ενεργεί ως φορέας έγκρισης, η πρώτη εργάσιμη ημέρα στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος μετά τη βεβαίωση παραλαβής της αίτησης·
- (5) «φορέας διαχείρισης της αλλαγής»: ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος, ο κάτοχος (με την έννοια του ορισμού 21 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797) ή ο φορέας που έχουν ορίσει αυτοί·
- (6) «κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος»: το φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο ζήτησε και έλαβε έγκριση τύπου οχήματος, ή ο νόμιμος διάδοχός του·
- (7) «βάσιμη αμφιβολία»: προβληματικό σημείο που έχει χαρακτηριστεί ως «τύπου 4» σύμφωνα με το άρθρο 41 παράγραφος 1 στοιχείο δ), αιτιολογημένο και τεκμηριωμένο, το οποίο έγειρε ο φορέας έγκρισης και/ή οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης όσον αφορά τις πληροφορίες που παρέσχε ο αιτών στην αίτησή του·
- (8) «εθνική αρχή ασφάλειας για την περιοχή χρήσης» ή «ΕΑΑ»: η εθνική αρχή ασφάλειας όταν εκτελεί ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα καθήκοντα:
 - α) τις αξιολογήσεις που προβλέπονται στο άρθρο 21 παράγραφος 5 στοιχείο β) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797·
 - β) τις διαβουλεύσεις που απαιτούνται βάσει του άρθρου 21 παράγραφος 8 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797·
 - γ) έκδοση προσωρινών εγκρίσεων, όταν απαιτείται, για τη χρήση του οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο και λήψη μέτρων για να εξασφαλιστεί ότι μπορούν να πραγματοποιηθούν οι δοκιμές στο δίκτυο κατά το άρθρο 21 παράγραφος 3 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797·
- (9) «προκαταρκτική επαφή»: διαδικαστικό στάδιο προηγούμενο της υποβολής αίτησης έγκρισης, το οποίο διεξάγεται κατόπιν αιτήματος του αιτούντος·
- (10) «βάση της προκαταρκτικής επαφής»: η γνώμη του φορέα έγκρισης και των αρμόδιων ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης σχετικά με τον φάκελο της προκαταρκτικής επαφής·
- (11) «εισαγωγή απαιτήσεων»: η διαδικασία προσδιορισμού, ανάθεσης, εφαρμογής και επικύρωσης των απαιτήσεων που τήρησε ο αιτών ώστε να διασφαλιστεί ότι συμμορφώθηκε με τις σχετικές ενωσιακές και εθνικές απαιτήσεις. Η εισαγωγή απαιτήσεων επιτρέπεται να ενσωματωθεί στις διαδικασίες ανάπτυξης προϊόντος·

- (12) «ασφαλής ενσωμάτωση»: η τήρηση των βασικών απαιτήσεων ασφαλείας, όπως προβλέπονται στο παράρτημα III της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, όταν τα μέρη συναρμολογούνται σε ενιαίο σύνολο, όπως σε όχημα ή υποσύστημα, καθώς και μεταξύ οχήματος και δικτύου, όταν πρόκειται για τεχνική συμβατότητα·
- (13) «παραλλαγή τύπου οχήματος»: επιλογή διαμόρφωσης ενός τύπου οχήματος που καθορίζεται κατά την πρώτη έγκριση του τύπου οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 1 ή αλλαγές υφιστάμενου τύπου οχήματος κατά τη διάρκεια του κύκλου λειτουργίας του, για τις οποίες απαιτείται νέα έγκριση τύπου οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 1 και το άρθρο 21 παράγραφος 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797·
- (14) «έκδοση τύπου οχήματος»: επιλογή διαμόρφωσης ενός τύπου οχήματος ή παραλλαγής τύπου ή αλλαγές υφιστάμενου τύπου ή παραλλαγής τύπου κατά τη διάρκεια του κύκλου λειτουργίας του, που δημιουργείται για να αποτυπωθούν αλλαγές στα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού για τα οποία δεν απαιτείται νέα έγκριση του τύπου οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 1 και το άρθρο 21 παράγραφος 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797·
- (15) «έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά»: η απόφαση που εκδίδει ο φορέας έγκρισης με βάση εύλογη βεβαιότητα ότι ο αιτών και οι φορείς που εμπλέκονται στον σχεδιασμό, την κατασκευή, την επαλήθευση και την επικύρωση του οχήματος εκπλήρωσαν τις αντίστοιχες υποχρεώσεις και ευθύνες τους, προκειμένου να διασφαλισθεί η συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις της εφαρμοστέας νομοθεσίας ή για να διασφαλισθεί η συμμόρφωση με τον εγκεκριμένο τύπο, με την οποία το όχημα επιτρέπεται να διατεθεί στην αγορά και να χρησιμοποιείται με ασφάλεια στην περιοχή χρήσης σύμφωνα με τους όρους χρήσης και άλλους περιορισμούς, αναλόγως, που προβλέπονται στην έγκριση του οχήματος και στην έγκριση του τύπου οχήματος·
- (16) «έγκριση τύπου οχήματος»: η απόφαση που εκδίδει ο φορέας έγκρισης με βάση εύλογη βεβαιότητα ότι ο αιτών και οι φορείς που εμπλέκονται στον σχεδιασμό, την κατασκευή, την επαλήθευση και την επικύρωση του τύπου οχήματος εκπλήρωσαν τις αντίστοιχες υποχρεώσεις και ευθύνες τους, προκειμένου να διασφαλισθεί η συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις της εφαρμοστέας νομοθεσίας, με την οποία καθίσταται δυνατόν όχημα κατασκευασμένο σύμφωνα με αυτόν τον σχεδιασμό να διατεθεί στην αγορά και να χρησιμοποιείται με ασφάλεια στην περιοχή χρήσης του τύπου οχήματος σύμφωνα με τους όρους χρήσης του οχήματος και άλλους περιορισμούς, αναλόγως, που προβλέπονται στην έγκριση του τύπου οχήματος και πρέπει να εφαρμόζονται σε όλα τα οχήματα που έχουν εγκριθεί σύμφωνα με τον συγκεκριμένο τύπο·
- (17) «σχετική ημερομηνία»: η 16η Ιουνίου 2019, με εξαίρεση τα κράτη μέλη που έχουν κοινοποιήσει στον Οργανισμό και την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 57 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 ότι έχουν παρατείνει την περίοδο μεταφοράς της εν λόγω οδηγίας, οπότε στην περίπτωση αυτή η σχετική ημερομηνία είναι η 16η Ιουνίου 2020.

Άρθρο 3

Ευθύνες του αιτούντος

Ο αιτών υποβάλλει αίτηση έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

Ο αιτών είναι υπεύθυνος να διασφαλίσει ότι προσδιόρισε και ότι τήρησε τις σχετικές απαιτήσεις της εφαρμοστέας νομοθεσίας κατά την υποβολή της αίτησης έγκρισης τύπου οχήματος και/ή της έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά.

Άρθρο 4

Αρμοδιότητες του φορέα έγκρισης

1. Ο φορέας έγκρισης εκδίδει εγκρίσεις τύπου οχήματος και/ή εγκρίσεις οχήματος για διάθεση στην αγορά («εγκρίσεις») σύμφωνα με τα άρθρα 21, 24 και 25 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.
2. Για την έκδοση ή την απόρριψη έγκρισης, ο φορέας έγκρισης:
 - α) συντονίζει την ανάθεση των καθηκόντων στα ενδιαφερόμενα μέρη και τη θέσπιση των ρυθμίσεων συντονισμού μεταξύ τους·
 - β) αξιολογεί τον φάκελο της αίτησης για να βεβαιωθεί ευλόγως ότι ο τύπος οχήματος και/ή το όχημα είναι σύμφωνο προς την εφαρμοστέα νομοθεσία·
 - γ) συγκεντρώνει όλα τα δικαιολογητικά, τα αποτελέσματα όλων των σχετικών αξιολογήσεων και την τεκμηριωμένη αιτιολόγηση της απόφασής του να εκδώσει ή να αρνηθεί την έγκριση, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

3. Σε περίπτωση που φορέας έγκρισης είναι ο Οργανισμός, συντονίζει τις δραστηριότητες των ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης που αφορά η έγκριση τύπου οχήματος και/ή η έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά.
4. Ο φορέας έγκρισης προβαίνει σε προκαταρκτική επαφή εφόσον τη ζητήσει ο αιτών.
5. Ο φορέας έγκρισης εκτελεί τα καθήκοντά του με ανοικτό τρόπο, χωρίς διακρίσεις και με διαφάνεια και ασκεί επαγγελματική κρίση, είναι αμερόληπτος και αναλογικός και παρέχει τεκμηριωμένη αιτιολόγηση για κάθε απόφαση.
6. Ο φορέας έγκρισης ορίζει εσωτερικές ρυθμίσεις ή διαδικασίες για τον χειρισμό της έκδοσης έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά. Στις εν λόγω ρυθμίσεις ή διαδικασίες λαμβάνονται υπόψη οι συμφωνίες που αναφέρονται στο άρθρο 21 παράγραφος 14 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και, κατά περίπτωση, οι σχετικές πολυμερείς συμφωνίες που αναφέρονται στο άρθρο 21 παράγραφος 15 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.
7. Εφόσον ο αιτών υποδεικνύει βάσει του άρθρου 5 παράγραφος 2 ότι έχει επηρεαστεί η εγκυρότητα τύπου, ο φορέας έγκρισης επικαιροποιεί το Ευρωπαϊκό Μητρώο Εγκεκριμένων Τύπων Οχημάτων (EMETO) αναλόγως.
8. Εφόσον ο αιτών υποδεικνύει στην αίτησή του ότι η προβλεπόμενη περιοχή χρήσης του/των οχήματος/-ων ή του τύπου οχήματος περιλαμβάνει σταθμούς σε γειτονικά κράτη μέλη με παρεμφερή χαρακτηριστικά δικτύου, όταν οι εν λόγω σταθμοί βρίσκονται κοντά σε σύνορα, ο φορέας έγκρισης:
 - α) λαμβάνει επιβεβαίωση από τις ΕΑΑ των γειτονικών κρατών μελών ότι τηρούνται οι σχετικοί κοινοποιηθέντες εθνικοί κανόνες και οι υποχρεώσεις που αφορούν τις σχετικές διασυνοριακές συμφωνίες, πριν από την έκδοση έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος· και
 - β) αναφέρει στην εκδοθείσα έγκριση ότι η έγκριση τύπου οχήματος και/ή η έγκριση οχήματος ισχύει και για τους σταθμούς αυτούς χωρίς επέκταση της περιοχής χρήσης.

Άρθρο 5

Ευθύνες του κατόχου έγκρισης τύπου οχήματος

1. Ο κάτοχος έγκρισης τύπου οχήματος είναι υπεύθυνος για τη διαχείριση της διαμόρφωσης του τύπου οχήματος και τον συνοδευτικό φάκελο της απόφασης που εκδόθηκε σύμφωνα με το άρθρο 46.
2. Με την επιφύλαξη των άρθρων 53 και 54, ο κάτοχος έγκρισης τύπου οχήματος, στο πλαίσιο της διαχείρισης της διαμόρφωσης του τύπου οχήματος, ενημερώνει τον φορέα έγκρισης που εξέδωσε την έγκριση τύπου οχήματος για τυχόν αλλαγές στο δίκαιο της Ένωσης οι οποίες επηρεάζουν την ισχύ της έγκρισης τύπου.

Άρθρο 6

Αρμοδιότητες του διαχειριστή υποδομής

1. Στην περιοχή χρήσης, οι αρμοδιότητες του διαχειριστή υποδομής στο πλαίσιο έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά, με βάση τις πληροφορίες που παρέσχε ο αιτών κατά το άρθρο 18, περιορίζονται στον προσδιορισμό και την πρόβλεψη των ακόλουθων:
 - α) των επιχειρησιακών όρων που πρέπει να εφαρμοσθούν όσον αφορά τη χρήση του οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο·
 - β) των αναγκαίων μέτρων που πρέπει να ληφθούν από πλευράς υποδομής για να διασφαλισθεί ασφαλής και αξιόπιστη λειτουργία κατά τις δοκιμές στο δίκτυο·
 - γ) των αναγκαίων μέτρων σε εγκαταστάσεις υποδομής για την εκτέλεση των δοκιμών στο δίκτυο.
2. Οι σχετικοί διαχειριστές υποδομής στην περιοχή χρήσης:
 - α) υποστηρίζουν τον αιτούντα όσον αφορά τους όρους χρήσης του οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο·
 - β) παρέχουν χωρίς διακρίσεις πληροφορίες σχετικές με την υποδομή για τη χρήση του οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο·
 - γ) προσδιορίζουν και προβλέπουν όρους και μέτρα για τη χρήση οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο εντός ορισμένου χρονοδιαγράμματος που ορίζεται στο άρθρο 21 παράγραφοι 3 και 5 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 με βάση τις πληροφορίες που παρέσχε ο αιτών·
 - δ) κατόπιν συμφωνίας με τον αιτούντα, συμμετέχουν στην προκαταρκτική επαφή.

Άρθρο 7

Αρμοδιότητες των ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης

1. Για την έκδοση έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά, οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης είναι αρμόδιες για
 - α) την από πλευράς τους αξιολόγηση κατά το άρθρο 40·
 - β) την έκδοση φακέλου αξιολόγησης προς τον φορέα έγκρισης κατά το άρθρο 40 παράγραφος 6.
2. Κατά την ανάληψη των αρμοδιοτήτων τους, οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης εκτελούν τα καθήκοντά τους με ανοικτό τρόπο, χωρίς διακρίσεις και με διαφάνεια και ασκούν επαγγελματική κρίση, είναι αμερόληπτες και αναλογικές και παρέχουν τεκμηριωμένη αιτιολόγηση για τα συμπεράσματά τους.
3. Οι σχετικές ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης προβαίνουν σε προκαταρκτική επαφή εφόσον τη ζητήσει ο αιτών.
4. Οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης ανταλλάσσουν με τον Οργανισμό και όλες τις άλλες ΕΑΑ όλες τις πληροφορίες που προκύπτουν από την πείρα σε τεχνικά και επιχειρησιακά θέματα οι οποίες ενδέχεται να είναι σημαντικές για την έκδοση έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά, όπως:
 - α) πληροφορίες που λαμβάνονται σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 5 στοιχείο β) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798·
 - β) περιπτώσεις μη τήρησης βασικών απαιτήσεων που ενδέχεται να οδηγήσουν σε τροποποίηση ή ανάκληση έγκρισης σύμφωνα με το άρθρο 26 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797·
 - γ) ελλείψεις σε ΤΠΔ σύμφωνα με το άρθρο 6 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.
5. Οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης ορίζουν εσωτερικές ρυθμίσεις ή διαδικασίες για τη διαχείριση της έκδοσης έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά. Στις εν λόγω ρυθμίσεις ή διαδικασίες λαμβάνονται υπόψη οι συμφωνίες που αναφέρονται στο άρθρο 21 παράγραφος 14 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και, κατά περίπτωση, οι σχετικές πολυμερείς συμφωνίες που αναφέρονται στο άρθρο 21 παράγραφος 15 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.
6. Οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης καταρτίζουν, δημοσιεύουν και επικαιροποιούν κατευθυντήριες γραμμές όπου περιγράφουν τη γλωσσική πολιτική τους, τις διατάξεις περί επικοινωνίας και τη διαδικασία προσωρινής έγκρισης όταν απαιτείται σύμφωνα με το εθνικό νομικό πλαίσιο και τις καθιστούν δωρεάν διαθέσιμες στο κοινό.

Άρθρο 8

Αρμοδιότητες του Οργανισμού

1. Ο Οργανισμός καταρτίζει, δημοσιεύει και επικαιροποιεί κατευθυντήριες γραμμές στις οποίες περιγράφει και επεξηγεί τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, και τις καθιστά δωρεάν διαθέσιμες στο κοινό, σε όλες τις επίσημες γλώσσες της Ένωσης. Οι κατευθυντήριες γραμμές περιλαμβάνουν υποδείγματα τα οποία μπορούν να χρησιμοποιούν ο φορέας έγκρισης και οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης με σκοπό την ανταλλαγή και την καταχώριση πληροφοριών, και υπόδειγμα αίτησης το οποίο μπορεί να χρησιμοποιήσει ο αιτών.
2. Ο Οργανισμός καθορίζει πρωτόκολλο και διαδικασίες καταχώρισης και ανταλλαγής των πληροφοριών που αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφος 4. Άλλα θιγόμενα ή ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να έχουν πρόσβαση σε σχετικές πληροφορίες, υπό τον όρο ότι διασφαλίζεται το απόρρητο των πληροφοριών.

Άρθρο 9

Χρήση εγκεκριμένου οχήματος

Μετά τη διενέργεια των ελέγχων που αναφέρονται στο άρθρο 23 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστής υποδομής μπορεί να χρησιμοποιεί όχημα στην περιοχή χρήσης, σύμφωνα με τους όρους χρήσης του οχήματος και άλλους περιορισμούς που καθορίζονται στην έγκριση τύπου οχήματος και στην έγκριση διάθεσης στην αγορά.

Άρθρο 10

Γλώσσα

1. Όταν πρόκειται να εκδοθεί έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 21 παράγραφοι 5 έως 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, ο αιτών:

α) υποβάλλει αίτηση και συνοδευτικό φάκελο της αίτησης σε μία από τις επίσημες γλώσσες της Ένωσης·

β) μεταφράζει μέρη του συνοδευτικού φακέλου της αίτησης, εφόσον του ζητηθεί, σύμφωνα με το σημείο 2.6 του παραρτήματος IV της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Στην περίπτωση αυτή, η γλώσσα που πρέπει να χρησιμοποιηθεί καθορίζεται από την ΕΑΑ και αναφέρεται στις κατά το άρθρο 7 παράγραφος 6 κατευθυντήριες γραμμές.

2. Κάθε απόφαση σχετικά με την έκδοση έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά που λαμβάνει ο Οργανισμός, καθώς και η τεκμηριωμένη αιτιολόγηση της απόφασης και, αναλόγως, η εκδοθείσα έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά παρέχονται στη γλώσσα που αναφέρεται στην παράγραφο 1 στοιχείο α).

Άρθρο 11

Διαδικασία έγκρισης οχημάτων τραμ-τρένων στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Χώρο

1. Για την έγκριση τύπου οχήματος τραμ-τρένου και/ή την έγκριση οχήματος τραμ-τρένου για διάθεση στην αγορά που προορίζεται να λειτουργεί στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης, με την επιφύλαξη του άρθρου 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, και όταν δεν υπάρχει τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) για το σχετικό όχημα τραμ-τρένου ή τύπο οχήματος τραμ-τρένου όπως περιγράφεται στο άρθρο 1 παράγραφος 5 στοιχείο β) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, το κράτος μέλος δύναται να εφαρμόζει διαδικασία προβλεπόμενη στο εθνικό του νομικό πλαίσιο για την έγκριση τύπου οχήματος τραμ-τρένου και/ή την έγκριση οχήματος τραμ-τρένου για διάθεση στην αγορά. Στην περίπτωση αυτή, ο αιτών παραπέμπει στο εθνικό πλαίσιο του αντίστοιχου κράτους μέλους όσον αφορά τη διαδικασία που θα ακολουθήσει για την έγκριση τύπου οχήματος τραμ-τρένου και/ή την έγκριση οχήματος τραμ-τρένου για διάθεση στην αγορά.

2. Σε περίπτωση έγκρισης τύπου οχήματος τραμ-τρένου και/ή έγκρισης οχήματος τραμ-τρένου για διάθεση στην αγορά που προορίζεται να λειτουργεί διασυνοριακά στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης, και όταν δεν υπάρχει σχετική ΤΠΔ για τον σχετικό τύπο οχήματος τραμ-τρένου, ο αιτών υποβάλλει αίτηση στους φορείς έγκρισης που έχουν ορίσει τα εμπλεκόμενα κράτη μέλη, τα οποία συνεργάζονται με σκοπό την έκδοση έγκρισης τύπου οχήματος τραμ-τρένου και/ή έγκρισης οχήματος τραμ-τρένου για διάθεση στην αγορά.

3. Σε άλλες περιπτώσεις, όχημα τραμ-τρένου και τύπος οχήματος τραμ-τρένου που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 εγκρίνεται σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στον παρόντα κανονισμό.

Άρθρο 12

Διασυνοριακές συμφωνίες

1. Οι ΕΑΑ δημοσιοποιούν στον ιστότοπό τους τη διαδικασία που πρέπει να ακολουθείται στις διασυνοριακές συμφωνίες έγκρισης για να καλύπτονται σταθμοί των γειτονικών κρατών μελών, σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 8 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, και ιδίως:

α) τυχόν υφιστάμενες διασυνοριακές συμφωνίες μεταξύ ΕΑΑ που ενδέχεται να πρέπει να χρησιμοποιηθούν·

β) τη διαδικασία που πρέπει να ακολουθηθεί εφόσον δεν υφίστανται διασυνοριακές ρυθμίσεις του είδους αυτού.

2. Για διασυνοριακή συμφωνία έγκρισης σχετικά με τη διαδικασία έκδοσης έγκρισης που θα καλύπτει σταθμούς των γειτονικών κρατών μελών, κατά το άρθρο 21 παράγραφος 8 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, οι ΕΑΑ καθορίζουν τη διαδικασία που πρέπει να εφαρμόζεται και παρέχουν τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

α) τα στάδια της διαδικασίας·

β) τα χρονοδιαγράμματα·

γ) το τεχνικό και γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής·

- δ) τους ρόλους και τα καθήκοντα των εμπλεκόμενων μερών· και
- ε) τις πρακτικές ρυθμίσεις διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΣΥΝΤΑΞΗ ΤΗΣ ΑΙΤΗΣΗΣ

Άρθρο 13

Εισαγωγή απαιτήσεων

1. Σύμφωνα με τον γενικό στόχο διαχείρισης και μετριασμού διαπιστωθέντων κινδύνων σε αποδεκτό επίπεδο, ο αιτών, πριν υποβάλει αίτηση, ακολουθεί διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων η οποία διασφαλίζει ότι όλες οι αναγκαίες απαιτήσεις που καλύπτουν τον σχεδιασμό του οχήματος για τον κύκλο ζωής του έχουν:

- α) αναγνωρισθεί κατάλληλα·
 - β) έχουν ανατεθεί για λειτουργίες ή υποσυστήματα ή αποτελούν αντικείμενο όρων χρήσης ή άλλων περιορισμών· και
 - γ) εφαρμόζονται και έχουν επικυρωθεί.
2. Η εισαγωγή απαιτήσεων που πραγματοποιεί ο αιτών αφορά ιδίως τις ακόλουθες απαιτήσεις:
- α) βασικές απαιτήσεις για υποσυστήματα που αναφέρονται στο άρθρο 3 και καθορίζονται στο παράρτημα III της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797·
 - β) την τεχνική συμβατότητα των υποσυστημάτων του οχήματος·
 - γ) την ασφαλή ενσωμάτωση των υποσυστημάτων στο όχημα· και
 - δ) την τεχνική συμβατότητα του οχήματος με το δίκτυο στην περιοχή χρήσης.
3. Η διαδικασία διαχείρισης της επικινδυνότητας που καθορίζεται στο παράρτημα I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής⁽¹⁾ χρησιμοποιείται από τον αιτούντα ως μεθοδολογία εισαγωγής των απαιτήσεων όσον αφορά τις βασικές απαιτήσεις «ασφάλειας» του οχήματος και των υποσυστημάτων, καθώς και για την ασφαλή ενσωμάτωση μεταξύ των υποσυστημάτων όσον αφορά πτυχές που δεν καλύπτονται από τις ΤΠΔ και τους εθνικούς κανόνες.

Άρθρο 14

Προσδιορισμός της σχετικής έγκρισης

1. Ο αιτών προσδιορίζει και επιλέγει τη σχετική έγκριση από τις ακόλουθες περιπτώσεις:
- α) πρώτη έγκριση: έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά που εκδίδει ο φορέας έγκρισης για νέο τύπο οχήματος, συμπεριλαμβανομένων τυχόν παραλλαγών ή/και εκδόσεων και, αναλόγως, πρώτου οχήματος συγκεκριμένου τύπου, σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797·
 - β) ανανέωση της έγκρισης τύπου οχήματος: ανανέωση της έγκρισης τύπου οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 3 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, για την οποία δεν απαιτείται αλλαγή του σχεδιασμού του τύπου οχήματος·
 - γ) επεκταθείσα περιοχή χρήσης: έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά που εκδίδει ο σχετικός φορέας έγκρισης για ήδη εγκεκριμένο τύπο οχήματος και/ή όχημα με σκοπό την επέκταση της περιοχής χρήσης χωρίς αλλαγή του σχεδιασμού, σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 13 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797·
 - δ) νέα έγκριση: έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά που εκδίδει ο φορέας έγκρισης μετά από αλλαγή ήδη εγκεκριμένου οχήματος και/ή τύπου οχήματος, σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 12 ή το άρθρο 24 παράγραφος 3 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797·
 - ε) έγκριση συμμόρφωσης με τύπο: έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά για όχημα ή σειρά οχημάτων που πληροί ήδη εγκεκριμένο και ισχύοντα τύπο οχήματος βάσει δήλωσης συμμόρφωσης προς τον εν λόγω τύπο, σύμφωνα με το άρθρο 25 παράγραφος 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Κατά περίπτωση, προσδιορίζεται με σαφήνεια η έκδοση και/ή η παραλλαγή τύπου οχήματος την οποία πληροί το όχημα ή η σειρά οχημάτων.
2. Στις περιπτώσεις εγκρίσεων τύπου οχήματος σύμφωνα με τα στοιχεία γ) και δ), ο αιτών, εφόσον είναι κάτοχος της έγκρισης υφιστάμενου τύπου οχήματος, αποφασίζει αν η έγκριση θα έχει ως συνέπεια τη δημιουργία:
- α) νέου τύπου οχήματος· ή

⁽¹⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής, της 30ής Απριλίου 2013, σχετικά με την κοινή μέθοδο ασφάλειας (ΚΜΑ) για την αξιολόγηση και την εκτίμηση της επικινδυνότητας και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 352/2009 (ΕΕ L 121 της 3.5.2013, σ. 8).

β) νέας παραλλαγής τύπου οχήματος υφιστάμενου τύπου στον οποίο βασίζεται.

Εάν ο αιτών δεν είναι ο κάτοχος έγκρισης υφιστάμενου τύπου, η έγκριση έχει ως συνέπεια τη δημιουργία νέου τύπου σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 4.

3. Ο αιτών μπορεί να συνδυάσει:

α) αίτημα για νέα έγκριση με αίτημα έγκρισης επεκταθείσας περιοχής χρήσης· ή

β) αίτημα για πρώτη έγκριση με αίτημα έγκρισης συμμόρφωσης προς τύπο.

Τα χρονοδιαγράμματα που προβλέπονται στο άρθρο 34 παράγραφοι 1 και 2 εφαρμόζονται για συνδυασμένη αίτηση. Ανάλογα με την περίπτωση, το αποτέλεσμα ενδέχεται να είναι η έκδοση διαφόρων αποφάσεων έγκρισης από τον φορέα έγκρισης.

Άρθρο 15

Αλλαγές σε ήδη εγκεκριμένο τύπο οχήματος

1. Τυχόν αλλαγές εγκεκριμένου τύπου οχήματος αναλύονται και κατηγοριοποιούνται ως μόνον μία από τις ακόλουθες αλλαγές και υπόκεινται στην έγκριση που προβλέπεται κατωτέρω:

α) αλλαγή που δεν εισάγει παρέκκλιση από τους συνοδευτικούς τεχνικούς φακέλους των δηλώσεων ΕΚ επαλήθευσης των υποσυστημάτων. Στην περίπτωση αυτή δεν χρειάζεται επαλήθευση από οργανισμό αξιολόγησης της συμμόρφωσης και οι αρχικές δηλώσεις ΕΚ επαλήθευσης των υποσυστημάτων και η έγκριση του τύπου οχήματος εξακολουθούν να ισχύουν και δεν τροποποιούνται·

β) αλλαγή που εισάγει παρέκκλιση από τους συνοδευτικούς τεχνικούς φακέλους των δηλώσεων ΕΚ επαλήθευσης των υποσυστημάτων για την οποία απαιτούνται ενδεχομένως νέοι έλεγχοι και, κατά συνέπεια, επαλήθευση σύμφωνα με τις εφαρμοστέες ενότητες αξιολόγησης της συμμόρφωσης, αλλά δεν έχει επιπτώσεις στα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού του τύπου οχήματος και δεν συνεπάγεται νέα έγκριση σύμφωνα με τα κριτήρια του άρθρου 21 παράγραφος 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797·

γ) αλλαγή των βασικών χαρακτηριστικών σχεδιασμού του τύπου οχήματος για την οποία δεν απαιτείται νέα έγκριση σύμφωνα με τα κριτήρια του άρθρου 21 παράγραφος 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797·

δ) αλλαγή για την οποία απαιτείται νέα έγκριση σύμφωνα με τα κριτήρια του άρθρου 21 παράγραφος 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

2. Όταν αλλαγή εμπίπτει στην παράγραφο 1 στοιχείο β) ή γ), οι συνοδευτικοί τεχνικοί φάκελοι των δηλώσεων ΕΚ επαλήθευσης των υποσυστημάτων επικαιροποιούνται και ο κάτοχος της έγκρισης του τύπου οχήματος διαθέτει τις σχετικές πληροφορίες εφόσον τις ζητήσουν ο φορέας έγκρισης και/ή οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης.

3. Όταν αλλαγή εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παραγράφου 1 στοιχείο γ), ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος δημιουργεί νέα έκδοση του τύπου οχήματος ή νέα έκδοση παραλλαγής του τύπου οχήματος και παρέχει τις σχετικές πληροφορίες στον φορέα έγκρισης. Ο φορέας έγκρισης καταχωρίζει στο μητρώο ΕΜΕΤΟ τη νέα έκδοση του τύπου οχήματος ή τη νέα έκδοση παραλλαγής του τύπου οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 50.

4. Εάν ο φορέας που διαχειρίζεται την αλλαγή δεν είναι κάτοχος της έγκρισης του τύπου οχήματος και οι αλλαγές που επέρχονται στον υφιστάμενο τύπο οχήματος κατηγοριοποιούνται στην παράγραφο 1 στοιχείο β), γ) ή δ), ισχύουν τα εξής:

α) δημιουργείται νέος τύπος οχήματος·

β) ο φορέας που διαχειρίζεται την αλλαγή καθίσταται ο αιτών· και

γ) η αίτηση έγκρισης του νέου τύπου οχήματος μπορεί να βασισθεί στον υφιστάμενο τύπο οχήματος και ο αιτών μπορεί να επιλέξει την περίπτωση έγκρισης του άρθρου 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ).

Άρθρο 16

Αλλαγές σε ήδη εγκεκριμένο όχημα

1. Αλλαγές σε ήδη εγκεκριμένο όχημα οι οποίες αφορούν αντικατάσταση κατά τη συντήρησή του και περιορίζονται στην αντικατάσταση στοιχείων από άλλα τα οποία εκτελούν ακριβώς τις ίδιες λειτουργίες και έχουν τις ίδιες επιδόσεις στο πλαίσιο προληπτικής ή διορθωτικής συντήρησης του οχήματος, δεν συνεπάγονται έγκριση για διάθεση στην αγορά.

2. Κάθε άλλη αλλαγή σε όχημα αναλύεται και κατηγοριοποιείται κατά το άρθρο 15 παράγραφος 1.

3. Ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής ζητεί νέα έγκριση για διάθεση στην αγορά κατά το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ), όταν αλλαγή εμπίπτει στο άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο δ).

4. Εάν ο φορέας που διαχειρίζεται αλλαγές κατηγοριοποιημένες κατά το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχεία β) και γ) σε ήδη εγκεκριμένο όχημα δεν είναι ο κάτοχος της έγκρισης του τύπου οχήματος:

- α) αξιολογεί τις παρεκκλίσεις από τους συνοδευτικούς τεχνικούς φακέλους των δηλώσεων ΕΚ επαλήθευσης των υποσυστημάτων·
- β) αποδεικνύει ότι δεν πληρούνται κανένα από τα κριτήρια του άρθρου 21 παράγραφος 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797·
- γ) επικαιροποιεί τους συνοδευτικούς τεχνικούς φακέλους των δηλώσεων ΕΚ επαλήθευσης των υποσυστημάτων·
- δ) κοινοποιεί τις αλλαγές στον φορέα έγκρισης.

Αυτό ενδέχεται να ισχύει για ένα όχημα ή σύνολο πανομοιότυπων οχημάτων.

Ο φορέας έγκρισης μπορεί να εκδώσει, εντός 4 μηνών, αιτιολογημένη απόφαση με την οποία να ζητεί την υποβολή αίτησης έγκρισης σε περίπτωση εσφαλμένης κατηγοριοποίησης ή ανεπαρκώς τεκμηριωμένων πληροφοριών.

5. Κάθε αλλαγή σε όχημα υπόκειται σε διαχείριση της διαμόρφωσης υπό την ευθύνη του κατόχου ή του φορέα στον οποίο έχει ανατεθεί.

Άρθρο 17

Προσδιορισμός των κανόνων συμπεριλαμβανομένης της μη εφαρμογής ΤΠΔ

1. Με βάση την επιλογή της περίπτωσης έγκρισης κατά το άρθρο 14 και την εισαγωγή απαιτήσεων κατά το άρθρο 13, ο αιτών προσδιορίζει όλους τους εφαρμοστέους κανόνες, και ιδίως τις ΤΠΔ και τους εθνικούς κανόνες.

Ο αιτών συμβουλευεται επίσης και λαμβάνει υπόψη τον κατάλογο των ελλείψεων των ΤΠΔ που δημοσιεύεται στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού.

Στην περίπτωση αυτή, ο αιτών προσδιορίζει το αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης που έχει εκδώσει ο Οργανισμός το οποίο πρόκειται να χρησιμοποιηθεί σε συνδυασμό με τις ΤΠΔ για τη διαδικασία της έγκρισης τύπου οχήματος και/ή της έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά κατά την απόδειξη της συμμόρφωσης με τις ΤΠΔ.

2. Ο αιτών προσδιορίζει κάθε περίπτωση που συνεπάγεται μη εφαρμογή των ΤΠΔ και υποβάλλει την αίτησή του στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Όταν η μη εφαρμογή των ΤΠΔ αφορά οχήματα με περιοχή χρήσης που καλύπτει περισσότερα του ενός κράτη μέλη, ο φορέας έγκρισης και οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης του οχήματος οφείλουν να συντονισθούν με τον αιτούντα για τα εναλλακτικά μέτρα που πρέπει να ληφθούν ώστε να προαχθεί η τελική διαλειτουργικότητα του έργου.

3. Όταν νέα έκδοση μιας ΤΠΔ προβλέπει μεταβατικά μέτρα, ο αιτών μπορεί ήδη να επιλέξει απαιτήσεις από αυτή τη νέα έκδοση της ΤΠΔ κατά τη μεταβατική περίοδο, εφόσον η εν λόγω νέα έκδοση παρέχει ρητά τη δυνατότητα αυτή.

4. Εφόσον επιλεγούν, σύμφωνα με την παράγραφο 3, απαιτήσεις νεώτερης έκδοσης μιας ΤΠΔ, εφαρμόζονται τα ακόλουθα:

- α) ο αιτών μπορεί να επιλέξει τις απαιτήσεις που θα εφαρμόσει από διαφορετικές εκδόσεις μιας ΤΠΔ και:
 - i) αιτιολογεί και τεκμηριώνει τη συνοχή των συνολικών απαιτήσεων που επέλεξε από διαφορετικές εκδόσεις μιας ΤΠΔ που πρόκειται να εφαρμοσθούν·
 - ii) διευκρινίζει τη μερική επιλογή των απαιτήσεων από τις διαφορετικές εκδόσεις μιας ΤΠΔ στην αίτηση έγκρισης, όπως απαιτείται σύμφωνα με το παράρτημα Ι·
 - iii) εφόσον υπάρχει βάση προκαταρκτικής επαφής και, κατά περίπτωση, ο αιτών ζητεί από τον φορέα έγκρισης τροποποίηση ή επικαιροποίηση της εν λόγω βάσης προκαταρκτικής επαφής για τη σχετική ΤΠΔ σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 24 παράγραφος 4·

- β) ο φορέας έγκρισης κατά την αξιολόγηση της αίτησης ελέγχει την πληρότητα των απαιτήσεων της ΤΠΔ που προτείνει ο αιτών·
- γ) ο αιτών δεν απαιτείται να υποβάλει αίτημα μη εφαρμογής της ΤΠΔ σύμφωνα με το άρθρο 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 για τις εν λόγω απαιτήσεις.
5. Όταν αυτό προβλέπεται από τη νομοθεσία κράτους μέλους, ο αιτών μπορεί να επιλέξει απαιτήσεις από διαφορετικούς εθνικούς κανόνες κατά τον ίδιο τρόπο όπως ορίζεται στην παράγραφο 3 για τις ΤΠΔ.
6. Ο αιτών και ο κοινοποιημένος οργανισμός ή οι κοινοποιημένοι οργανισμοί μπορούν να χρησιμοποιήσουν τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 3 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 για την επαλήθευση ΕΚ της συμμόρφωσης ενόσω εκκρεμεί η έκδοση των σχετικών ΤΠΔ.
7. Ο αιτών και ο ορισθείς οργανισμός ή οι ορισθέντες οργανισμοί μπορούν να χρησιμοποιήσουν τα αποδεκτά εθνικά μέσα συμμόρφωσης που αναφέρονται στο άρθρο 13 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 για την απόδειξη της συμμόρφωσης με τους εθνικούς κανόνες.

Άρθρο 18

Προσδιορισμός και καθορισμός των αναγκαίων μέτρων για τη χρήση οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο

Ο αιτών προσδιορίζει και καθορίζει, βάσει των εθνικών κανόνων δοκιμής, τα αναγκαία μέτρα για τη χρήση οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο.

Άρθρο 19

Προσωρινή έγκριση χρήσης οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο

1. Προσωρινή έγκριση χρήσης οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο μπορεί να εκδώσει μόνον η ΕΑΑ όταν απαιτείται και προβλέπεται στο εθνικό νομικό πλαίσιο του κράτους μέλους.
2. Οι ΕΑΑ αξιολογούν τις αιτήσεις προσωρινής έγκρισης χρήσης οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο σύμφωνα με το σχετικό εθνικό νομικό πλαίσιο.

Άρθρο 20

Προσδιορισμός των προβλεπόμενων όρων χρήσης οχήματος και άλλων περιορισμών

Ο αιτών προσδιορίζει τους προβλεπόμενους όρους χρήσης οχήματος και άλλους περιορισμούς που συνδέονται με τον τύπο οχήματος.

Άρθρο 21

Προσδιορισμός των αξιολογήσεων συμμόρφωσης

Ο αιτών προσδιορίζει τις αναγκαίες αξιολογήσεις συμμόρφωσης σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος IV της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΕΠΑΦΗ

Άρθρο 22

Προκαταρκτική επαφή

1. Κατόπιν αιτήματος του αιτούντος, ο φορέας έγκρισης και οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης χειρίζονται τις αιτήσεις προκαταρκτικής επαφής για να καθορίσουν τη βάση προκαταρκτικής επαφής πριν την υποβολή αίτησης έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά. Η αίτηση προκαταρκτικής επαφής υποβάλλεται επίσημα από τον αιτούντα μέσω της υπηρεσίας μιας στάσης και συνοδεύεται από φάκελο που περιέχει τουλάχιστον τις πληροφορίες που ορίζει το άρθρο 23.
2. Το χρονικό διάστημα από την έκδοση της κατά το άρθρο 24 παράγραφος 2 γνώμης έως την υποβολή από αιτούντα αίτησης έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά δεν υπερβαίνει τους 84 μήνες.

3. Η επιλογή του φορέα έγκρισης από τον αιτούντα για προκαταρκτική επαφή είναι δεσμευτική μέχρι, είτε:
 - α) να υποβάλει ο αιτών τη σχετική αίτηση έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά·
 - β) να λήξει το χρονικό διάστημα από την έκδοση της κατά το άρθρο 24 παράγραφος 2 γνώμης έως την υποβολή από τον αιτούντα αίτησης έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά που ορίζεται στην παράγραφο 2· ή
 - γ) να ζητήσει ο αιτών την περάτωση της προκαταρκτικής επαφής.
4. Όταν κατά τη διάρκεια της προκαταρκτικής επαφής, ο αιτών επιθυμήσει να αλλάξει φορέα έγκρισης, ζητεί την περάτωση της υφιστάμενης προκαταρκτικής επαφής. Ο αιτών μπορεί τότε να στείλει νέα αίτηση προκαταρκτικής επαφής σε νέο φορέα έγκρισης.
5. Ο αιτών μπορεί να υποβάλει αίτηση έγκρισης μέσω της υπηρεσίας μιας στάσης ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια της διαδικασίας προκαταρκτικής επαφής. Στην περίπτωση αυτή περατώνεται η προκαταρκτική επαφή.
6. Σε περίπτωση προκαταρκτικής επαφής, χρησιμοποιούνται τα σημεία του άρθρου 41 που αφορούν τον προσδιορισμό και την κατηγοριοποίηση των προβληματικών σημείων, με σκοπό την παρακολούθηση των προβληματικών σημείων που γνωστοποίησαν στον αιτούντα ο φορέας έγκρισης και, κατά περίπτωση, οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης.

Άρθρο 23

Φάκελος προκαταρκτικής επαφής

Ο φάκελος προκαταρκτικής επαφής που συνοδεύει την αίτηση προκαταρκτικής επαφής περιέχει τα εξής:

- α) περιγραφή του προς έγκριση τύπου οχήματος και/ή οχήματος, καθώς και, όπου ενδείκνυται, των προβλεπόμενων παραλλαγών και/ή εκδόσεων, και περιγραφή των εργασιών και των δραστηριοτήτων κατασκευής του·
- β) την επιλογή του φορέα έγκρισης από τον αιτούντα και την περίπτωση ή τις περιπτώσεις έγκρισης κατά το άρθρο 14·
- γ) προσδιορισμό της προβλεπόμενης περιοχής χρήσης·
- δ) προσδιορισμό των προβλεπόμενων όρων χρήσης οχήματος και άλλων περιορισμών κατά το άρθρο 20·
- ε) προγραμματισμό της διαδικασίας έγκρισης οχήματος από τον αιτούντα για το τμήμα που του αναλογεί, καθώς και προγραμματισμό των δοκιμών στο δίκτυο, αναλόγως·
- στ) προσδιορισμό της μεθοδολογίας για τη διαδικασία της εισαγωγής απαιτήσεων κατά το άρθρο 13·
- ζ) τον κατάλογο των κανόνων και των απαιτήσεων που προσδιόρισε ο αιτών ότι θα εφαρμόσει σύμφωνα με τα άρθρα 17 και 18·
- η) κατάλογο των αξιολογήσεων της συμμόρφωσης που προσδιόρισε σύμφωνα με το άρθρο 21, καθώς και τις ενότητες που θα εφαρμόσει και τη χρήση ενδιάμεσων δηλώσεων επαλήθευσης (ΕΔΕ), αναλόγως·
- θ) περιγραφή των πρακτικών ρυθμίσεων χρήσης του οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο, αναλόγως·
- ι) κατάλογο περιεχομένων της τεκμηρίωσης που προβλέπει να υποβάλει ο αιτών στον φορέα έγκρισης και στις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης με σκοπό την έγκριση τύπου οχήματος και/ή την έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά·
- ια) πρόταση σχετικά με τις γλώσσες που θα χρησιμοποιηθούν στη διαδικασία έγκρισης οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 10·
- ιβ) περιγραφή της οργάνωσης, από πλευράς του αιτούντος, για το τμήμα της διαδικασίας έγκρισης οχήματος που του αναλογεί, η οποία περιλαμβάνει, τουλάχιστον, τα στοιχεία επικοινωνίας του αιτούντος και των αρμοδίων επαφής, αιτήματα συντονισμού και συναντήσεων με τον φορέα έγκρισης και τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης.

Άρθρο 24

Βάση προκαταρκτικής επαφής

1. Εντός ενός μηνός από την ημερομηνία παραλαβής της αίτησης προκαταρκτικής επαφής ο φορέας έγκρισης και οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης ενημερώνουν τον αιτούντα ότι ο φάκελος προκαταρκτικής επαφής είναι πλήρης ή ζητούν σχετικές συμπληρωματικές πληροφορίες και ορίζουν εύλογη προθεσμία για την προσκόμισή τους.

2. Εφόσον ο αιτών ενημερωθεί ότι ο φάκελος του είναι πλήρης, ο φορέας έγκρισης και οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης εκδίδουν μέσω της υπηρεσίας μιας στάσης γνώμη σχετικά με την προσέγγιση που προτείνει ο αιτών στην αίτηση προκαταρκτικής επαφής, το αργότερο δύο μήνες μετά τη βεβαίωση παραλαβής, ότι ο φάκελος είναι πλήρης. Αυτή η γνώμη που εκδίδεται καθορίζει τη βάση προκαταρκτικής επαφής και συμπεριλαμβάνει τον προσδιορισμό της έκδοσης των ΤΠΔ και των εθνικών κανόνων που πρέπει να εφαρμοσθούν στην επακόλουθη αίτηση έγκρισης με την επιφύλαξη της παραγράφου 4.

3. Στη βάση προκαταρκτικής επαφής καθορίζεται ποια γλώσσα θα χρησιμοποιηθεί σύμφωνα με το άρθρο 10.

4. Σε περίπτωση αλλαγών που επηρεάζουν τον φάκελο προκαταρκτικής επαφής και είναι σχετίζονται με τη βάση προκαταρκτικής επαφής, ο αιτών αποστέλλει τροποποιημένη και επικαιροποιημένη αίτηση προκαταρκτικής επαφής με αντικείμενο μόνον τις αλλαγές και τις διεπαφές με τα αμετάβλητα μέρη. Αυτό είναι δυνατόν να ισχύσει στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- α) αλλαγές του σχεδιασμού ή της μεθοδολογίας αξιολόγησης λόγω μειζόνων προβληματικών σημείων ασφάλειας· ή
- β) αλλαγές των νομικών απαιτήσεων που ακυρώνουν τη βάση προκαταρκτικής επαφής·
- γ) τυχόν αλλαγές που εισήγαγε εκουσίως ο αιτών.

5. Ο φορέας έγκρισης και, κατά περίπτωση, οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης επανεξετάζουν και εκδίδουν, εντός 1 μηνός, γνώμη για την τροποποιημένη και επικαιροποιημένη αίτηση προκαταρκτικής επαφής και καταχωρίζουν την εν λόγω γνώμη σε τροποποιημένη και επικαιροποιημένη βάση προκαταρκτικής επαφής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ

Άρθρο 25

Αξιολόγηση της συμμόρφωσης

Κάθε οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης είναι υπεύθυνος για τη συλλογή των εγγράφων και τη σύνταξη όλων των αναγκαίων εκθέσεων αξιολόγησης της συμμόρφωσης που εκτελεί σύμφωνα με το άρθρο 26.

Άρθρο 26

Διενέργεια επαληθεύσεων και απόδειξη στοιχείων

1. Ο αιτών, αναλόγως της περίπτωσης έγκρισης, εκτελεί τους αναγκαίους ελέγχους προκειμένου να αποδείξει τα στοιχεία που αναφέρονται στο παράρτημα Ι.

2. Ο φορέας έγκρισης και οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης δεν προσδιορίζουν τις απαιτήσεις για τα αποδεικτικά στοιχεία που πρέπει να περιληφθούν στους συνοδευτικούς τεχνικούς φακέλους των δηλώσεων ΕΚ επαλήθευσης των υποστημάτων, αλλά όταν υπάρχουν βάσιμες αμφιβολίες, μπορούν να ζητήσουν από τον αιτούντα να διενεργήσει πρόσθετες επαληθεύσεις.

Άρθρο 27

Διόρθωση των περιπτώσεων μη συμμόρφωσης

1. Ο αιτών πραγματοποιεί τη διόρθωση των περιπτώσεων μη συμμόρφωσης με τις ΤΠΔ και/ή τις απαιτήσεις εθνικών κανόνων, εκτός αν έχει επιτραπεί η μη εφαρμογή ΤΠΔ σύμφωνα με το άρθρο 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Αυτό μπορεί να ισχύσει, τηρουμένων των αναλογιών, για τους εθνικούς κανόνες όταν το επιτρέπει το εθνικό νομικό πλαίσιο του κράτους μέλους.

2. Για να μετριάσει περίπτωση μη συμμόρφωσης, ο αιτών μπορεί εναλλακτικά να πράξει ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα:

- α) αλλαγή του σχεδιασμού· οπότε η διαδικασία αρχίζει εκ νέου από την εισαγωγή απαιτήσεων κατά το άρθρο 13, μόνον για τα τροποποιημένα στοιχεία και τα στοιχεία που επηρεάζονται από την αλλαγή·
- β) προσδιορισμό των προβλεπόμενων όρων χρήσης οχήματος και άλλων περιορισμών κατά το άρθρο 20· οπότε ο αιτών καθορίζει τους όρους χρήσης του οχήματος και άλλους περιορισμούς, τους οποίους ελέγχει ο αρμόδιος οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης.

3. Η πρόταση του αιτούντος για τους όρους χρήσης του οχήματος και άλλους περιορισμούς κατά το άρθρο 20 με σκοπό τη διόρθωση περίπτωσης μη συμμόρφωσης βασίζεται στις αναγκαίες αξιολογήσεις της συμμόρφωσης κατά το άρθρο 25.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΥΠΟΒΟΛΗ ΤΗΣ ΑΙΤΗΣΗΣ

Άρθρο 28

Απόδειξη στοιχείων για την αίτηση

Ο αιτών την έγκριση τύπου οχήματος και/ή την έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά αποδεικνύει τα στοιχεία της αίτησης:

- α) επισυνάπτοντας τις δηλώσεις ΕΚ επαλήθευσης των υποσυστημάτων που συνθέτουν το όχημα και προσκομίζοντας αποδεικτικά στοιχεία, στον συνοδευτικό τεχνικό φάκελο των δηλώσεων ΕΚ, των συμπερασμάτων των αξιολογήσεων της συμμόρφωσης που πραγματοποιήθηκαν μετά τον προσδιορισμό κατά το άρθρο 21·
- β) εξασφαλίζοντας ότι οι διεπαφές μεταξύ υποσυστημάτων που δεν καθορίζονται σε ΤΠΔ και/ή σε εθνικούς κανόνες καλύπτονται από την εισαγωγή απαιτήσεων κατά το άρθρο 13 και πληρούν τις βασικές απαιτήσεις του άρθρου 3 παράγραφος 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

Άρθρο 29

Κατάρτιση του φακέλου που συνοδεύει την αίτηση

1. Ο αιτών προετοιμάζει και καταρτίζει με δομημένο τρόπο το περιεχόμενο που απαιτείται για τον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης σύμφωνα με το παράρτημα Ι.
2. Για την έγκριση που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχεία β), γ), δ) και ε), ο αιτών ελέγχει την εγκυρότητα της υφιστάμενης έγκρισης τύπου οχήματος.
3. Για την έγκριση που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχεία γ) και δ), ο αιτών υποβάλλει τα έγγραφα που είναι αναγκαία στον φορέα έγκρισης για να εκδώσει την απόφασή του, καθώς και, εάν υπάρχουν, τυχόν άλλα συνοδευτικά έγγραφα του φακέλου της προηγούμενης έγκρισης.

Άρθρο 30

Περιεχόμενο και πληρότητα της αίτησης

1. Για να κριθεί πλήρης η αίτηση από τον φορέα έγκρισης και, κατά περίπτωση, από τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, περιέχει τις πληροφορίες που καθορίζονται στο παράρτημα Ι.
2. Για την έγκριση επεκταθείσας περιοχής χρήσης κατά το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ), εφαρμόζονται τα ακόλουθα:
 - α) τα έγγραφα που πρέπει να προσθέσει ο αιτών στον αρχικό πλήρη συνοδευτικό φάκελο της απόφασης που εκδόθηκε κατά το άρθρο 46 περιορίζονται στις πτυχές που αφορούν τους σχετικούς εθνικούς κανόνες και την τεχνική συμβατότητα μεταξύ του οχήματος και του δικτύου για την επεκταθείσα περιοχή χρήσης·
 - β) όταν η αρχική έγκριση τύπου οχήματος περιλάμβανε τη μη εφαρμογή ΤΠΔ, ο αιτών προσθέτει τις σχετικές αποφάσεις περί μη εφαρμογής ΤΠΔ κατά το άρθρο 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 οι οποίες καλύπτουν την επεκταθείσα περιοχή χρήσης στον αρχικό πλήρη συνοδευτικό φάκελο της απόφασης που εκδόθηκε κατά το άρθρο 46·
- γ) στην περίπτωση οχημάτων και/ή τύπων οχήματος που έχουν εγκριθεί βάσει της οδηγίας 2008/57/ΕΚ ή πριν αυτής, οι πληροφορίες που προσθέτει ο αιτών στον αρχικό φάκελο για πτυχές που καλύπτονται από το στοιχείο α) περιλαμβάνουν επίσης τους εφαρμοστέους εθνικούς κανόνες.

Άρθρο 31

Υποβολή της αίτησης έγκρισης μέσω της υπηρεσίας μιας στάσης

1. Η αίτηση έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά υποβάλλεται επίσημα από τον αιτούντα μέσω του ενιαίου σημείου εισόδου της υπηρεσίας μιας στάσης που αναφέρεται στο άρθρο 12 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 και περιέχει τις πληροφορίες που καθορίζονται στο παράρτημα Ι.
2. Κατά την υποβολή της αίτησης έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά, ο αιτών επιλέγει τον φορέα έγκρισης κατά το άρθρο 21 παράγραφοι 5 και 8 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

3. Η επιλογή του φορέα έγκρισης από τον αιτούντα είναι δεσμευτική έως ότου ο φορέας έγκρισης λάβει απόφαση έκδοσης της έγκρισης τύπου οχήματος και/ή της έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά ή απόρριψης της αίτησης ή έως ότου η αίτηση τερματιστεί από τον αιτούντα.
4. Ο φάκελος του αιτούντος υποβάλλεται στις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης μέσω της υπηρεσίας μιας στάσης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΔΙΕΚΠΕΡΑΙΩΣΗ ΤΗΣ ΑΙΤΗΣΗΣ

Άρθρο 32

Έλεγχος πληρότητας της αίτησης

1. Ο φορέας έγκρισης ελέγχει την πληρότητα των πληροφοριών και των εγγράφων που προσκόμισε ο αιτών στην αίτηση κατά το άρθρο 30.
2. Οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης:
 - α) ελέγχουν εάν ορίστηκε ορθά η περιοχή χρήσης για το τμήμα που τους αναλογεί·
 - β) υποδεικνύουν τυχόν προβλήματα πληρότητας των πληροφοριών και των εγγράφων που προσκομίσθηκαν για την αξιολόγηση των εφαρμοστέων εθνικών κανόνων κατά το παράρτημα III.
3. Ο έλεγχος πληρότητας που αναφέρεται στις παραγράφους 1 και 2 συνιστά επαλήθευση από τον φορέα έγκρισης και τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης ότι:
 - α) ο αιτών προσκόμισε όλες τις πληροφορίες και τα έγγραφα που απαιτούνται κατά το άρθρο 30 στην αίτηση έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά·
 - β) οι πληροφορίες και τα έγγραφα που προσκομίσθηκαν κρίθηκαν συναφή για να καταστεί δυνατόν στον φορέα έγκρισης και στις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης να πραγματοποιήσουν τις αξιολογήσεις τους κατά τα άρθρα 38 έως 40.

Άρθρο 33

Βεβαίωση παραλαβής της αίτησης

1. Η υπηρεσία μιας στάσης παραδίδει αυτόματα στον αιτούντα βεβαίωση παραλαβής της αίτησής του.
2. Η αξιολόγηση της αίτησης αρχίζει από την ημερομηνία παραλαβής της αίτησης.

Άρθρο 34

Χρονοδιάγραμμα αξιολόγησης της αίτησης

1. Ο φορέας έγκρισης και οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης αξιολογούν, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους, την πληρότητα της αίτησης κατά το άρθρο 32 εντός ενός μηνός από την ημερομηνία παραλαβής της αίτησης. Ο φορέας έγκρισης ενημερώνει σχετικά τον αιτούντα.
2. Εφόσον ο αιτών ενημερωθεί ότι ο φάκελός του είναι πλήρης, η τελική απόφαση για την έκδοση της έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά λαμβάνεται το αργότερο εντός τεσσάρων μηνών από τη σχετική βεβαίωση παραλαβής ότι ο φάκελος είναι πλήρης.
3. Η απόφαση του φορέα έγκρισης εκδίδεται εντός ενός μηνός από την ημερομηνία παραλαβής της αίτησης σε περίπτωση έγκρισης της συμμόρφωσης προς τύπο κατά το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο ε).
4. Εάν ο αιτών ενημερωθεί ότι ο φάκελός του δεν είναι πλήρης, η τελική απόφαση έκδοσης της έγκρισης τύπου οχήματος και/ή της έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά λαμβάνεται το αργότερο εντός τεσσάρων μηνών από την προσκόμιση των ελλειπουσών πληροφοριών από τον αιτούντα, εκτός εάν η αίτηση είναι εντελώς ανεπαρκής, οπότε απορρίπτεται.
5. Κατά την αξιολόγηση, ακόμη και εάν η αίτηση είναι πλήρης κατά την παράγραφο 2, ο φορέας έγκρισης ή οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης μπορούν, ανά πάσα στιγμή, να ζητήσουν συμπληρωματικές πληροφορίες, καθορίζοντας εύλογη προθεσμία για την προσκόμισή τους, χωρίς να αναστείλουν την αξιολόγηση, εκτός εάν εφαρμόζονται οι διατάξεις της παραγράφου 6.

6. Σε περίπτωση που ο φορέας έγκρισης ή οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης εγείρουν δικαιολογημένη αμφιβολία και ζητηθεί από τον αιτούντα να υποβάλει συμπληρωματικές πληροφορίες, ο φορέας έγκρισης δύναται να αναστείλει την αξιολόγηση και, με δεόντως καταγεγραμμένη συμφωνία με τον αιτούντα, παρατείνει το χρονικό διάστημα πέραν αυτού που καθορίζεται στο άρθρο 21 παράγραφος 4 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Η προθεσμία για την προσκόμιση των συμπληρωματικών πληροφοριών είναι ανάλογη της δυσκολίας του αιτούντος να προσκομίσει τις πληροφορίες που του ζητούνται. Η αξιολόγηση και το χρονοδιάγραμμα επαναλαμβάνονται μόλις ο αιτών προσκομίσει τις πληροφορίες που του ζητήθηκαν. Ελλείψει συμφωνίας με τον αιτούντα, ο φορέας έγκρισης ή οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης λαμβάνουν την απόφασή τους με βάση τις διαθέσιμες πληροφορίες.

Άρθρο 35

Επικοινωνία κατά τη διάρκεια της αξιολόγησης της αίτησης

1. Ο φορέας έγκρισης, οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης και ο αιτών επικοινωνούν μέσω της υπηρεσίας μιας στάσης για οποιοδήποτε προβληματικό σημείο που αναφέρεται στο άρθρο 41.
2. Η πρόοδος σε όλα τα στάδια της διαδικασίας έγκρισης οχήματος, η απόφαση για την αίτηση και η τεκμηριωμένη αιτιολόγηση της εν λόγω απόφασης κοινοποιούνται στον αιτούντα μέσω της υπηρεσίας μιας στάσης.
3. Οι κατευθυντήριες γραμμές του Οργανισμού και των ΕΑΑ περιέχουν ρυθμίσεις για την επικοινωνία μεταξύ τους και με τον αιτούντα.

Άρθρο 36

Διαχείριση των πληροφοριών σχετικά με αξιολόγηση αίτησης

1. Ο φορέας έγκρισης και οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης καταχωρίζουν στην υπηρεσία μιας στάσης τα πορίσματα των σταδίων της διαδικασίας έγκρισης οχήματος στα οποία εμπλέκονται, έκαστος για το αντίστοιχο μέρος της αξιολόγησης, αναλόγως, καθώς και όλα τα έγγραφα που αφορούν την αίτηση, όσον αφορά τα ακόλουθα:
 - α) την παραλαβή·
 - β) τη διεκπεραίωση·
 - γ) την αξιολόγηση·
 - δ) τα συμπεράσματα της αξιολόγησης της αίτησης κατά το άρθρο 45·
 - ε) την τελική απόφαση έκδοσης ή μη της έγκρισης τύπου οχήματος ή της έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά·
- στ) τα τελικά έγγραφα για την έγκριση τύπου οχήματος και/ή την έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά κατά το άρθρο 47.
2. Η τελική απόφαση έκδοσης ή μη της έγκρισης τύπου οχήματος και/ή της έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά κοινοποιείται στον αιτούντα μέσω της υπηρεσίας μιας στάσης.
3. Για τα έγγραφα που απαριθμούνται στην παράγραφο 1, ο φορέας έγκρισης και οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης χρησιμοποιούν τη διαδικασία ελέγχου των εγγράφων που προβλέπει η υπηρεσία μιας στάσης.
4. Εφόσον οι ΕΑΑ χρησιμοποιούν σύστημα διαχείρισης των πληροφοριών για τη διεκπεραίωση των αιτήσεων που τους υποβάλλονται, διαβιβάζουν όλες τις σχετικές πληροφορίες στην υπηρεσία μιας στάσης.

Άρθρο 37

Συντονισμός μεταξύ του φορέα έγκρισης και των αρμόδιων ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης για την αξιολόγηση αίτησης

1. Για την αξιολόγηση αίτησης, οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης προγραμματίζουν, οργανώνουν και συμφωνούν σχετικά με τις απαραίτητες ρυθμίσεις προκειμένου να ληφθούν υπόψη η ταξινόμηση των εθνικών κανόνων και η αμοιβαία αποδοχή που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 10 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Οι συμφωνηθείσες ρυθμίσεις για την αξιολόγηση της αίτησης κοινοποιούνται στον φορέα έγκρισης και στον αιτούντα.

2. Ο φορέας έγκρισης και οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης συντονίζονται μεταξύ τους, με στόχο την επίλυση τυχόν προβληματικών σημείων, καθώς και περιπτώσεων στις οποίες ενδέχεται να απαιτηθεί τροποποίηση της αίτησης και/ή αίτημα για συμπληρωματικές πληροφορίες, εφόσον η προσκόμιση συμπληρωματικών πληροφοριών έχει επιπτώσεις στο χρονοδιάγραμμα της αξιολόγησης ή μπορεί να επηρεάσει τις εργασίες τους, και συμφωνούν σχετικά με τη μελλοντική πορεία.
3. Μετά την ολοκλήρωση των δραστηριοτήτων συντονισμού που αναφέρονται στην παράγραφο 2, ο φορέας έγκρισης και οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης λαμβάνουν στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους την απόφαση να ενημερώσουν τον αιτούντα μέσω της υπηρεσίας μιας στάσης για τυχόν περιπτώσεις στις οποίες ενδέχεται να απαιτηθεί τροποποίηση της αίτησης και/ή αίτημα για συμπληρωματικές πληροφορίες.
4. Πριν ο φορέας έγκρισης λάβει την τελική του απόφαση και προτού οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης υποβάλουν τους φακέλους αξιολόγησης, ο φορέας έγκρισης και οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης:
- α) συζητούν την έκβαση των αντίστοιχων αξιολογήσεων που διενήργησαν· και
- β) συμφωνούν σχετικά με τους όρους χρήσης και άλλους περιορισμούς και/ή αποκλεισμούς από την περιοχή χρήσης που πρέπει να περιληφθούν στην έγκριση τύπου οχήματος και/ή στην έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά.
5. Με βάση την έκβαση των δραστηριοτήτων συντονισμού που αναφέρονται στην παράγραφο 4 του παρόντος άρθρου, ο φορέας έγκρισης αιτιολογεί τεκμηριωμένα στον αιτούντα την απόφασή του. Εν προκειμένω λαμβάνει υπόψη τους φακέλους αξιολόγησης των αρμοδίων ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης που αναφέρονται στο άρθρο 40 παράγραφος 6, όσον αφορά την έκδοση ή την απόρριψη έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά, καθώς και τυχόν όρους χρήσης του οχήματος και άλλους περιορισμούς και/ή αποκλεισμούς από την περιοχή χρήσης που πρέπει να περιληφθούν στην έγκριση τύπου οχήματος και/ή στην έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά.
6. Τα πρακτικά των δραστηριοτήτων συντονισμού κρατεί ο φορέας έγκρισης και διατηρούνται στην υπηρεσία μιας στάσης κατά το άρθρο 36.

Άρθρο 38

Αξιολόγηση της αίτησης

Η αξιολόγηση της αίτησης πραγματοποιείται από τον φορέα έγκρισης και τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης προκειμένου να βεβαιωθούν ευλόγως ότι ο αιτών και οι παράγοντες που υποστηρίζουν τον αιτούντα εκπλήρωσαν τις υποχρεώσεις και τις ευθύνες τους στα στάδια σχεδιασμού, κατασκευής, επαλήθευσης και επικύρωσης του οχήματος και/ή του τύπου οχήματος, ώστε να διασφαλισθεί η συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις της εφαρμοστέας νομοθεσίας και να καταστεί δυνατή η διάθεσή του στην αγορά και να χρησιμοποιηθεί με ασφάλεια στην περιοχή χρήσης του τύπου οχήματος σύμφωνα με τους όρους χρήσης και άλλους περιορισμούς που προσδιορίζονται στην αίτηση.

Άρθρο 39

Αξιολόγηση της αίτησης από τον φορέα έγκρισης

1. Ο φορέας έγκρισης αξιολογεί τις πτυχές που προβλέπονται στο παράρτημα II.
2. Εφόσον η έγκριση τύπου οχήματος και/ή η έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά πρόκειται να εκδοθεί για περιοχή χρήσης που περιορίζεται στα δίκτυα ενός κράτους μέλους και εφόσον ο αιτών ζητήσει από την ΕΑΑ να είναι ο φορέας έγκρισης κατά το άρθρο 21 παράγραφος 8 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, ο φορέας έγκρισης αξιολογεί, επιπλέον των αξιολογήσεων που προβλέπονται στην παράγραφο 1, τις πτυχές που προβλέπονται στο παράρτημα III. Στην περίπτωση αυτή ο φορέας έγκρισης ελέγχει επίσης, πέραν των πτυχών που προβλέπονται στο παράρτημα III, αν υπάρχουν σχετικές πληροφορίες καταχωρισμένες κατά το άρθρο 8 παράγραφος 2 και τις λαμβάνει υπόψη για την αξιολόγηση της αίτησης. Τυχόν προβληματικά σημεία που ανακύπτουν καταχωρίζονται στον κατάλογο προβληματικών σημείων που αναφέρεται στο άρθρο 41.
3. Όταν ο αιτών έχει χρησιμοποιήσει μη τυποποιημένη μεθοδολογία για την εισαγωγή απαιτήσεων, ο φορέας έγκρισης αξιολογεί τη μεθοδολογία εφαρμόζοντας τα κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα II.
4. Ο φορέας έγκρισης ελέγχει την πληρότητα, τη συνάφεια και τη συνοχή των στοιχείων στην εφαρμοσθείσα μεθοδολογία της εισαγωγής απαιτήσεων ανεξάρτητα από τη μέθοδο που χρησιμοποιήθηκε. Για νέα έγκριση κατά το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ), η αξιολόγηση που διενεργεί ο φορέας έγκρισης περιορίζεται στα μέρη του οχήματος που μεταβάλλονται και στις επιπτώσεις τους στα αμετάβλητα μέρη του οχήματος. Οι έλεγχοι που πρέπει να διενεργήσει ο φορέας έγκρισης για έγκριση «επεκταθείσας περιοχής χρήσης» κατά το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ) περιορίζονται στους εφαρμοστέους εθνικούς κανόνες και στην τεχνική συμβατότητα μεταξύ του οχήματος και του δικτύου στην επεκταθείσα περιοχή χρήσης. Ο φορέας έγκρισης δεν επαναλαμβάνει ελέγχους που έχουν ήδη διενεργηθεί για προηγούμενη έγκριση.

5. Ο φορέας έγκρισης εκδίδει φάκελο αξιολόγησης ο οποίος περιέχει τα ακόλουθα:
- α) σαφή δήλωση του θετικού ή του αρνητικού αποτελέσματος της αξιολόγησης όσον αφορά το αίτημα του αιτούντος για τη σχετική περιοχή χρήσης και, αναλόγως, τους όρους χρήσης ή περιορισμούς·
 - β) περίληψη των αξιολογήσεων που διενεργήθηκαν·
 - γ) έκθεση για τον κατάλογο προβληματικών σημείων στη σχετική περιοχή χρήσης·
 - δ) συμπληρωμένο κατάλογο σημείων ελέγχου που αποδεικνύει ότι αξιολογήθηκαν όλες οι πτυχές που αναφέρονται στο παράρτημα II και, κατά περίπτωση, στο παράρτημα III.

Άρθρο 40

Αξιολόγηση της αίτησης από τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης

1. Οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης αξιολογούν τις πτυχές που αναφέρονται στο παράρτημα III. Οι αξιολογήσεις που πρέπει να διενεργήσουν οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης αφορούν μόνο τους σχετικούς εθνικούς κανόνες για την περιοχή χρήσης, λαμβανομένων υπόψη των ρυθμίσεων που έχουν συμφωνηθεί κατά το άρθρο 37 παράγραφος 1.
2. Στην αξιολόγηση της εισαγωγής απαιτήσεων, οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης ελέγχουν την πληρότητα, τη συνάφεια και τη συνοχή των αποδεικτικών στοιχείων που προέκυψαν από τη μεθοδολογία που εφάρμοσε ο αιτών για την εισαγωγή απαιτήσεων.
3. Για νέα έγκριση κατά το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ), η αξιολόγηση που διενεργούν οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης περιορίζεται στα μέρη του οχήματος που μεταβάλλονται και στις επιπτώσεις τους στα αμετάβλητα μέρη του οχήματος.
4. Οι έλεγχοι που πρέπει να διενεργήσουν οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης για έγκριση επεκταθείσας περιοχής χρήσης κατά το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ) περιορίζονται στους εφαρμοστέους εθνικούς κανόνες και στην τεχνική συμβατότητα μεταξύ του οχήματος και του δικτύου στην επεκταθείσα περιοχή χρήσης. Οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης δεν επαναλαμβάνουν ελέγχους που έχουν ήδη διενεργηθεί για προηγούμενη έγκριση.
5. Σύμφωνα με τα άρθρα 6 και 14 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης ελέγχουν επίσης, πέραν των πτυχών που προβλέπονται στο παράρτημα III, αν υπάρχουν σχετικές πληροφορίες καταχωρισμένες κατά το άρθρο 8 παράγραφος 2 και τις λαμβάνουν υπόψη για την αξιολόγηση της αίτησης. Τυχόν προβληματικά σημεία που ανακύπτουν καταχωρίζονται στον κατάλογο προβληματικών σημείων που αναφέρεται στο άρθρο 41.
6. Οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης εκδίδουν φάκελο αξιολόγησης ο οποίος περιέχει τα ακόλουθα:
 - α) σαφή δήλωση του θετικού ή του αρνητικού αποτελέσματος της αξιολόγησης όσον αφορά το αίτημα του αιτούντος για τη σχετική περιοχή χρήσης και, αναλόγως, τους όρους ή περιορισμούς χρήσης·
 - β) περίληψη της αξιολόγησης που διενεργήθηκε·
 - γ) έκθεση με βάση τον κατάλογο προβληματικών σημείων στη σχετική περιοχή χρήσης·
 - δ) συμπληρωμένο κατάλογο σημείων ελέγχου που αποδεικνύει ότι αξιολογήθηκαν όλες οι πτυχές που αναφέρονται στο παράρτημα III.

Άρθρο 41

Κατηγοριοποίηση προβληματικών σημείων

1. Ο φορέας έγκρισης και, κατά περίπτωση, οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης καταγράφουν σε κατάλογο προβληματικών σημείων τα προβληματικά σημεία που διαπιστώθηκαν κατά την αξιολόγηση του φακέλου της αίτησης και τα κατηγοριοποιούν ως εξής:
 - α) «τύπου 1»: προβληματικό σημείο που χρήζει απάντησης από τον αιτούντα για την κατανόηση του φακέλου αίτησης·
 - β) «τύπου 2»: προβληματικό σημείο που ενδέχεται να οδηγήσει σε τροποποίηση του φακέλου της αίτησης ή στη λήψη μέτρων ήσσονος σημασίας από τον αιτούντα· η ενέργεια που πρέπει να αναληφθεί επαφίεται στην κρίση του αιτούντος και δεν εμποδίζει την έκδοση έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά·

- γ) «τύπου 3»: προβληματικό σημείο που απαιτεί τροποποίηση του φακέλου της αίτησης από τον αιτούντα, αλλά δεν εμποδίζει την έκδοση έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά με πρόσθετους και/ή πιο περιοριστικούς όρους χρήσης του οχήματος και άλλους περιορισμούς σε σύγκριση με εκείνους που προσδιόρισε ο αιτών στην αίτησή του, το προβληματικό σημείο πρέπει όμως να αντιμετωπιστεί για να εκδοθεί η έγκριση τύπου οχήματος και/ή η έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά· κάθε ενέργεια που πρέπει να αναληφθεί από τον αιτούντα για την επίλυση του προβληματικού σημείου προτείνεται από τον αιτούντα και συμφωνείται από κοινού με το μέρος που διαπίστωσε το προβληματικό σημείο·
- δ) «τύπου 4»: προβληματικό σημείο που απαιτεί τροποποίηση του φακέλου της αίτησης από τον αιτούντα· η έγκριση τύπου οχήματος και/ή η έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά δεν χορηγείται εκτός εάν επιλυθεί το προβληματικό σημείο· κάθε ενέργεια που πρέπει να αναληφθεί από τον αιτούντα για την επίλυση του προβληματικού σημείου προτείνεται από τον αιτούντα και συμφωνείται από κοινού με το μέρος που διαπίστωσε το προβληματικό σημείο. Προβληματικό σημείο τύπου 4 περιλαμβάνει ιδίως περίπτωση μη συμμόρφωσης κατά το άρθρο 26 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.
2. Μετά την απάντηση ή την ενέργεια του αιτούντος ανάλογα με το προβληματικό σημείο, ο φορέας έγκρισης ή οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης αξιολογούν εκ νέου τα προβληματικά σημεία που είχαν διαπιστώσει, τα χαρακτηρίζουν εκ νέου, εάν συντρέχει περίπτωση, και αποδίδουν έναν από τους ακόλουθους χαρακτηρισμούς σε κάθε προβληματικό σημείο που είχαν διαπιστώσει:
- α) «προβληματικό σημείο σε εκκρεμότητα», εάν τα αποδεικτικά στοιχεία που προσκόμισε ο αιτών δεν είναι ικανοποιητικά και απαιτούνται πρόσθετες πληροφορίες·
- β) «περατωθέν προβληματικό σημείο», εάν ο αιτών το αντιμετώπισε κατάλληλα και δεν υπάρχουν πλέον λόγοι ανησυχίας.

Άρθρο 42

Δικαιολογημένη αμφιβολία

1. Σε περίπτωση δικαιολογημένης αμφιβολίας, ο φορέας έγκρισης και/ή οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης μπορούν, εναλλακτικά, να πράξουν ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα:
- α) πραγματοποιούν πιο διεξοδικό και λεπτομερή έλεγχο των πληροφοριών που περιέχει η αίτηση·
- β) ζητούν από τον αιτούντα συμπληρωματικές πληροφορίες·
- γ) ζητούν από τον αιτούντα να διενεργήσει δοκιμές στο δίκτυο.
2. Ο φορέας έγκρισης και/ή οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης διευκρινίζουν στο αίτημά τους το προβληματικό σημείο για το οποίο ο αιτών απαιτείται να λάβει μέτρα, αλλά δεν προσδιορίζουν τη φύση ή το περιεχόμενο των διορθωτικών μέτρων που πρέπει να ληφθούν από τον αιτούντα. Ο αιτών αποφασίζει ποιος είναι ο πλέον κατάλληλος τρόπος για να ανταποκριθεί στο αίτημα του φορέα έγκρισης και/ή των αρμοδίων ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης.
3. Ο φορέας έγκρισης συντονίζεται με τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης όσον αφορά τα μέτρα που προτείνει ο αιτών.
4. Ο φορέας έγκρισης και οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης χρησιμοποιούν, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 35, τον κατάλογο προβληματικών σημείων που αναφέρεται στο άρθρο 41 για να χειρισθούν τυχόν δικαιολογημένη αμφιβολία. Δικαιολογημένη αμφιβολία πρέπει πάντοτε:
- α) να χαρακτηρίζεται ως προβληματικό σημείο τύπου 4 κατά το άρθρο 41 παράγραφος 1 στοιχείο δ)·
- β) να συνοδεύεται από αιτιολόγηση· και
- γ) να περιλαμβάνει σαφή περιγραφή του προβληματικού σημείου που πρέπει να επιλύσει ο αιτών.
5. Εφόσον ο αιτών συμφωνήσει να προσκομίσει συμπληρωματικές πληροφορίες, κατά την παράγραφο 1 στοιχεία β) και γ), εφόσον τις ζητήσουν ο φορέας έγκρισης και/ή οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, το χρονικό πλαίσιο για την προσκόμιση των εν λόγω πρόσθετων πληροφοριών καθορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 34 παράγραφοι 5 και 6.
6. Εφόσον είναι δυνατό να αρθεί δικαιολογημένη αμφιβολία με την προσθήκη συμπληρωματικών και/ή πιο περιοριστικών όρων χρήσης του οχήματος και άλλων περιορισμών σε σύγκριση με εκείνους που προσδιόρισε ο αιτών στην αίτησή του και συμφωνήσει επ' αυτών ο αιτών, επιτρέπεται η έκδοση έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά υπό αυτούς τους όρους χρήσης του οχήματος και άλλους περιορισμούς.
7. Εφόσον ο αιτών δεν συμφωνήσει να προσκομίσει περαιτέρω πληροφορίες για να αρθεί η δικαιολογημένη αμφιβολία που διατύπωσαν ο φορέας έγκρισης και/ή οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, ο φορέας έγκρισης λαμβάνει απόφαση με βάση τις διαθέσιμες πληροφορίες.

Άρθρο 43

Έλεγχοι από τον φορέα έγκρισης των αξιολογήσεων των αρμοδίων ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης

1. Ο φορέας έγκρισης ελέγχει κατά πόσον οι αξιολογήσεις των ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης διακρίνονται από συνοχή μεταξύ τους όσον αφορά τα αποτελέσματα των αξιολογήσεων κατά το άρθρο 40 παράγραφος 6 στοιχείο α).
2. Εφόσον μετά από τον έλεγχο που αναφέρεται στην παράγραφο 1 αποδειχθεί ότι οι αξιολογήσεις των ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης διακρίνονται από συνοχή, ο φορέας έγκρισης επαληθεύει ότι:
 - α) συμπληρώθηκε πλήρως ο κατάλογος σημείων ελέγχου που αναφέρεται στο άρθρο 40 παράγραφος 6 στοιχείο δ)·
 - β) έχουν κλείσει όλα τα προβληματικά σημεία.
3. Εφόσον το αποτέλεσμα του ελέγχου της παραγράφου 1 δείξει ότι οι αξιολογήσεις δεν διακρίνονται από συνοχή, ο φορέας έγκρισης ζητεί από τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης να διερευνήσουν περαιτέρω τους λόγους. Συνεπεία της έρευνας εφαρμόζονται εναλλακτικά ένα ή αμφότερα από τα ακόλουθα:
 - α) ο φορέας έγκρισης μπορεί να επανεξετάσει την αξιολόγησή του κατά το άρθρο 39·
 - β) οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης μπορούν να επανεξετάσουν την αξιολόγησή τους.
4. Η έκβαση των ερευνών των ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης που αναφέρεται στην παράγραφο 3 γνωστοποιείται σε όλες τις άλλες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης που εμπλέκονται στην αίτηση έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος.
5. Εφόσον ο κατάλογος ελέγχου σημείων που αναφέρεται στην παράγραφο 2 στοιχείο α) είναι ατελής ή εφόσον υπάρχουν προβληματικά σημεία που δεν έχουν περατωθεί σύμφωνα με την παράγραφο 2 στοιχείο β), ο φορέας έγκρισης ζητεί από τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης να διερευνήσουν περαιτέρω τους λόγους.
6. Οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης ανταποκρίνονται στα αιτήματα του φορέα έγκρισης όσον αφορά τις ασυνέπειες των αξιολογήσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 3, τους ατελείς καταλόγους σημείων ελέγχου που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχείο α) ή/και τα προβληματικά σημεία που δεν περατώθηκαν σύμφωνα με την παράγραφο 2 στοιχείο β). Ο φορέας έγκρισης λαμβάνει πλήρως υπόψη τις αξιολογήσεις που διενήργησαν οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης σχετικά με τους εφαρμοστέους εθνικούς κανόνες. Η έκταση των ελέγχων που διενεργεί ο φορέας έγκρισης περιορίζεται στη συνοχή των αξιολογήσεων και την πληρότητα των αξιολογήσεων που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2.
7. Σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ του φορέα έγκρισης και των αρμοδίων ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, εφαρμόζεται η διαδικασία διαιτησίας κατά το άρθρο 21 παράγραφος 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

Άρθρο 44

Διαιτησία δυνάμει του άρθρου 21 παράγραφος 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και του άρθρου 12 παράγραφος 4 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796

Εφόσον ο Οργανισμός ενεργεί ως φορέας έγκρισης δύναται να αναστείλει τη διαδικασία έγκρισης, σε συνεννόηση με τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, κατά τη διάρκεια της συνεργασίας που απαιτείται για να επιτευχθεί αμοιβαία αποδεκτή αξιολόγηση και, αναλόγως, μέχρι το συμβούλιο προσφυγών να λάβει απόφαση, εντός των προθεσμιών που καθορίζονται στο άρθρο 21 παράγραφος 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Ο Οργανισμός αιτιολογεί στον αιτούντα τους λόγους της αναστολής.

Άρθρο 45

Κλείσιμο της αξιολόγησης της αίτησης

1. Ο φορέας έγκρισης μεριμνά για την ορθή εκτέλεση της διαδικασίας αξιολόγησης της αίτησης ελέγχοντας με ανεξάρτητο τρόπο αν:
 - α) εφαρμόστηκαν ορθά τα διάφορα στάδια της διαδικασίας αξιολόγησης της αίτησης·
 - β) υπάρχουν επαρκή αποδεικτικά στοιχεία από τα οποία προκύπτει ότι αξιολογήθηκαν όλες οι σχετικές πτυχές της αίτησης·
 - γ) παραλήφθηκαν από τον αιτούντα γραπτές απαντήσεις για προβληματικά σημεία τύπου 3 και 4 και αιτήματα για συμπληρωματικές πληροφορίες·

- δ) επιλύθηκαν όλα τα προβληματικά σημεία τύπου 3 και 4 ή δεν επιλύθηκαν, με σαφώς τεκμηριωμένη αιτιολόγηση·
- ε) οι αξιολογήσεις και οι αποφάσεις που ελήφθησαν τεκμηριώθηκαν, ήταν θεμιτές και συνεκτικές·
- στ) τα συμπεράσματα βασίζονται στους φακέλους αξιολόγησης και αντικατοπτρίζουν τη συνολική αξιολόγηση.
2. Εφόσον συναχθεί το συμπέρασμα ότι η διαδικασία αξιολόγησης της αίτησης εφαρμόστηκε ορθά, αρκεί η επιβεβαίωση της ορθής εφαρμογής της παραγράφου 1 συνοδευόμενη ενδεχομένως από σχόλια.
3. Εφόσον συναχθεί το συμπέρασμα ότι η διαδικασία αξιολόγησης της αίτησης δεν εφαρμόστηκε ορθά, οι λόγοι για τους οποίους συνάχθηκε το συμπέρασμα αυτό είναι σαφείς και συγκεκριμένοι.
4. Μετά την ολοκλήρωση των δραστηριοτήτων αξιολόγησης, ο φορέας έγκρισης συμπληρώνει φάκελο αξιολόγησης που καλύπτει τις παραγράφους 2 ή 3 με βάση τους φακέλους αξιολόγησης που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με το άρθρο 39 παράγραφος 5 και το άρθρο 40 παράγραφος 6.
5. Ο φορέας έγκρισης αιτιολογεί τεκμηριωμένα το συμπέρασμά του στον φάκελο αξιολόγησης που αναφέρεται στην παράγραφο 4.

Άρθρο 46

Απόφαση έγκρισης ή απόρριψης της αίτησης

1. Ο φορέας έγκρισης λαμβάνει απόφαση έκδοσης έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά ή απόρριψης της αίτησης, εντός μίας εβδομάδας από την ολοκλήρωση της αξιολόγησης, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 34. Η εν λόγω απόφαση λαμβάνεται με βάση την τεκμηριωμένη αιτιολόγηση που αναφέρεται στο άρθρο 45 παράγραφος 5.
2. Η έγκριση τύπου οχήματος και/ή η έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά εκδίδεται από τον φορέα έγκρισης εφόσον η αξιολόγηση των πτυχών που αναφέρονται στο παράρτημα II και, κατά περίπτωση, στο παράρτημα III υποδηλώνει με εύλογη βεβαιότητα ότι ο αιτών και οι παράγοντες που τον υποστηρίζουν εκπλήρωσαν τις υποχρεώσεις τους στον απαιτούμενο βαθμό, σύμφωνα με το άρθρο 38.
3. Εφόσον, η αξιολόγηση των πτυχών που αναφέρονται στο παράρτημα II και, κατά περίπτωση, στο παράρτημα III δεν υποδηλώνει με εύλογη βεβαιότητα ότι ο αιτών και οι παράγοντες που τον υποστηρίζουν εκπλήρωσαν τις υποχρεώσεις και τις ευθύνες τους στον απαιτούμενο βαθμό, σύμφωνα με το άρθρο 38, ο φορέας έγκρισης απορρίπτει την αίτηση.
4. Ο φορέας έγκρισης δηλώνει τα εξής στην απόφασή του:
- α) τυχόν όρους χρήσης του οχήματος και άλλους περιορισμούς,
- β) τους λόγους της απόφασής του·
- γ) τη δυνατότητα και τα μέσα προσφυγής κατά της απόφασής του και τις σχετικές προθεσμίες.
5. Οι όροι χρήσης του οχήματος και άλλοι περιορισμοί καθορίζονται σύμφωνα με τα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού του τύπου οχήματος.
6. Η απόφαση έγκρισης δεν περιέχει όρους χρονικού περιορισμού για τη χρήση του οχήματος και άλλους περιορισμούς, εκτός εάν πληρούνται οι ακόλουθοι όροι:
- α) αυτό απαιτείται διότι η συμμόρφωση προς τις ΤΠΔ ή/και τους εθνικούς κανόνες δεν είναι δυνατόν να αποδειχθεί πλήρως πριν την έκδοση της έγκρισης· και/ή
- β) απαιτείται λόγω των ΤΠΔ και/ή των εθνικών κανόνων να προσκομίσει ο αιτών εύλογη εκτίμηση της συμμόρφωσης.
- Η έγκριση επιτρέπεται τότε να περιλαμβάνει τον όρο να αποδειχθούν οι επιδόσεις σύμφωνα με την εκτίμηση κατά την πραγματική χρήση εντός ορισμένης προθεσμίας.
7. Η τελική απόφαση έκδοσης της έγκρισης τύπου οχήματος και/ή της έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά ή απόρριψης της αίτησης καταχωρίζεται στην υπηρεσία μιας στάσης και κοινοποιείται μαζί με τους φακέλους αξιολόγησης μέσω της υπηρεσίας μιας στάσης στον αιτούντα και τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης.

8. Εφόσον με την απόφαση είτε απορρίπτεται η αίτηση είτε εκδίδεται έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά υπό όρους χρήσης του οχήματος και άλλους περιορισμούς διαφορετικούς από εκείνους που περιέλαβε ο αιτών στην αίτησή του, ο αιτών μπορεί να ζητήσει από τον φορέα έγκρισης να επανεξετάσει την απόφασή του σύμφωνα με το άρθρο 51 του παρόντος κανονισμού. Εφόσον ο αιτών δεν μείνει ικανοποιημένος με την απάντηση του φορέα έγκρισης, μπορεί να προσφύγει στην αρμόδια αρχή σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 11 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

ΤΕΛΙΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ

Άρθρο 47

Τελικά έγγραφα έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά

1. Η έγκριση τύπου οχήματος και/ή η έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά λαμβάνει τη μορφή εγγράφου που περιέχει τις πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 48 και/ή στο άρθρο 49.
2. Στην έκδοση έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά αποδίδεται αποκλειστικός ευρωπαϊκός αναγνωριστικός αριθμός (EIN), του οποίου τη δομή και το περιεχόμενο καθορίζει και διαχειρίζεται ο Οργανισμός.
3. Διαφορετικοί όροι χρήσης του οχήματος και άλλοι περιορισμοί από εκείνους που προσδιόρισε ο αιτών στην αίτησή του επιτρέπεται να περιληφθούν στην έγκριση τύπου οχήματος και/ή στην έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά.
4. Ο φορέας έγκρισης χρονολογεί και υπογράφει δεόντως την έγκριση τύπου οχήματος και/ή την έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά.
5. Ο φορέας έγκρισης μεριμνά για την αρχειοθέτηση της απόφασης που εξέδωσε δυνάμει του άρθρου 46, καθώς και του πλήρους συνοδευτικού φακέλου της εν λόγω απόφασης σύμφωνα με το άρθρο 52.

Άρθρο 48

Πληροφορίες στην εκδοθείσα έγκριση τύπου οχήματος

Η έγκριση τύπου οχήματος που εξέδωσε ο φορέας έγκρισης περιέχει τις ακόλουθες πληροφορίες:

- α) τη νομική βάση στην οποία στηρίχθηκε ο φορέας έγκρισης για να εκδώσει την έγκριση τύπου οχήματος·
- β) τα στοιχεία:
 - i) του φορέα έγκρισης·
 - ii) της αίτησης·
 - iii) της περίπτωσης έγκρισης κατά το άρθρο 14·
 - iv) του αιτούντος την έγκριση τύπου οχήματος·
 - v) του αντίστοιχου αριθμού EIN της έγκρισης τύπου οχήματος·
- γ) προσδιορισμό των βασικών χαρακτηριστικών σχεδιασμού του τύπου οχήματος:
 - i) που δηλώνονται στα πιστοποιητικά εξέτασης του τύπου και/ή σχεδιασμού·
 - ii) την περιοχή χρήσης του οχήματος·
 - iii) τους όρους χρήσης του οχήματος και άλλους περιορισμούς·
 - iv) παραπομπή, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 16 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013, συμπεριλαμβάνοντας το έγγραφο αναγνώρισης και την έκδοση, στη γραπτή δήλωση του προτείνοντος που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 11 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 που καλύπτει τον τύπο οχήματος·
- δ) προσδιορισμό:
 - i) του αναγνωριστικού αριθμού του τύπου οχήματος κατά το παράρτημα II της εκτελεστικής απόφασης 2011/665/ΕΕ της Επιτροπής ⁽¹⁾·
 - ii) των παραλλαγών του τύπου οχήματος, αναλόγως·

⁽¹⁾ Εκτελεστική απόφαση 2011/665/ΕΕ της Επιτροπής, της 4ης Οκτωβρίου 2011, για το ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων σιδηροδρομικών οχημάτων (ΕΕ L 264 της 8.10.2011, σ. 32).

- iii) των εκδόσεων του τύπου οχήματος, αναλόγως·
 - iv) των τιμών των παραμέτρων που καθορίζονται στις ΤΠΔ και, κατά περίπτωση, στους εθνικούς κανόνες, για τον έλεγχο της τεχνικής συμβατότητας μεταξύ του οχήματος και της περιοχής χρήσης·
 - v) της συμμόρφωσης του οχήματος με τις σχετικές ΤΠΔ και τις δέσμες εθνικών κανόνων, όσον αφορά τις παραμέτρους που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχείο δ) περίπτωση iv)·
- ε) παραπομπή στις δηλώσεις ΕΚ επαλήθευσης των υποσυστημάτων·
- στ) παραπομπή σε άλλο ενωσιακό ή εθνικό δίκαιο με το οποίο είναι σύμφωνος ο τύπος οχήματος·
- ζ) παραπομπή στην τεκμηριωμένη αιτιολόγηση της απόφασης που αναφέρεται στο άρθρο 45 παράγραφος 5·
- η) την ημερομηνία και τον τόπο της απόφασης έκδοσης της έγκρισης τύπου οχήματος·
- θ) τον υπογράφοντα την απόφαση έκδοσης της έγκρισης τύπου οχήματος· και
- ι) τη δυνατότητα και τα μέσα προσφυγής κατά της απόφασης και τις σχετικές προθεσμίες, καθώς και πληροφορίες σχετικά με την εθνική διαδικασία προσφυγής.

Άρθρο 49

Πληροφορίες στην εκδοθείσα έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά

Η έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά που εξέδωσε ο φορέας έγκρισης περιέχει τις ακόλουθες πληροφορίες:

- α) τη νομική βάση στην οποία στηρίχθηκε ο φορέας έγκρισης για να εκδώσει την έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά·
- β) προσδιορισμό:
 - i) του φορέα έγκρισης·
 - ii) της αίτησης·
 - iii) της περίπτωσης έγκρισης κατά το άρθρο 14·
 - iv) του αιτούντος την έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά·
 - v) του αντίστοιχου αριθμού ΕΙΝ της έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά·
- γ) παραπομπή στον αριθμό του τύπου οχήματος στο ΕΜΕΤΟ, καθώς και στις πληροφορίες σχετικά με την παραλλαγή του τύπου οχήματος και/ή την έκδοση του τύπου οχήματος, αναλόγως·
- δ) προσδιορισμό:
 - i) των οχημάτων·
 - ii) των περιοχών χρήσης·
 - iii) των όρων χρήσης του οχήματος και άλλων περιορισμών·
- ε) παραπομπή στις δηλώσεις ΕΚ επαλήθευσης των υποσυστημάτων·
- στ) παραπομπή σε άλλο ενωσιακό ή εθνικό δίκαιο με το οποίο είναι σύμφωνο το όχημα·
- ζ) παραπομπή στην τεκμηριωμένη αιτιολόγηση της απόφασης που αναφέρεται στο άρθρο 45 παράγραφος 5·
- η) σε περίπτωση έγκρισης σε συμμόρφωση με τύπο δυνάμει του άρθρου 14 παράγραφος 1 στοιχείο ε), παραπομπή στη δήλωση συμμόρφωσης με εγκεκριμένο τύπο οχήματος, καθώς και στις πληροφορίες για την έκδοση του τύπου οχήματος και/ή την παραλλαγή του τύπου οχήματος, αναλόγως·
- θ) την ημερομηνία και τον τόπο της απόφασης έκδοσης της έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά·
- ι) τον υπογράφοντα την απόφαση έκδοσης της έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά· και
- ια) τη δυνατότητα και τα μέσα προσφυγής κατά της απόφασης και τις σχετικές προθεσμίες, καθώς και πληροφορίες σχετικά με την εθνική διαδικασία προσφυγής.

Άρθρο 50

Καταχώριση στο μητρώο EMETO και στη βάση ERADIS

1. Ο φορέας έγκρισης συμπληρώνει το μητρώο EMETO χρησιμοποιώντας τις πληροφορίες που προσκόμισε ο αιτών στο πλαίσιο της αίτησης έγκρισης τύπου οχήματος. Ο αιτών είναι υπεύθυνος για την ακεραιότητα των στοιχείων που προσκόμισε στον φορέα έγκρισης. Ο φορέας έγκρισης είναι υπεύθυνος για τον έλεγχο της συνοχής των στοιχείων που προσκόμισε ο αιτών και την ελεύθερη είσοδο του κοινού στο EMETO.
2. Ο φορέας έγκρισης μεριμνά για τη δέουσα επικαιροποίηση της βάσης δεδομένων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων για την Ασφάλεια και τη Διαλειτουργικότητα (ERADIS) πριν εκδώσει έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά.
3. Για τροποποιήσεις κατά το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο γ) και παράγραφος 3, ο φορέας έγκρισης καταχωρίζει στο μητρώο EMETO τη νέα έκδοση τύπου οχήματος ή τη νέα έκδοση παραλλαγής τύπου οχήματος, κάνοντας χρήση των πληροφοριών που προσκόμισε ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος. Ο κάτοχος έγκρισης τύπου οχήματος είναι υπεύθυνος για την ακεραιότητα των στοιχείων που προσκόμισε στον φορέα έγκρισης. Ο φορέας έγκρισης είναι υπεύθυνος για τον έλεγχο της συνοχής των στοιχείων που προσκόμισε ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος και για την ελεύθερη είσοδο του κοινού στο EMETO.

Ενόσω εκκρεμεί η καταχώριση της νέας έκδοσης τύπου οχήματος ή της νέας έκδοσης παραλλαγής τύπου οχήματος, τα οχήματα που τροποποιήθηκαν για να είναι σύμφωνα με τη νέα έκδοση επιτρέπεται να τεθούν σε λειτουργία χωρίς καθυστέρηση.

Άρθρο 51

Επανεξέταση βάσει του άρθρου 21 παράγραφος 11 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797

1. Εφόσον η απόφαση του φορέα έγκρισης είναι αρνητική ή περιέχει διαφορετικούς όρους χρήσης του οχήματος και άλλους περιορισμούς από εκείνους που προσδιόρισε ο αιτών στην αίτησή του, ο αιτών μπορεί να ζητήσει επανεξέταση της απόφασης εντός ενός μηνός από την ημερομηνία παραλαβής της. Ο αιτών υποβάλλει το αίτημα μέσω της υπηρεσίας μιας στάσης.
2. Το αίτημα επανεξέτασης περιλαμβάνει κατάλογο των προβληματικών σημείων που, κατά τον αιτούντα, δεν ελήφθησαν δεόντως υπόψη κατά τη διαδικασία έγκρισης οχήματος.
3. Τυχόν συμπληρωματική πληροφορία που προέκυψε και υποβλήθηκε μέσω της υπηρεσίας μιας στάσης μετά την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης έγκρισης δεν γίνεται δεκτή ως αποδεικτικό στοιχείο.
4. Ο φορέας έγκρισης, κατά περίπτωση σε συντονισμό με τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, μεριμνά για την αμεροληψία της διαδικασίας επανεξέτασης.
5. Η διαδικασία επανεξέτασης έχει ως αντικείμενο σύμφωνα με το αίτημα του αιτούντος τα προβληματικά σημεία που δικαιολόγησαν την αρνητική απόφαση του φορέα έγκρισης.
6. Εφόσον ο Οργανισμός ενεργεί ως φορέας έγκρισης, απόφαση ανάκλησης ή μη της απόφασής του υπόκειται σε επανεξέταση σε συντονισμό με τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, κατά περίπτωση.
7. Ο φορέας έγκρισης επιβεβαιώνει ή ανακαλεί την πρώτη του απόφαση εντός δύο μηνών από την ημερομηνία παραλαβής του αιτήματος επανεξέτασης. Η εν λόγω απόφαση κοινοποιείται στα ενδιαφερόμενα μέρη μέσω της υπηρεσίας μιας στάσης.

Άρθρο 52

Αρχειοθέτηση της απόφασης και του πλήρους συνοδευτικού φακέλου της εκδοθείσας απόφασης σύμφωνα με το άρθρο 46

1. Η απόφαση και ο πλήρης συνοδευτικός φάκελος της απόφασης που εκδόθηκε δυνάμει του άρθρου 46 παραμένει στην υπηρεσία μιας στάσης επί τουλάχιστον 15 έτη.
2. Ο πλήρης συνοδευτικός φάκελος της απόφασης του φορέα έγκρισης που εκδόθηκε δυνάμει του άρθρου 46 περιέχει όλα τα έγγραφα που χρησιμοποίησε ο φορέας έγκρισης και τους φακέλους αξιολόγησης των αρμοδίων ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης.

3. Μετά τη λήξη του χρόνου διατήρησης που καθορίζεται στην παράγραφο 1, η απόφαση κατά το άρθρο 46 για την έκδοση έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά και ο πλήρης συνοδευτικός φάκελός της μεταφέρονται σε ιστορικό αρχείο και διατηρούνται επί πέντε έτη από τη λήξη της διάρκειας λειτουργίας του οχήματος, όπως έχει καταχωριστεί στο μητρώο που αναφέρεται στο άρθρο 47 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

ΑΝΑΣΤΟΛΗ, ΑΝΑΚΛΗΣΗ Η ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΕΚΔΟΘΕΙΣΑΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

Άρθρο 53

Αναστολή ανάκληση ή τροποποίηση εκδοθείσας έγκρισης

1. Προσωρινά μέτρα ασφαλείας υπό μορφή αναστολής έγκρισης τύπου οχήματος επιτρέπεται να εφαρμόσει ο φορέας έγκρισης σύμφωνα με το άρθρο 26 παράγραφος 3 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.
2. Στις περιπτώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 26 παράγραφος 3 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και μετά από επανεξέταση των μέτρων που ελήφθησαν για την αντιμετώπιση σοβαρού κινδύνου ασφαλείας, ο φορέας έγκρισης που εξέδωσε την έγκριση μπορεί να αποφασίσει την ανάκληση ή την τροποποίηση της έγκρισης σύμφωνα με το άρθρο 26 παράγραφος 4 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.
3. Ο αιτών μπορεί να κινήσει προσφυγή κατά της απόφασης ανάκλησης ή τροποποίησης της έγκρισης σύμφωνα με το άρθρο 26 παράγραφος 5 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.
4. Ο φορέας έγκρισης ενημερώνει τον Οργανισμό σε περίπτωση απόφασης ανάκλησης ή τροποποίησης έγκρισης και αιτιολογεί την απόφασή του. Ο Οργανισμός ενημερώνει όλες τις ΕΑΑ για την απόφαση ανάκλησης ή τροποποίησης έγκρισης και για την αιτιολόγησή της.

Άρθρο 54

Αποτέλεσμα της αναστολής, της ανάκλησης ή της τροποποίησης εκδοθείσας έγκρισης στην καταχώριση στο ΕΜΕΤΟ, την ERADIS και στα μητρώα οχημάτων

1. Όταν ο φορέας έγκρισης λαμβάνει απόφαση αναστολής ή ανάκλησης ή τροποποίησης έγκρισης τύπου οχήματος επικαιροποιεί αναλόγως το ΕΜΕΤΟ, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 26 παράγραφος 4 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, και μεριμνά για την ανάλογη επικαιροποίηση της ERADIS.
2. Το κράτος μέλος στο οποίο είναι καταχωρισμένο το όχημα μεριμνά ώστε τυχόν απόφαση αναστολής, ανάκλησης ή τροποποίησης έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά να καταγραφεί στο μητρώο που αναφέρεται στο άρθρο 47 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 55

Μεταβατικές διατάξεις

1. Εφόσον ΕΑΑ αναγνωρίσει ότι δεν θα είναι σε θέση να εκδώσει έγκριση οχήματος στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος σύμφωνα με την οδηγία 2008/57/ΕΚ πριν από τη σχετική ημερομηνία, ενημερώνει αμέσως τον αιτούντα και τον Οργανισμό.
2. Στην περίπτωση που αναφέρεται στο άρθρο 21 παράγραφος 8 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, ο αιτών αποφασίζει αν θα συνεχίσει να αξιολογείται από την ΕΑΑ ή αν θα υποβάλει αίτηση στον Οργανισμό. Ο αιτών ενημερώνει την εν λόγω αρχή και τον Οργανισμό και εφαρμόζονται τα ακόλουθα:
 - α) σε περιπτώσεις που ο αιτών αποφασίσει να υποβάλει αίτηση στον Οργανισμό, η ΕΑΑ διαβιβάζει τον φάκελο της αίτησης και τα αποτελέσματα της αξιολόγησής της στον Οργανισμό. Ο Οργανισμός αποδέχεται την αξιολόγηση που πραγματοποίησε η ΕΑΑ·
 - β) σε περιπτώσεις που ο αιτών αποφασίσει να συνεχίσει με την ΕΑΑ, η ΕΑΑ ολοκληρώνει την αξιολόγηση της αίτησης και αποφασίζει σχετικά με το θέμα της έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά σύμφωνα με το άρθρο 21 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και τον παρόντα κανονισμό.
3. Εφόσον η περιοχή χρήσης δεν περιορίζεται σε ένα μόνον κράτος μέλος, φορέας έγκρισης είναι ο Οργανισμός και εφαρμόζεται η διαδικασία που αναφέρεται στην παράγραφο 2 στοιχείο α).

4. Στις περιπτώσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 3, ο αιτών υποβάλλει αναθεωρημένη αίτηση έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά μέσω της υπηρεσίας μιας στάσης, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. Ο αιτών μπορεί να ζητήσει βοήθεια από τους εμπλεκόμενους φορείς έγκρισης για τη συμπλήρωση του φακέλου.

5. Έγκριση οχήματος και/ή έγκριση τύπου οχήματος εκδοθείσα από τον Οργανισμό μεταξύ 16 Ιουνίου 2019 και 16 Ιουνίου 2020 δεν περιλαμβάνει το δίκτυο ή τα δίκτυα κράτους μέλους το οποίο έχει ενημερώσει τον Οργανισμό και την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 57 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και το οποίο δεν έχει μεταφέρει ακόμη την εν λόγω οδηγία στο εθνικό του δίκαιο και δεν έχει θέσει σε ισχύ τα εθνικά μέτρα μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο. Οι ΕΑΑ των κρατών μελών που έχουν προβεί στην κοινοποίηση αυτή:

α) χειρίζονται την έγκριση τύπου οχήματος που εκδίδει ο Οργανισμός ως ισοδύναμη της έγκρισης τύπων οχημάτων που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 26 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ και εφαρμόζουν την παράγραφο 3 του άρθρου 26 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ όσον αφορά αυτόν τον τύπο οχήματος·

β) αποδέχονται την έγκριση οχήματος που εκδίδει ο Οργανισμός ως ισοδύναμη της πρώτης έγκρισης που εκδόθηκε σύμφωνα με το άρθρο 22 ή 24 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ και εκδίδουν πρόσθετη έγκριση σύμφωνα με το άρθρο 23 ή 25 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.

6. Στις περιπτώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχείο α) και στην παράγραφο 5, οι ΕΑΑ συνεργάζονται και συντονίζονται με τον Οργανισμό για τη διενέργεια της αξιολόγησης των στοιχείων που αναφέρονται στο άρθρο 21 παράγραφος 5 στοιχείο α) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

7. Φορτάμαξες συμμορφούμενες με την παράγραφο 7.1.2. του παραρτήματος του κανονισμού ΤΠΔ WAG (ΕΕ) αριθ. 321/2013 και με έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά θεωρούνται μεταξύ 16 Ιουνίου 2019 και 16 Ιουνίου 2020 ως οχήματα με έγκριση θέσης σε λειτουργία για τους σκοπούς της οδηγίας 2008/57/ΕΚ από τα κράτη μέλη τα οποία έχουν ενημερώσει τον Οργανισμό και την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 57 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και τα οποία δεν έχουν μεταφέρει ακόμη την εν λόγω οδηγία και δεν έχουν θέσει σε ισχύ τα εθνικά μέτρα μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο.

Άρθρο 56

Έναρξη ισχύος και εφαρμογή

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

Εφαρμόζεται από τις 16 Ιουνίου 2019 στα κράτη μέλη που δεν έχουν ενημερώσει τον Οργανισμό και την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 57 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Εφαρμόζεται σε όλα τα κράτη μέλη από τις 16 Ιουνίου 2020.

Ωστόσο, το άρθρο 55 παράγραφος 1 εφαρμόζεται από τις 16 Φεβρουαρίου 2019 σε όλα τα κράτη μέλη. Τα μέτρα διευκόλυνσης που προβλέπονται στο άρθρο 55 παράγραφοι 2, 3, 4 και 6 διατίθενται από τις 16 Φεβρουαρίου 2019. Το άρθρο 55 παράγραφος 5 εφαρμόζεται από τις 16 Ιουνίου 2019 σε όλα τα κράτη μέλη.

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

Βρυξέλλες, 4 Απριλίου 2018.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
Jean-Claude JUNCKER

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Περιεχόμενο της αίτησης

(Υ), οι υποχρεωτικές πληροφορίες που πρέπει να υποβάλει ο αιτών.

(Π), προαιρετικές πληροφορίες που ενδέχεται να υποβάλει στη συνέχεια ο αιτών.

1. Τύπος αίτησης (Υ):**1.1. Έγκριση τύπου**

α) Παραλλαγές τύπου οχήματος (αναλόγως)

β) Εκδόσεις τύπου οχήματος (αναλόγως)

1.2. Έγκριση για διάθεση στην αγορά

α) Ένα όχημα· ή

β) Σειρά οχημάτων

2. Περίπτωση έγκρισης (Υ):**2.1. Πρώτη έγκριση****2.2. Νέα έγκριση****2.3. Επεκταθείσα περιοχή χρήσης****2.4. Ανανεωθείσα έγκριση τύπου οχήματος****2.5. Έγκριση συμμόρφωσης με τύπο****3. Περιοχή χρήσης (Υ):****3.1. Κράτη μέλη****3.2. Δίκτυα (ανά κράτος μέλος)**

3.3. Σταθμοί σε γειτονικά κράτη μέλη με παρεμφερή χαρακτηριστικά δικτύου, όταν οι σταθμοί αυτοί βρίσκονται κοντά σε σύνορα, κατά το άρθρο 21 παράγραφος 8 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 (αναλόγως)

3.4. Καθορισμός της επεκταθείσας περιοχής χρήσης (μόνον σε περίπτωση έγκρισης «επεκταθείσας περιοχής χρήσης»)

3.5. Ολόκληρο το δίκτυο της ΕΕ**4. Εκδίδουσα αρχή (Υ):****4.1. Ο Οργανισμός, ή**

4.2. Η εθνική αρχή ασφάλειας του κράτους μέλους (μόνον σε περίπτωση που περιοχή χρήσης περιορίζεται σε ένα κράτος μέλος και ζητείται από τον αιτούντα κατά το άρθρο 21 παράγραφος 8 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

5. Στοιχεία αιτούντος:**5.1. Επωνυμία (Υ)****5.2. Ονοματεπώνυμο του αιτούντος (Υ)****5.3. Ακρωνύμιο (Π)****5.4. Πλήρης ταχυδρομική διεύθυνση (Υ)****5.5. Τηλέφωνο (Υ)****5.6. Τηλεομοιοτυπικό (Π)****5.7. Διεύθυνση ηλεκτρ. ταχυδρομείου (Υ)****5.8. Ιστότοπος (Π)****5.9. Αριθμός ΦΠΑ (Π)****5.10. Άλλες συναφείς πληροφορίες (Π)**

6. Στοιχεία υπεύθυνου επικοινωνίας:

- 6.1. Όνομα (Υ)
- 6.2. Επώνυμο (Υ)
- 6.3. Τίτλος ή ιδιότητα (Υ)
- 6.4. Πλήρης ταχυδρομική διεύθυνση (Υ)
- 6.5. Τηλέφωνο (Υ)
- 6.6. Τηλεομοιοτυπικό (Π)
- 6.7. Διεύθυνση ηλεκτρ. ταχυδρομείου (Υ)
- 6.8. Γλώσσες που θα χρησιμοποιηθούν (Υ)

7. Σημερινός κάτοχος έγκρισης τύπου οχήματος (δεν ισχύει για πρώτη έγκριση) (Υ):

- 7.1. Επωνυμία (Υ)
- 7.2. Ονοματεπώνυμο του κατόχου της έγκρισης του τύπου (Υ)
- 7.3. Ακρωνύμιο (Π)
- 7.4. Πλήρης ταχυδρομική διεύθυνση (Υ)
- 7.5. Τηλέφωνο (Υ)
- 7.6. Τηλεομοιοτυπικό (Π)
- 7.7. Διεύθυνση ηλεκτρ. ταχυδρομείου (Υ)
- 7.8. Ιστότοπος (Π)
- 7.9. Αριθμός ΦΠΑ (Υ)
- 7.10. Άλλες συναφείς πληροφορίες (Π)

8. Πληροφορίες των οργανισμών αξιολόγησης (Υ):**8.1. Κοινοποιημένος/-οι οργανισμός/-οί:**

- α) Επωνυμία (Υ)
- β) Ονομασία κοινοποιημένου οργανισμού (Υ)
- γ) Αναγνωριστικός αριθμός κοινοποιημένου οργανισμού (Υ)
- δ) Ακρωνύμιο (Π)
- ε) Πλήρης ταχυδρομική διεύθυνση (Υ)
- στ) Τηλέφωνο (Υ)
- ζ) Τηλεομοιοτυπικό (Π)
- η) Διεύθυνση ηλεκτρ. ταχυδρομείου (Υ)
- θ) Ιστότοπος (Π)
- ι) Αριθμός ΦΠΑ (Υ)
- ια) Άλλες συναφείς πληροφορίες (Π)

8.2. Ορισθείς/-έντες οργανισμός/-οί:

- α) Επωνυμία (Υ)
- β) Ονομασία ορισθέντος οργανισμού (Υ)
- γ) Ακρωνύμιο (Π)
- δ) Πλήρης ταχυδρομική διεύθυνση (Υ)
- ε) Τηλέφωνο (Υ)
- στ) Τηλεομοιοτυπικό (Π)

- ζ) Διεύθυνση ηλεκτρ. ταχυδρομείου (Υ)
 - η) Ιστότοπος (Π)
 - θ) Αριθμός ΦΠΑ (Υ)
 - ι) Άλλες συναφείς πληροφορίες (Π)
- 8.3. Οργανισμός αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ), δεν ισχύει για την έγκριση συμμόρφωσης με τύπο:
- α) Επωνυμία (Υ)
 - β) Ονομασία οργανισμού (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) (Υ)
 - γ) Ακρωνύμιο (Π)
 - δ) Πλήρης ταχυδρομική διεύθυνση (Υ)
 - ε) Τηλέφωνο (Υ)
 - στ) Τηλεομοιοτυπικό (Π)
 - ζ) Διεύθυνση ηλεκτρ. ταχυδρομείου (Υ)
 - η) Ιστότοπος (Π)
 - θ) Αριθμός ΦΠΑ (Υ)
 - ι) Άλλες συναφείς πληροφορίες (Π)
9. **Προκαταρκτική επαφή:**
- 9.1. Παραπομπή στη βάση προκαταρκτικής επαφής (Π)
- 9.2. Άλλες συναφείς πληροφορίες του έργου (Π)
10. **Περιγραφή του τύπου οχήματος ((* προσδιορισμός κατά την απόφαση 2011/665/ΕΕ παράρτημα II) (Υ):**
- 10.1. Αναγνωριστικό τύπου (*)
 - 10.2. Εκδόσεις τύπου οχήματος (αναλόγως)
 - 10.3. Παραλλαγές τύπου οχήματος (αναλόγως):
 - 10.4. Ημερομηνία καταχώρισης στο ΕΜΕΤΟ (*) (δεν ισχύει για πρώτη έγκριση)
 - 10.5. Ονομασία τύπου (*)
 - 10.6. Εναλλακτική ονομασία τύπου (*) (κατά περίπτωση)
 - 10.7. Κατηγορία (*)
 - 10.8. Υποκατηγορία (*)
11. **Πληροφορίες για τα οχήματα (προσδιορισμός κατά την απόφαση 2007/756/ΕΕ ⁽¹⁾ κατά περίπτωση) (Υ)**
- 11.1. Αριθμοί EVN ή προκρατηθέντες αριθμοί οχημάτων
 - 11.2. Άλλη προδιαγραφή των οχημάτων όταν δεν διατίθενται αριθμοί EVN ή προκρατηθέντες αριθμοί οχημάτων
12. **Παραπομπή σε υφιστάμενη έγκριση τύπου οχήματος (δεν ισχύει για πρώτη έγκριση) (Υ)**
13. **Περιγραφή των αλλαγών σε σύγκριση με εγκεκριμένο τύπο οχήματος (μόνο για νέα έγκριση) (Υ)**
14. **Όροι χρήσης του οχήματος και άλλοι περιορισμοί ((* προσδιορισμός κατά την απόφαση 2011/665/ΕΕ παράρτημα II) (Υ):**
- 14.1. Κωδικοποιημένοι περιορισμοί
 - 14.2. Μη κωδικοποιημένοι περιορισμοί

(¹) Απόφαση 2007/756/ΕΚ της Επιτροπής, της 9ης Νοεμβρίου 2007, για τη θέσπιση κοινής προδιαγραφής για το εθνικό μητρώο οχημάτων που προβλέπεται στο άρθρο 14 παράγραφοι 4 και 5 της οδηγίας 96/48/ΕΚ και της οδηγίας 2001/16/ΕΚ (κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2007) 5357) (ΕΕ L 305 της 23.11.2007, σ. 30).

15. Πρόσθετες λειτουργίες CCS (έλεγχος, χειρισμός και σηματοδότηση) (Υ)**16. Εφαρμοστέοι κανόνες (Υ):**

16.1. ΤΠΔ και σχετική παραπομπή στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

16.2. Ειδικές ρήτρες ΤΠΔ για περιοχή χρήσης που καλύπτει όλο το δίκτυο της ΕΕ (αναλόγως)

16.3. Καθορισμός της επιλογής των απαιτήσεων από έκδοση μιας ΤΠΔ νεώτερης της ΤΠΔ που ίσχυε για την αξιολόγηση (καθώς και των απαιτήσεων που αποσύρονται) (αναλόγως)

16.4. Εθνικοί κανόνες (αναλόγως)

16.5. Μη εφαρμογή ΤΠΔ κατά τις διατάξεις του άρθρου 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 (αναλόγως)

16.6. Εφαρμοστέοι κανόνες για την επεκταθείσα περιοχής χρήσης

16.7. Επικαιροποιημένες ΤΠΔ και/ή επικαιροποιημένοι εθνικοί κανόνες (μόνον για ανανεωθείσα έγκριση τύπου)

17. Θεώρηση και υπογραφή του αιτούντος (Υ)**18. Παραρτήματα (Υ):**

Πληροφορίες που πρέπει να περιληφθούν στην αίτηση ανά περίπτωση έγκρισης. Το (x) στη στήλη για την εφαρμοστέα περίπτωση έγκρισης υποδηλώνει ότι οι πληροφορίες είναι υποχρεωτικές (Υ) για τη συγκεκριμένη περίπτωση έγκρισης.

		Πρώτη έγκριση	Ανανεωθείσα έγκριση τύπου οχήματος	Επεκταθείσα περιοχή χρήσης	Νέα έγκριση	Έγκριση συμμόρφωσης με τύπο
18.1	Δικαιολογητικά που αποδεικνύουν την εισαγωγή απαιτήσεων κατά το άρθρο 13 παράγραφος 1. Εάν ο αιτών χρησιμοποιήσει τη μεθοδολογία του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013, τα δικαιολογητικά συνίστανται στη δήλωση του προτείνοντος κατά το άρθρο 16 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 και στην έκθεση αξιολόγησης της ασφάλειας κατά το άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013. Εάν χρησιμοποιηθεί άλλη μεθοδολογία, τα απαιτούμενα δικαιολογητικά είναι όσα είναι αναγκαία για να αποδειχθεί ότι παρέχεται επίπεδο αξιοπιστίας ίδιο με εκείνο της μεθοδολογίας που ορίζεται στο παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013.	X		X	X	
18.2	Πίνακας αντιστοίχισης όπου υποδεικνύεται πού βρίσκονται οι απαιτούμενες πληροφορίες για τις πτυχές που πρέπει να αξιολογηθούν κατά τα παραρτήματα II και III	X	X	X	X	
18.3	Σχετικές αποφάσεις για μη εφαρμογή των ΤΠΔ κατά το άρθρο 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 (αναλόγως)	X	X	X	X	X
18.4	Δήλωση συμμόρφωσης με τον τύπο και συναφή έγγραφα (άρθρο 24 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)					X

		Πρώτη έγκριση	Ανανεωθείσα έγκριση τύπου οχήματος	Επεκταθείσα περιοχή χρήσης	Νέα έγκριση	Έγκριση συμμόρφωσης με τύπο
18.5	Δηλώσεις ΕΚ επαλήθευσης για κινητά υπο- συστήματα, με τους συνοδευτικούς τεχνι- κούς φακέλους (άρθρο 15 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797).	X	X	X	X	
18.6	Συνοδευτικός φάκελος της αίτησης και της απόφασης προηγούμενης έγκρισης ή, αναλόγως, παραπομπή στην απόφαση που εκδόθηκε κατά το άρθρο 46 και στον πλήρη συνοδευτικό φάκελο της απόφασης που έχουν αρχειοθετηθεί στην υπηρεσία μιας στάσης.		X	X	X	
18.7	Καθορισμός και, αναλόγως ⁽¹⁾ περιγραφή της μεθοδολογίας που χρησιμοποιήθηκε στην εισαγωγή απαιτήσεων για: α) βασικές απαιτήσεις για υποσυστήματα αναφερόμενα στο άρθρο 3 και στο παράρτημα III της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797· β) την τεχνική συμβατότητα των υποσυ- στημάτων του οχήματος· γ) την ασφαλή ενσωμάτωση των υποσυστη- μάτων στο όχημα· και δ) την τεχνική συμβατότητα του οχήματος με το δίκτυο στην περιοχή χρήσης.	X		X	X	
18.8	ΚΜΑ για την αξιολόγηση επικινδυνότητας, έκθεση αξιολόγησης της ασφάλειας (άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013) με αντικείμενο την εισα- γωγή απαιτήσεων για τις βασικές απαιτή- σεις «ασφάλειας» για τα υποσυστήματα και την ασφαλή ενσωμάτωση μεταξύ υποσυστη- μάτων.	X		X	X	
18.9	Σε περίπτωση μη πλήρους κάλυψης από ΤΠΔ ή/και εθνικούς κανόνες, τα δικαιολο- γητικά της τεχνικής συμβατότητας του οχή- ματος με το δίκτυο στην περιοχή χρήσης.	X		X	X	
18.10	Δήλωση επικινδυνότητας (άρθρο 16 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013) που καλύπτει την εισαγωγή απαιτήσεων για τις βασικές απαιτήσεις «ασφάλειας» για τα υπο- συστήματα και την ασφαλή ενσωμάτωση μεταξύ υποσυστημάτων για τις πτυχές που δεν καλύπτονται από τις ΤΠΔ και τους εθνικούς κανόνες.	X		X	X	

		Πρώτη έγκριση	Ανανεωθείσα έγκριση τύπου οχήματος	Επεκταθείσα περιοχή χρήσης	Νέα έγκριση	Έγκριση συμμόρφωσης με τύπο
18.11	ΚΜΑ για την αξιολόγηση επικινδυνότητας, έκθεση αξιολόγησης της ασφάλειας (άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013) με αντικείμενο ενδεχόμενη τροποποίηση του συνολικού επιπέδου ασφάλειας του οχήματος.			X	X	
18.12	Αξιολόγηση επικινδυνότητας (άρθρο 16 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013) με αντικείμενο ενδεχόμενη τροποποίηση του συνολικού επιπέδου ασφάλειας του οχήματος.			X	X	
18.13	Απαιτούμενες πληροφορίες για το ΕΜΕΤΟ (κατά το παράρτημα II της απόφασης 2011/665/ΕΕ)	X		X	X	
18.14	Έγγραφα συντήρησης & επιχειρησιακής λειτουργίας (και διάσωσης), όταν δεν περιλαμβάνονται στο 18.4 και/ή στο 18.5.	X		X	X	

(¹) Μη τυποποιημένη μεθοδολογία

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Πτυχές αξιολόγησης από τον φορέα έγκρισης

Πληροφορίες που πρέπει να αξιολογηθούν από τον φορέα έγκρισης ανά περίπτωση έγκρισης. Το (x) στη στήλη για την εφαρμοστέα περίπτωση έγκρισης υποδηλώνει ότι η πτυχή αυτή είναι υποχρεωτική για τη συγκεκριμένη περίπτωση έγκρισης.

		Πρώτη έγκριση	Ανανεωθείσα έγκριση τύπου οχήματος	Επεκταθείσα περιοχή χρήσης	Νέα έγκριση	Έγκριση συμμόρφωσης με τύπο
1	Αίτηση σύμφωνη με τη βάση προκαταρκτικής επαφής (κατά περίπτωση)	X	X	X	X	X
2	Κατάλληλη περίπτωση έγκρισης επιλεγείσα από τον αιτούντα	X	X	X	X	X
3	Ορθές οι ΤΠΔ και άλλη ισχύουσα νομοθεσία της Ένωσης που προσδιόρισε ο αιτών	X	X	X	X	
4	Επιλογή φορέων αξιολόγησης της συμμόρφωσης [κοινοποιημένος/-οι οργανισμός/-οί, οργανισμός αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ)] με κατάλληλη διαπίστευση ή αναγνώριση, αναλόγως	X	X	X	X	
5	Μη εφαρμογή ΤΠΔ κατά τις διατάξεις του άρθρου 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797: 5.1. ισχύς (χρόνος και περιοχή χρήσης)· 5.2. εφαρμοστέα στο έργο· και 5.3. συναφής με τους προσδιορισθέντες και εφαρμοστέους κανόνες.	X	X	X	X	X
6	6.1. Αρμόζουσα η εφαρμοστέα μεθοδολογία που χρησιμοποιείται στην εισαγωγή απαιτήσεων για τις ακόλουθες πτυχές: α) Χρησιμοποιήθηκε τυποποιημένη/αποδεκτή μεθοδολογία; και β) Προβλέπεται η μεθοδολογία για τις βασικές απαιτήσεις που καλύπτει; 6.2. Όταν η εφαρμοστέα μεθοδολογία δεν είναι τυποποιημένη ή καλύπτει άλλες βασικές απαιτήσεις από τις προβλεπόμενες, ελέγχονται οι ακόλουθες πτυχές για να αξιολογηθεί εάν εξετάστηκαν επαρκώς και εάν καλύφθηκαν από τη μεθοδολογία: α) Εφαρμοστέος βαθμός ανεξάρτητης αξιολόγησης β) Καθορισμός συστήματος γ) Ταυτοποίηση και ταξινόμηση κινδύνου δ) Αρχές αποδοχής της επικινδυνότητας ε) Αξιολόγηση επικινδυνότητας	X		X	X	

		Πρώτη έγκριση	Ανανεωθείσα έγκριση τύπου οχήματος	Επεκταθείσα περιοχή χρήσης	Νέα έγκριση	Έγκριση συμμόρφωσης με τύπο
	στ) Καθορισμός απαιτήσεων ζ) Απόδειξη της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις η) Διαχείριση κινδύνων (κατάλογος)					
7	Επαρκής απόδειξη με τη μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για την εισαγωγή απαιτήσεων: 7.1. Όταν η διαδικασία διαχείρισης της επικινδυνότητας κατά το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 χρησιμοποιήθηκε ως η μεθοδολογία στην εισαγωγή απαιτήσεων, ελέγχονται τα εξής: α) ΚΜΑ για την αξιολόγηση επικινδυνότητας, δήλωση του προτείνοντος (άρθρο 16 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013), υπογεγραμμένη από τον προτείνοντα ότι όλοι οι διαπισωθέντες κίνδυνοι και η αντίστοιχη επικινδυνότητα είναι υπό έλεγχο σε αποδεκτό επίπεδο. β) ΚΜΑ για την αξιολόγηση επικινδυνότητας, έκθεση αξιολόγησης της ασφάλειας (άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013) που υποστηρίζει τη δήλωση του προτείνοντος για το συγκεκριμένο πεδίο κατά το άρθρο 13 και, τουλάχιστον, την ουσιώδη απαίτηση ασφάλειας για τα υποσυστήματα και την ασφαλή ενσωμάτωση μεταξύ των υποσυστημάτων στο όχημα. 7.2. Εφόσον χρησιμοποιήθηκε άλλη μεθοδολογία αντί της διαδικασίας διαχείρισης της επικινδυνότητας κατά το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 ως μεθοδολογία στην εισαγωγή απαιτήσεων, ελέγχονται τα εξής: α) Είναι ο καθορισμός του συστήματος πλήρης και σύμφωνος με τον σχεδιασμό του οχήματος; β) Είναι η ταυτοποίηση του κινδύνου συναφής και ευλογοφανής; γ) Έγινε ορθή διαχείριση και μετριασμός όλων των κινδύνων; δ) Είναι οι απαιτήσεις που προέκυψαν από τη διαχείριση επικινδυνότητας ορθά ανάλογες του κινδύνου και της απόδειξης της συμμόρφωσης με την απαίτηση; ε) Συγκροτημένη και συνεπής διαχείριση των κινδύνων καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας; στ) Υπάρχει θετική γνώμη από την ανεξάρτητη αξιολόγηση;	X		X	X	

		Πρώτη έγκριση	Ανανεωθείσα έγκριση τύπου οχήματος	Επεκταθείσα περιοχή χρήσης	Νέα έγκριση	Έγκριση συμμόρφωσης με τύπο
8	Έλεγχος των δηλώσεων ΕΚ επαλήθευσης και των πιστοποιητικών ΕΚ (άρθρο 15 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797): 8.1. Υπογραφές 8.2. Διάρκεια ισχύος 8.3. Πεδίο εφαρμογής 8.4. Όροι χρήσης του οχήματος και άλλοι περιορισμοί, περιπτώσεις μη συμμόρφωσης 8.5. Μη εφαρμογή των ΤΠΔ (κατά περίπτωση) 8.6. Κάλυψη όλης της εφαρμοστέας νομοθεσίας, καθώς και νομοθεσίας μη σχετικής με τον σιδηρόδρομο 8.7. Συστατικά στοιχεία διαλειτουργικότητας (διάρκεια ισχύος, πεδίο εφαρμογής, όροι χρήσης και άλλοι περιορισμοί): α) Πιστοποιητικά ΕΚ συμμόρφωσης β) Πιστοποιητικά ΕΚ καταλληλότητας χρήσης	X	X	X	X	
9	Έλεγχος των εκθέσεων οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης (άρθρο 15 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797): 9.1. Συνάφεια με τις δηλώσεις ΕΚ επαλήθευσης και τα πιστοποιητικά ΕΚ 9.2. Κάλυψη όλων των εφαρμοστέων κανόνων 9.3. Διαπιστωθείσες αποκλίσεις & περιπτώσεις μη συμμόρφωσης (αναλόγως) και συμφωνία με αιτήματα μη εφαρμογής 9.4. Δεκτός ο συνδυασμός των χρησιμοποιούμενων ενοτήτων 9.5. Ορθά προσδιορισθέντες όροι χρήσης του οχήματος και άλλοι περιορισμοί, σύμφωνοι με τους όρους στην αίτηση έγκρισης 9.6. Αρμόζοντα τα αποδεικτικά στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν από τους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης στις εφαρμοστέες φάσεις αξιολόγησης που περιγράφονται στις ΤΠΔ (εξέταση σχεδιασμού, δοκιμή τύπου κ.λπ.).	X	X	X	X	
10	Έλεγχος των αξιολογήσεων των ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης κατά το άρθρο 43	X	X	X	X	

		Πρώτη έγκριση	Ανανεωθείσα έγκριση τύπου οχήματος	Επεκταθείσα περιοχή χρήσης	Νέα έγκριση	Έγκριση συμμόρφωσης με τύπο
11	Διάρκεια ισχύος της αρχικής έγκρισης τύπου οχήματος		X	X	X	X
12	Αρχική έγκριση τύπου οχήματος έγκυρη για τη σχετική περιοχή χρήσης		X		X	X
13	Υπάρχοντες όροι χρήσης του οχήματος και άλλοι περιορισμοί		X	X	X	
14	ΚΜΑ για την αξιολόγηση επικινδυνότητας, θετική γνώμη για την έκθεση αξιολόγησης της ασφάλειας (άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013) που καλύπτει την εισαγωγή απαιτήσεων για τις βασικές απαιτήσεις «ασφάλειας» για τα υποσυστήματα και την ασφαλή ενσωμάτωση μεταξύ υποσυστημάτων.	X		X	X	
15	ΚΜΑ για την αξιολόγηση επικινδυνότητας, θετική γνώμη για την έκθεση αξιολόγησης της ασφάλειας (άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013) που καλύπτει ενδεχόμενη τροποποίηση του συνολικού επιπέδου ασφάλειας του οχήματος (σημαντική αλλαγή)			X	X	
16	Επαρκής περιγραφή των αλλαγών σε σύγκριση με τον εγκεκριμένο τύπο οχήματος και αρμόζουσες στην ΚΜΑ για την αξιολόγηση επικινδυνότητας, έκθεση αξιολόγησης της ασφάλειας (άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013)				X	
17	Ορθή επικαιροποίηση των δηλώσεων ΕΚ επαλήθευσης και των πιστοποιητικών ΕΚ σχετικά με τους μεταβληθέντες και/ή η επικαιροποιημένους κανόνες		X			
18	Ορθή επικαιροποίηση των εκθέσεων των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης σχετικά με τους μεταβληθέντες και/ή επικαιροποιημένους κανόνες: 18.1 Κάλυψη μεταβληθέντων και/ή επικαιροποιημένων κανόνων 18.2 Αποδεικτικά στοιχεία ότι ο τύπος οχήματος καλύπτει πάντα τις απαιτήσεις		X			
19	Αποδεικτικά στοιχεία ότι δεν άλλαξε ο σχεδιασμός του τύπου οχήματος		X	X		
20	Αναγνώριση του οχήματος ή της σειράς οχημάτων που καλύπτονται από τη δήλωση συμμόρφωσης με τον τύπο οχήματος					X
21	Δήλωση συμμόρφωσης με τον τύπο και συναφή έγγραφα (άρθρο 24 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)					X

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

Πτυχές αξιολόγησης από τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης

Το παρόν παράρτημα δεν εφαρμόζεται όταν η περιοχή χρήσης καλύπτει ολόκληρο το δίκτυο της ΕΕ και οι ΤΠΔ προβλέπουν σχετικούς ειδικούς όρους.

Οι πληροφορίες που αξιολογούνται από τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης σχετικά με τους εθνικούς κανόνες καθορίζονται ανά περίπτωση έγκρισης. Το (x) στη στήλη για την εφαρμοστέα περίπτωση έγκρισης υποδηλώνει ότι η πτυχή αυτή είναι υποχρεωτική για τη συγκεκριμένη περίπτωση έγκρισης.

		Πρώτη έγκριση	Νέα έγκριση	Επεκταθείσα περιοχή χρήσης	Ανανεωθείσα έγκριση τύπου οχήματος
1	Αίτηση σύμφωνη με τη βάση προκαταρκτικής επαφής (κατά περίπτωση)	X	X	X	X
2	Ορθός καθορισμός της περιοχής χρήσης για το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος	X	X	X	X
3	Ορθός προσδιορισμός των εθνικών κανόνων και απαιτήσεων για τη σχετική περιοχή χρήσης από τον αιτούντα.	X	X	X	
4	Επιλογή φορέων αξιολόγησης της συμμόρφωσης για τη σχετική περιοχή χρήσης (ορισθείς/-έντες οργανισμός/-οί, οργανισμός αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ)) με κατάλληλη διαπίστευση ή αναγνώριση, κατά περίπτωση	X	X	X	X
5	Επαρκή στοιχεία από τη μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για την εισαγωγή απαιτήσεων μόνον των εθνικών κανόνων στην αντίστοιχη περιοχή χρήσης: 5.1. Εφόσον χρησιμοποιήθηκε άλλη μεθοδολογία αντί της διαδικασίας διαχείρισης της επικινδυνότητας κατά το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 ως μεθοδολογία στην εισαγωγή απαιτήσεων, ελέγχονται τα εξής: α) Είναι ο καθορισμός του συστήματος πλήρης και σύμφωνος με τον σχεδιασμό του οχήματος; β) Είναι η ταυτοποίηση του κινδύνου συναφής και ευλογοφανής; γ) Έγινε ορθή διαχείριση και μετριασμός όλων των κινδύνων; δ) Είναι οι απαιτήσεις που προέκυψαν από τη διαχείριση επικινδυνότητας ορθά ανάλογες του κινδύνου και της απόδειξης της συμμόρφωσης με την απαίτηση;	X	X	X	
6	Έλεγχος των δηλώσεων ΕΚ επαλήθευσης και των πιστοποιητικών ΕΚ (εθνικοί κανόνες) (άρθρο 15 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797): 6.1. Υπογραφές 6.2. Διάρκεια ισχύος 6.3. Πεδίο εφαρμογής 6.4. Όροι χρήσης του οχήματος, άλλοι περιορισμοί, περιπτώσεις μη συμμόρφωσης	X	X	X	X

		Πρώτη έγκριση	Νέα έγκριση	Επεκταθείσα περιοχή χρήσης	Ανανεωθείσα έγκριση τύπου οχήματος
7	Έλεγχος των εκθέσεων οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης (άρθρο 15 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797): 7.1. Συνάφεια με τις δηλώσεις ΕΚ επαλήθευσης και τα πιστοποιητικά 7.2. Διαπίστωση αποκλίσεων & περιπτώσεων μη συμμόρφωσης (αναλόγως) 7.3. Ορθός προσδιορισμός των όρων χρήσης του οχήματος και άλλων περιορισμών, συναφών με τους όρους στην αίτηση έγκρισης, 7.4. Αρμόζοντα τα αποδεικτικά στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν από τους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης με τις εφαρμοστέες φάσεις αξιολόγησης που περιγράφονται στους εθνικούς κανόνες.	X	X	X	X
8	Υπάρχοντες όροι χρήσης του οχήματος και άλλοι περιορισμοί		X	X	X
9	ΚΜΑ για την αξιολόγηση επικινδυνότητας, θετική γνώμη για την έκθεση αξιολόγησης της ασφάλειας (άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013) που καλύπτει την εισαγωγή απαιτήσεων για τις βασικές απαιτήσεις «ασφάλειας» για τα υποσυστήματα και την ασφαλή ενσωμάτωση μεταξύ υποσυστημάτων.	X	X	X	
10	ΚΜΑ για την αξιολόγηση επικινδυνότητας, θετική γνώμη για την έκθεση αξιολόγησης της ασφάλειας (άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013) με αντικείμενο ενδεχόμενη τροποποίηση του συνολικού επιπέδου ασφάλειας του οχήματος (σημαντική αλλαγή)		X	X	
11	Επαρκής περιγραφή των αλλαγών σε σύγκριση με τον εγκεκριμένο τύπο οχήματος και αρμόζουσες στην ΚΜΑ για την αξιολόγηση επικινδυνότητας, έκθεση αξιολόγησης της ασφάλειας (άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013)		X		
12	Ορθή επικαιροποίηση των δηλώσεων ΕΚ επαλήθευσης και των πιστοποιητικών ΕΚ σχετικά με τους μεταβληθέντες/επικαιροποιημένους εθνικούς κανόνες				X
13	Ορθή επικαιροποίηση των εκθέσεων των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης σχετικά με τους μεταβληθέντες/επικαιροποιημένους κανόνες: 13.1. Κάλυψη τροποποιηθέντων/επικαιροποιημένων εθνικών κανόνων 13.2. Αποδεικτικά στοιχεία ότι ο τύπος οχήματος καλύπτει πάντα τις απαιτήσεις				X

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2018/546 ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ

της 15ης Μαρτίου 2018

σχετικά με την κατ' εξουσιοδότηση έκδοση αποφάσεων που αφορούν ίδια κεφάλαια (ΕΚΤ/2018/10)

ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 575/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 2013, σχετικά με τις απαιτήσεις προληπτικής εποπτείας για πιστωτικά ιδρύματα και επιχειρήσεις επενδύσεων και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 648/2012 ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 26 παράγραφος 3 και τα άρθρα 28, 29, 77 και 78,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1024/2013 του Συμβουλίου, της 15ης Οκτωβρίου 2013, για την ανάθεση ειδικών καθηκόντων στην Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα σχετικά με τις πολιτικές που αφορούν την προληπτική εποπτεία των πιστωτικών ιδρυμάτων ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ),

Έχοντας υπόψη την απόφαση (ΕΕ) 2017/933 της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας, της 16ης Νοεμβρίου 2016, σχετικά με τον καθορισμό γενικού πλαισίου για την κατ' εξουσιοδότηση λήψη αποφάσεων όσον αφορά εποπτικές νομικές πράξεις (ΕΚΤ/2016/40) ⁽³⁾, και ιδίως το άρθρο 4,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2013, η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα (ΕΚΤ), ως αρμόδια αρχή για τις σημαντικές εποπτευόμενες οντότητες, είναι υπεύθυνη για να αξιολογεί αν οι εκδόσεις μέσων κεφαλαίου κοινών μετοχών της κατηγορίας 1 πληρούν τα κριτήρια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 575/2013. Οι σημαντικές εποπτευόμενες οντότητες μπορούν να ταξινομούν κεφαλαιακά μέσα στα μέσα κεφαλαίου κοινών μετοχών της κατηγορίας 1 μόνο κατόπιν σχετικής άδειας από την ΕΚΤ.
- (2) Κατ' επιταγή της τρίτης υποπαραγράφου του άρθρου 26 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 575/2013 η Ευρωπαϊκή Αρχή Τραπεζών (ΕΑΤ) κατάρτισε κατάλογο όλων των ειδών κεφαλαιακών μέσων που χαρακτηρίζονται ως μέσα κεφαλαίου κοινών μετοχών της κατηγορίας 1 σε κάθε κράτος μέλος, τον οποίο και ενημερώνει τακτικά. Η προσθήκη ορισμένου είδους κεφαλαιακού μέσου στον κατάλογο της ΕΑΤ υποδηλώνει ότι το συγκεκριμένο μέσο πληροί τα σχετικά κριτήρια του άρθρου 28 ή, κατά περίπτωση, του άρθρου 29 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 575/2013. Λαμβανομένων υπόψη, αφενός, του ελέγχου των ειδών κεφαλαιακών μέσων από τις αρμόδιες αρχές και, μετά την 28η Ιουνίου 2013, από την ΕΑΤ και, αφετέρου, του δημόσιου χαρακτήρα του καταλόγου της ΕΑΤ και των τακτικών ενημερώσεών του, κρίνεται σκόπιμη η χρήση του συγκεκριμένου καταλόγου για τον καθορισμό της έκτασης της εξουσιοδότησης όσον αφορά τη λήψη αποφάσεων δυνάμει του άρθρου 26 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 575/2013.
- (3) Σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 75 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 575/2013, ο εν λόγω κανονισμός δεν εμποδίζει τις αρμόδιες αρχές να τηρούν διαδικασίες χορήγησης πρότερης άδειας αναφορικά με τις συμβάσεις που διέπουν πρόσθετα μέσα της κατηγορίας 1 και μέσα της κατηγορίας 2. Έτσι, η νομοθεσία ορισμένων κρατών μελών θεσπίζει διαδικασίες ταξινόμησης κεφαλαιακών μέσων στα πρόσθετα μέσα της κατηγορίας 1 ή στα μέσα της κατηγορίας 2. Η ΕΚΤ είναι η αρμόδια αρχή για τη χορήγηση της σχετικής άδειας σε σημαντικές εποπτευόμενες οντότητες κατά το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2013.
- (4) Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2013, η ΕΚΤ είναι επίσης υπεύθυνη για τη χορήγηση πρότερης άδειας σε σημαντικές εποπτευόμενες οντότητες για τη μείωση, εξόφληση ή επαναγορά μέσων κεφαλαίου κοινών μετοχών της κατηγορίας 1 που οι εν λόγω οντότητες εκδίδουν υπό όρους που επιτρέπει το εθνικό δίκαιο, καθώς και για την εξάσκηση του δικαιώματος αγοράς, εξόφληση, αποπληρωμή ή επαναγορά πρόσθετων μέσων της κατηγορίας 1 ή μέσων της κατηγορίας 2 πριν από την ημερομηνία λήξης της διάρκειάς τους.
- (5) Όταν η ΕΚΤ αξιολογεί αιτήματα σημαντικών εποπτευόμενων οντοτήτων για τη χορήγηση πρότερης άδειας ενόψει της μείωσης των ιδίων κεφαλαίων, εφαρμόζει το άρθρο 78 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 575/2013 και τις διατάξεις του τμήματος 2 του κεφαλαίου IV του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 241/2014 ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ ΕΕ L 176 της 27.6.2013, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 287 της 29.10.2013, σ. 63.

⁽³⁾ ΕΕ L 141 της 1.6.2017, σ. 14.

⁽⁴⁾ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 241/2014 της Επιτροπής, της 7ης Ιανουαρίου 2014, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 575/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τα ρυθμιστικά τεχνικά πρότυπα για τις απαιτήσεις ιδίων κεφαλαίων για ιδρύματα (ΕΕ L 74 της 14.3.2014, σ. 8).

- (6) Ως αρμόδια αρχή η ΕΚΤ καλείται να εκδίδει έναν σημαντικό αριθμό αποφάσεων που αφορούν ίδια κεφάλαια κάθε χρόνο. Προκειμένου να διευκολυνθεί η διαδικασία λήψης των εν λόγω αποφάσεων απαιτείται εξουσιοδοτική απόφαση. Το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει αναγνωρίσει την αναγκαιότητα της εξουσιοδότησης ως μέσου που επιτρέπει σε όργανα τα οποία καλούνται να εκδίδουν σημαντικό αριθμό αποφάσεων να εκπληρώνουν τα καθήκοντά τους. Ομοίως, έχει αναγνωρίσει την ανάγκη να εξασφαλίζεται η ικανότητα λειτουργίας των αποφασιστικών οργάνων, η οποία αντιστοιχεί σε αρχή συμψηφί σε κάθε θεσμικό σύστημα ⁽¹⁾.
- (7) Η εξουσιοδότηση για τη λήψη αποφάσεων θα πρέπει να είναι περιορισμένη και να διέπεται από την αρχή της αναλογικότητας, η δε έκτασή της να ορίζεται με σαφήνεια.
- (8) Η απόφαση (ΕΕ) 2017/933 (ΕΚΤ/2016/40) καθορίζει την τηρητέα διαδικασία ενόψει της έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση εποπτικών αποφάσεων και τα πρόσωπα στα οποία μπορεί να παρέχεται η σχετική εξουσιοδότηση. Η εν λόγω απόφαση δεν επηρεάζει την άσκηση των εποπτικών καθηκόντων της ΕΚΤ ούτε θίγει την αρμοδιότητα του εποπτικού συμβουλίου να προτείνει στο διοικητικό συμβούλιο ολοκληρωμένα σχέδια αποφάσεων.
- (9) Εφόσον δεν πληρούνται τα κριτήρια έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση αποφάσεων που καθορίζονται στην παρούσα απόφαση, οι αποφάσεις θα πρέπει να εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία μη διατύπωσης αντιρρήσεων του άρθρου 26 παράγραφος 8 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2013 και των διατάξεων του άρθρου 13ζ της απόφασης ΕΚΤ/2004/2 ⁽²⁾. Εξάλλου, η διαδικασία μη διατύπωσης αντιρρήσεων θα πρέπει να εφαρμόζεται και στις περιπτώσεις που, λόγω της παροχής ανεπαρκών πληροφοριών εκ μέρους σημαντικής εποπτευόμενης οντότητας ή της πολυπλοκότητας της αξιολόγησης, οι προϊστάμενοι υπηρεσιακών μονάδων διατηρούν επιφυλάξεις ως προς την πλήρωση των κριτηρίων αξιολόγησης σχετικά με τις αποφάσεις που αφορούν ίδια κεφάλαια.
- (10) Οι εποπτικές αποφάσεις της ΕΚΤ υπόκεινται σε διοικητική επανεξέταση σύμφωνα με το άρθρο 24 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2013 και τα ειδικότερα οριζόμενα στην απόφαση ΕΚΤ/2014/16 ⁽³⁾. Στις περιπτώσεις διοικητικής επανεξέτασης το εποπτικό συμβούλιο θα πρέπει, αφού λάβει υπόψη τη γνώμη του διοικητικού συμβουλίου επανεξέτασης, να υποβάλει προς έγκριση στο διοικητικό συμβούλιο νέο σχέδιο απόφασης με βάση τη διαδικασία μη διατύπωσης αντιρρήσεων,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- 1) «απόφαση που αφορά ίδια κεφάλαια»: απόφαση της ΕΚΤ που αφορά τη χορήγηση πρότερης άδειας για την ταξινόμηση ορισμένου μέσου στα μέσα κεφαλαίου κοινών μετοχών της κατηγορίας 1, στα πρόσθετα μέσα της κατηγορίας 1 ή στα μέσα της κατηγορίας 2 και τις μειώσεις των ιδίων κεφαλαίων·
- 2) «μείωση ιδίων κεφαλαίων»: οποιαδήποτε εκ των ενεργειών που αναφέρονται στο άρθρο 77 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 575/2013·
- 3) «μειώσεις με αντικατάσταση»: μειώσεις ιδίων κεφαλαίων κατά την αναφορά του άρθρου 78 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 575/2013·
- 4) «μειώσεις χωρίς αντικατάσταση»: μειώσεις ιδίων κεφαλαίων κατά την αναφορά του άρθρου 78 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 575/2013·
- 5) «κατάλογος της ΕΑΤ»: κατάλογος που καταρτίζεται, τηρείται και δημοσιεύεται ⁽⁴⁾ από την ΕΑΤ σύμφωνα με το άρθρο 26 παράγραφος 3 τρίτη υποπαράγραφος του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 575/2013, περιλαμβάνει δε όλα τα είδη κεφαλαιακών μέσων που χαρακτηρίζονται ως μέσα κεφαλαίου κοινών μετοχών της κατηγορίας 1 σε κάθε κράτος μέλος με βάση πληροφορίες παρεχόμενες από την εκάστοτε αρμόδια αρχή·
- 6) «μέσο κεφαλαίου κοινών μετοχών της κατηγορίας 1», «πρόσθετο μέσο της κατηγορίας 1» και «μέσο της κατηγορίας 2»: κεφαλαιακό μέσο που χαρακτηρίζεται ως μέσο κεφαλαίου κοινών μετοχών της κατηγορίας 1, ως πρόσθετο μέσο της κατηγορίας 1 ή ως μέσο της κατηγορίας 2, αντίστοιχα, βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 575/2013·
- 7) «μέσο αντικατάστασης»: κεφαλαιακό μέσο που αντικαθιστά το κεφαλαιακό μέσο το οποίο προορίζεται να αποτελέσει αντικείμενο μείωσης, επαναγοράς, άσκησης δικαιώματος αγοράς ή εξόφλησης κατά την έννοια του άρθρου 78 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 575/2013·

⁽¹⁾ Απόφαση της 23ης Σεπτεμβρίου 1986, AKZO Chemie κατά Επιτροπής, 5/85, ECLI:EU:C:1986:328, σκέψη 37, και απόφαση της 26ης Μαΐου 2005, Carmine Salvatore Tralli κατά ΕΚΤ, C-301/02 P, ECLI:EU:C:2005:306, σκέψη 59.

⁽²⁾ Απόφαση ΕΚΤ/2004/2, της 19ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση του εσωτερικού κανονισμού της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας (ΕΕ L 80 της 18.3.2004, σ. 33).

⁽³⁾ Απόφαση ΕΚΤ/2014/16, της 14ης Απριλίου 2014, σχετικά με την ίδρυση διοικητικού συμβουλίου επανεξέτασης και τον κανονισμό λειτουργίας του (ΕΕ L 175 της 14.6.2014, σ. 47).

⁽⁴⁾ Δημοσιεύεται στον δικτυακό τόπο της ΕΑΤ (www.eba.europa.eu).

- 8) «αντικαθιστάμενο μέσο»: κεφαλαιακό μέσο το οποίο προορίζεται να αποτελέσει αντικείμενο ενέργειας εκ των αναφερόμενων στο άρθρο 77 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 575/2013 και να αντικατασταθεί από μέσο αντικατάστασης στο πλαίσιο μείωσης με αντικατάσταση κατά το άρθρο 78 παράγραφος 1 στοιχείο α) του εν λόγω κανονισμού·
- 9) «δείκτης κεφαλαίου κοινών μετοχών της κατηγορίας 1», «δείκτης κεφαλαίου της κατηγορίας 1» και «συνολικός δείκτης κεφαλαίου»: δείκτης κεφαλαίου κοινών μετοχών της κατηγορίας 1, δείκτης κεφαλαίου της κατηγορίας 1 και συνολικός δείκτης κεφαλαίου, αντίστοιχα, κατά τις αναφορές του άρθρου 92 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 575/2013·
- 10) «απόφαση βάσει διαδικασίας εποπτικού ελέγχου και αξιολόγησης» («απόφαση SREP»): απόφαση η οποία εκδίδεται από την ΕΚΤ βάσει του άρθρου 16 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2013, κατόπιν της ετήσιας διαδικασίας εποπτικού ελέγχου και αξιολόγησης κατά την έννοια του άρθρου 97 της οδηγίας 2013/36/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾, και η οποία θεσπίζει απαιτήσεις προληπτικής εποπτείας·
- 11) «εξουσιοδοτική απόφαση» και «κατ' εξουσιοδότηση απόφαση»: νοούνται όπως στα σημεία 2) και 4), αντίστοιχα, του άρθρου 3 της απόφασης (ΕΕ) 2017/933 (ΕΚΤ/2016/40)·
- 12) «προϊστάμενοι υπηρεσιακών μονάδων»: προϊστάμενοι υπηρεσιακών μονάδων της ΕΚΤ οι οποίοι εξουσιοδοτούνται να εκδίδουν αποφάσεις που αφορούν ίδια κεφάλαια·
- 13) «διαδικασία μη διατύπωσης αντιρρήσεων»: η διαδικασία του άρθρου 26 παράγραφος 8 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2013, όπως εξειδικεύεται στο άρθρο 13ζ της απόφασης ΕΚΤ/2004/2·
- 14) «αρνητική απόφαση»: απόφαση η οποία δεν χορηγεί ή δεν χορηγεί ανεπιφύλακτα την άδεια την οποία ζητεί σημαντική εποπτευόμενη οντότητα. Απόφαση η οποία περιέχει παρεπόμενες διατάξεις, όπως όρους ή υποχρεώσεις, θεωρείται ως αρνητική απόφαση, εκτός εάν οι εν λόγω παρεπόμενες διατάξεις α) έχουν συνομολογηθεί γραπτώς και διασφαλίζουν τη συμμόρφωση της εποπτευόμενης οντότητας με τις απαιτήσεις της συναφούς ενωσιακής νομοθεσίας κατά τις αναφορές του άρθρου 3 παράγραφος 4, του άρθρου 4 παράγραφος 3 και του άρθρου 5 παράγραφος 6 ή β) απλώς επαναδιατυπώνουν μία ή περισσότερες εκ των υφιστάμενων απαιτήσεων με τις οποίες οφείλει να συμμορφώνεται το ίδρυμα δυνάμει διατάξεων αναφερόμενων στο άρθρο 3 παράγραφος 4, στο άρθρο 4 παράγραφος 3 και στο άρθρο 5 παράγραφος 6, ή απαιτούν πληροφορίες σχετικά με τη συμμόρφωση με μία ή περισσότερες εκ των εν λόγω απαιτήσεων·
- 15) «σημαντική εποπτευόμενη οντότητα»: σημαντική εποπτευόμενη οντότητα κατά τον ορισμό του άρθρου 2 σημείο 16) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 468/2014 της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας (ΕΚΤ/2014/17) ⁽²⁾.

Άρθρο 2

Εξουσιοδότηση σχετικά με αποφάσεις που αφορούν ίδια κεφάλαια

1. Σύμφωνα με το άρθρο 4 της απόφασης (ΕΕ) 2017/933 (ΕΚΤ/2016/40), με την παρούσα απόφαση το διοικητικό συμβούλιο εξουσιοδοτεί τους προϊστάμενους υπηρεσιακών μονάδων που ορίζονται από την εκτελεστική επιτροπή κατά το άρθρο 5 της εν λόγω απόφασης να εκδίδουν αποφάσεις σχετικές με α) τη χορήγηση πρότερης άδειας για την ταξινόμηση κεφαλαιακών μέσων στα μέσα κεφαλαίου κοινών μετοχών της κατηγορίας 1 κατά το άρθρο 26 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 575/2013· β) τη χορήγηση πρότερης άδειας για την ταξινόμηση κεφαλαιακών μέσων στα πρόσθετα μέσα της κατηγορίας 1 ή στα μέσα της κατηγορίας 2, όταν αυτό απαιτείται βάσει του εθνικού δικαίου· και γ) τη χορήγηση πρότερης άδειας για μειώσεις ιδίων κεφαλαίων κατά το άρθρο 77 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 575/2013.
2. Η κατ' εξουσιοδότηση έκδοση των αποφάσεων που αφορούν ίδια κεφάλαια της παραγράφου 1 είναι δυνατή εφόσον πληρούνται τα κριτήρια έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση αποφάσεων των άρθρων 3, 4 και 5.
3. Οι αποφάσεις που αφορούν ίδια κεφάλαια δεν μπορούν να εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση εάν λόγω της ανεπάρκειας των σχετικών πληροφοριών ή της πολυπλοκότητας της αξιολόγησης απαιτείται η έκδοσή τους σύμφωνα με τη διαδικασία μη διατύπωσης αντιρρήσεων.

Άρθρο 3

Κριτήρια έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση αποφάσεων σχετικά με την πρότερη άδεια για την ταξινόμηση κεφαλαιακών μέσων στα μέσα κεφαλαίου κοινών μετοχών της κατηγορίας 1

1. Οι αποφάσεις ταξινόμησης κεφαλαιακών μέσων στα μέσα κεφαλαίου κοινών μετοχών της κατηγορίας 1 εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση, εφόσον το είδος του μέσου για το οποίο ζητείται η πρότερη άδεια συμπεριλαμβάνεται ήδη στον κατάλογο της ΕΑΤ κατά το χρόνο περιέλευσης της σχετικής αίτησης στην ΕΚΤ.
2. Αρνητικές αποφάσεις και αποφάσεις λαμβανόμενες σύμφωνα με το άρθρο 31 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 575/2013 δεν μπορούν να εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση.

⁽¹⁾ Οδηγία 2013/36/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 2013, σχετικά με την πρόσβαση στη δραστηριότητα πιστωτικών ιδρυμάτων και την προληπτική εποπτεία πιστωτικών ιδρυμάτων και επιχειρήσεων επενδύσεων, για την τροποποίηση της οδηγίας 2002/87/ΕΚ και για την κατάργηση των οδηγιών 2006/48/ΕΚ και 2006/49/ΕΚ (ΕΕ L 176 της 27.6.2013, σ. 338).

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 468/2014 της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας, της 16ης Απριλίου 2014, που θεσπίζει το πλαίσιο συνεργασίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας, των εθνικών αρμόδιων αρχών και των εθνικών εντεταλμένων αρχών εντός του ενιαίου εποπτικού μηχανισμού (κανονισμός για το πλαίσιο ΕΕΜ) (ΕΚΤ/2014/17) (ΕΕ L 141 της 14.5.2014, σ. 1).

3. Εφόσον δεν είναι δυνατή η έκδοση κατ' εξουσιοδότηση απόφασης ταξινόμησης κεφαλαιακών μέσων στα μέσα κεφαλαίου κοινών μετοχών της κατηγορίας 1, σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2, η απόφαση εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία μη διατύπωσης αντιρρήσεων.

4. Η αξιολόγηση της ταξινόμησης κεφαλαιακών μέσων στα μέσα κεφαλαίου κοινών μετοχών της κατηγορίας 1 διενεργείται σύμφωνα με τα άρθρα 27, 28 και 29 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 575/2013 και τα άρθρα 4 έως 11 του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 241/2014.

Άρθρο 4

Κριτήρια έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση αποφάσεων σχετικά με την πρότερη άδεια για την ταξινόμηση κεφαλαιακών μέσων στα πρόσθετα μέσα της κατηγορίας 1 ή στα μέσα της κατηγορίας 2

1. Οι αποφάσεις ταξινόμησης κεφαλαιακών μέσων στα πρόσθετα μέσα της κατηγορίας 1 ή στα μέσα της κατηγορίας 2 εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση, εφόσον απαιτείται πρότερη άδεια σύμφωνα με το οικείο εθνικό δίκαιο.
2. Αρνητικές αποφάσεις δεν μπορούν να εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση, αλλά εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία μη διατύπωσης αντιρρήσεων.
3. Η αξιολόγηση της ταξινόμησης κεφαλαιακών μέσων στα πρόσθετα μέσα της κατηγορίας 1 ή στα μέσα της κατηγορίας 2 διενεργείται σύμφωνα με τα άρθρα 52 έως 54 και το άρθρο 63 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 575/2013, και σύμφωνα με τα άρθρα 8, 9 και 20 έως 24α του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 241/2014.

Άρθρο 5

Κριτήρια έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση αποφάσεων σχετικά με την πρότερη άδεια για μειώσεις ιδίων κεφαλαίων

1. Η κατ' εξουσιοδότηση έκδοση αποφάσεων σχετικά με την πρότερη άδεια για μειώσεις ιδίων κεφαλαίων είναι δυνατή, εφόσον πληρούνται οι όροι της παραγράφου 2 ή της παραγράφου 3.
2. Αποφάσεις που αφορούν μειώσεις με αντικατάσταση εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση, εφόσον:
 - α) το μέσο αντικατάστασης είναι μέσο κεφαλαίου κοινών μετοχών της κατηγορίας 1 συνολικού ονομαστικού ποσού ίσου ή μεγαλύτερου του ονομαστικού ποσού του αντικαθιστάμενου μέσου· ή
 - β) το μέσο αντικατάστασης είναι πρόσθετο μέσο της κατηγορίας 1 συνολικού ονομαστικού ποσού ίσου ή μεγαλύτερου του ονομαστικού ποσού του αντικαθιστάμενου μέσου, εάν το τελευταίο είναι πρόσθετο μέσο της κατηγορίας 1· ή
 - γ) το μέσο αντικατάστασης είναι πρόσθετο μέσο της κατηγορίας 1 ή μέσο της κατηγορίας 2 συνολικού ονομαστικού ποσού ίσου ή μεγαλύτερου του ονομαστικού ποσού του αντικαθιστάμενου μέσου, εάν το τελευταίο είναι μέσο της κατηγορίας 2.
3. Αποφάσεις που αφορούν μειώσεις χωρίς αντικατάσταση εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση, εφόσον:
 - α) τα ίδια κεφάλαια μετά από τη μείωση υπερβαίνουν, και εκτιμάται ότι θα εξακολουθήσουν να υπερβαίνουν τουλάχιστον για τα τρία οικονομικά έτη που έπονται της ημερομηνίας υποβολής της αίτησης, το άθροισμα των απαιτήσεων του άρθρου 92 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 575/2013, των ιδίων κεφαλαίων που απαιτείται να τηρούνται σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 2 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2013, της συνδυασμένης απαίτησης αποθεμάτων ασφαλείας κατά τον ορισμό του άρθρου 128 σημείο 6) της οδηγίας 2013/36/ΕΕ και της κεφαλαιακής καθοδήγησης του πυλώνα 2, όπως καθορίζεται στην τελευταία διαθέσιμη απόφαση SREP·
 - β) ο αντίκτυπος της μείωσης στον δείκτη κεφαλαίου κοινών μετοχών της κατηγορίας 1, στον δείκτη κεφαλαίου της κατηγορίας 1 και στον συνολικό δείκτη κεφαλαίου υπολείπεται των 100 μονάδων βάσης.
4. Αρνητικές αποφάσεις δεν μπορούν να εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση.
5. Εφόσον δεν είναι δυνατή η έκδοση κατ' εξουσιοδότηση απόφασης που αφορά μείωση ιδίων κεφαλαίων, σύμφωνα με τις παραγράφους 1 έως 4, η απόφαση εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία μη διατύπωσης αντιρρήσεων.
6. Η αξιολόγηση της μείωσης ιδίων κεφαλαίων διενεργείται σύμφωνα με το άρθρο 78 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 575/2013 και τις διατάξεις του τμήματος 2 του κεφαλαίου IV του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 241/2014.

*Άρθρο 6***Μεταβατική διάταξη**

Η παρούσα απόφαση δεν εφαρμόζεται σε περιπτώσεις αιτήσεων που υποβλήθηκαν στην ΕΚΤ πριν από την έναρξη ισχύος της.

*Άρθρο 7***Έναρξη ισχύος**

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Φρανκφούρτη, 15 Μαρτίου 2018.

Ο Πρόεδρος της ΕΚΤ
Mario DRAGHI

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2018/547 ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ**της 27ης Μαρτίου 2018****σχετικά με την ανάθεση της κατ' εξουσιοδότηση έκδοσης αποφάσεων που αφορούν ίδια κεφάλαια σε προϊστάμενους υπηρεσιακών μονάδων (ΕΚΤ/2018/11)**

Η ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη το καταστατικό του Ευρωπαϊκού Συστήματος Κεντρικών Τραπεζών και της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας, και ιδίως το άρθρο 11.6,

Έχοντας υπόψη την απόφαση (ΕΕ) 2017/933 της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας, της 16ης Νοεμβρίου 2016, σχετικά με τον καθορισμό γενικού πλαισίου για την κατ' εξουσιοδότηση λήψη αποφάσεων όσον αφορά εποπτικές νομικές πράξεις (ΕΚΤ/2016/40) ⁽¹⁾, και ιδίως τα άρθρα 4 και 5,

Έχοντας υπόψη την απόφαση (ΕΕ) 2018/546 της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας, της 15ης Μαρτίου 2018, σχετικά με την κατ' εξουσιοδότηση έκδοση αποφάσεων που αφορούν ίδια κεφάλαια (ΕΚΤ/2018/10) ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 2,

Έχοντας υπόψη την απόφαση ΕΚΤ/2004/2, της 19ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση του εσωτερικού κανονισμού της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας ⁽³⁾, και ιδίως το άρθρο 10,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Για να αντιμετωπιστεί ο σημαντικός αριθμός αποφάσεων που καλείται να εκδίδει η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα (ΕΚΤ) στο πλαίσιο της εκπλήρωσης των εποπτικών της καθηκόντων, θεσπίστηκε διαδικασία έκδοσης συγκεκριμένων κατ' εξουσιοδότηση αποφάσεων.
- (2) Μια εξουσιοδοτική απόφαση ενεργοποιείται με την έκδοση απόφασης της εκτελεστικής επιτροπής με την οποία ανατίθεται σε έναν ή περισσότερους προϊστάμενους υπηρεσιακών μονάδων η λήψη αποφάσεων βάσει της σχετικής εξουσιοδότησης.
- (3) Κατά την ανάθεση της λήψης αποφάσεων σε προϊστάμενους υπηρεσιακών μονάδων η εκτελεστική επιτροπή θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τη σημασία της εξουσιοδοτικής απόφασης και τον αριθμό των αποδεκτών της εκάστοτε κατ' εξουσιοδότησης απόφασης.
- (4) Ως προς τους προϊστάμενους υπηρεσιακών μονάδων οι οποίοι θα πρέπει να εξουσιοδοτηθούν να εκδίδουν αποφάσεις που αφορούν ίδια κεφάλαια έλαβε χώρα διαβούλευση με την πρόεδρο του εποπτικού συμβουλίου,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1**Κατ' εξουσιοδότηση αποφάσεις που αφορούν ίδια κεφάλαια**

Οι κατ' εξουσιοδότηση αποφάσεις κατά το άρθρο 2 της απόφασης (ΕΕ) 2018/546 (ΕΚΤ/2018/10) εκδίδονται από έναν εκ των ακόλουθων προϊστάμενων υπηρεσιακής μονάδας:

- α) τον γενικό διευθυντή της Γενικής Διεύθυνσης Μικροπροληπτικής Εποπτείας I, αν η εποπτεία της οικείας εποπτευόμενης οντότητας ή του ομίλου διενεργείται από την εν λόγω Γενική Διεύθυνση·
- β) τον γενικό διευθυντή της Γενικής Διεύθυνσης Μικροπροληπτικής Εποπτείας II, αν η εποπτεία της οικείας εποπτευόμενης οντότητας ή του ομίλου διενεργείται από την εν λόγω Γενική Διεύθυνση· ή
- γ) τον αρμόδιο αναπληρωτή γενικό διευθυντή, σε περίπτωση κωλύματος του οικείου γενικού διευθυντή.

⁽¹⁾ ΕΕ L 141 της 1.6.2017, σ. 14.

⁽²⁾ Βλέπε σελίδα 105 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

⁽³⁾ ΕΕ L 80 της 18.3.2004, σ. 33.

Άρθρο 2

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Φρανκφούρτη, 27 Μαρτίου 2018.

Ο Πρόεδρος της ΕΚΤ
Mario DRAGHI

ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΑ

Διορθωτικό στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/120 του Συμβουλίου, της 23ης Ιανουαρίου 2018, σχετικά με τον καθορισμό για το 2018, για ορισμένα αποθέματα ιχθύων και ομάδες αποθεμάτων ιχθύων, των αλιευτικών δυνατοτήτων στα ενωσιακά ύδατα, και για τα ενωσιακά αλιευτικά σκάφη, σε ορισμένα μη ενωσιακά ύδατα, καθώς και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/127

(Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L 27 της 31ης Ιανουαρίου 2018)

Στη σελίδα 56, παράρτημα ΙΑ «Skagerrak, Kattegat, υποπεριοχές ICES 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12 και 14, ενωσιακά ύδατα της CECAF, ύδατα Γαλλικής Γουιάνας», στην καταχώριση για το προσφυγάκι *Micromesistius poutassou* στα ενωσιακά και διεθνή ύδατα των 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8a, 8b, 8d, 8e, 12 και 14 (WHB/1X14)

αντί: «Πορτογαλία 4 826 ⁽¹⁾ ⁽³⁾»

διάβαζε: «Πορτογαλία 4 826 ⁽¹⁾ ⁽²⁾».

