Το έγγραφο αυτό συνιστά βοήθημα τεκμηρίωσης και δεν δεσμεύει τα κοινοτικά όργανα

►B ►C1 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 881/2004 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 29ης Απριλίου 2004

σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων

(«Κανονισμός για τον Οργανισμό») ◄

(ΕΕ L 164 της 21.6.2004, σ. 1)

Τροποποιείται από:

		Επίσημη Εφημερίδα		
		αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
►M1	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1335/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 2008	L 354	51	31.12.2008

Διορθώνεται από:

►C1 Διορθωτικό ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 3 (881/2004)

▼B

▼C1

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 881/2004 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 29ης Απριλίου 2004

σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων

(«Κανονισμός για τον Οργανισμό»)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

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

την πρόταση της Επιτροπής [1],

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής [2],

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών [3],

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης [4], υπό το πρίσμα του κοινού σχεδίου το οποίο εγκρίθηκε από την επιτροπή συνδιαλλαγής στις 23 Μαρτίου 2004,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

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

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

(3) Η οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 1995, περί παροχής αδειών σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις [6], ορίζει ότι όλες οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρέπει να είναι κάτοχοι άδειας και ότι μία άδεια που εκδίδεται σε ένα κράτος μέλος ισχύει σε όλη την Κοινότητα.

(4) Η οδηγία 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατα-

---

[1] ΕΕ C 126 Ε της 28.5.2002, σ. 323.
[2] ΕΕ C 61 της 14.3.2003, σ. 131.
[3] ΕΕ C 66 της 19.3.2003, σ. 5.
[4] Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 14ης Ιανουαρίου 2003 (ΕΕ C 38 Ε της 12.2.2004, σ. 135), κοινή θέση του Συμβουλίου της 26ης Ιουνίου 2003 (ΕΕ C 270 Ε της 11.11.2003, σ. 48) και θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2003 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα). Νομοθετικό ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 22ης Απριλίου 2004 και απόφαση του Συμβουλίου της 26ης Απριλίου 2004.
[5] ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 25· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2001/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 1).
[6] ΕΕ L 143 της 27.6.1995, σ. 70· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2001/13/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 26).

▼C1

νομή της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής, τις χρεώσεις για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής και την πιστοποίηση ασφαλείας ([1]), καθιερώνει ένα νέο πλαίσιο με στόχο τη συγκρότηση ενός ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου δίχως σύνορα.

(5) Οι τεχνικές και λειτουργικές διαφορές που υπάρχουν ανάμεσα στα σιδηροδρομικά συστήματα των κρατών μελών κατέστησαν στεγανές τις εθνικές σιδηροδρομικές αγορές και δεν επέτρεψαν τη δυναμική ανάπτυξη του συγκεκριμένου τομέα σε ευρωπαϊκή κλίμακα. Η οδηγία 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ([2]) και η οδηγία 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2001, για τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος ([3]), προσδιορίζουν ουσιαστικές απαιτήσεις και καθιερώνουν έναν μηχανισμό που αποβλέπει στην εκπόνηση υποχρεωτικών τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας.

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

(7) Ο Οργανισμός, προκειμένου να προωθήσει τη δημιουργία ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου χωρίς σύνορα και να συμβάλει στην αναζωογόνηση του τομέα των σιδηροδρόμων, ενισχύοντας ταυτόχρονα τα ουσιώδη πλεονεκτήματά του σε θέματα ασφάλειας, θα πρέπει να συμβάλει στην ανάπτυξη πραγματικού ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού πολιτισμού και να αποτελέσει ουσιαστικό όργανο διαλόγου, διαβούλευσης και ανταλλαγών μεταξύ όλων των σιδηροδρομικών παραγόντων, με σεβασμό των αρμοδιοτήτων ενός εκάστου.

(8) Η οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Απριλίου 2004, για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων (οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων) ([4]), προβλέπει τον προσδιορισμό κοινών δεικτών ασφαλείας, κοινών στόχων ασφαλείας και κοινών μεθόδων ασφαλείας. Για την ανάπτυξη αυτών των μέσων, χρειάζεται μία ανεξάρτητη τεχνική εμπειρογνωμοσύνη.

(9) Προκειμένου να διευκολυνθούν οι διαδικασίες χορήγησης πιστοποιητικών ασφαλείας στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, είναι αναγκαίο να αναπτυχθεί μια εναρμονισμένη μορφή πιστοποιητικών ασφαλείας και μια εναρμονισμένη μορφή αίτησης για χορήγηση πιστοποιητικών ασφαλείας.

(10) Η οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων προβλέπει την εξέταση των μέτρων ασφαλείας που λαμβάνονται σε εθνικό επί-

([1]) ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 29· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση 2002/844/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 289 της 26.10.2002, σ. 30).
([2]) ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 6· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1882/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 284 της 31.10.2003, σ. 1).
([3]) ΕΕ L 110 της 20.4.2001, σ. 1.
([4]) Βλέπε σελίδα 16 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

▼C1

πεδο από τη σκοπιά της ασφάλειας και της διαλειτουργικότητας. Για το σκοπό αυτό, καθίσταται απαραίτητη μία γνωμοδότηση, η οποία θα στηρίζεται σε ανεξάρτητη και ουδέτερη εμπειρογνωμοσύνη.

(11) Επί θεμάτων που άπτονται της ασφάλειας, είναι σημαντικό να διασφαλισθεί ο μέγιστος βαθμός διαφάνειας και να εξασφαλισθεί μία αποτελεσματική ροή των πληροφοριών. Επί του παρόντος δεν προβλέπεται ακόμη μία ανάλυση των επιδόσεων, η οποία θα διεξάγεται με βάση κοινούς δείκτες και θα συσχετίζει όλους τους παράγοντες του τομέα, και θα ήταν σκόπιμο να αναπτυχθεί ένα τέτοιο μέσο. Όσον αφορά τις στατιστικές, χρειάζεται μία στενή συνεργασία με την Eurostat.

(12) Οι αρμόδιοι εθνικοί οργανισμοί για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, οι ρυθμιστικοί φορείς και οι υπόλοιπες εθνικές αρχές θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να ζητούν μία ανεξάρτητη τεχνική γνωμοδότηση όταν χρειάζεται να λάβουν γνώση για υποθέσεις που αφορούν πλείονα κράτη μέλη.

(13) Η οδηγία 2001/16/ΕΚ ορίζει ότι, το αργότερο μέχρι τις 20 Απριλίου 2004, θα πρέπει να εκπονηθεί μία πρώτη ομάδα τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ). Η Επιτροπή ανέθεσε εντολή για την εκτέλεση αυτών των εργασιών στην Ευρωπαϊκή Ένωση για τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων (AEIF), στην οποία συμμετέχουν οι κατασκευαστές σιδηροδρομικού υλικού καθώς και οι φορείς εκμετάλλευσης και διαχειριστές υποδομής. Θα πρέπει να ληφθούν μέτρα για τη διαφύλαξη της εμπειρίας που αποκτήθηκε από τους επαγγελματίες του κλάδου στο πλαίσιο της AEIF. Η συνεχής διεξαγωγή των εργασιών, όπως και η εξέλιξη των ΤΠΔ με την πάροδο του χρόνου, προϋποθέτουν την ύπαρξη ενός μόνιμου τεχνικού πλαισίου.

(14) Η διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού δικτύου θα πρέπει να ενισχυθεί και η επιλογή των νέων επενδυτικών σχεδίων που χρηματοδοτούνται από την Κοινότητα θα πρέπει να γίνεται με κριτήριο την τήρηση του στόχου της διαλειτουργικότητας, ο οποίος καθορίζεται στην απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών ([1]).

(15) Προκειμένου να διασφαλισθεί η συνέχεια των εργασιών, οι ομάδες εργασίας οι οποίες θα συσταθούν από τον Οργανισμό θα πρέπει να στηρίζονται, εφόσον χρειάζεται, στη σύνθεση της AEIF, η οποία θα συμπληρωθεί από επιπλέον μέλη.

(16) Η συντήρηση του τροχαίου υλικού συνιστά ένα σημαντικό στοιχείο του συστήματος ασφαλείας. Τη στιγμή αυτή δεν υπάρχει μία πραγματική ευρωπαϊκή αγορά στον τομέα της συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού, ελλείψει ενός συστήματος πιστοποίησης των εργαστηρίων συντήρησης. Η κατάσταση αυτή συνεπάγεται πρόσθετο κόστος για τον τομέα και την πραγματοποίηση διαδρομών χωρίς φορτίο. Το ευρωπαϊκό σύστημα πιστοποίησης των εργαστηρίων συντήρησης θα πρέπει, συνεπώς, να αναπτυχθεί σταδιακά.

(17) Οι απαιτούμενες επαγγελματικές ικανότητες για τους οδηγούς των τρένων αποτελούν ένα σημαντικό στοιχείο τόσο για την ασφάλεια όσο και για τη διαλειτουργικότητα στην Ευρώπη. Επιπλέον, συνιστούν και προϋπόθεση για την εξασφάλιση της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζόμενων στον σιδηροδρομικό τομέα. Η προσέγγιση αυτού του ζητήματος θα πρέπει να γίνει μέσα στο υφιστάμενο πλαίσιο για τον κοινωνικό διάλογο. Ο Οργανισμός θα πρέπει να παρέχει την αναγκαία τεχνική υποστήριξη για το συνυπολογισμό αυτού του ζητήματος σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

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

▼C1

(18) Η καταγραφή αποτελεί, πρώτα και κύρια, μία πράξη αναγνώρισης της ικανότητας ενός τροχαίου υλικού να κυκλοφορεί στο πλαίσιο προδιαγεγραμμένων όρων. Η καταγραφή του υλικού θα πρέπει να χαρακτηρίζεται από διαφάνεια και αμεροληψία και εμπίπτει στην αρμοδιότητα των δημόσιων αρχών. Ο Οργανισμός θα πρέπει να παρέχει τεχνική υποστήριξη ενόψει της εγκαθίδρυσης ενός συστήματος καταγραφής του τροχαίου υλικού.

(19) Με στόχο τη διασφάλιση του μέγιστου βαθμού διαφάνειας και της ισότιμης πρόσβασης όλων των μερών σε χρήσιμες πληροφορίες, θα πρέπει να εξασφαλισθεί η πρόσβαση του κοινού στα έγγραφα που αφορούν τη διαδικασία της διαλειτουργικότητας. Το ίδιο ισχύει για τις άδειες και τα πιστοποιητικά ασφαλείας. Ο Οργανισμός θα πρέπει να παρέχει αποτελεσματικά μέσα για την ανταλλαγή αυτών των πληροφοριών.

(20) Η προώθηση της καινοτομίας στον τομέα της ασφάλειας και της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρόμων είναι σημαντικό καθήκον το οποίο θα πρέπει να ενθαρρύνει ο Οργανισμός. Οιαδήποτε χρηματοδοτική βοήθεια χορηγείται, εν προκειμένω, στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων του Οργανισμού, δεν θα πρέπει να έχει ως αποτέλεσμα τη στρέβλωση της σχετικής αγοράς.

(21) Προκειμένου να εκπληρώσει σωστά τα καθήκοντά του, ο Οργανισμός θα πρέπει να διαθέτει νομική προσωπικότητα και έναν αυτόνομο προϋπολογισμό ο οποίος θα χρηματοδοτείται κυρίως με επιδότηση της Κοινότητας. Για να διασφαλίζεται η ανεξαρτησία του Οργανισμού κατά τη διαχείριση των καθημερινών υποθέσεων και στο πλαίσιο των γνωμοδοτήσεων και συστάσεων που εκδίδει, ο εντεταλμένος διευθυντής του Οργανισμού θα πρέπει να διαθέτει πλήρεις αρμοδιότητες και το προσωπικό του Οργανισμού θα πρέπει να είναι ανεξάρτητο.

(22) Για να εξασφαλίζεται η αποτελεσματική λειτουργία του Οργανισμού, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή θα πρέπει να εκπροσωπούνται στο διοικητικό συμβούλιο, στο οποίο ανατίθενται οι αναγκαίες εξουσίες για την κατάρτιση του προϋπολογισμού, την παρακολούθηση της εκτέλεσής του, την έγκριση του κατάλληλου δημοσιονομικού κανονισμού, τη θέσπιση διαφανών διαδικασιών λήψης αποφάσεων εκ μέρους του Οργανισμού, την έγκριση του προγράμματος εργασίας του, την έγκριση του προϋπολογισμού του, τον καθορισμό πολιτικής για τις επισκέψεις στα κράτη μέλη καθώς και τον διορισμό του εντεταλμένου διευθυντή.

(23) Προκειμένου να εξασφαλίζεται η διαφάνεια κατά τη λήψη αποφάσεων από το διοικητικό συμβούλιο, οι εκπρόσωποι των ενδιαφερόμενων κλάδων θα πρέπει να παρίστανται μεν στις συζητήσεις αλλά δεν θα πρέπει να διαθέτουν δικαίωμα ψήφου, δεδομένου ότι το δικαίωμα αυτό ανήκει αποκλειστικά στους εκπροσώπους των δημόσιων αρχών που καλούνται να γνωμοδοτήσουν ενώπιον των αρχών δημοκρατικού ελέγχου. Οι εκπρόσωποι του κλάδου θα πρέπει να διορίζονται από την Επιτροπή με κριτήριο την αντιπροσωπευτικότητά τους, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, έναντι των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, των διαχειριστών υποδομών, της σιδηροδρομικής βιομηχανίας, των εργατικών ενώσεων, των επιβατών και των φορτωτών.

(24) Οι εργασίες του Οργανισμού θα πρέπει να χαρακτηρίζονται από διαφάνεια. Θα πρέπει να εξασφαλίζεται ο ουσιαστικός έλεγχος από πλευράς του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Για το σκοπό αυτό, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να καλεί σε ακροάσεις τον εντεταλμένο διευθυντή του Οργανισμού. Ο Οργανισμός θα πρέπει επίσης να εφαρμόζει τη σχετική κοινοτική νομοθεσία όσον αφορά την πρόσβαση του κοινού στα έγγραφα.

(25) Κατά τα τελευταία χρόνια, με τη δημιουργία όλο και περισσότερων αποκεντρωμένων οργανισμών, η αρμόδια επί του προϋπολογισμού αρχή επεδίωξε να βελτιώσει τη διαφάνεια και τον έλεγχο

▼C1

της διαχείρισης των κοινοτικών χρηματοδοτήσεων προς τους οργανισμούς αυτούς, ιδίως σε ό,τι αφορά την εγγραφή των εισφορών στον προϋπολογισμό, το δημοσιονομικό έλεγχο, την εξουσία περί χορήγησης απαλλαγής, τη συμμετοχή στο συνταξιοδοτικό καθεστώς και την εσωτερική διαδικασία του προϋπολογισμού (κώδικας συμπεριφοράς). Παρομοίως, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/1999 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Μαΐου 1999, σχετικά με τις έρευνες που πραγματοποιούνται από την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Καταπολέμησης της Απάτης (OLAF) ([1]), θα πρέπει να εφαρμόζεται άνευ περιορισμών στον Οργανισμό, ο οποίος θα πρέπει να προσχωρήσει στη διοργανική συμφωνία, της 25ης Μαΐου 1999, μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων σχετικά με τις εσωτερικές έρευνες που πραγματοποιεί η Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Καταπολέμησης της Απάτης (OLAF) ([2]).

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

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΑΡΧΕΣ

Άρθρο 1

Σύσταση και στόχοι του Οργανισμού

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

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

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

Ο Οργανισμός έχει αποκλειστική αρμοδιότητα στο πλαίσιο των καθηκόντων και των αρμοδιοτήτων που του ανατίθενται.

([1]) ΕΕ L 136 της 31.5.1999, σ. 1.
([2]) ΕΕ L 136 της 31.5.1999, σ. 15.

▼M1

Άρθρο 2

Είδη πράξεων του Οργανισμού

Ο Οργανισμός δύναται:

α) να απευθύνει συστάσεις προς την Επιτροπή, όσον αφορά την εφαρμογή των άρθρων 6, 7, 9β, 12, 14, 16, 16α, 16β, 16γ, 17 και 18, και

β) να διατυπώνει γνώμες προς την Επιτροπή κατ' εφαρμογή των άρθρων 9α, 10, 13 και 15, και προς τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών κατ' εφαρμογή του άρθρου 10.

▼C1

Άρθρο 3

Σύνθεση των ομάδων εργασίας

►M1 1. Για την κατάρτιση των συστάσεων που προβλέπουν τα άρθρα 6, 7, 9β, 12, 14, 16, 17 και 18, ο Οργανισμός συγκροτεί περιορισμένο αριθμό ομάδων εργασίας. ◄ Αυτές οι ομάδες εργασίας βασίζονται, αφενός, στην εμπειρογνωμοσύνη που έχουν αναπτύξει οι επαγγελματίες του τομέα των σιδηροδρόμων, και ιδίως στην πείρα που έχει αποκτήσει η Ευρωπαϊκή Ένωση για τη Διαλειτουργικότητα των Σιδηροδρόμων (ΕΕΔΣ), και, αφετέρου, στην εμπειρογνωμοσύνη των αρμόδιων εθνικών αρχών. Ο Οργανισμός εξασφαλίζει ότι οι ομάδες εργασίας του είναι ικανές και αντιπροσωπευτικές και ότι εκπροσωπούνται σε αυτές επαρκώς οι κλάδοι της βιομηχανίας και οι χρήστες που θίγονται από μέτρα τα οποία ενδέχεται να προταθούν από την Επιτροπή βάσει συστάσεων που της απευθύνει ο Οργανισμός. Οι εργασίες των ομάδων εργασίας πρέπει να είναι διαφανείς.

Όταν οι εργασίες που προβλέπουν τα άρθρα 6, 12, 16 και 17 έχουν άμεσο αντίκτυπο στις συνθήκες εργασίας, στην υγεία και στην ασφάλεια των εργαζομένων του κλάδου, εκπρόσωποι των οργανώσεων των εργαζομένων πρέπει να συμμετέχουν στις σχετικές ομάδες εργασίας.

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

▼M1

3. Οι εθνικές αρχές ασφαλείας που ορίζονται με το άρθρο 16 της οδηγίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων ή, αναλόγως του αντικειμένου, οι αρμόδιες εθνικές αρχές, ορίζουν τους αντιπροσώπους τους για τις ομάδες εργασίας στις οποίες επιθυμούν να συμμετάσχουν.

▼C1

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

5. Εκπρόσωπος του Οργανισμού προεδρεύει των ομάδων εργασίας.

Άρθρο 4

Διαβούλευση με τους κοινωνικούς εταίρους

Όταν οι εργασίες που προβλέπονται στα άρθρα 6, 7, 12, 16 και 17 έχουν άμεσο αντίκτυπο στο κοινωνικό περιβάλλον ή στις συνθήκες εργασίας των εργαζόμενων στον κλάδο, ο Οργανισμός προβαίνει σε διαβούλευση με τους κοινωνικούς εταίρους στο πλαίσιο της επιτροπής

▼C1

κλαδικού διαλόγου, η οποία συστάθηκε δυνάμει της απόφασης 98/500/ΕΚ της Επιτροπής ([1]).

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

Άρθρο 5

Διαβούλευση με τους πελάτες και τους επιβάτες των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών

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

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Άρθρο 6

Τεχνική υποστήριξη

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

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

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

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

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

▼C1

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

Άρθρο 7

Πιστοποιητικά ασφαλείας

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

▼M1

———————

▼C1

Άρθρο 9

Παρακολούθηση των επιδόσεων σε θέματα ασφαλείας

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

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

3. Ο Οργανισμός στηρίζεται στα στοιχεία που συγκεντρώνει από την Eurostat και συνεργάζεται με την Eurostat ώστε να αποφεύγεται η πλεονάζουσα επανάληψη των εργασιών και να διασφαλίζεται η μεθοδολογική συνέπεια των κοινών δεικτών ασφαλείας με τους δείκτες που χρησιμοποιούνται στους άλλους τρόπους μεταφοράς.

▼M1

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2α

ΕΘΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ, ΑΠΟΔΟΧΗ ΣΕ ΑΛΛΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΕΠΙΛΟΓΕΣ

Άρθρο 9α

Εθνικοί κανόνες

1. Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, ο Οργανισμός διενεργεί τεχνική εξέταση των νέων εθνικών κανόνων που υποβάλλει η Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 8 της οδηγίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων ή το άρθρο 17, παράγραφος 3, της οδηγίας 2008/57/ΕΚ του ΕΚ και του Συμβουλίου της 17ης Ιουνίου 2008 για τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος (αναδιατύπωση) [1] («οδηγία για τη διαλειτουργικότητα»).

[1] ΕΕ L 191 της 18.7.2008, σ. 1.

▼M1

2. Ο Οργανισμός εξετάζει εάν οι κατά την παράγραφο 1 κανόνες συμμορφώνονται με τις ισχύουσες ΚΜΑ και ΤΠΔ. Ο Οργανισμός εξετάζει επίσης εάν οι εν λόγω κανόνες επιτρέπουν την επίτευξη των ισχυόντων ΚΣΑ.

3. Εάν, αφού ληφθούν υπόψη οι λόγοι που επικαλείται το κράτος μέλος, ο Οργανισμός θεωρεί ότι οποιοσδήποτε από τους κανόνες αυτούς είτε δεν συμμορφώνεται με τις ΚΜΑ και τις ΤΠΔ είτε δεν ικανοποιεί τους ΚΣΑ, υποβάλλει γνώμη στην Επιτροπή εντός δύο μηνών από τη διαβίβαση από την Επιτροπή των κανόνων προς τον Οργανισμό.

Άρθρο 9β

Ταξινόμηση των εθνικών κανόνων

1. Ο Οργανισμός διευκολύνει την αποδοχή από τα κράτη μέλη οχημάτων που έχουν τεθεί σε λειτουργία σε άλλο κράτος μέλος σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπουν οι παράγραφοι 2 έως 4.

2. Ο Οργανισμός επανεξετάζει, έως τις 19 Ιανουαρίου 2009, τον κατάλογο των παραμέτρων του τμήματος 1 του παραρτήματος VII της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος και απευθύνει στην Επιτροπή τις συστάσεις που κρίνει αναγκαίες.

3. Ο Οργανισμός καταρτίζει σχέδιο εγγράφου αναφοράς το οποίο καθιστά δυνατή την αντιστοίχιση όλων των εθνικών κανόνων που εφαρμόζονται από τα κράτη μέλη στον τομέα της θέσης των οχημάτων σε λειτουργία. Το έγγραφο αυτό περιλαμβάνει, για κάθε μία από τις παραμέτρους που σημειώνονται στο παράρτημα VII της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα, τους εθνικούς κανόνες κάθε κράτους μέλους, καθώς και τη προσδιοριζόμενη στο εν λόγω παράρτημα, τμήμα 2, ομάδα, στην οποία ανήκουν οι κανόνες αυτοί. Οι εν λόγω κανόνες περιλαμβάνουν όσους κοινοποιούνται δυνάμει του άρθρου 17, παράγραφος 3, της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων που κοινοποιούνται ως αποτέλεσμα της έγκρισης των ΤΠΔ (ειδικές περιπτώσεις, εκκρεμή σημεία, παρεκκλίσεις), και των κανόνων που κοινοποιούνται δυνάμει του άρθρου 8 της οδηγίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.

4. Με στόχο να μειωθούν προοδευτικά οι εθνικοί κανόνες της ομάδας Β στους οποίους αναφέρεται το παράρτημα VII, τμήμα 2, της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα, ο Οργανισμός καταρτίζει σχέδιο για την προσαρμογή του εγγράφου αναφοράς στα πρόσφατα δεδομένα και το διαβιβάζει στην Επιτροπή. Η πρώτη έκδοση του εγγράφου θα υποβληθεί στην Επιτροπή το αργότερο στις 1 Ιανουαρίου 2010.

5. Για τους σκοπούς της εφαρμογής του παρόντος άρθρου, ο Οργανισμός προσφεύγει στη συνεργασία των εθνικών αρχών για την ασφάλεια που θεσπίζονται δυνάμει του άρθρου 6, παράγραφος 5, και συστήνει ομάδα εργασίας κατ' εφαρμογήν των αρχών του άρθρου 3.

▼C1

Άρθρο 10

Τεχνική γνωμοδότηση

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

2. Οι επιτροπές που αναφέρονται στο άρθρο 35 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ και στο άρθρο 11α της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ, μπορούν να ζητούν από τον Οργανισμό τεχνική γνωμοδότηση σχετικά με τα

▼C1

θέματα ασφαλείας τα οποία εμπίπτουν στα αντίστοιχα πεδία αρμοδιότητάς τους.

▼M1

2α. Στον Οργανισμό είναι δυνατόν να προσφύγουν για να διατυπώσει τεχνικές γνώμες:

α) οι εθνικές αρχές για την ασφάλεια ή η Επιτροπή, όσον αφορά την ισοδυναμία των εθνικών κανόνων για μία ή περισσότερες παραμέτρους που απαριθμούνται στο Παράρτημα VII, τμήμα 1, της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα,

β) η αρμόδια δευτεροβάθμια αρχή προσφυγής στην οποία αναφέρεται το άρθρο 21, παράγραφος 7, της οδηγίας για την διαλειτουργικότητα, εφόσον η αρμόδια εθνική αρχή για την ασφάλεια λάβει απόφαση που απορρίπτει τη θέση του σιδηροδρομικού οχήματος σε λειτουργία.

2β. Στον Οργανισμό είναι δυνατόν να προσφύγει η Επιτροπή προκειμένου να διατυπώσει τεχνικές γνώμες για επείγουσες τροποποιήσεις των ΤΠΔ, σύμφωνα με το άρθρο 7, παράγραφος 1, της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα.

▼C1

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

▼M1

———————

▼C1

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ

Άρθρο 12

Τεχνική υποστήριξη που παρέχει ο Οργανισμός

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

α) οργανώνει και διεξάγει, κατόπιν εντολής της Επιτροπής, τις εργασίες των προβλεπόμενων από το άρθρο 3 ομάδων εργασίας για την εκπόνηση των σχεδίων ΤΠΔ και διαβιβάζει στην Επιτροπή τα σχέδια ΤΠΔ·

β) μεριμνά για την προσαρμογή των ΤΠΔ προς τις τεχνικές προόδους, τις εξελίξεις της αγοράς και τις κοινωνικές απαιτήσεις, και προτείνει στην Επιτροπή τις τροποποιήσεις των ΤΠΔ τις οποίες κρίνει αναγκαίες·

γ) μεριμνά για το συντονισμό μεταξύ της ανάπτυξης και της ενημέρωσης των ΤΠΔ, αφενός, και την ανάπτυξη των ευρωπαϊκών προτύπων που καθίστανται αναγκαία για τη διαλειτουργικότητα, αφετέρου, και διατηρεί τις δέουσες επαφές με τους ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης·

δ) επικουρεί την Επιτροπή στην οργάνωση και διευκόλυνση της συνεργασίας μεταξύ των κοινοποιημένων οργανισμών, βάσει των διατάξεων του άρθρου 20, παράγραφος 5 των οδηγιών 96/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ·

ε) παρέχει συμβουλές και συστάσεις στην Επιτροπή σχετικά με τις συνθήκες εργασίας όλου του προσωπικού που εκτελεί κρίσιμα για την ασφάλεια καθήκοντα.

▼M1

Άρθρο 13

Διακοινωμένοι οργανισμοί

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

2. Με την επιφύλαξη της αρμοδιότητας των κρατών μελών και κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, όταν αυτή κρίνει, σύμφωνα με το άρθρο 28, παράγραφος 4, της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα, ότι διακοινωμένος οργανισμός δεν πληροί τα κριτήρια του παραρτήματος VIII της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα, ο Οργανισμός εξακριβώνει αν πληρούνται τα εν λόγω κριτήρια. Ο Οργανισμός υποβάλλει τη γνώμη του στην Επιτροπή.

▼C1

Άρθρο 14

Παρακολούθηση της διαλειτουργικότητας

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

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

▼M1

Άρθρο 15

Διαλειτουργικότητα στα πλαίσια του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος

Με την επιφύλαξη των παρεκκλίσεων που προβλέπει το άρθρο 9 της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα και κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, ο Οργανισμός εξετάζει, από άποψη διαλειτουργικότητας, κάθε έργο σχεδίασης, ή και κατασκευής, ανακαίνισης ή αναβάθμισης του υποσυστήματος για το οποίο υποβάλλεται αίτηση κοινοτικής χρηματοδοτικής ενίσχυσης. Ο Οργανισμός διατυπώνει γνώμη για τη συμμόρφωση του έργου με τις αντίστοιχες ΤΠΔ, εντός προθεσμίας που συμφωνείται με την Επιτροπή ανάλογα με τη σημασία του έργου και των διαθέσιμων πόρων και η οποία δεν μπορεί να υπερβεί τους δύο μήνες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3α

ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

▼C1

Άρθρο 16

Πιστοποίηση των εργαστηρίων συντήρησης

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

Οι εν λόγω συστάσεις αφορούν ιδίως τα ακόλουθα:

▼C1

— διαρθρωμένο σύστημα διαχείρισης,

— προσωπικό με τις αναγκαίες ικανότητες,

— εγκαταστάσεις και μέσα,

— προδιαγραφές τεχνικής τεκμηρίωσης και συντήρησης.

▼M1

Οι συστάσεις αυτές συνάδουν με τις αρμοδιότητες που έχουν ήδη ανατεθεί στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις όπως προβλέπει το άρθρο 4 της οδηγίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και στον αρμόδιο φορέα συντήρησης όπως προβλέπει το άρθρο 14 της εν λόγω οδηγίας και λαμβάνουν πλήρως υπόψη τους μηχανισμούς πιστοποίησης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των αρμόδιων φορέων συντήρησης.

Άρθρο 16α

Πιστοποίηση των αρμόδιων φορέων συντήρησης

1. Ο Οργανισμός υποβάλλει στην Επιτροπή έως τις 1ης Ιουλίου 2010, σύσταση ενόψει της θέσης σε εφαρμογή συστήματος πιστοποίησης των αρμοδίων φορέων για τη συντήρηση, σύμφωνα με το άρθρο 14α, παράγραφος 5, της οδηγίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.

Η αξιολόγηση και η σύσταση του Οργανισμού, στη διατύπωση των οποίων λαμβάνονται δεόντως υπόψη οι πιθανές σχέσεις του αρμοδίου φορέα συντήρησης με τρίτα μέρη όπως κατόχους, σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και διαχειριστές υποδομής, καλύπτουν ιδίως τις εξής πτυχές:

α) κατά πόσον ο αρμόδιος φορέας συντήρησης διαθέτει τα κατάλληλα συστήματα, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών λειτουργίας και διαχείρισης ώστε να εξασφαλίζει την αποτελεσματική και ασφαλή συντήρηση των οχημάτων,

β) το περιεχόμενο και τα λειτουργικά χαρακτηριστικά συστήματος πιστοποίησης προσαρμοσμένου στη συντήρηση των φορταμαξών,

γ) το είδος των αρμοδίων φορέων πιστοποίησης και οι απαιτήσεις που πρέπει να επιβληθούν στους φορείς αυτούς,

δ) τη μορφή και την εγκυρότητα των πιστοποιητικών που πρέπει να εκδοθούν για τις αρμόδιες αρχές συντήρησης,

ε) τις επιθεωρήσεις και τους ελέγχους σε τεχνικό και λειτουργικό επίπεδο.

2. Εντός τριετίας από την έγκριση από την Επιτροπή του υποχρεωτικού συστήματος πιστοποίησης στο οποίο αναφέρεται το άρθρο 14α, παράγραφος 5 της οδηγίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, ο Οργανισμός αποστέλλει έκθεση στην Επιτροπή με την οποίαν αποτιμάται η εφαρμογή αυτού του συστήματος. Κατά την ίδια ημερομηνία, ο Οργανισμός αποστέλλει επίσης στην Επιτροπή σύσταση προκειμένου να ορίσει το περιεχόμενο και τις προδιαγραφές παρεμφερούς συστήματος πιστοποίησης για την περίπτωση αρμοδίων αρχών συντήρησης για άλλα οχήματα, όπως μηχανές, επιβατηγά οχήματα, ενότητες ηλεκτροκίνητων και ντιζελοκίνητων αυτοκινηταμαξών.

3. Ο Οργανισμός αναλύει τα εναλλακτικά μέτρα που αποφασίζονται σύμφωνα με το άρθρο 14α, παράγραφος 8, της οδηγίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων στο περιεχόμενο της κατά το άρθρο 9, παράγραφος 2, του εν λόγω κανονισμού έκθεσής του για τον βαθμό ασφαλείας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3β

ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

▼M1

Άρθρο 16β

Μηχανοδηγοί

1. Για τα θέματα που συνδέονται με την οδηγία 2007/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας ([1]) (εφεξής: οδηγία για τους μηχανοδηγούς), ο Οργανισμός:

α) καταρτίζει σχέδιο κοινοτικού υποδείγματος για την άδεια, το πιστοποιητικό και το επικυρωμένο αντίγραφο του πιστοποιητικού, και καθορίζει επίσης τα φυσικά χαρακτηριστικά τους, λαμβάνοντας υπόψη του μέτρα κατά της πλαστογράφησης,

β) συνεργάζεται με τις αρμόδιες αρχές προκειμένου να εξασφαλιστεί η διαλειτουργικότητα των μητρώων των αδειών μηχανοδηγών και των πιστοποιητικών. Προς τον σκοπό αυτόν, ο Οργανισμός καταρτίζει σχέδιο για τις βασικές παραμέτρους των μητρώων που πρέπει να τηρούνται, όπως είναι τα προς καταγραφή δεδομένα, ο μορφότυπός τους και το πρωτόκολλο ανταλλαγής δεδομένων, τα δικαιώματα πρόσβασης, η διάρκεια της διατήρησης των δεδομένων και οι διαδικασίες σε περίπτωση πτώχευσης,

γ) καταρτίζει σχέδιο κοινοτικών κριτηρίων σχετικά με την επιλογή των εξεταστών και των εξετάσεων,

δ) αξιολογεί την εξέλιξη της πιστοποίησης των μηχανοδηγών, υποβάλλοντας στην Επιτροπή το αργότερο τέσσερα έτη από τη θέσπιση των βασικών παραμέτρων των μητρώων κατά το άρθρο 22, παράγραφος 4 της οδηγίας για τους μηχανοδηγούς, έκθεση με τις τυχόν βελτιώσεις που πρέπει να επέλθουν στο σύστημα και μέτρα όσον αφορά τη θεωρητική και πρακτική εξέταση των επαγγελματικών γνώσεων των υποψηφίων για το εναρμονισμένο πιστοποιητικό τροχαίου υλικού και συναφούς υποδομής,

ε) μέχρι τις 4 Δεκεμβρίου 2012, εξετάζει τη δυνατότητα χρήσης προγραμματισμένης κάρτας που συνδυάζει την άδεια και τα πιστοποιητικά που προβλέπονται στο άρθρο 4 της οδηγίας για τους μηχανοδηγούς και καταρτίζει σχετικώς ανάλυση κόστους/οφέλους. Ο Οργανισμός καταρτίζει πρόταση για τα τεχνικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά της προγραμματισμένης αυτής κάρτας,

στ) υποστηρίζει τη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών κατά την εφαρμογή της οδηγίας για τους μηχανοδηγούς και οργανώνει τις απαιτούμενες συναντήσεις με εκπρόσωπους των αρμόδιων αρχών,

ζ) εφόσον το ζητήσει η Επιτροπή, πραγματοποιεί ανάλυση κόστους/οφέλους της εφαρμογής των διατάξεων της οδηγίας για τους μηχανοδηγούς έναντι των μηχανοδηγών που ασκούν τα καθήκοντά τους αποκλειστικά στο έδαφος του αιτούντος κράτους μέλους. Η ανάλυση κόστους/οφέλους καλύπτει περίοδο δέκα ετών και υποβάλλεται στην Επιτροπή εντός δύο ετών από την έναρξη τήρησης των μητρώων, σύμφωνα με το άρθρο 37, σημείο 1, της οδηγίας για τους μηχανοδηγούς,

η) εφόσον το ζητήσει η Επιτροπή, πραγματοποιεί περαιτέρω ανάλυση κόστους/οφέλους, η οποία πρέπει να υποβληθεί στην Επιτροπή εντός 12 μηνών το αργότερο από τη λήξη της προσωρινής περιόδου αναστολής που ενδεχομένως θα χορηγήσει η Επιτροπή,

θ) μεριμνά ώστε η δημιουργία του συστήματος κατά το άρθρο 22, παράγραφος 2, στοιχεία α) και β), της οδηγίας για τους μηχανοδηγούς, να συνάδει με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 45/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 2000, σχετικά με την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα

([1]) ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 51.

▼M1

όργανα και τους οργανισμούς της Κοινότητας και σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών ([1]).

2. Για τα θέματα που αφορούν την οδηγία για το προσωπικό οδήγησης, ο Οργανισμός διατυπώνει συστάσεις όσον αφορά:

α) την τροποποίηση των κοινοτικών κωδικών για τα διάφορα είδη των κατηγοριών Α και Β, κατά το άρθρο 4, παράγραφος 3, της οδηγίας για τους μηχανοδηγούς,

β) τους κωδικούς οι οποίοι περιέχουν περαιτέρω πληροφορίες ή ιατρικούς περιορισμούς χρήσης επιβεβλημένους από αρμόδια αρχή σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙ της οδηγίας για τους μηχανοδηγούς.

3. Ο Οργανισμός μπορεί να υποβάλει αιτιολογημένη αίτηση προς τις αρμόδιες αρχές για παροχή πληροφοριών ως προς το καθεστώς των αδειών μηχανοδηγού.

Άρθρο 16γ

Λοιπό επιβαίνον προσωπικό

Σύμφωνα με το άρθρο 28 της οδηγίας για τους μηχανοδηγούς, ο Οργανισμός, στην έκθεση που θα υποβάλλει μέχρι τις.4 Ιουνίου 2009, και λαμβάνοντας υπόψη τις ΤΠΔ για τη διεξαγωγή και τη διαχείριση της κυκλοφορίας που καθορίστηκαν δυνάμει των οδηγιών 96/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ, προσδιορίζει τα προσόντα και τα καθήκοντα των λοιπών μελών του προσωπικού που εκτελεί καθήκοντα ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια και των οποίων τα επαγγελματικά προσόντα συμβάλλουν στην ασφάλεια των σιδηροδρόμων και θα πρέπει να ρυθμίζονται σε κοινοτικό επίπεδο μέσω συστήματος αδειών ή/και πιστοποιητικών, ενδεχομένως παρόμοιου με το σύστημα της οδηγίας για τους μηχανοδηγούς.

Άρθρο 17

Επαγγελματικές ικανότητες και εκπαίδευση

1. Ο Οργανισμός διατυπώνει συστάσεις όσον αφορά τον καθορισμό κοινών κριτηρίων για τον ορισμό των επαγγελματικών ικανοτήτων και την αξιολόγηση του προσωπικού που συμμετέχει στη λειτουργία και τη συντήρηση του σιδηροδρομικού συστήματος, αλλά δεν διέπεται από τα άρθρα 16β ή 16γ.

▼C1

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

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

▼M1

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3γ

ΤΗΡΗΣΗ ΜΗΤΡΩΩΝ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΑ ΒΑΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ

Άρθρο 18

Μητρώα

1. Ο Οργανισμός καταρτίζει και συνιστά στην Επιτροπή κοινές προδιαγραφές όσον αφορά:

([1]) ΕΕ L 8 της 12.1.2001, σ. 1.

▼M1

α) τα εθνικά μητρώα οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 33 της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα, συμπεριλαμβανομένων ρυθμίσεων για την ανταλλαγή δεδομένων και τυποποιημένου εντύπου για την αίτηση καταχώρισης,

β) το ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 34 της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα, συμπεριλαμβανομένων ρυθμίσεων για την ανταλλαγή δεδομένων με τις εθνικές αρχές για την ασφάλεια,

γ) το μητρώο υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 35 της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα.

2. Ο Οργανισμός δημιουργεί και τηρεί μητρώο τύπων σιδηροδρομικών οχημάτων τα οποία έχουν εγκριθεί από τα κράτη μέλη προκειμένου να τεθούν σε λειτουργία στο σιδηροδρομικό δίκτυο εντός της Κοινότητας, σύμφωνα με το άρθρο 34 της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα. Ο Οργανισμός καταρτίζει επίσης σχέδιο υποδείγματος της δήλωσης συμμόρφωσης προς τον τύπο, σύμφωνα με το άρθρο 26 παράγραφος 4 της εν λόγω οδηγίας.

Άρθρο 19

Δημοσιοποίηση εγγράφων και μητρώων

1. Ο Οργανισμός καθιστά διαθέσιμα στο κοινό τα ακόλουθα έγγραφα και μητρώα που προβλέπονται κατά την οδηγία για τη διαλειτουργικότητα και την οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων:

α) τις δηλώσεις «ΕΚ» για τον έλεγχο των υποσυστημάτων,

β) τις δηλώσεις «ΕΚ» για τη συμμόρφωση των στοιχείων, τις οποίες διαθέτουν οι εθνικές αρχές για την ασφάλεια,

γ) τις άδειες που εκδίδονται σύμφωνα με την οδηγία 95/18/ΕΚ,

δ) τα πιστοποιητικά ασφάλειας που χορηγούνται σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων,

ε) τα πορίσματα ερευνών που ανακοινώνονται στον Οργανισμό σύμφωνα με το άρθρο 24 της οδηγίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων,

στ) τους εθνικούς κανόνες που κοινοποιούνται στην Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 8 της οδηγίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τα άρθρα 5 παράγραφος 6 και 17 παράγραφος 3 της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα,

ζ) σύνδεση με τα εθνικά μητρώα οχημάτων,

η) σύνδεση με τα μητρώα υποδομών,

θ) το ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων οχημάτων,

ι) το μητρώο των αιτήσεων που αφορούν αλλαγές και προγραμματισμένες αλλαγές στις προδιαγραφές του ERTMS,

ια) το μητρώο σημάτων κατόχων οχημάτων που τηρεί ο Οργανισμός σύμφωνα με ΤΠΔ για τη διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας.

2. Οι πρακτικές ρυθμίσεις για τη διαβίβαση των εγγράφων στα οποία αναφέρεται η παράγραφος 1 θα συζητηθούν και θα συμφωνηθούν από τα κράτη μέλη και την Επιτροπή με βάση σχέδιο του Οργανισμού.

3. Κατά τη διαβίβαση των εγγράφων στα οποία αναφέρεται η παράγραφος 1, οι ενδιαφερόμενοι οργανισμοί μπορούν να αναφέρουν ποια έγγραφα δεν πρέπει να δημοσιοποιηθούν για λόγους ασφάλειας.

4. Οι εθνικές αρχές που είναι αρμόδιες για την έκδοση των εγγράφων στα οποία αναφέρεται η παράγραφος 1, στοιχεία γ) και δ), κοινοποιούν στον Οργανισμό, εντός μηνός, κάθε μεμονωμένη απόφαση που

▼M1

αφορά την έκδοση, την αναθεώρηση, την τροποποίηση ή την ανάκληση οποιουδήποτε εγγράφου.

5. Ο Οργανισμός μπορεί να προσθέτει στο εν λόγω δημόσιο μητρώο εγγράφων οποιοδήποτε δημόσιο έγγραφο ή σύνδεση που αφορά τους στόχους του παρόντος κανονισμού.

▼C1

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

▼M1

ΕΙΔΙΚΑ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ

▼C1

Άρθρο 20

Μελέτες

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

Άρθρο 21

Προώθηση της καινοτομίας

Η Επιτροπή μπορεί να αναθέτει στον Οργανισμό, σύμφωνα με το πρόγραμμα εργασιών και τον προϋπολογισμό του Οργανισμού, το καθήκον να προωθεί τις καινοτομίες οι οποίες αποσκοπούν στη βελτίωση της διαλειτουργικότητας και της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, ιδίως τη χρήση των νέων τεχνολογιών των πληροφοριών και των συστημάτων εντοπισμού και παρακολούθησης πορείας.

▼M1

Άρθρο 21α

ERTMS

1. Ο Οργανισμός, σε συντονισμό με την Επιτροπή, αναλαμβάνει τα καθήκοντα που καθορίζονται στις παραγράφους 2 έως 5, προκειμένου να:

α) εξασφαλίσει συνεκτική ανάπτυξη του ERTMS·

β) συνεισφέρει στην συμμόρφωση του εξοπλισμού ERTMS όπως εφαρμόζεται στα κράτη μέλη με τις ισχύουσες προδιαγραφές.

2. Ο Οργανισμός θεσπίζει διαδικασία διαχείρισης των αιτήσεων που αφορούν αλλαγές στις προδιαγραφές του συστήματος ERTMS. Προς το σκοπό αυτό, ο Οργανισμός καταρτίζει και τηρεί μητρώο των αιτήσεων που αφορούν αλλαγές και προγραμματισμένες αλλαγές στις προδιαγραφές του συστήματος ERTMS.

Ο Οργανισμός συνιστά την έγκριση νέας έκδοσης μόνον όταν η προηγούμενη έκδοση έχει αναπτυχθεί σε επαρκή βαθμό. Η ανάπτυξη νέων εκδόσεων δεν πρέπει να γίνεται εις βάρος του βαθμού ανάπτυξης του ERTMS, της σταθερότητας των προδιαγραφών η οποία απαιτείται για την βελτιστοποίηση της παραγωγής υλικού ERTMS, της απόδοσης των επενδύσεων για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και του αποτελεσματικού προγραμματισμού της ανάπτυξης του ERTMS.

3. Ο Οργανισμός στηρίζει τις εργασίες της Επιτροπής στο θέμα της προώθησης ευρωπαϊκού προγράμματος ανάπτυξης για το ERTMS και του συντονισμού των εργασιών εγκατάστασης του ERTMS κατά μήκος των διευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών.

▼M1

4. Ο Οργανισμός αναπτύσσει στρατηγική διαχείρισης των διαφόρων εκδόσεων του ERTMS προκειμένου να εξασφαλιστεί η τεχνική και λειτουργική συμβατότητα μεταξύ δικτύων και οχημάτων που έχουν εξοπλιστεί με διαφορετικές εκδόσεις και παροχής κινήτρων για την ταχεία εφαρμογή της ισχύουσας έκδοσης και ενδεχομένων νεότερων εκδόσεων.

Σύμφωνα με το άρθρο 6, παράγραφος 9, της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων, ο Οργανισμός εξασφαλίζει ότι οι επόμενες εκδόσεις του εξοπλισμού ERTMS είναι αναδρομικώς συμβατές, αρχίζοντας από την έκδοση που εγκρίθηκε από την Επιτροπή στις 23 Απριλίου 2008.

Όσον αφορά τον εξοπλισμό του ERTMS ο οποίος τέθηκε σε λειτουργία πριν από τις 23 Απριλίου 2008 ή η εγκατάσταση του οποίου ή η αναβάθμισή του ήταν σε προχωρημένο στάδιο ανάπτυξης εκείνη την ημερομηνία, ο Οργανισμός προετοιμάζει έκθεση αξιολόγησης στην οποία διευκρινίζονται:

α) οι συμπληρωματικές δαπάνες που θα βαρύνουν εκείνους που θα το εφαρμόσουν πρώτοι λόγω της εισαγωγής της έκδοσης που ενέκρινε η Επιτροπή στις 23 Απριλίου 2008·

β) όλοι οι πιθανοί μηχανισμοί, συμπεριλαμβανομένων των δημοσιονομικών, για τη στήριξη της μετάβασης από τις παλαιότερες εκδόσεις στην έκδοση που αναφέρεται στο στοιχείο α).

Η Επιτροπή λαμβάνει όλα τα κατάλληλα μέτρα εντός έτους από την ημερομηνία κατά την οποία παρέλαβε την έκθεση αξιολόγησης του Οργανισμού.

5. Ο Οργανισμός θεσπίζει ειδική ομάδα εργασίας των διακοινωμένων οργανισμών και προΐσταται αυτής, προκειμένου να ελέγξει εάν οι διαδικασίες ελέγχου «ΕΚ» που ακολουθούν οι διακοινωμένοι οργανισμοί στο πλαίσιο ειδικών σχεδίων του ERTMS εφαρμόζονται με συνέπεια. Ο Οργανισμός συνεργάζεται επίσης με τις εθνικές αρχές ασφάλειας προκειμένου να ελέγξει εάν οι διαδικασίες εξουσιοδότησης για τη θέση σε λειτουργία εφαρμόζονται με συνέπεια. Εφόσον ο Οργανισμός διαπιστώσει ότι υπάρχει κίνδυνος έλλειψης τεχνικής και λειτουργικής συμβατότητας μεταξύ των δικτύων και των οχημάτων που είναι εξοπλισμένα με υλικό το οποίο υπάγεται στις διαδικασίες αυτές, ενημερώνει πάραυτα την Επιτροπή, η οποία λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα.

6. Αν παρουσιαστούν τεχνικές ασυμβατότητες μεταξύ δικτύων και οχημάτων στα πλαίσια ειδικών έργων ERTMS, οι διακοινωμένοι οργανισμοί και οι εθνικές αρχές ασφαλείας μεριμνούν ώστε ο Οργανισμός να μπορεί να αποκτήσει τις δέουσες πληροφορίες για τις εφαρμοζόμενες διαδικασίες ελέγχου «ΕΚ» και τη θέση σε λειτουργία καθώς και για τις προϋποθέσεις λειτουργίας. Εφόσον απαιτείται, ο Οργανισμός συνιστά στην Επιτροπή τα ενδεδειγμένα μέτρα.

7. Ο Οργανισμός αποτιμά τη διεργασία πιστοποίησης του εξοπλισμού ERTMS υποβάλλοντας στην Επιτροπή το αργότερο στις 1 Ιανουαρίου 2011 έκθεση η οποία περιέχει, εφόσον απαιτείται, συστάσεις για βελτιώσεις που πρέπει να επέλθουν.

8. Βάσει της έκθεσης κατά την παράγραφο 7, η Επιτροπή αποτιμά το κόστος και τα οφέλη της χρήσης ενιαίου τύπου εξοπλισμού εργαστηρίου, ενιαίας σιδηροτροχιάς αναφοράς και/ή ενιαίου φορέα πιστοποίησης σε επίπεδο Κοινότητας. Ο φορέας αυτός πιστοποίησης πρέπει να συμμορφώνεται με τα κριτήρια του Παραρτήματος VIII της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων. Η Επιτροπή δύναται να καταρτίσει έκθεση και, εφόσον απαιτείται, να υποβάλλει νομοθετική πρόταση για τη βελτίωση του συστήματος πιστοποίησης ERTMS.

▼M1

Άρθρο 21β

Παροχή στήριξης στην Επιτροπή

1. Εντός των ορίων του άρθρου 30, παράγραφος 2, στοιχείο β), ο Οργανισμός, κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, παρέχει στήριξη στην Επιτροπή για την εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας που αποβλέπει στην αύξηση του επιπέδου διαλειτουργικότητας των σιδηροδρομικών συστημάτων και στην ανάπτυξη κοινής προσέγγισης ως προς την ασφάλεια του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος.

2. Η στήριξη αυτή εντάσσεται εντός περιορισμένου χρονικά και σε εμβέλεια πλαισίου και παρέχεται με την επιφύλαξη όλων των λοιπών καθηκόντων που έχουν ανατεθεί στον Οργανισμό στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού, δύναται δε να περιλαμβάνει:

α) ανακοίνωση πληροφοριών σχετικών με την εφαρμογή συγκεκριμένων πτυχών της κοινοτικής νομοθεσίας,

β) παροχή τεχνικών συμβουλών σε θέματα που χρήζουν εξειδικευμένης τεχνογνωσίας,

γ) συλλογή πληροφοριών δια συνεργασίας με τις εθνικές αρχές για την ασφάλεια και τους φορείς διερεύνησης που αναφέρονται το άρθρο 6, παράγραφος 5.

3. Ο Εκτελεστικός Διευθυντής υποβάλλει έκθεση προς το διοικητικό συμβούλιο τουλάχιστον μία φορά ανά έτος σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος άρθρου, συμπεριλαμβανομένης της επίπτωσής του ως προς τους πόρους.

▼C1

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

Άρθρο 22

Νομικό καθεστώς

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

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

3. Ο Οργανισμός εκπροσωπείται από τον εντεταλμένο διευθυντή του.

Άρθρο 23

Προνόμια και ασυλίες

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

Άρθρο 24

Προσωπικό

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

▼C1

υπηρεσιακής κατάστασης και του εν λόγω καθεστώτος, εφαρμόζονται στο προσωπικό του Οργανισμού.

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

▼M1

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

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

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

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

Κατά τη διάρκεια των 10 πρώτων ετών λειτουργίας του Οργανισμού, η πενταετία που προβλέπεται στο πρώτο εδάφιο, πρώτη περίπτωση, δύναται να επεκταθεί για 3 επιπλέον έτη κατ' ανώτατο όριο, εφόσον κρίνεται αναγκαίο για την εξασφάλιση της συνέχειας των υπηρεσιών του Οργανισμού.

▼C1

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

Άρθρο 25

Σύσταση και αρμοδιότητες του διοικητικού συμβουλίου

1. Ιδρύεται διοικητικό συμβούλιο.

2. Το διοικητικό συμβούλιο:

α) διορίζει τον εντεταλμένο διευθυντή, κατ' εφαρμογή του άρθρου 31·

β) εγκρίνει, μέχρι την 30ή Απριλίου κάθε έτους, τη γενική έκθεση του Οργανισμού για το προηγούμενο έτος και τη διαβιβάζει στα κράτη μέλη, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και την Επιτροπή·

▼M1

γ) εγκρίνει, μέχρι τις 30 Νοεμβρίου κάθε έτους, και αφού λάβει υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής, το πρόγραμμα εργασιών του Οργανισμού για το επόμενο έτος και το διαβιβάζει στα κράτη μέλη, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο και στην Επιτροπή. Το εν λόγω πρόγραμμα εργασιών εγκρίνεται με την επιφύλαξη της ετήσιας διαδικασίας προϋπολογισμού της Κοινότητας. Εφόσον η Επιτροπή δηλώσει, εντός 15 ημερών από την ημερομηνία έγκρισης του προγράμματος εργασιών, ότι διαφωνεί με το πρόγραμμα, το διοικητικό συμβούλιο επανεξετάζει το πρόγραμμα και το εγκρίνει εντός δύο μηνών, ενδεχομένως με τροποποιήσεις, σε δεύτερη ανάγνωση, είτε με πλειοψηφία δύο τρίτων, συμπεριλαμβανομένων των αντιπροσώπων της Επιτροπής, είτε με ομοφωνία των αντιπροσώπων των κρατών μελών

▼C1

δ) ασκεί τα καθήκοντά του που αφορούν τον προϋπολογισμό του Οργανισμού, σύμφωνα με το κεφάλαιο 6·

▼C1

ε) θεσπίζει τις διαδικασίες λήψης αποφάσεων εκ μέρους του εντεταλμένου διευθυντή·

στ) καθορίζει πολιτική για τις επισκέψεις που πραγματοποιούνται δυνάμει του άρθρου 33·

ζ) ασκεί τον πειθαρχικό έλεγχο επί του εντεταλμένου διευθυντή και των προϊσταμένων μονάδας που αναφέρονται στο άρθρο 30 παράγραφος 3·

η) θεσπίζει τον εσωτερικό του κανονισμό.

▼M1

3. Το πρόγραμμα εργασιών του Οργανισμού προσδιορίζει, για κάθε δραστηριότητα, τους επιδιωκόμενους στόχους. Κατά γενικό κανόνα, κάθε δραστηριότητα ή/και πόρισμα αποτελεί αντικείμενο έκθεσης που διαβιβάζεται στην Επιτροπή.

▼C1

Άρθρο 26

Σύνθεση του διοικητικού συμβουλίου

▼M1

1. Το διοικητικό συμβούλιο απαρτίζεται από έναν αντιπρόσωπο κάθε κράτους μέλους και από τέσσερις αντιπροσώπους που ορίζει η Επιτροπή, καθώς και από έξι αντιπροσώπους άνευ δικαιώματος ψήφου, οι οποίοι εκπροσωπούν, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, τις εξής κατηγορίες:

α) τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις,

β) τους διαχειριστές υποδομής,

γ) τη σιδηροδρομική βιομηχανία,

δ) τις συνδικαλιστικές οργανώσεις,

ε) τους επιβάτες,

στ) τους πελάτες των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών.

Για κάθε μία από τις εν λόγω κατηγορίες, η Επιτροπή ορίζει έναν αντιπρόσωπο και έναν αναπληρωτή βάσει καταλόγου τεσσάρων ονομάτων που υποβάλλουν οι αντίστοιχες ευρωπαϊκές οργανώσεις τους, προκειμένου να εξασφαλιστεί η δέουσα εκπροσώπηση όλων των συμφερόντων.

Τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου καθώς και οι αναπληρωτές τους ορίζονται με κριτήριο την πείρα και την ειδίκευσή τους στο σχετικό τομέα.

▼C1

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

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

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

Άρθρο 27

Πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου

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

▼C1

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

Άρθρο 28

Συνεδριάσεις

1. Οι συνεδριάσεις του διοικητικού συμβουλίου συγκαλούνται από τον πρόεδρό του. Ο εντεταλμένος διευθυντής του Οργανισμού συμμετέχει στις συνεδριάσεις.

2. Το διοικητικό συμβούλιο συνεδριάζει τουλάχιστον δύο φορές ετησίως. Επίσης, συνέρχεται κατόπιν πρωτοβουλίας του προέδρου του, ή εάν το ζητήσει η Επιτροπή, η πλειοψηφία των μελών του ή το ένα τρίτο των κρατών μελών που αντιπροσωπεύονται στο διοικητικό συμβούλιο.

Άρθρο 29

Ψηφοφορία

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

Άρθρο 30

Καθήκοντα και αρμοδιότητες του εντεταλμένου διευθυντή

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

2. Ο εντεταλμένος διευθυντής:

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

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

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

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

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

στ) καταρτίζει σχέδιο κατάστασης προβλέψεων εσόδων και δαπανών του Οργανισμού, κατ «εφαρμογή του άρθρου 38 και εκτελεί τον προϋπολογισμό κατ» εφαρμογή του άρθρου 39.

▼C1

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

Άρθρο 31

Διορισμός των υπαλλήλων του Οργανισμού

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

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

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

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

Άρθρο 32

Ακρόαση του εντεταλμένου διευθυντή

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

Άρθρο 33

Επισκέψεις στα κράτη μέλη

▼M1

1. Για να εκτελέσει τα καθήκοντά του βάσει των άρθρων 9, 9α, 10, 13 και 15, ο Οργανισμός μπορεί να επισκεφθεί τα κράτη μέλη στο πλαίσιο της πολιτικής που χαράσσει το Διοικητικό Συμβούλιο. Οι εθνικές αρχές των κρατών μελών διευκολύνουν το έργο των υπαλλήλων του Οργανισμού.

▼C1

2. Ο Οργανισμός ενημερώνει το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος σχετικά με τη σχεδιαζόμενη επίσκεψη, την ταυτότητα των εξουσιοδοτημένων υπαλλήλων του Οργανισμού καθώς και την ημερομηνία έναρξης της επίσκεψης. Οι εξουσιοδοτημένοι υπάλληλοι του Οργανισμού πραγματοποιούν τις επισκέψεις αφού παρουσιάσουν απόφαση του εντεταλμένου διευθυντή του Οργανισμού, στην οποία προσδιορίζονται το αντικείμενο και οι στόχοι της επίσκεψής τους.

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

Άρθρο 34

Ευθύνη

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

▼C1

2. Το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων έχει αρμοδιότητα να αποφασίζει δυνάμει ρήτρας διαιτησίας που περιλαμβάνεται σε σύμβαση που συνάπτει ο Οργανισμός.

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

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

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

Άρθρο 35

Γλώσσες

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

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

Άρθρο 36

Συμμετοχή τρίτων χωρών

▼M1

1. Ο Οργανισμός είναι ανοικτός στη συμμετοχή των ευρωπαϊκών χωρών και των χωρών τις οποίες αφορά η ευρωπαϊκή πολιτική γειτονίας, οι οποίες έχουν συνάψει με την Ευρωπαϊκή Κοινότητα συμφωνίες που προβλέπουν την υιοθέτηση και εφαρμογή κοινοτικού δικαίου από τις χώρες αυτές στον τομέα που διέπει ο παρών κανονισμός.

▼C1

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

Άρθρο 37

Διαφάνεια

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

[1] ΕΕ L 145 της 31.5.2001, σ. 43.

▼C1

Το διοικητικό συμβούλιο λαμβάνει τα πρακτικά μέτρα για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1049/2001 μέχρι την 1η Οκτωβρίου 2004 το αργότερο.

Οι αποφάσεις που λαμβάνει ο Οργανισμός σύμφωνα με το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1049/2001 μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο καταγγελίας στον Διαμεσολαβητή ή προσφυγής στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, δυνάμει των άρθρων 195 και 230 της Συνθήκης, αντιστοίχως.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 38

Προϋπολογισμός

1. Όλα τα έσοδα και οι δαπάνες του Οργανισμού αποτελούν αντικείμενο προβλέψεων για κάθε οικονομικό έτος, το οποίο συμπίπτει με το ημερολογιακό έτος, και εγγράφονται στον προϋπολογισμό του Οργανισμού.

Ο προϋπολογισμός ισοσκελίζεται ως προς τα έσοδα και τις δαπάνες.

2. Τα έσοδα του Οργανισμού προέρχονται από:

— συνεισφορά της Κοινότητας,

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

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

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

4. Κάθε έτος, το διοικητικό συμβούλιο, βάσει σχεδίου που καταρτίζει ο εντεταλμένος διευθυντής, καταρτίζει την κατάσταση προβλέψεων των εσόδων και δαπανών του Οργανισμού για το επόμενο οικονομικό έτος. Το διοικητικό συμβούλιο διαβιβάζει στην Επιτροπή την εν λόγω κατάσταση προβλέψεων, που περιλαμβάνει σχέδιο πίνακα προσωπικού, το αργότερο στις 31 Μαρτίου.

5. Η κατάσταση προβλέψεων διαβιβάζεται από την Επιτροπή στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο (αποκαλούμενα εφεξής «αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχή») μαζί με το προσχέδιο γενικού προϋπολογισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

6. Βάσει της κατάστασης προβλέψεων, η Επιτροπή εγγράφει στο προσχέδιο γενικού προϋπολογισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης τις προβλέψεις που θεωρεί αναγκαίες όσον αφορά τον πίνακα προσωπικού και το ποσό της επιχορήγησης που βαρύνει τον γενικό προϋπολογισμό, τον οποίο παραπέμπει στην αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχή σύμφωνα με το άρθρο 272 της συνθήκης.

7. Η αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχή εγκρίνει τις πιστώσεις στο πλαίσιο της επιχορήγησης που προορίζεται για τον Οργανισμό. Η αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχή εγκρίνει τον πίνακα προσωπικού του Οργανισμού.

8. Ο προϋπολογισμός εγκρίνεται από το διοικητικό συμβούλιο. Καθίσταται οριστικός μετά την οριστική έγκριση του γενικού προϋπολογισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οσάκις ενδείκνυται, αναπροσαρμόζεται αναλόγως.

9. Το διοικητικό συμβούλιο κοινοποιεί, όσο το δυνατόν ταχύτερα, στην αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχή, την πρόθεσή του να υλο-

▼C1

ποιήσει οιοδήποτε σχέδιο μπορεί να έχει σημαντικές δημοσιονομικές επιπτώσεις στη χρηματοδότηση του προϋπολογισμού, ιδίως τα σχέδια στον τομέα των ακινήτων, όπως η μίσθωση ή η αγορά κτιρίων. Ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή. Εάν ένας κλάδος της αρμόδιας για τον προϋπολογισμό αρχής κοινοποιήσει την πρόθεσή του να διατυπώσει γνώμη επί του σχεδίου, διαβιβάζει τη γνώμη του στο διοικητικό συμβούλιο εντός έξι εβδομάδων από την ημερομηνία κοινοποίησης του σχεδίου.

Άρθρο 39

Εκτέλεση και έλεγχος του προϋπολογισμού

1. Ο εντεταλμένος διευθυντής εκτελεί τον προϋπολογισμό του Οργανισμού.

2. Το αργότερο την 1η Μαρτίου μετά τη λήξη κάθε οικονομικού έτους, ο υπόλογος του οργανισμού γνωστοποιεί στον υπόλογο της Επιτροπής τους προσωρινούς λογαριασμούς, συνοδευόμενους από την έκθεση για τη δημοσιονομική και χρηματοοικονομική διαχείριση του εν λόγω οικονομικού έτους. Ο υπόλογος της Επιτροπής ενοποιεί τους προσωρινούς λογαριασμούς των οργάνων και των αποκεντρωμένων Οργανισμών, σύμφωνα με το άρθρο 128 του γενικού δημοσιονομικού κανονισμού.

3. Το αργότερο την 31η Μαρτίου μετά τη λήξη κάθε οικονομικού έτους, ο υπόλογος της Επιτροπής διαβιβάζει στο Ελεγκτικό Συνέδριο τους προσωρινούς λογαριασμούς του Οργανισμού, συνοδευόμενους από την έκθεση για τη δημοσιονομική και χρηματοοικονομική διαχείριση του εν λόγω οικονομικού έτους. Η έκθεση για τη δημοσιονομική και χρηματοοικονομική διαχείριση του οικονομικού έτους διαβιβάζεται επίσης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

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

4. Αφού παραλάβει τις παρατηρήσεις του Ελεγκτικού Συνεδρίου σχετικά με τους προσωρινούς λογαριασμούς του Οργανισμού, σύμφωνα με το άρθρο 129 του γενικού δημοσιονομικού κανονισμού, ο εντεταλμένος διευθυντής καταρτίζει τους οριστικούς λογαριασμούς του Οργανισμού με δική του ευθύνη και τους διαβιβάζει για γνωμοδότηση στο διοικητικό συμβούλιο.

5. Το διοικητικό συμβούλιο διατυπώνει γνώμη σχετικά με τους οριστικούς λογαριασμούς του Οργανισμού.

6. Το αργότερο την 1η Ιουλίου μετά τη λήξη κάθε οικονομικού έτους, ο εντεταλμένος διευθυντής διαβιβάζει τους οριστικούς λογαριασμούς, συνοδευόμενους από τη γνώμη του διοικητικού συμβουλίου, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Επιτροπή και στο Ελεγκτικό Συνέδριο.

7. Οι οριστικοί λογαριασμοί δημοσιεύονται.

8. Έως τις 30 Σεπτεμβρίου το αργότερο, ο εντεταλμένος διευθυντής του Οργανισμού διαβιβάζει στο Ελεγκτικό Συνέδριο απάντηση στις παρατηρήσεις του. Διαβιβάζει επίσης την απάντηση αυτή στο διοικητικό συμβούλιο.

9. Ο εντεταλμένος διευθυντής υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, κατ' αίτησή του, κάθε πληροφορία που απαιτείται για την ομαλή εφαρμογή της διαδικασίας απαλλαγής για το οικείο οικονομικό έτος, σύμφωνα με το άρθρο 46 παράγραφος 3 του γενικού δημοσιονομικού κανονισμού.

10. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, κατόπιν συστάσεως του Συμβουλίου το οποίο αποφασίζει με ειδική πλειοψηφία, χορηγεί, πριν από τις

▼C1

30 Απριλίου του έτους N+2, απαλλαγή στον εντεταλμένο διευθυντή σχετικά με την εκτέλεση του προϋπολογισμού για τη χρήση N.

Άρθρο 40

Δημοσιονομικός κανονισμός

Οι δημοσιονομικοί κανόνες που εφαρμόζονται στον Οργανισμό εγκρίνονται από το διοικητικό συμβούλιο κατόπιν διαβουλεύσεως με την Επιτροπή. Δεν μπορούν να αποκλίνουν από τον κανονισμό (ΕΚ, Ευρατόμ) αριθ. 2343/2002 ([1]), εκτός εάν το επιβάλλουν οι ειδικές απαιτήσεις της λειτουργίας του Οργανισμού και με προηγούμενη σύμφωνη γνώμη της Επιτροπής.

Άρθρο 41

Καταπολέμηση της απάτης

1. Με σκοπό την καταπολέμηση της απάτης, της δωροδοκίας και άλλων παράνομων πράξεων, εφαρμόζεται πλήρως ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/1999.

2. Ο Οργανισμός προσχωρεί στη διοργανική συμφωνία, της 25ης Μαΐου 1999, σχετικά με τις εσωτερικές έρευνες που πραγματοποιούνται από την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Καταπολέμησης της Απάτης (OLAF) και θεσπίζει αμέσως τις αναγκαίες προς τον σκοπό αυτό ρυθμίσεις, οι οποίες εφαρμόζονται σε όλους τους υπαλλήλους του Οργανισμού.

3. Στις αποφάσεις χρηματοδότησης, καθώς και στις εκτελεστικές συμφωνίες και μέσα που απορρέουν από αυτές, ορίζεται ρητώς ότι το Ελεγκτικό Συνέδριο και η OLAF δύνανται, εν ανάγκη, να διενεργούν επί τόπου ελέγχους στους δικαιούχους χρηματοδότησης από τον Οργανισμό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

ΓΕΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 42

Έναρξη των δραστηριοτήτων του Οργανισμού

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

Άρθρο 43

Αξιολόγηση

Πέντε έτη από την έναρξη λειτουργίας του Οργανισμού, η Επιτροπή διενεργεί αξιολόγηση της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, των επιτευγμάτων του Οργανισμού και των μεθόδων εργασίας του. Στο πλαίσιο αυτής της αξιολόγησης, λαμβάνεται υπόψη η γνώμη των εκπροσώπων του τομέα των σιδηροδρόμων, των κοινωνικών εταίρων και των οργανώσεων των πελατών. Τα πορίσματα της αξιολόγησης πρέπει να δημοσιοποιούνται. Η Επιτροπή προτείνει, εάν παραστεί ανάγκη, τροποποίηση του παρόντος κανονισμού.

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

▼C1

Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή, εάν ενδείκνυται, υποβάλλει πρόταση αναθεώρησης των διατάξεων του παρόντος κανονισμού, υπό το πρίσμα των εξελίξεων όσον αφορά τους ρυθμιστικούς Οργανισμούς, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο μελετούν την πρόταση αυτή, και ιδίως εξετάζουν κατά πόσον η σύνθεση του διοικητικού συμβουλίου χρειάζεται αναθεώρηση, σύμφωνα με το γενικό πλαίσιο που θα θεσπισθεί για τους ρυθμιστικούς Οργανισμούς.

Άρθρο 44

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.