ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 30.1.2013
COM(2012) 31 final

2013/0016 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων

(Αναδιατύπωση)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SWD(2013) 8 final}
{SWD(2013) 9 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

1.1. Πρόσφατες εξελίξεις στην πολιτική της ΕΕ για τους σιδηροδρόμους

Στη Λευκή Βίβλο της με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» που εκδόθηκε στις 28 Μαρτίου 2011, η Επιτροπή εξήγγειλε το όραμά της για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου και διευκρίνισε ότι ο στόχος αυτός συνεπάγεται τη δημιουργία εσωτερικής αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών, στην οποία οι ευρωπαϊκές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα μπορούν να εκτελούν μεταφορές χωρίς άσκοπα τεχνικά και διοικητικά εμπόδια.

Επιπλέον, στα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου τονίζεται ότι είναι σημαντικό να ελευθερωθεί το δυναμικό δημιουργίας μεγέθυνσης που έχει μια πλήρως ενοποιημένη ενιαία αγορά, και για τις επιχειρήσεις δικτύων [1]. Ακόμη, στην ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με δράση για τη σταθερότητα, την ανάπτυξη και την απασχόληση που εκδόθηκε στις 30 Μαΐου 2012[2] τονίζεται ότι είναι σημαντικό να μειωθούν περαιτέρω η κανονιστική επιβάρυνση και τα εμπόδια εισόδου στον σιδηροδρομικό τομέα και για τον λόγο αυτόν γίνονται συστάσεις ειδικές ανά χώρα προς την κατεύθυνση αυτή. Μέσα στο ίδιο πνεύμα, η Επιτροπή εξέδωσε στις 6 Ιουνίου 2012 την ανακοίνωση για καλύτερη διακυβέρνηση της ενιαίας αγοράς, στην οποία ομοίως τονίζεται η σημασία του τομέα[3] των μεταφορών.

Την τελευταία δεκαετία, η αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών της ΕΕ υπέστη μαζικές αλλαγές, οι οποίες επήλθαν βαθμιαία με τρεις νομοθετικές «δέσμες για τους σιδηροδρόμους» (με ορισμένες συνοδευτικές πράξεις) με σκοπό να ανοίξουν οι εθνικές αγορές, να καταστούν οι σιδηρόδρομοι πιο ανταγωνιστικοί και διαλειτουργικοί σε επίπεδο ΕΕ, και ταυτόχρονα να διατηρηθεί υψηλό το επίπεδο ασφάλειας. Ωστόσο, παρά την αξιοσημείωτη εξέλιξη του «ενωσιακού κεκτημένου», με βάση το οποίο δημιουργήθηκε η εσωτερική αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών, το μερίδιο των σιδηροδρομικών μεταφορών στις ενδοενωσιακές μεταφορές παρέμεινε χαμηλό. Για τον λόγο αυτόν, η Επιτροπή προγραμμάτισε να υποβάλει την τέταρτη δέσμη για τους σιδηροδρόμους, ώστε να βελτιωθεί η ποιότητα και η απόδοση των σιδηροδρομικών δρομολογίων με την άρση των εμποδίων που απομένουν στην αγορά. Η παρούσα οδηγία εντάσσεται στην τέταρτη δέσμη για τους σιδηροδρόμους και έχει ως αντικείμενο την άρση των διοικητικών και τεχνικών εμποδίων, συγκεκριμένα με την υιοθέτηση κοινής προσέγγισης για τους κανόνες που αφορούν την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα, ώστε να αυξηθούν οι οικονομίες κλίμακας για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην ΕΕ, να περικοπεί το διοικητικό κόστος και να επισπευσθούν οι διοικητικές διαδικασίες και να αποφευχθούν οι συγκαλυμμένες διακρίσεις.

1.2. Νομικό πλαίσιο για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων

Προκειμένου να συνεχισθούν οι προσπάθειες δημιουργίας ενιαίας αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών, χρειάζεται να θεσπισθεί κοινό ρυθμιστικό πλαίσιο για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Μέχρι σήμερα τα κράτη μέλη ανέπτυσσαν τους οικείους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας κυρίως για τις εθνικές γραμμές, με βάση εθνικές τεχνικές και λειτουργικές ιδέες σχεδιασμού. Ταυτόχρονα, οι διαφορές ως προς τις αρχές, την προσέγγιση

[1] http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ec/127599.pdf.
[2] COM(2012) 299 τελικό.
[3] COM(2012) 259 τελικό.

και τη νοοτροπία έχουν δυσχεράνει την άρση των τεχνικών φραγμών και την καθιέρωση διεθνών μεταφορών.

Η οδηγία 91/440/ΕΟΚ, η οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 1995, σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις[4], και η οδηγία 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφάλειας[5], ήταν τα πρώτα βήματα προς τη ρύθμιση της ευρωπαϊκής αγοράς των σιδηροδρομικών μεταφορών με το άνοιγμα της αγοράς των διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Ωστόσο, οι διατάξεις για την ασφάλεια αποδείχθηκαν ανεπαρκείς και οι διαφορές των απαιτήσεων ασφάλειας μεταξύ των κρατών μελών επηρέασαν τη βέλτιστη λειτουργία των σιδηροδρομικών μεταφορών στην ΕΕ.

Η οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων η οποία τροποποιεί την οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την οδηγία 2001/14/ΕΚ σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφάλειας[6], υπήρξε μεγάλο βελτιωτικό βήμα προς τη θέσπιση κοινού ρυθμιστικού πλαισίου για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Με την οδηγία θεσπίσθηκε πλαίσιο για την εναρμόνιση του περιεχομένου των κανόνων ασφαλείας, της πιστοποίησης ασφαλείας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, των καθηκόντων και του ρόλου των αρχών ασφαλείας και της διερεύνησης ατυχημάτων, ώστε να αποθαρρυνθούν τα κράτη μέλη να μην εκπονούν πλέον τους εθνικούς κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας με βάση εθνικές τεχνικές και επιχειρησιακές αρχές.

1.3. Γιατί πρέπει να τροποποιηθεί η οδηγία 2004/49/ΕΚ;

Το άρθρο 10 παράγραφος 7 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ ορίζει ότι «Πριν από τις 30 Απριλίου 2009, ο Οργανισμός αξιολογεί την εξέλιξη ως προς την πιστοποίηση της ασφάλειας και υποβάλλει στην Επιτροπή έκθεση με συστάσεις για μία στρατηγική προσανατολισμένη στη θέσπιση ενός ενιαίου κοινοτικού πιστοποιητικού ασφάλειας» σε αντικατάσταση του ισχύοντος συστήματος σε δύο μέρη (μέρος Α/Β). Η δημιουργία και η εφαρμογή ενός ενιαίου ενωσιακού πιστοποιητικού ασφάλειας ήταν πάντοτε μακρόπνοος στόχος. Το ερώτημα δεν ήταν ποτέ εάν θα δημιουργηθεί αλλά πότε.

Στην ενδιάμεση έκθεση του 2009, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων (εφεξής «ο Οργανισμός») εξήγησε ότι ήταν πολύ πρώιμο να προβεί σε σύσταση και ότι χρειάζονταν περισσότερες πληροφορίες ώστε η συζήτηση να είναι εμπεριστατωμένη. Ο Οργανισμός υπέβαλε έκθεση τον Ιούλιο του 2012 με μια σύσταση με βάση την οποία προτείνει στρατηγική μετάβασης[7].

Με βάση τη σύσταση του Οργανισμού, η Επιτροπή κρίνει ότι το ισχύον ρυθμιστικό πλαίσιο είναι αρκετά ώριμο για την προοδευτική μετάβαση σε «ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας». Με αυτό ως στόχο, πρέπει να επανεξετασθεί ο ρόλος των εθνικών αρχών ασφάλειας και να ανακατανεμηθούν οι αρμοδιότητες μεταξύ αυτών και του Οργανισμού.

---

4 ΕΕ L 143 της 27.6.1995, σ. 70.

5 ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 29.

6 ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 44.

7 Σύσταση σχετικά με τη μετάβαση σε ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας ΕΕ, ERA/REC/10/2011 της 3.7.2012.

Η αναθεώρηση της οδηγίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων είναι επίσης μια ευκαιρία να αναπροσαρμοσθεί το κείμενο, ώστε να ληφθεί υπόψη η εξέλιξη στην αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών, στην οποία έχουν δημιουργηθεί νέοι επαγγελματικοί παράγοντες ή οντότητες. Τα σοβαρά σιδηροδρομικά ατυχήματα διδάσκουν ότι οι παράγοντες αυτοί έχουν ενδεχομένως σοβαρές ευθύνες σε θέματα ασφάλειας. Στο παρελθόν, οι κάθετα ολοκληρωμένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μπορούσαν να ελέγχουν εσωτερικά την ποιότητα όλων των διαδικασιών, όπως της συντήρησης του τροχαίου υλικού ή των εργασιών φόρτωσης. Η τρέχουσα τάση ανάθεσης δραστηριοτήτων ή υπηρεσιών σε τρίτους οδηγεί στην εμφάνιση νέων παραγόντων στους οποίους ασκείται αυξανόμενη χρηματο-οικονομική πίεση, ενώ ταυτόχρονα μειώνεται ο εσωτερικός έλεγχος. Αυτό ενδέχεται να έχει συνέπειες στην ασφάλεια, εκτός εάν θεσπισθεί νέος τρόπος παρακολούθησης, με συμβατικές ή άλλες ρυθμίσεις, ώστε να εξασφαλισθεί ότι όλοι οι ενδιαφερόμενοι παράγοντες εφαρμόζουν τα μέτρα ελέγχου των κινδύνων.

Ένας άλλος σημαντικός λόγος για να τροποποιηθεί το νομοθέτημα αφορά τους εθνικούς κανόνες που αφορούν θέματα ασφαλείας. Για το θέμα αυτό συστάθηκε ειδική ομάδα, τα πορίσματα της οποίας λήφθηκαν υπόψη στην παρούσα πρόταση.

Άλλες τροποποιήσεις αφορούν:

- την αποσαφήνιση των κείμενων διατάξεων και την προσθήκη νέων ορισμών: σκοπός είναι να βελτιωθεί η συνοχή με παρεμφερείς διατάξεις της οδηγίας ΧΧ για τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής «οδηγία για τη διαλειτουργικότητα»).
- τροποποιήσεις οι οποίες οφείλονται στην εξέλιξη του νομοθετικού πλαισίου: διατάξεις για τους εθνικούς κανόνες, καθώς και παραπομπές στις διαδικασίες επιτροπής και τις πράξεις κατ΄ εξουσιοδότηση.
- αλλαγές διατύπωσης: ενσωμάτωση παλαιότερων τροποποιήσεων στο κείμενο της οδηγίας, νέα αρίθμηση άρθρων και παραρτημάτων, αφαίρεση παρωχημένων διατάξεων και παραπομπές σε άλλο συστατικό στοιχείο της τέταρτης δέσμης για τους σιδηροδρόμους.

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

Η ΓΔ Κινητικότητας και Μεταφορών εκπόνησε εκτίμηση επιπτώσεων των νομοθετικών προτάσεων για τη βελτίωση της απόδοσης και της ανταγωνιστικότητας του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου στα πεδία της διαλειτουργικότητας και της ασφάλειας.

Τον Ιούνιο του 2011 συστάθηκε διευθύνουσα ομάδα εκτίμησης επιπτώσεων (ΔΟΕΕ). Όλες οι ΓΔ κλήθηκαν να συμμετάσχουν, οι κύρια ενδιαφερόμενες υπηρεσίες είναι όμως οι ΓΔ Επιχειρήσεων, Απασχόλησης, η Γενική Γραμματεία, η Νομική Υπηρεσία, οι ΓΔ Ανθρώπινων Πόρων, Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης, Προϋπολογισμού, Περιφερειακής Πολιτικής, Ενέργειας και Διεύρυνσης.

Οι υπηρεσίες της Επιτροπής συζήτησαν τις εξελίξεις στον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο με εκπροσώπους του κλάδου σε συνεχή βάση. Το 2010-2011 η Επιτροπή διεξήγαγε εκ των υστέρων αξιολόγηση βάσει του κανονισμού 881/2004 για την ίδρυση του Οργανισμού.

Για να διευκολυνθεί η Επιτροπή στη διαδικασία εκτίμησης των επιπτώσεων, ανατέθηκε σε εξωτερικό σύμβουλο να εκπονήσει μελέτη εκτίμησης των επιπτώσεων και να προβεί σε στοχευμένη διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους.

Η στοχευμένη διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη άρχισε στις 18 Νοεμβρίου 2011 με έρευνα μέσω διαδικτύου, η οποία περατώθηκε στις 30 Δεκεμβρίου 2011. Ακολούθησαν

συνεντεύξεις με τους σημαντικότερους ενδιαφερόμενους και ημερίδα με τους ενδιαφερόμενους τον Φεβρουάριο του 2012.

Δεδομένης της τεχνικής φύσης της πρωτοβουλίας, δεν πραγματοποιήθηκε διαβούλευση με το κοινό. Ωστόσο, η Επιτροπή μερίμνησε ώστε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη να εκφράσουν έγκαιρα τη γνώμη τους και οι συζητήσεις να καλύψουν όλα τα καίρια στοιχεία της πρωτοβουλίας.

Περισσότερες πληροφορίες για την εκτίμηση των επιπτώσεων και τα αποτελέσματα της διαβούλευσης με τους ενδιαφερόμενους δίδονται στην έκθεση εκτίμησης των επιπτώσεων[8].

3. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Στο παρόν τμήμα δίδονται λεπτομερή σχόλια και εξηγήσεις για τις σημαντικές αλλαγές στο κείμενο της οδηγίας. Για τις αλλαγές διατύπωσης και τις προφανείς τροποποιήσεις δεν γίνονται σχόλια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

Άρθρο 1: ουδέν σχόλιον.

Άρθρο 2: αναπροσαρμογή του πεδίου εφαρμογής ώστε να αποκτήσει συνοχή με την «οδηγία για τη διαλειτουργικότητα».

Άρθρο 3: νέοι ορισμοί και νέες τροποποιήσεις για να βελτιωθεί η συνοχή με παρεμφερείς ορισμούς που χρησιμοποιούνται στην οδηγία για τη διαλειτουργικότητα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ

Άρθρο 4: διευκρίνιση του ρόλου και των αρμοδιοτήτων των παραγόντων στην αλυσίδα σιδηροδρομικών μεταφορών, ώστε να ληφθεί υπόψη η πρόσφατη εξέλιξη στην αγορά και στο νομικό πλαίσιο.

Άρθρα 5, 6 και 7: επικαιροποιήσεις λόγω της εξέλιξης του νομικού πλαισίου.

Άρθρο 8: προσαρμογή των διατάξεων που αφορούν εθνικούς κανόνες, ώστε να ληφθεί υπόψη η εξέλιξη του νομικού πλαισίου (έκδοση ΤΠΔ) και ευθυγράμμιση με την οδηγία για τη διαλειτουργικότητα.

Άρθρο 9: ουδέν σχόλιον.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

Άρθρο 10: εισαγωγή του συστήματος ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, το οποίο αντικαθιστά το προηγούμενο σύστημα πιστοποιητικού ασφαλείας σε δύο μέρη: «Μέρος Α» και «Μέρος Β».

Άρθρο 11: το πρώην άρθρο 11 προσαρμοσμένο στη διαδικασία καθιέρωσης ενιαίου πιστοποιητικού ασφαλείας με βάση τον νέο ρόλο του Οργανισμού.

Άρθρο 12: το πρώην άρθρο 11 χωρίς μείζονες αλλαγές

Άρθρο 13: ουδέν σχόλιον.

Άρθρα 14 και 15: νέα αρίθμηση του επικαιροποιημένου πρώην άρθρου 14α.

Πρώην άρθρο 15: παρωχημένο.

[8] Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής συνοδευτικό του εγγράφου «Νομοθετικές προτάσεις για την άρση των διοικητικών και τεχνικών φραγμών που εναπομένουν στα πεδία της διαλειτουργικότητας και της ασφάλειας στην αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών της ΕΕ».

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

Άρθρα 16 έως 18: τροποποιήσεις με βάση τον νέο ρόλο των εθνικών αρχών ασφαλείας στη διαδικασία καθιέρωσης ενιαίου πιστοποιητικού ασφαλείας και την ανακατανομή των αρμοδιοτήτων μεταξύ αυτών και του Οργανισμού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

Άρθρο 19: ουδέν σχόλιον.

Άρθρο 20: αποσαφήνιση και έμφαση στη συνεργασία μεταξύ του εθνικού φορέα διερεύνησης και των δικαστικών αρχών σε περίπτωση διερεύνησης ατυχήματος.

Άρθρα 21 έως 25: ουδέν σχόλιον.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

Άρθρο 26: νέα διάταξη για τις κατ΄ εξουσιοδότηση πράξεις με βάση την έναρξη ισχύος της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 27: μεταβολή της διαδικασίας επιτροπής με βάση την έναρξη ισχύος της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 28: πρώην άρθρο 31 επικαιροποιημένο.

Άρθρο 29: πρώην άρθρο 32 χωρίς σχόλια.

Πρώην άρθρο 26: καθίσταται παρωχημένο.

Τα πρώην άρθρα 29 και 30 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ αφορούν τροποποιήσεις των οδηγιών 95/18/ΕΚ και 2001/14/ΕΚ αντίστοιχα. Θα καταστούν περιττά όταν τεθεί σε ισχύ η αναδιατύπωση της πρώτης δέσμης για τους σιδηροδρόμους, με την οποία καταργούνται οι εν λόγω δύο οδηγίες.

Άρθρο 30: μεταβατικές διατάξεις.

Άρθρο 31: νέο άρθρο για τον ρόλο των γνωμοδοτήσεων και των συστάσεων του Οργανισμού.

Άρθρο 32: πρώην άρθρο 33 με διευκρινίσεις στο θέμα της μεταφοράς του νομοθετήματος.

Άρθρο 33: κατάργηση της απόφασης 2004/49/ΕΚ, η οποία αναδιατυπώνεται.

Άρθρο 34: πρώην άρθρο 34 για την έναρξη ισχύος, αναπροσαρμοσμένο.

Άρθρο 35: πρώην άρθρο 35 για τους αποδέκτες, αναπροσαρμοσμένο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I: πρώην ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I κάπως αναπροσαρμοσμένο.

Πρώην ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II: καθίσταται παρωχημένο μετά την προσαρμογή των εθνικών κανόνων.

Πρώην ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III: καθίσταται παρωχημένο μετά την εισαγωγή εκτελεστικής πράξης.

πρώην ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV: καθίσταται παρωχημένο μετά την εισαγωγή του συστήματος ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας ΕΕ.

Πρώην ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V: καθίσταται παρωχημένο μετά την εισαγωγή εκτελεστικής πράξης.

Νέο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II: πίνακας αντιστοιχίας.

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 (προσαρμοσμένο)

2013/0016 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων

(Αναδιατύπωση)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη ~~σ~~Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης ~~για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας~~, και ιδίως το άρθρο ~~71~~ ⌦ 91 ⌫ παράγραφος 1 ~~σημείο 91) στοιχείο ε) 63 σημείο 1 στοιχείο α)~~,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής[1],

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

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

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών[3],

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

⇩ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 αιτιολ. σκέψη 1 (προσαρμοσμένο)

~~Προκειμένου να συνεχισθούν οι προσπάθειες για τη δημιουργία μιας ενιαίας αγοράς υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, που ξεκίνησαν με την οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, σχετικά με την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων[4], χρειάζεται να θεσπισθεί ένα κοινό ρυθμιστικό πλαίσιο για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Μέχρι σήμερα τα κράτη μέλη ανέπτυσσαν τους οικείους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας κυρίως για τις εθνικές γραμμές, με βάση εθνικές τεχνικές και λειτουργικές ιδέες σχεδιασμού που υφίστανται σε εθνικό επίπεδο. Ταυτόχρονα, οι διαφορές ως προς τις αρχές, την προσέγγιση και τη νοοτροπία έχουν δυσχεράνει την άρση των τεχνικών φραγμών και την καθιέρωση διεθνών μεταφορών.~~

⇩ νέο

(1) Οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2011, για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η οποία τροποποιεί την οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, και η οδηγία 2001/14/ΕΚ, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς και με την πιστοποίηση ασφάλειας[5], έχουν τροποποιηθεί σημαντικά Επειδή πρόκειται να εισαχθούν και άλλες τροποποιήσεις, πρέπει να αναδιατυπωθεί ώστε να καταστεί σαφέστερη.

---

1 ΕΕ C .. της …, σ. ...

2 ΕΕ C … της …, σ. ...

3 ΕΕ C … της .., σ. ...

4 ~~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).~~

5 ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 44.

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 αιτιολ. σκέψη 2 (προσαρμοσμένο)

~~Η οδηγία 91/440/ΕΟΚ, η οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 1995, σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις[6], και η οδηγία 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφάλειας[7], ήταν τα πρώτα βήματα προς τη ρύθμιση της ευρωπαϊκής αγοράς των σιδηροδρομικών μεταφορών με το άνοιγμα της αγοράς των διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Ωστόσο, οι διατάξεις για την ασφάλεια απεδείχθησαν ανεπαρκείς, και οι διαφορές μεταξύ των απαιτήσεων ασφάλειας εξακολουθούν να υφίστανται και να επηρεάζουν τη βέλτιστη λειτουργία των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Κοινότητα. Είναι εξαιρετικά σημαντικό να εναρμονισθεί το περιεχόμενο των κανόνων ασφάλειας, η πιστοποίηση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητες των αρχών ασφάλειας, καθώς και η διερεύνηση των ατυχημάτων.~~

⇩ νέο

(2) Με την οδηγία 2004/49 θεσπίσθηκε κοινό ρυθμιστικό πλαίσιο για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, με την εναρμόνιση του περιεχομένου των κανόνων ασφάλειας, την πιστοποίηση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, των καθηκόντων και του ρόλου των εθνικών αρχών ασφάλειας, και της διερεύνησης ατυχημάτων. Ωστόσο, για να συνεχισθούν οι προσπάθειες για τη δημιουργία ενιαίας αγοράς υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, η εν λόγω οδηγία χρειάζεται διεξοδική αναθεώρηση.

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 αιτιολ. σκέψη 3 (προσαρμοσμένο)

~~Τα μετρό, τα τραμ και άλλα ελαφρά σιδηροδρομικά συστήματα υπόκεινται σε πολλά κράτη μέλη σε τοπικούς ή περιφερειακούς κανόνες ασφάλειας, εποπτεύονται συχνά από τις τοπικές ή περιφερειακές αρχές και δεν καλύπτονται από τις απαιτήσεις για τη διαλειτουργικότητα ή τη χορήγηση αδειών σε κοινοτικό επίπεδο. Επιπλέον, τα τραμ συχνά υπόκεινται στη νομοθεσία περί οδικής ασφάλειας και συνεπώς, δεν θα ήταν δυνατόν να καλυφθούν πλήρως από τους κανόνες σιδηροδρομικής ασφάλειας. Για τους λόγους αυτούς, και σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της συνθήκης, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα να εξαιρούν τα τοπικά αυτά σιδηροδρομικά συστήματα από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.~~

⇩ νέο

(3) Σε πολλά κράτη μέλη τα μετρό, τα τραμ και άλλα ελαφρά σιδηροδρομικά συστήματα υπόκεινται σε τοπικούς ή περιφερειακούς κανόνες ασφάλειας, συχνά εποπτεύονται

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

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

από τοπικές ή περιφερειακές αρχές και δεν καλύπτονται από τις απαιτήσεις για τη διαλειτουργικότητα ή την αδειοδότηση που ισχύουν στην Ένωση. Επιπλέον, τα τραμ συχνά υπόκεινται στη νομοθεσία περί οδικής ασφάλειας και συνεπώς, δεν θα ήταν δυνατόν να καλυφθούν πλήρως από τους κανόνες σιδηροδρομικής ασφάλειας. Για τους λόγους αυτούς, αυτά τα τοπικά σιδηροδρομικά συστήματα πρέπει να εξαιρεθούν από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας. Αυτό δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να εφαρμόζουν εθελοντικά τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας στα τοπικά σιδηροδρομικά συστήματα, εφόσον το κρίνουν απαραίτητο.

🡻 Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 αιτιολ. σκέψη 4 (προσαρμοσμένο)

~~Τα επίπεδα ασφάλειας του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος είναι κατά κανόνα υψηλά, ιδιαίτερα σε σύγκριση με τις οδικές μεταφορές. Είναι σημαντική η διατήρηση της ασφάλειας τουλάχιστον στα ίδια επίπεδα κατά την τρέχουσα φάση αναδιάρθρωσης, στο πλαίσιο της οποίας διαχωρίζονται οι αρμοδιότητες των κατά το παρελθόν ολοκληρωμένων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, η αυτορρύθμιση υποχωρεί στο σιδηροδρομικό τομέα, ενώ αυξάνεται περισσότερο η ρύθμιση από το κράτος. Παράλληλα με την τεχνική και την επιστημονική πρόοδο θα πρέπει να βελτιωθεί περαιτέρω και η ασφάλεια, στο μέτρο του δυνατού, και λαμβάνοντας υπόψη την ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρομικών μεταφορών.~~

⇩ νέο

(4) Τα επίπεδα ασφάλειας του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης είναι κατά κανόνα υψηλά, ιδιαίτερα σε σύγκριση με τις οδικές μεταφορές. Με βάση την τεχνική και την επιστημονική πρόοδο, πρέπει να βελτιωθεί περαιτέρω και η ασφάλεια, εφόσον είναι εφικτό και με βάση την ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρομικών μεταφορών.

🡻 Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 (προσαρμοσμένο)

(5) ~~Όλοι οι φορείς εκμετάλλευσης~~ Οι κύριοι παράγοντες του σιδηροδρομικού συστήματος, διαχειριστές υποδομής και σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ~~θα~~ πρέπει να φέρουν εξ ολοκλήρου την ευθύνη για την ασφάλεια του συστήματος, ο καθένας ~~για το δικό του~~ στο τμήμα που του αναλογεί. Όπου αρμόζει, ~~θα~~ πρέπει να συνεργάζονται στην υλοποίηση μέτρων ελέγχου των κινδύνων. Τα κράτη μέλη ~~θα~~ πρέπει να διαχωρίσουν σαφώς την άμεση αυτή ευθύνη για την ασφάλεια από το καθήκον των αρμόδιων ⌦ εθνικών αρχών ⌫ ~~για την~~ ασφάλειας ~~αρχών~~ να παρέ~~άσ~~χουν ένα εθνικό ρυθμιστικό πλαίσιο και να εποπτεύουν τις επιδόσεις όλων των φορέων εκμετάλλευσης.

🡻 Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 αιτιολ. σκέψη 6 (προσαρμοσμένο)

~~Η ευθύνη των φορέων διαχείρισης των υποδομών και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων όσον αφορά τη λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος δεν απαλλάσσει τους υπόλοιπους φορείς, όπως οι κατασκευαστές, οι επιφορτισμένες με τη συντήρηση εταιρίες, οι φορείς παροχής υπηρεσιών και οι υπηρεσίες αγοράς υλικού, από την υποχρέωση να αναλαμβάνουν~~

~~την ευθύνη των προϊόντων ή υπηρεσιών τους, σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας[8], καθώς και της οδηγίας 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2001, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος[9] ή οιοδήποτε άλλο σχετικό νομοθετικό κείμενο της Κοινότητας.~~

⇩ νέο

(6) Το γεγονός ότι οι διαχειριστές υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν την ευθύνη λειτουργίας του σιδηροδρομικού συστήματος δεν συνεπάγεται ότι άλλοι παράγοντες, όπως κατασκευαστές, μεταφορείς, αποστολείς, υπεύθυνοι πλήρωσης, φορτωτές, εταιρείες επιφορτισμένες με τη συντήρηση, εταιρείες συντήρησης, κάτοχοι οχημάτων, πάροχοι υπηρεσιών και προμηθευτές απαλλάσσονται των ευθυνών τους για τα προϊόντα ή τις υπηρεσίες τους. Για να αποφευχθεί το ενδεχόμενο μη ορθής ανάληψης των ευθυνών, κάθε σχετικός παράγοντας πρέπει να καθίσταται υπεύθυνος για την ιδιαίτερη δραστηριότητά του. Κάθε παράγοντας στο σιδηροδρομικό σύστημα πρέπει να είναι υπεύθυνος έναντι των υπολοίπων παραγόντων για την πλήρη και αληθή κοινοποίηση όλων των σχετικών πληροφοριών, ώστε να ελέγχεται εάν τα οχήματα είναι σε κατάσταση λειτουργίας. Πρόκειται ιδίως για πληροφορίες που αφορούν την κατάσταση και το ιστορικό του οχήματος, τα αρχεία συντήρησης, την ιχνηλασιμότητα των εργασιών φόρτωσης και τα έγγραφα μεταφοράς.

🡻 Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 αιτιολ. σκέψη 7 (προσαρμοσμένο)

~~Οι απαιτήσεις ασφάλειας για τα υποσυστήματα των διευρωπαϊκών σιδηροδρομικών δικτύων θεσπίζονται στην οδηγία 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου και στην οδηγία 2001/16/ΕΚ. Εντούτοις, οι οδηγίες αυτές δεν καθορίζουν κοινές απαιτήσεις σε επίπεδο συστήματος και δεν αναφέρονται λεπτομερώς στη ρύθμιση, τη διαχείριση και την εποπτεία της ασφάλειας. Κατά τον καθορισμό των ελάχιστων επιπέδων ασφάλειας των υποσυστημάτων από τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ), αυξάνεται η σημασία του καθορισμού στόχων ασφάλειας και σε επίπεδο συστήματος.~~

⇩ νέο

(7) Κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστής υποδομής και αρμόδιος για τη συντήρηση φορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι εργολάβοι του και άλλα μέρη εφαρμόζουν μέτρα ελέγχου των κινδύνων. Προς το σκοπό αυτό, πρέπει να εφαρμόζονται οι μέθοδοι διεξαγωγής της παρακολούθησης που καθορίζονται στις κοινές μεθόδους ασφαλείας (ΚΜΑ). Οι εργολάβοι πρέπει να εφαρμόζουν την εν λόγω διαδικασία μέσω συμβατικών ρυθμίσεων. Επειδή οι ρυθμίσεις αυτές αποτελούν ουσιαστικό μέρος του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής πρέπει να δημοσιοποιούν τις συμβατικές ρυθμίσεις τους,

[8] ~~ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 6.~~
[9] ~~ΕΕ L 110 της 20.4.2001, σ. 1.~~

εφόσον το ζητήσουν ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής «ο Οργανισμός») ή η εθνική αρχή ασφαλείας στο πλαίσιο εποπτικών δραστηριοτήτων.

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 αιτιολ. σκέψη 8 (προσαρμοσμένο)

~~Θα πρέπει να θεσπισθούν προοδευτικά κοινοί στόχοι ασφάλειας (ΚΣΑ) και κοινές μέθοδοι ασφάλειας (ΚΜΑ), προκειμένου να διασφαλίζεται η διατήρηση υψηλού επιπέδου ασφάλειας και, όπου και όποτε χρειάζεται και είναι εύλογα εφικτή, η βελτίωσή του. Οι κοινοί αυτοί στόχοι και μέθοδοι θα πρέπει να παρέχουν μέσα αξιολόγησης του επιπέδου ασφάλειας και των επιδόσεων των φορέων εκμετάλλευσης σε κοινοτικό επίπεδο, καθώς και στα κράτη μέλη.~~

⇩ νέο

(8) Έχουν καθιερωθεί προοδευτικά κοινοί στόχοι ασφάλειας (ΚΣΑ) και ΚΜΑ, προκειμένου να διασφαλισθεί ότι το επίπεδο ασφάλειας διατηρείται υψηλό και ότι, όποτε και όπου είναι αναγκαίο και είναι εύλογα εφικτό, βελτιώνεται. Οι κοινοί στόχοι και μέθοδοι πρέπει να παρέχουν μέσα αξιολόγησης του επιπέδου ασφάλειας και των επιδόσεων των φορέων εκμετάλλευσης στην Ένωση και στα κράτη μέλη. Έχουν καθιερωθεί κοινοί δείκτες ασφάλειας (ΚΔΑ) για να αξιολογείται εάν τα συστήματα ανταποκρίνονται στους ΚΣΑ και για να διευκολυνθεί η παρακολούθηση των επιδόσεων της ασφάλειας των σιδηροδρόμων.

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 αιτιολ. σκέψη 9 (προσαρμοσμένο)

~~Οι πληροφορίες για την ασφάλεια του σιδηροδρομικού συστήματος σπανίζουν και συνήθως δεν δημοσιεύονται. Είναι επομένως απαραίτητο να καθορισθούν κοινοί δείκτες ασφάλειας (ΚΔΑ) προκειμένου να ελέγχεται η συμμόρφωση του συστήματος προς τους ΚΣΑ και να διευκολύνεται η παρακολούθηση του βαθμού σιδηροδρομικής ασφάλειας. Ωστόσο, οι εθνικοί ορισμοί που αφορούν τους ΚΔΑ μπορούν να εφαρμόζονται για μεταβατική περίοδο και, κατά συνέπεια, κατά τη σύνταξη της πρώτης σειράς ΚΣΑ θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η έκταση της ανάπτυξης των κοινών ορισμών των ΚΔΑ.~~

⇩ νέο

(9) Εθνικοί κανόνες, οι οποίοι συχνά βασίζονται σε εθνικά τεχνικά πρότυπα, αντικαταστάθηκαν προοδευτικά από κανόνες βασισμένους σε κοινά πρότυπα, τα οποία καθορίσθηκαν με ΚΣΑ, ΚΜΑ και τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ). Για να αρθούν τα εμπόδια στη διαλειτουργικότητα, πρέπει να μειωθεί ο όγκος των εθνικών κανόνων συνεπεία της επέκτασης του πεδίου εφαρμογής των ΤΠΔ σε ολόκληρο το σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης και της συμπλήρωσης των ανοικτών σημείων των ΤΠΔ. Προς το σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη πρέπει να τηρούν επικαιροποιημένο το οικείο σύστημα εθνικών κανόνων, να καταργούν παρωχημένους κανόνες και να ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή και τον Οργανισμό.

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 αιτιολ. σκέψη 10 (προσαρμοσμένο)

~~Οι εθνικοί κανόνες ασφάλειας, που βασίζονται συχνά σε εθνικά τεχνικά πρότυπα, θα πρέπει να αντικατασταθούν προοδευτικά από κανόνες βασισμένους σε κοινά πρότυπα, τα οποία καθορίζονται από τις ΤΠΔ. Η καθιέρωση νέων εθνικών κανόνων που δεν βασίζονται σε κοινά πρότυπα θα πρέπει να περιορισθεί όσο το δυνατόν περισσότερο. Οι νέοι εθνικοί κανόνες θα πρέπει να είναι σύμφωνοι προς την κοινοτική νομοθεσία και να διευκολύνουν τη μετάβαση προς μια κοινή προσέγγιση για τη σιδηροδρομική ασφάλεια. Θα πρέπει, επομένως, να ζητείται η γνώμη όλων των ενδιαφερομένων προτού θεσπισθεί από κράτος μέλος εθνικός κανόνας ασφάλειας που επιτάσσει υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας από ό,τι ο ΚΣΑ. Στις περιπτώσεις αυτές, το νέο σχέδιο κανόνα θα πρέπει να εξετάζεται από την Επιτροπή, η οποία θα πρέπει να λάβει απόφαση εάν διαπιστωθεί ότι η πρόταση κανόνα δεν συμβιβάζεται με την κοινοτική νομοθεσία ή ότι αποτελεί μέσο αυθαίρετης διάκρισης ή συγκεκαλυμμένο περιορισμό των σιδηροδρομικών δραστηριοτήτων μεταξύ κρατών μελών.~~

⇩ νέο

(10) Λαμβανόμενων υπόψη της σταδιακής προσέγγισης όσον αφορά την εξάλειψη των εμποδίων στη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος και τον χρόνο που απαιτείται για την έκδοση όλων των ΤΠΔ, είναι σκόπιμο τα κράτη μέλη να μην θεσπίζουν νέους εθνικούς κανόνες, ούτε να αρχίζουν έργα που επιτείνουν την ποικιλομορφία του υφιστάμενου συστήματος. Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας είναι το αναγνωρισμένο μέσο πρόληψης των ατυχημάτων και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις είναι υπεύθυνες να λαμβάνουν άμεσα διορθωτικά μέτρα για να προλαμβάνουν την επανάληψη των ατυχημάτων. Τα κράτη μέλη δεν πρέπει να υποβαθμίζουν την ευθύνη των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων με τη θέσπιση νέων εθνικών κανόνων μετά από ατύχημα.

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 αιτιολ. σκέψη 11 (προσαρμοσμένο)

~~Η ισχύουσα κατάσταση, κατά την οποία οι εθνικοί κανόνες ασφάλειας εξακολουθούν να έχουν σημασία, θα πρέπει να θεωρηθεί ως μεταβατική περίοδος, η οποία θα οδηγήσει τελικά στην κατάσταση κατά την οποία θα ισχύουν οι ευρωπαϊκοί κανόνες.~~

⇩ νέο

(11) Κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους και την εκπλήρωση των αρμοδιοτήτων τους, οι διαχειριστές υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρέπει να εφαρμόζουν σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας το οποίο να πληροί τις απαιτήσεις της Ένωσης και να περιέχει κοινά στοιχεία. Οι πληροφορίες για την ασφάλεια και την εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας πρέπει να υποβάλλονται στον Οργανισμό και στην εθνική αρχή ασφαλείας του ενδιαφερομένου κράτους μέλους.

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 αιτιολ. σκέψη 12 (προσαρμοσμένο)

~~Η ανάπτυξη των ΚΣΑ, ΚΜΑ και ΚΔΑ, καθώς και η ανάγκη να διευκολυνθεί η πορεία προς μία κοινοτική προσέγγιση για τη σιδηροδρομική ασφάλεια, απαιτούν τεχνική υποστήριξη σε κοινοτικό επίπεδο. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων, που συστήθηκε βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[10], δημιουργείται για την έκδοση συστάσεων όσον αφορά τους ΚΣΑ, τις ΚΜΑ και τους ΚΔΑ, καθώς και για την περαιτέρω εναρμόνιση των μέτρων και την παρακολούθηση της προόδου της σιδηροδρομικής ασφάλειας στην Κοινότητα.~~

⇩ νέο

(12) Προκειμένου να διασφαλισθεί υψηλό επίπεδο σιδηροδρομικής ασφάλειας και ισότιμοι όροι για όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι εν λόγω επιχειρήσεις πρέπει να υπόκεινται στις ίδιες απαιτήσεις ασφαλείας. Αδειοδοτημένη σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να είναι κάτοχος πιστοποιητικού ασφαλείας για να έχει πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή. Το πιστοποιητικό ασφάλειας πρέπει να αποδεικνύει ότι η σιδηροδρομική επιχείρηση διαθέτει σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας και ότι είναι σε θέση να συμμορφώνεται προς τα σχετικά πρότυπα και κανόνες ασφάλειας. Για τις διεθνείς μεταφορές, πρέπει να αρκεί η άπαξ και μόνον έγκριση του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας σε επίπεδο Ένωσης.

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 αιτιολ. σκέψη 13 (προσαρμοσμένο)

~~Κατά την εκτέλεση των αρμοδιοτήτων τους και την εκπλήρωση των καθηκόντων τους, οι διαχειριστές της υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα πρέπει να εφαρμόζουν ένα σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας, να πληρούν τις κοινοτικές απαιτήσεις και να συμπεριλαμβάνουν κοινά στοιχεία. Οι πληροφορίες για την ασφάλεια και την εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, θα πρέπει να υποβάλλονται στην αρχή για την ασφάλεια του οικείου κράτους μέλους.~~

⇩ νέο

(13) Καθιερώθηκαν εναρμονισμένες μέθοδοι με βάση την οδηγία 2004/49/ΕΚ, οι οποίες πρέπει να ακολουθούνται για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τις εθνικές αρχές ασφαλείας όσον αφορά την παρακολούθηση, την αξιολόγηση της συμμόρφωσης, την εποπτεία και την αξιολόγηση και την εκτίμηση των κινδύνων. Αυτό το ρυθμιστικό πλαίσιο είναι αρκετά ώριμο για τη βαθμιαία μετάβαση σε «ενιαίο πιστοποιητικό ασφαλείας» που θα ισχύει σε όλη την Ένωση. Η μετάβαση σε ενιαίο πιστοποιητικό ασφαλείας αναμένεται ότι θα καταστήσει το σιδηροδρομικό σύστημα αποτελεσματικότερο και αποδοτικότερο με τη μείωση του διοικητικού φόρτου για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

[10] ~~Βλέπε σελίδα 3 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.~~

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 αιτιολ. σκέψη 14 (προσαρμοσμένο)

~~Στο πλαίσιο του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ότι η οδηγία 89/391/ΕΚ του Συμβουλίου, της 12ης Ιουνίου 1989, σχετικά με την εφαρμογή μέτρων για την προώθηση της βελτίωσης της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων κατά την εργασία[11], καθώς και οι σχετικές με αυτή ειδικές οδηγίες, εφαρμόζονται πλήρως όσον αφορά την προστασία της υγείας και της ασφάλειας των εργαζομένων στις σιδηροδρομικές μεταφορές. Στο πλαίσιο του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, θα πρέπει να λαμβάνεται επίσης υπόψη η οδηγία 96/49/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων[12].~~

⇩ νέο

(14) Το ενιαίο πιστοποιητικό ασφαλείας πρέπει να εκδίδεται βάσει αποδεικτικών στοιχείων ότι η σιδηροδρομική επιχείρηση έχει καθιερώσει δικό της σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας. Για τα εν λόγω αποδεικτικά στοιχεία ενδέχεται να απαιτούνται όχι μόνον επιτόπιες επιθεωρήσεις στη σιδηροδρομική επιχείρηση, αλλά και εποπτεία για να αξιολογείται εάν η σιδηροδρομική επιχείρηση εφαρμόζει δεόντως το οικείο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας μετά την απόκτηση του ενιαίου πιστοποιητικού ασφαλείας.

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 αιτιολ. σκέψη 15 (προσαρμοσμένο)

~~Προκειμένου να διασφαλισθεί υψηλό επίπεδο σιδηροδρομικής ασφάλειας και ισότιμη μεταχείριση όλων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρέπει να υπόκεινται στις ίδιες απαιτήσεις ασφαλείας. Το πιστοποιητικό ασφάλειας θα πρέπει να αποδεικνύει ότι η σιδηροδρομική επιχείρηση έχει θεσπίσει το σύστημά της για τη διαχείριση της ασφάλειας και ότι είναι σε θέση να συμμορφωθεί προς τα σχετικά πρότυπα και κανόνες ασφάλειας. Για τις διεθνείς υπηρεσίες μεταφορών θα πρέπει να επαρκεί η έγκριση του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας σε ένα κράτος μέλος και να αποκτά η έγκριση κοινοτική ισχύ. Από την άλλη πλευρά, η τήρηση των εθνικών κανόνων θα πρέπει να πιστοποιείται περαιτέρω σε κάθε κράτος μέλος. Τελικός στόχος θα πρέπει να είναι η θέσπιση ενός κοινού πιστοποιητικού ασφάλειας με κοινοτική ισχύ.~~

⇩ νέο

(15) Ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να έχει την κύρια ευθύνη για τον ασφαλή σχεδιασμό, συντήρηση και λειτουργία του οικείου σιδηροδρομικού δικτύου. Ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να υπόκειται στην έγκριση ασφάλειας από την εθνική αρχή ασφαλείας όσον αφορά το οικείο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας και άλλες διατάξεις, ώστε να πληροί τις απαιτήσεις ασφαλείας.

11 ~~ΕΕ L 183 της 29.6.1989, σ. 1.~~

12 ~~ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 25. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2003/29/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 90 της 8.4.2003, σ. 47).~~

🡻 Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 αιτιολ. σκέψη 16 (προσαρμοσμένο)

~~Επιπλέον των απαιτήσεων ασφαλείας που καθορίζονται στο πιστοποιητικό ασφαλείας, οι εγκεκριμένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρέπει να συμμορφώνονται με τις εθνικές απαιτήσεις, οι οποίες είναι συμβατές με το κοινοτικό δίκαιο και εφαρμόζονται χωρίς διακρίσεις, όσον αφορά τις συνθήκες υγείας και ασφάλειας και τις κοινωνικές συνθήκες, συμπεριλαμβανομένων των νομικών διατάξεων που αφορούν το χρονικό διάστημα οδήγησης, και τα δικαιώματα των εργαζομένων και των καταναλωτών, όπως προβλέπονται στα άρθρα 6 και 12 της οδηγίας 95/18/ΕΚ.~~

⇩ νέο

(16) Η πιστοποίηση του προσωπικού αμαξοστοιχιών θέτει συχνά ανυπέρβλητο εμπόδιο στις νεοεισερχόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Τα κράτη μέλη πρέπει να εξασφαλίσουν τις απαραίτητες διευκολύνσεις για την εκπαίδευση και την πιστοποίηση του προσωπικού αμαξοστοιχιών για να πληρούν τις απαιτήσεις βάσει των εθνικών κανόνων, εφόσον πρόκειται να δραστηριοποιούνται στο αντίστοιχο δίκτυο.

🡻 Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 αιτιολ. σκέψη 17 (προσαρμοσμένο)

~~Κάθε διαχειριστής υποδομής έχει καίρια ευθύνη για τον ασφαλή σχεδιασμό, συντήρηση και λειτουργία του οικείου σιδηροδρομικού δικτύου. Εκ παραλλήλου με την πιστοποίηση ασφαλείας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, ο διαχειριστής της υποδομής θα πρέπει να υπόκειται και σε άδεια ασφαλείας εκδιδόμενη από την αρχή για την ασφάλεια σχετικά με το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας και με άλλες διατάξεις για την ικανοποίηση των απαιτήσεων ασφαλείας.~~

⇩ νέο

(17) Ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας πρέπει να πιστοποιείται για τις εμπορευματικές φορτάμαξες. Εφόσον ο αρμόδιος για τη συντήρηση φορέας είναι διαχειριστής υποδομής, η πιστοποίηση πρέπει να περιλαμβάνεται στη διαδικασία έγκρισης της ασφάλειας. Το πιστοποιητικό που εκδίδεται για τον εν λόγω φορέα πρέπει να εγγυάται ότι πληρούνται οι απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας όσον αφορά τη συντήρηση κάθε φορτάμαξας για την οποία είναι υπεύθυνος. Το εν λόγω πιστοποιητικό πρέπει να ισχύει σε όλη την Ένωση και να εκδίδεται από οργανισμό ο οποίος μπορεί να ελέγχει το σύστημα συντήρησης που έχει διαμορφώσει ο φορέας. Επειδή οι εμπορευματικές φορτάμαξες χρησιμοποιούνται συχνά σε διεθνείς μεταφορές και ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας επιθυμεί ενδεχομένως να χρησιμοποιεί συνεργεία εγκατεστημένα σε περισσότερα του ενός κράτη μέλη, ο οργανισμός πιστοποίησης πρέπει να μπορεί να ασκεί τους ελέγχους του σε όλη την Ένωση.

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 αιτιολ. σκέψη 18 (προσαρμοσμένο)

~~Τα κράτη μέλη θα πρέπει να καταβάλλουν προσπάθειες για να βοηθήσουν όσους υποψηφίους επιθυμούν να εισέλθουν στην αγορά ως σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Συγκεκριμένα, οφείλουν να παρέχουν πληροφορίες και να ανταποκρίνονται χωρίς καθυστέρηση στα αιτήματα πιστοποίησης της ασφάλειας. Για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν διεθνείς μεταφορές, είναι σημαντικό να ακολουθούνται παρόμοιες διαδικασίες στα διάφορα κράτη μέλη. Μολονότι το πιστοποιητικό ασφάλειας θα περιέχει εθνικά στοιχεία για το άμεσο μέλλον, θα πρέπει εντούτοις να είναι δυνατή η εναρμόνιση των κοινών στοιχείων του και η διευκόλυνση της δημιουργίας ενός κοινού προτύπου.~~

⇩ νέο

(18) Οι εθνικές αρχές ασφαλείας πρέπει να είναι τελείως ανεξάρτητες ως προς την οργάνωσή τους, τη νομική δομή τους και τη λήψη αποφάσεων από οιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστή υποδομής, αιτούντα και αναθέτοντα φορέα. Πρέπει να εκτελούν τα καθήκοντά τους με ανοικτό τρόπο και χωρίς διακρίσεις και να συνεργάζονται με τον Οργανισμό για τη δημιουργία ενιαίου σιδηροδρομικού χώρου και να συντονίζουν τα κριτήριά τους για τη λήψη αποφάσεων. Για να αυξηθεί η απόδοση, δύο ή περισσότερα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίσουν να συγχωνεύσουν το προσωπικό και τους πόρους των οικείων εθνικών αρχών ασφαλείας.

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 αιτιολ. σκέψη 19 (προσαρμοσμένο)

~~Η πιστοποίηση του προσωπικού των συρμών και η άδεια θέσης του χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού σε λειτουργία για τα διάφορα εθνικά δίκτυα, συνιστούν συχνά ανυπέρβλητα εμπόδια για τους νεοεισερχομένους. Τα κράτη μέλη πρέπει να εξασφαλίζουν για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που υποβάλλουν αίτηση για πιστοποιητικό ασφάλειας διευκολύνσεις στην εκπαίδευση και την πιστοποίηση του προσωπικού αμαξοστοιχίας, οι οποίες τους είναι απαραίτητες για να πληρούν τις απαιτήσεις εθνικών κανόνων. Θα πρέπει να θεσπισθεί μία κοινή διαδικασία χορήγησης αδειών για τη θέση σε λειτουργία του χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού.~~

⇩ νέο

(19) Όταν ζητείται από εθνική αρχή ασφαλείας να εποπτεύει σιδηροδρομική επιχείρηση εγκατεστημένη σε διάφορα κράτη μέλη, οι άλλες εθνικές αρχές ασφαλείας πρέπει να ενημερώνουν τον Οργανισμό, ο οποίος πρέπει να εξασφαλίζει τον αναγκαίο συντονισμό των εποπτικών δραστηριοτήτων.

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 αιτιολ. σκέψη 20 (προσαρμοσμένο)

~~Ο χρόνος οδήγησης και οι περίοδοι ανάπαυσης για τους οδηγούς των τρένων και το λοιπό σιδηροδρομικό προσωπικό που ασκεί καθήκοντα ασφαλείας, έχουν σημαντικό αντίκτυπο ως προς την ασφάλεια του σιδηροδρομικού συστήματος. Τα θέματα αυτά εμπίπτουν στα άρθρα 137 έως 139 της Συνθήκης και αποτελούν ήδη αντικείμενο διαπραγματεύσεων μεταξύ των κοινωνικών εταίρων στο πλαίσιο της επιτροπής κλαδικού διαλόγου που έχει συσταθεί σύμφωνα με την απόφαση 98/500/ΕΚ[13].~~

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 αιτιολ. σκέψη 21 (προσαρμοσμένο)

~~Η ανάπτυξη ασφαλούς κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος απαιτεί την καθιέρωση εναρμονισμένων όρων για τη χορήγηση των κατάλληλων αδειών οδήγησης σε οδηγούς τρένων και σε προσωπικό συνοδείας με καθήκοντα ασφαλείας· για το θέμα αυτό, η Επιτροπή έχει ανακοινώσει την πρόθεσή της να προτείνει σύντομα περαιτέρω νομοθεσία. Όσον αφορά το λοιπό προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με βασικά καθήκοντα ασφαλείας, τα προσόντα του έχουν ήδη καθορισθεί με τις οδηγίες 96/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ.~~

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 αιτιολ. σκέψη 22 (προσαρμοσμένο)

~~Στο πλαίσιο του νέου κοινού ρυθμιστικού πλαισίου για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, θα πρέπει να δημιουργηθούν εθνικές αρχές σε όλα τα κράτη μέλη για τη ρύθμιση και την εποπτεία της ασφάλειας των σιδηροδρόμων. Προκειμένου να διευκολυνθεί η συνεργασία τους σε κοινοτικό επίπεδο, θα πρέπει να ανατεθούν στις αρχές αυτές τα ίδια ελάχιστα καθήκοντα και αρμοδιότητες. Οι εθνικές αρχές ασφαλείας πρέπει να διαθέτουν υψηλό βαθμό ανεξαρτησίας. Θα πρέπει να εκτελούν τα καθήκοντά τους με ανοικτό και αμερόληπτο τρόπο, ούτως ώστε να συμβάλλουν στη δημιουργία ενός ενιαίου κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος, και να συνεργάζονται με στόχο τον συντονισμό των κριτηρίων που χρησιμοποιούν για τη λήψη των αποφάσεων, ιδίως όσον αφορά την πιστοποίηση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που εκτελούν διεθνείς μεταφορές.~~

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 αιτιολ. σκέψη 23 (προσαρμοσμένο)

(~~23~~20) ~~Αν και τα~~ Τα σοβαρά σιδηροδρομικά ατυχήματα είναι σπάνια~~.~~. Μπορούν, εντούτοις, να έχουν καταστρεπτικές συνέπειες και να προκαλέσουν ανησυχία στην κοινή γνώμη για τις επιδόσεις ασφαλείας του σιδηροδρομικού συστήματος. Κατά συνέπεια, όλα αυτά τα ατυχήματα ~~θα~~ πρέπει να διερευνώνται ως προς την ασφάλεια, ~~ούτως~~ ώστε να αποφεύγεται η επανάληψή τους, και τα αποτελέσματα των ερευνών ~~θα πρέπει~~ να

[13] ~~Απόφαση της Επιτροπής 98/500/ΕΚ, 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).~~

δημοσιοποιούνται. Άλλα ατυχήματα και συμβάντα ⌦ πρέπει επίσης να υπόκεινται σε διερεύνηση ασφαλείας όταν ⌫ ενδέχεται να αποτελούν σημαντικούς ~~προειδοποιήσεις~~ ⌦ προδρόμους ⌫ για σοβαρά ατυχήματα ~~και πρέπει επίσης να διερευνώνται ως προς την ασφάλεια, όταν χρειάζεται~~.

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 αιτιολ. σκέψη 24 (προσαρμοσμένο)

(~~24~~21) Η ~~έρευνα ως προς την ασφάλεια~~ διερεύνηση ασφαλείας πρέπει να διαχωρίζεται από τη δικαστική ~~ανάκριση~~ έρευνα για το ίδιο συμβάν~~, ενώ~~ και πρέπει να εξασφαλίζεται η πρόσβαση σε στοιχεία και μαρτυρίες. Πρέπει να πραγματοποιείται από μόνιμο φορέα, ανεξάρτητο από τους διάφορους παράγοντες στο χώρο των σιδηροδρόμων. Ο εν λόγω φορέας ~~θα~~ πρέπει να λειτουργεί ~~αύτως~~ κατά τρόπο ώστε να αποφεύγεται οποιαδήποτε σύγκρουση συμφερόντων και οποιαδήποτε δυνατή ~~σχέση~~ εμπλοκή με τα αίτια των περιστατικών που διερευνώνται~~.~~ ~~Σ~~συγκεκριμένα, η ~~λειτουργική του~~ ανεξαρτησία στη λειτουργία του δεν ~~θα~~ πρέπει να θίγεται εάν συνδέεται στενά με την εθνική αρχή ασφαλείας ή τη ρυθμιστική αρχή, ~~για λόγους που αφορούν~~ ⌦ όσον αφορά ⌫ την οργάνωση και τις νομικές δομές. Οι ~~διερευνήσεις~~ έρευνες ~~θα~~ πρέπει να διεξάγονται με τη μεγαλύτερη δυνατή διαφάνεια. Για κάθε περιστατικό, ο φορέας διερεύνησης ~~θα~~ πρέπει να ~~συγκροτεί~~ ⌦ συστήνει σχετική ⌫ ομάδα έρευνας, η οποία ~~θα~~ διαθέτει την απαραίτητη εμπειρογνωμοσύνη για την εξεύρεση των άμεσων ~~καθώς~~ και των βαθύτερων αιτίων του συμβάντος.

⇩ νέο

(22) Για να βελτιωθεί η απόδοση των δραστηριοτήτων φορέα διερεύνησης και να βοηθηθεί στην άσκηση των καθηκόντων του, οι φορέας διερεύνησης πρέπει να έχει έγκαιρη πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος και, εφόσον χρειάζεται, σε αρμονική συνεργασία με τις δικαστικές αρχές. Οι εκθέσεις για τις διερευνήσεις και οποιαδήποτε πορίσματα και συστάσεις παρέχουν ζωτικής σημασίας πληροφορίες για την περαιτέρω βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων και πρέπει να δημοσιοποιούνται σε όλη την Ένωση. Οι αποδέκτες των συστάσεων ασφάλειας πρέπει να προβαίνουν στις δέουσες ενέργειες και ο φορέας διερεύνησης να λαμβάνει γνώση αυτών των ενεργειών.

(23) Τα κράτη μέλη πρέπει να θεσπίσουν κανόνες για τις κυρώσεις που εφαρμόζονται σε περίπτωση παραβίασης των διατάξεων της παρούσας οδηγίας και να εξασφαλίσουν την επιβολή τους. Οι κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

(24) Επειδή οι στόχοι των προτεινόμενων μέτρων στην παρούσα οδηγία, και συγκεκριμένα ο συντονισμός των δραστηριοτήτων στα κράτη μέλη για τη ρύθμιση και την εποπτεία της ασφάλειας, τη διερεύνηση ατυχημάτων και ο καθορισμός κοινών στόχων ασφάλειας, κοινών μεθόδων ασφάλειας, κοινών δεικτών ασφάλειας και κοινών απαιτήσεων για τα ενιαία πιστοποιητικά ασφάλειας, δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν σε ικανοποιητικό βαθμό από τα κράτη μέλη και ως εκ τούτου είναι δυνατόν να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να εγκρίνει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που καθορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας,

όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των εν λόγω στόχων.

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 αιτιολ. σκέψη 25 (προσαρμοσμένο)

~~Οι εκθέσεις για τις έρευνες και οποιαδήποτε πορίσματα και συστάσεις παρέχουν ζωτικής σημασίας πληροφορίες για την περαιτέρω βελτίωση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και θα πρέπει να δημοσιοποιούνται σε κοινοτικό επίπεδο. Οι αποδέκτες των συστάσεων ασφάλειας πρέπει να προβαίνουν στις δέουσες ενέργειες και ο φορέας διερεύνησης να λαμβάνει γνώση αυτών των ενεργειών.~~

⇩ νέο

(25) Για να συμπληρωθούν και να τροποποιηθούν ορισμένα μη ουσιώδους σημασίας στοιχεία της οδηγίας, η αρμοδιότητα έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή όσον αφορά τις κοινές μεθόδους ασφαλείας και την αναθεώρησή τους, και την αναθεώρηση κοινών δεικτών ασφαλείας και κοινών στόχων ασφαλείας. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διεξαγάγει η Επιτροπή κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τη διάρκεια των προπαρασκευαστικών εργασιών, και σε επίπεδο εμπειρογνωμόνων. Η Επιτροπή, κατά την προετοιμασία και τη σύνταξη πράξεων κατ'εξουσιοδότηση, πρέπει να εξασφαλίσει ταυτόχρονη, έγκαιρη και ομαλή διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

(26) Για να εξασφαλισθούν ομοιόμορφοι όροι εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή οι εκτελεστικές αρμοδιότητες όσον αφορά τις απαιτήσεις για το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας και των στοιχείων του, την επανεξέταση του συστήματος πιστοποίησης των φορέων που είναι αρμόδιοι για τη συντήρηση εμπορευματικών φορταμαξών και την επέκταση σε άλλο τροχαίο υλικό και το βασικό περιεχόμενο της έκθεσης διερεύνησης ατυχημάτων και συμβάντων. Οι εν λόγω εξουσίες ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή.[14].

(27) Η υποχρέωση μεταφοράς της παρούσας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο πρέπει να περιορισθεί στις διατάξεις που αντιπροσωπεύουν ουσιαστική αλλαγή σε σύγκριση με την προγενέστερη οδηγία. Η υποχρέωση μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο των διατάξεων που παραμένουν αμετάβλητες απορρέει από την προγενέστερη οδηγία.

(28) Η παρούσα οδηγία δεν θίγει την υποχρέωση των κρατών μελών όσον αφορά τις προθεσμίες μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο των οδηγιών που ορίζονται στο παράρτημα IV μέρος Β,

---

[14] ΕΕ L 55 της 28.2.2011.

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 αιτιολ. σκέψη 26 (προσαρμοσμένο)

~~Εφόσον οι στόχοι της προβλεπόμενης δράσης, και συγκεκριμένα ο συντονισμός των δραστηριοτήτων στα κράτη μέλη για τη ρύθμιση και την εποπτεία της ασφάλειας, η διερεύνηση των ατυχημάτων και η κατάρτιση σε κοινοτικό επίπεδο κοινών στόχων ασφάλειας, κοινών μεθόδων ασφάλειας, κοινών δεικτών ασφάλειας και κοινών απαιτήσεων για τα πιστοποιητικά ασφάλειας, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και μπορούν, ως εκ τούτου, λόγω της κλίμακας της προβλεπόμενης δράσης, να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των εν λόγω στόχων.~~

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 αιτιολ. σκέψη 27 (προσαρμοσμένο)

~~Τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να θεσπισθούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών εξουσιών που ανατίθενται στην Επιτροπή[15].~~

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 αιτιολ. σκέψη 28 (προσαρμοσμένο)

~~Η παρούσα οδηγία αποσκοπεί στην αναδιοργάνωση και ενοποίηση της σχετικής κοινοτικής νομοθεσίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Συνεπώς, οι διατάξεις που αφορούν την πιστοποίηση ασφαλείας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, τις οποίες είχε προηγουμένως καθορίσει η οδηγία 2001/14/ΕΚ, θα πρέπει να καταργηθούν μαζί με όλες τις αναφορές στην πιστοποίηση της ασφάλειας. Η οδηγία 95/18/ΕΚ περιλαμβάνει απαιτήσεις για τα προσόντα ασφαλείας του προσωπικού κίνησης και για την ασφάλεια του τροχαίου υλικού, οι οποίες καλύπτονται από τις απαιτήσεις για την πιστοποίηση ασφαλείας της παρούσας οδηγίας και δεν θα πρέπει να συνεχίσουν να αποτελούν μέρος των απαιτήσεων για τη χορήγηση άδειας. Προκειμένου να λάβει άδεια πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή, η εγκεκριμένη σιδηροδρομική επιχείρηση θα πρέπει να διαθέτει πιστοποιητικό ασφαλείας.~~

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 αιτιολ. σκέψη 29 (προσαρμοσμένο)

~~Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν κανόνες για τις κυρώσεις που εφαρμόζονται σε περίπτωση παράβασης παραβίασης των διατάξεων της παρούσας οδηγίας και να εξασφαλίσουν την επιβολή τους. Οι κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.~~

15 ~~ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.~~

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 (προσαρμοσμένο) ⇨ νέο

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Αντικείμενο

~~Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι να εξασφαλίσει~~ ⌦ Η παρούσα οδηγία θεσπίζει διατάξεις για ⌫ την ανάπτυξη και τη βελτίωση της ασφάλειας των ~~κοινοτικών~~ σιδηροδρόμων ⌦ της Ένωσης ⌫, καθώς και της πρόσβασης στην αγορά όσων παρέχουν σιδηροδρομικές υπηρεσίες με:

α) την ~~εναρμονίζοντας~~ εναρμόνιση της δομής του ρυθμιστικού συστήματος στα κράτη μέλη·

β) τον προσδιορισμό των ευθυνών μεταξύ των παραγόντων ⌦ του σιδηροδρομικού συστήματος ⌫·

γ) ⇨ την ανάπτυξη ⇦ ~~καταρτίζοντας~~ κοινών~~ούς~~ στόχ~~ους~~ων ασφάλειας και κοινών~~ή μεθοδολογία~~ μεθόδων ασφάλειας προκειμένου να ~~επιτευχθεί η εναρμόνιση~~ ⇨ να εξαλειφθεί βαθμιαία η ανάγκη για ⇦ ~~των~~ εθνικ~~ών~~ούς κανόνες~~ων~~·

δ) απαιτώντας τη συγκρότηση, ~~σε κάθε~~ ⇨ για κάθε ⇦ κράτος μέλος, αρχής ασφάλειας και φορέα διερεύνησης ατυχημάτων και συμβάντων·

ε) τον καθορισμό ~~καθορίζοντας~~ κοινών~~ές~~ αρχών~~ές~~ διαχείρισης, ρύθμισης και εποπτείας της ασφάλειας των σιδηροδρόμων.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

1. Η παρούσα οδηγία ~~αφορά~~ εφαρμόζεται στο σιδηροδρομικό σύστημα των κρατών μελών, το οποίο ~~μπορεί~~ ⌦ ενδέχεται ⌫ να ~~χωρισθεί~~ υποδιαιρείται σε υποσυστήματα σχετικά με τομείς διαρθρωτικής και λειτουργικής φύσεως. Καλύπτει τις απαιτήσεις ασφάλειας ολόκληρου του συστήματος, συμπεριλαμβανομένης της ασφαλούς διαχείρισης της υποδομής, της ~~εκμετάλλευσης~~ ⇨ διεξαγωγής ⇦ της κυκλοφορίας και της αλληλεπίδρασης σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ⇨ , ⇦ ~~και~~ διαχειριστών υποδομής ⇨ και άλλων παραγόντων του σιδηροδρομικού συστήματος ⇦ .

2. ⇨ Από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας εξαιρούνται τα κάτωθι συστήματα: ⇦

~~Τα κράτη μέλη εξαιρούν από τα μέτρα που λαμβάνουν στο πλαίσιο της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας:~~

α) μετρό, τραμ και ~~άλλα~~ ελαφρά σιδηροδρομικά συστήματα·

β) ~~τα~~ δίκτυα ~~τα~~ λειτουργικώς αποκομμένα από τ~~α~~ο υπόλοιπ~~α~~ο σιδηροδρομικ~~ά~~ό συστήματα σύστημα και τα οποία προορίζονται μόνο για τη λειτουργία τοπικών,

αστικών ή προαστιακών ~~υπηρεσιών~~ επιβατικών μεταφορών~~ές~~ ~~επιβατών~~, καθώς και οι ~~τις~~ σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ~~με δραστηριότητες~~ που δραστηριοποιούνται μόνο στα δίκτυα αυτά·

⌦ 3. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν από τα μέτρα που λαμβάνουν στο πλαίσιο της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας: ⌫

α~~γ~~) την ιδιωτική σιδηροδρομική υποδομή ⇨ και τα οχήματα που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε αυτήν εφόσον ⇦ , ~~που~~ υπάρχουν για να χρησιμοποιούνται αποκλειστικά από τον κύριο της υποδομής για τις δικές του μεταφορές φορτίου·

⇨ β) τις υποδομές και τα οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά και μόνον για τοπική, ιστορική ή τουριστική χρήση. ⇦

↓ 2008/110/ΕΚ άρθρ. 1 παρ.1

~~δ) διατηρητέα οχήματα που κυκλοφορούν στα εθνικά δίκτυα υπό τον όρο ότι πληρούν τις εθνικές διατάξεις και ρυθμίσεις περί ασφαλείας με στόχο την εξασφάλιση της ασφαλούς κυκλοφορίας των οχημάτων αυτών·~~

~~ε) διατηρητέοι, μουσειακοί και τουριστικοί σιδηρόδρομοι που λειτουργούν στο δικό τους δίκτυο, συμπεριλαμβανομένων των συνεργείων, των οχημάτων και του προσωπικού.~~

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16

Άρθρο 3

Ορισμοί

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

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

⇩ νέο

α) «σιδηροδρομικό σύστημα»: το σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης όπως ορίζεται στο άρθρο 2 της οδηγίας [xx για τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος]·

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16

~~β) «διαχειριστής υποδομής»: κάθε φορέας ή επιχείρηση που είναι υπεύθυνος ιδίως για την εγκατάσταση και τη συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής, ή μέρους αυτής, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ, η οποία περιλαμβάνει ενδεχομένως και τη διαχείριση συστημάτων ελέγχου της υποδομής και ασφάλειας της διαχείρισης των συστημάτων ελέγχου και ασφάλειας συμπεριλαμβανομένης επίσης της υποδομής. Τα καθήκοντα του διαχειριστή της υποδομής ενός δικτύου ή~~

~~ενός μέρους δικτύου μπορούν να ανατίθενται σε διαφορετικούς φορείς ή επιχειρήσεις·~~

⇩ νέο

β) «διαχειριστής υποδομής»: ο διαχειριστής υποδομής όπως ορίζεται στο άρθρο 2 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ[16]·

🡻 Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 (προσαρμοσμένο)
⇨ νέο

γ) «σιδηροδρομική επιχείρηση»: ~~κάθε~~ σιδηροδρομική επιχείρηση ~~κατά την έννοια~~ ⇨ όπως ορίζεται στο άρθρο 2 ⇦ της οδηγίας 2001/14/ΕΚ, και κάθε άλλη δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση η δραστηριότητα της οποίας είναι η παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων ή/και επιβατών, υπό την προϋπόθεση ότι η επιχείρηση αυτή εξασφαλίζει υποχρεωτικά και την έλξη, συμπεριλαμβανομένων των επιχειρήσεων που παρέχουν μόνον έλξη·

δ) «τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ)»: ~~οι~~ προδιαγραφή~~ές~~ που ισχύει~~ουν~~ για κάθε υποσύστημα ή τμήμα υποσυστήματος προκειμένου αυτό να ανταποκρίνεται στις βασικές απαιτήσεις και να εξασφαλίζει τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρομικού συστήματος ~~του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος~~, όπως ορίζεται ⇨στο άρθρο 2 της οδηγίας xx ⇦ ~~96/48/ΕΚ και στην οδηγία 2001/16/ΕΚ~~. ⇨ για τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος· ⇦ .

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

~~στ) «κοινές μέθοδοι ασφάλειας (ΚΜΑ)»: η μεθοδολογία οι μέθοδοι που καταρτίζεονται για την περιγραφή του τρόπου αξιολόγησης των επιπέδων ασφαλείας και της επίτευξης των στόχων ασφάλειας και της συμμόρφωσης με άλλες απαιτήσεις ασφάλειας·~~

⌦ στ) «κοινές μέθοδοι ασφάλειας (ΚΜΑ)»: οι μέθοδοι με τις οποίες περιγράφεται η αξιολόγηση των επιπέδων ασφαλείας, η επίτευξη των στόχων ασφάλειας και η συμμόρφωση με άλλες απαιτήσεις ασφάλειας· ⌫

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

[16] ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 29.

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

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

ι) «υπεύθυνος έρευνας»: ~~το~~ πρόσωπο που φέρει την ευθύνη για την ~~δι~~οργάνωση, τη διεξαγωγή και τον έλεγχο ~~μιας~~ έρευνας·

ια) «ατύχημα»: κάθε ακούσιο ή ~~απρομελέτητο~~ ανεπιθύμητο και αιφνίδιο περιστατικό ή ~~μία~~ ειδική αλληλουχία τέτοιων περιστατικών με ~~βλαβερές~~ επιζήμιες συνέπειες· τα ατυχήματα διακρίνονται στις εξής κατηγορίες: συγκρούσεις, εκτροχιασμοί, ατυχήματα σε ισόπεδες διαβάσεις, ατυχήματα που προκαλούνται σε άτομα από κινούμενο τροχαίο υλικό, πυρκαγιές και άλλα·

ιβ) «σοβαρό ατύχημα»: κάθε σύγκρουση ή εκτροχιασμός αμαξοστοιχιών ~~συρμών~~, με τουλάχιστον έναν νεκρό ή πέντε ή περισσότερους σοβαρά τραυματισμένους, ή εκτεταμένες ζημίες στο τροχαίο υλικό, την υποδομή ή το περιβάλλον, καθώς και κάθε άλλο παρόμοιο ατύχημα με προφανείς επιπτώσεις ~~για~~ στη ρύθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων και τη διαχείριση της ασφάλειας·= ⌦ οι προαναφερόμενες ως ⌫ «εκτεταμένες ζημίες» ⌦ νοούνται ⌫ οι ζημίες οι οποίες μπορούν να εκτιμηθούν αμέσως από τον φορέα ~~των ερευνών~~ διερεύνησης ότι κοστίζουν συνολικά τουλάχιστον 2 εκατ. ευρώ ~~EUR~~·

ιγ) «συμβάν»: κάθε περιστατικό, πλην ατυχήματος ή σοβαρού ατυχήματος, που συνδέεται με τη λειτουργία των ~~τρένων~~ ⌦ αμαξοστοιχιών ⌫ και επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία τους·

ιδ) «έρευνα/διερεύνηση»: διαδικασία που διεξάγεται με σκοπό την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων και ~~η οποία~~ περιλαμβάνει τη συγκέντρωση και την ανάλυση πληροφοριών, την εξαγωγή συμπερασμάτων, συμπεριλαμβανομένου του καθορισμού των αιτίων, και, οσάκις κρίνεται ενδεδειγμένο, τη διατύπωση συστάσεων ασφάλειας·

ιε) «αίτια»: ενέργειες, παραλείψεις, γεγονότα ή συνθήκες, ή συνδυασμός αυτών, που οδηγούν σε ατύχημα ή συμβάν·

~~ιστ) «Οργανισμός»: ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων, ο κοινοτικός οργανισμός για την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων·~~

⇩ νέο

ιστ) «ελαφρός σιδηρόδρομος»: αστικό ή/και προαστιακό σιδηροδρομικό σύστημα το οποίο διαθέτει εν γένει χαμηλότερη μεταφορική ικανότητα και κινείται με ταχύτητα χαμηλότερη από τα κανονικά σιδηροδρομικά συστήματα και το μετρό, αλλά διαθέτει υψηλότερη μεταφορική ικανότητα και κινείται με ταχύτητα υψηλότερη από το τραμ. Τα ελαφρά σιδηροδρομικά συστήματα είναι δυνατόν να έχουν δικό τους αποκλειστικό διάδρομο ή κοινό διάδρομο με την οδική κυκλοφορία και κατά κανόνα τα οχήματά τους δεν εναλλάσσονται με οχήματα της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας επιβατών ή εμπορευμάτων μεγάλων αποστάσεων·

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 (προσαρμοσμένο)
⇨ νέο

ιζ) «κοινοποιημένοι οργανισμοί»: οι οργανισμοί που είναι επιφορτισμένοι με την αξιολόγηση της πιστότητας ή της καταλληλότητας χρήσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας ή τη διεξαγωγή της ~~κοινοτικής~~ διαδικασίας ελέγχου «ΕΚ»των υποσυστημάτων~~, όπως ορίζονται στις οδηγίες 96/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ~~·

ιη) «στοιχεία διαλειτουργικότητας»: κάθε βασικό στοιχείο, ομάδα στοιχείων, υποσύνολο ή πλήρες σύνολο υλικών ενσωματωμένων ή προοριζόμενων να ενσωματωθούν σε ~~ένα~~ υποσύστημα, από το οποίο εξαρτάται άμεσα ή έμμεσα η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος ~~μεγάλης ταχύτητας ή του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος~~, όπως ορίζεται ⇨ στο άρθρο 2 της οδηγίας xx για τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος. ⇦ ~~στις οδηγίες 96/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ. Η έννοια του «στοιχείου» καλύπτει στοιχεία υλικά όσο και άυλα, όπως το λογισμικό~~

↓ 2008/110/ΕΚ, άρθρο 1 παρ. 2 (προσαρμοσμένο)
⇨ νέο

ιθ) «κάτοχος»: το πρόσωπο ή ο φορέας ο οποίος, ~~όντας~~ ως ιδιοκτήτης ή νομέας οχήματος, το εκμεταλλεύεται ως μέσο μεταφοράς καταχωρισμένο στο ⇨ εθνικό μητρώο οχημάτων που προβλέπεται στο ⇦ ~~Εθνικό Μητρώο Οχημάτων (ΕΜΟ)~~ ⌦ άρθρο 43 της οδηγίας XX για ⌫ ~~του άρθρου 33 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με~~ τη διαλειτουργικότητα του ~~κοινοτικού~~ σιδηροδρομικού συστήματος ~~(αναδιατύπωση)~~[17] ~~(εφεξής «οδηγία για τη διαλειτουργικότητα»)~~·

κ) «υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας»: ο υπεύθυνος για τη συντήρηση του οχήματος φορέας που έχει καταχωρισθεί με την ιδιότητα αυτή στο ⌦ εθνικό μητρώο οχημάτων ⌫ ~~ΕΜΟ~~·

κα) «όχημα»: σιδηροδρομικό όχημα ⇨ σταθερής ή μεταβλητής σύνθεσης ⇦ δυνάμενο να κινηθεί με δικούς του τροχούς επί σιδηροδρομικών γραμμών, με ή χωρίς έλξη. Το όχημα αποτελείται από ένα ή περισσότερα δομικά και λειτουργικά υποσυστήματα ~~ή μέρη τέτοιων υποσυστημάτων~~.

⇩ νέο

κβ) «κατασκευαστής»: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που κατασκευάζει στοιχείο διαλειτουργικότητας ή υποσύστημα ή το έχει σχεδιάσει ή κατασκευάσει, και το εμπορεύεται επ'ονόματί του ή με το εμπορικό σήμα του·

κγ) «αποστολέας»: η επιχείρηση που αποστέλλει εμπορεύματα είτε επ'ονόματί της είτε για λογαριασμό τρίτων·

κδ) «φορτωτής»: κάθε επιχείρηση η οποία φορτώνει συσκευασμένα εμπορεύματα, συμπεριλαμβανομένων των επικίνδυνων εμπορευμάτων, μικρά εμπορευματοκιβώτια

17 ~~ΕΕ L 191 της 18.7.2008, σ. 1.~~

ή φορητές δεξαμενές σε όχημα ή σε εμπορευματοκιβώτιο ή φορτώνει εμπορευματοκιβώτιο, εμπορευματοκιβώτιο φορτίου χύδην, εμπορευματοκιβώτιο αερίων πολλαπλών στοιχείων, εμπορευματοκιβώτιο-βυτιοδέκτη ή φορητή δεξαμενή σε όχημα·

κε) «υπεύθυνος πλήρωσης»: κάθε επιχείρηση που φορτώνει εμπορεύματα, συμπεριλαμβανομένων των επικίνδυνων εμπορευμάτων, σε δεξαμενή (βυτιοφόρο όχημα, όχημα με αποσυναρμολογούμενη δεξαμενή, φορητή δεξαμενή ή εμπορευματοκιβώτιο-βυτιοδέκτη) σε όχημα, μεγάλο εμπορευματοκιβώτιο ή μικρό εμπορευματοκιβώτιο για τη μεταφορά φορτίων χύδην, σε όχημα συστοιχίας ή σε εμπορευματοκιβώτιο αερίων πολλαπλών στοιχείων·

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 (προσαρμοσμένο) ⇨ νέο

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Άρθρο 4

⇨ Ρόλος των παραγόντων του σιδηροδρομικού συστήματος στην ανάπτυξη και τη βελτίωση της ⇦ ασφάλειας των σιδηροδρόμων

1. Τα κράτη μέλη ⇨ και ο Οργανισμός ⇦ εξασφαλίζουν τη συνολική διατήρηση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και, εφόσον είναι εφικτό ~~στο μέτρο του δυνατού~~, τη συνεχή βελτίωσή της, λαμβάνοντας υπόψη την εξέλιξη της ~~κοινοτικής~~ νομοθεσίας ⌦ της Ένωσης ⌫, καθώς και την τεχνική και επιστημονική πρόοδο, και δίδοντας προτεραιότητα στην πρόληψη των σοβαρών ατυχημάτων.

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

~~2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα μέτρα ανάπτυξης και βελτίωσης της σιδηροδρομικής ασφάλειας λαμβάνουν υπόψη την ανάγκη συστηματικής προσέγγισης.~~

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 (προσαρμοσμένο) ➔1 2008/110/ΕΚ άρθρο 1 παρ. 3 ⇨ νέο

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι την ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος και τον έλεγχο των σχετικών κινδύνων αναλαμβάνουν οι διαχειριστές υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις με την υποχρέωση:

α) α) ~~Κάθε παράγων~~ να εφαρμόζ~~ει~~ουν τα αναγκαία μέτρα για τον έλεγχο των κινδύνων, κατά περίπτωση, σε συνεργασία μεταξύ τους. ~~σε συνεργασία με τους υπολοίπους.~~

β) να εφαρμόζουν ⌦ τους ενωσιακούς και τους ⌫ εθνικούς κανόνες ~~και πρότυπα ασφαλείας~~,

γ) να καταρτίζ~~εται~~ουν συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.

Με επιφύλαξη της αστικής ευθύνης σύμφωνα με τις απαιτήσεις του δικαίου των κρατών μελών, κάθε διαχειριστής υποδομής και σιδηροδρομική επιχείρηση αναλαμβάνει την ευθύνη για το τμήμα του συστήματος που εμπίπτει στην αρμοδιότητά του και για την ασφαλή λειτουργία του, συμπεριλαμβανομένης της προμήθειας υλικού και της ανάθεσης υπηρεσιών, έναντι των χρηστών, των πελατών, των εμπλεκομένων εργαζομένων και των τρίτων. ⇨ Λαμβάνονται επίσης υπόψη οι κίνδυνοι που συνδέονται με τις δραστηριότητες τρίτων στα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. ⇦

3~~4~~. ~~Τούτο δεν θίγει την ευθύνη~~ Κ~~κ~~άθε κατασκευαστής, ~~συντηρητή,~~ συντηρητής, ⌦ πάροχος ⌫ ~~παρέχοντος~~ υπηρεσι~~ών~~ί~~ες~~, ➔1 κάτοχος οχήματος ← και προμηθευτής ~~να~~ παραδίδ~~ει~~ε~~ουν~~ τροχαίο υλικό, εγκαταστάσεις, εξαρτήματα, ~~και~~ άλλο υλικό ~~ή~~ ⌦ και ⌫ υπηρεσίες σύμφωνα με τις ισχύουσες προϋποθέσεις και όρους χρήσης, προκειμένου να είναι δυνατή η ασφαλής ~~χρησιμοποίησή~~ ⌦ χρήση ⌫ τους από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή/και τους διαχειριστές υποδομής.

⇩ νέο

4. Όλοι οι παράγοντες που εμπλέκονται στις δραστηριότητες ασφαλείας εφαρμόζουν τα αναγκαία μέτρα για τον έλεγχο των κινδύνων, εφόσον χρειάζεται σε συνεργασία με τους υπολοίπους. Πέραν των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής, στους παράγοντες αυτούς συγκαταλέγονται:

α) οι υπεύθυνοι για τη συντήρηση οχημάτων φορείς,

β) οι αποστολείς, οι φορτωτές και οι υπεύθυνοι πλήρωσης, οι οποίοι εμπλέκονται στις δραστηριότητες ασφαλούς φόρτωσης,

γ) οι κατασκευαστές, οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για τον σχεδιασμό και την κατασκευή ασφαλών σιδηροδρομικών οχημάτων, μερών, στοιχείων ή υποσυνόλων οχήματος, σιδηροδρομικής υποδομής, της ενέργειας και του παρατρόχιου ελέγχου-χειρισμού, καθώς και για την έκδοση της προκαταρκτικής τεκμηρίωσης της συντήρησης του οχήματος.

5. Κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστής υποδομής και αρμόδιος για τη συντήρηση φορέας εξασφαλίζει ότι οι εργολάβοι και άλλα μέρη εφαρμόζουν μέτρα ελέγχου των κινδύνων. Προς το σκοπό αυτό, κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστής υποδομής και αρμόδιος για τη συντήρηση φορέας εφαρμόζει τις κοινές μεθόδους διεξαγωγής των διαδικασιών παρακολούθησης που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 1078/2012[18]. Οι εργολάβοι τους εφαρμόζουν την εν λόγω διαδικασία μέσω συμβατικών ρυθμίσεων. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι διαχειριστές υποδομής και οι αρμόδιοι για τη συντήρηση φορείς δημοσιοποιούν τις συμβατικές ρυθμίσεις τους, εφόσον το ζητήσει ο Οργανισμός ή η εθνική αρχή ασφαλείας.

6. Κάθε παράγοντας που εντοπίζει κίνδυνο ασφαλείας οφειλόμενο σε ελάττωμα και κατασκευαστικές παρατυπίες ή δυσλειτουργίες τεχνικού εξοπλισμού, συμπεριλαμβανομένων των δομικών υποσυστημάτων, αναφέρει τους κινδύνους αυτούς στα άλλα ενδιαφερόμενα μέρη, ώστε να είναι σε θέση να λάβουν τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα για να εξασφαλισθεί απρόσκοπτη επίτευξη των επιδόσεων ασφαλείας του σιδηροδρομικού συστήματος.

---

[18] ΕΕ L 320 της 17.11.2012, σ. 8.

7. Σε περίπτωση ανταλλαγής οχημάτων μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, όλοι οι παράγοντες ανταλλάσσουν όλες τις σχετικές πληροφορίες ασφαλούς λειτουργίας. Σε αυτές περιλαμβάνονται πληροφορίες για την κατάσταση και το ιστορικό του οχήματος, στοιχεία των αρχείων συντήρησης, την ιχνηλασιμότητα των εργασιών φόρτωσης και τα δελτία αποστολής. Οι πληροφορίες είναι αρκετά λεπτομερείς ώστε η σιδηροδρομική επιχείρηση να είναι σε θέση να αξιολογήσει την επικινδυνότητα της λειτουργίας του οχήματος.

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 (προσαρμοσμένο)

Άρθρο 5

Κοινοί δείκτες ασφάλειας

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

~~Ως πρώτο έτος αναφοράς για τους ΚΔΑ ορίζεται το 2006· οι σχετικές πληροφορίες υποβάλλονται με την ετήσια έκθεση το επόμενο έτος.~~

Οι ΚΔΑ καθορίζονται σύμφωνα με το παράρτημα Ι.

⇩ νέο

2. Η Επιτροπή έχει την αρμοδιότητα να εκδίδει πράξεις κατ'εξουσιοδότηση σύμφωνα με το άρθρο 26 για την αναθεώρηση του παραρτήματος Ι, και ιδίως να επικαιροποιεί τους ΚΔΑ με βάση την τεχνική πρόοδο και να προσαρμόζει τις κοινές μεθόδους υπολογισμού του κόστους ατυχημάτων.

↓ 2008/110/ΕΚ, άρθρο 1 παρ. 4 (προσαρμοσμένο)

~~2. Πριν από τις 30 Απριλίου 2009, το Παράρτημα Ι αναθεωρείται, ιδίως για να συμπεριλάβει τους κοινούς ορισμούς των ΚΔΑ και τις κοινές μεθόδους υπολογισμού του κόστους ατυχημάτων. Το μέτρο αυτό, που αποσκοπεί στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, θεσπίζεται κατά την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 27, παράγραφος 2α.~~

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16

Άρθρο 6

Κοινές μέθοδοι ασφαλείας

↓ 2008/110/ΕΚ άρθρο 1 παρ. 7 στοιχ. α) (προσαρμοσμένο)

~~1. Πριν από τις 30 Απριλίου 2008, η Επιτροπή θεσπίζει την πρώτη σειρά ΚΜΑ που καλύπτει τουλάχιστον τις μεθόδους που περιγράφονται στην παράγραφο 3, στοιχείο α). Δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.~~

~~Πριν από τις 30 Απριλίου 2010, η Επιτροπή θεσπίζει δεύτερη σειρά ΚΜΑ που καλύπτει τις λοιπές μεθόδους που περιγράφονται στην παράγραφο 3. Δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.~~

~~Τα μέτρα αυτά, που αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας δια συμπληρώσεώς της, θεσπίζονται κατά την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 27, παράγραφος 2α.~~

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 (προσαρμοσμένο)
⇨ νέο

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

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

~~3~~1. ~~Η~~Οι ΚΜΑ περιγράφουν~~σι~~ τον τρόπο αξιολόγησης ~~του επιπέδου~~ ⌦ των επιπέδων ⌫ ασφάλειας, ~~και~~ της επίτευξης των στόχων ασφάλειας και της συμμόρφωσης προς άλλες απαιτήσεις ασφάλειας, ~~αναπτύσσοντας και ορίζοντας~~ ⌦ με την εκπόνηση και τον καθορισμό ⌫ :

α) ~~της~~ μεθόδ~~ων~~ους αξιολόγησης και εκτίμησης των κινδύνων·

β) ~~της~~ μεθόδ~~ων~~ους αξιολόγησης της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις των πιστοποιητικών ασφάλειας και των ~~αδειών~~ ⌦ εγκρίσεων ⌫ ασφάλειας που εκδίδονται σύμφωνα με τα άρθρα 10 και 11·

~~και~~

↓ 2008/110/ΕΚ άρθρο 1 παρ.5 στοιχ. β)

~~γ) εφόσον δεν διέπονται από ΤΠΔ, τις μεθόδους που χρησιμοποιούνται για να ελέγχεται εάν τα διαρθρωτικά υποσυστήματα του σιδηροδρομικού συστήματος λειτουργούν και συντηρούνται σύμφωνα με τις σχετικές βασικές απαιτήσεις. .~~

⇩ νέο

γ) μεθόδων εποπτείας που πρέπει να εφαρμόζουν οι εθνικές αρχές ασφαλείας και μεθόδων παρακολούθησης που πρέπει να εφαρμόζουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι διαχειριστές υποδομής και οι αρμόδιοι για τη συντήρηση φορείς·

δ) κάθε άλλης μεθόδου η οποία αφορά διαδικασία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας που χρειάζεται να εναρμονισθεί σε επίπεδο Ένωσης.

↓ 2008/110/ΕΚ άρθρο 1 παρ. 5 στοιχ. γ)

~~4. Μετά την έγκρισή τους από την Επιτροπή οι ΤΠΔ δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τα μέτρα αυτά, που αποσκοπεί στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, μεταξύ άλλων διά συμπληρώσεώς της, θεσπίζεται κατά την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 27, παράγραφος 2α.~~

⇩ νέο

2. Η Επιτροπή εκδίδει εντολές προς τον Οργανισμό για την εκπόνηση των νέων ΚΜΑ που προβλέπονται στην παράγραφο 1 στοιχείο δ), την επανεξέταση και την επικαιροποίηση όλων των ΚΜΑ, ώστε να λαμβάνονται υπόψη εξελίξεις της τεχνολογίας ή κοινωνικές απαιτήσεις, και για τη σύνταξη των σχετικών συστάσεων προς την Επιτροπή.

Κατά τη σύνταξη των συστάσεων, ο Οργανισμός συνεκτιμά τη γνώμη των χρηστών και των ενδιαφερομένων. Στις συστάσεις περιλαμβάνεται έκθεση με τα αποτελέσματα της εν λόγω διαβούλευσης και έκθεση εκτίμησης των επιπτώσεων των νέων προς έγκριση ΚΜΑ.

3. Οι ΚΜΑ αναθεωρούνται τακτικά, με βάση την πείρα που αποκτάται από την εφαρμογή τους και με βάση τη συνολική εξέλιξη της ασφάλειας των σιδηροδρόμων και με σκοπό την εν γένει διατήρηση και, εφόσον είναι εύλογα εφικτό, τη συνεχή βελτίωσή της.

4. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ'εξουσιοδότηση πράξεις για τη θέσπιση ΚΜΑ και αναθεωρημένων ΚΜΑ σύμφωνα με το άρθρο 26.

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 (προσαρμοσμένο)

5. Τα κράτη μέλη επιφέρουν όλες τις αναγκαίες τροποποιήσεις στους εθνικούς τους κανόνες ~~ασφάλειας~~ με γνώμονα τη θέσπιση ΚΜΑ και ~~τυχόν αναθεώρησή~~ ⌦ την αναθεώρησή ⌫ τους.

Άρθρο 7

Κοινοί στόχοι ασφαλείας

~~1. Οι ΚΣΑ αναπτύσσονται, θεσπίζονται και αναθεωρούνται σύμφωνα με τις διαδικασίες που ορίζει το παρόν άρθρο.~~

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

↓ 2008/110/ΕΚ Άρθρ. 1 παρ. 6 στοιχ. α) (προσαρμοσμένο)

~~3. Η πρώτη σειρά σχεδίων ΚΣΑ βασίζεται σε εξέταση των υφισταμένων στόχων και επιδόσεων ασφαλείας στα κράτη μέλη και εξασφαλίζει ότι δεν μειώνονται οι σημερινές επιδόσεις στον τομέα της ασφάλειας του σιδηροδρομικού συστήματος σε κανένα κράτος μέλος. Θεσπίζονται από την Επιτροπή πριν από τις 30 Απριλίου 2009 και δημοσιεύονται στην~~

~~*Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Το μέτρο αυτό, που αποσκοπεί στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, μεταξύ άλλων δια συμπληρώσεώς της, θεσπίζεται κατά την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 27, παράγραφος 2α.~~

~~Η δεύτερη σειρά σχεδίων ΚΣΑ βασίζεται στην κτηθείσα εμπειρία από την πρώτη σειρά σχεδίων ΚΣΑ και την εφαρμογή τους. Αντικατοπτρίζουν όλους τους τομείς προτεραιότητας στους οποίους πρέπει να ενισχυθεί η ασφάλεια. Θεσπίζονται από την Επιτροπή πριν από τις 30 Απριλίου 2011 και δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Το μέτρο αυτό, που αποσκοπεί στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, μεταξύ άλλων διά συμπληρώσεώς της, θεσπίζεται κατά την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 27, παράγραφος 2α~~.

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 (προσαρμοσμένο)

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

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

β) κινδύνους για την κοινωνία.

⇩ νέο

2. Η Επιτροπή εκδίδει εντολές προς τον Οργανισμό για την εκπόνηση αναθεωρημένων ΚΣΑ και τη σύνταξη των σχετικών συστάσεων προς την Επιτροπή.

3. Οι ΚΣΑ αναθεωρούνται τακτικά, με βάση τη συνολική εξέλιξη της ασφάλειας των σιδηροδρόμων. Οι αναθεωρημένοι ΚΣΑ ανταποκρίνονται σε τομείς προτεραιότητας στους οποίους η ασφάλεια επιβάλλεται να βελτιωθεί.

4. Η Επιτροπή έχει την αρμοδιότητα να εκδίδει πράξεις κατ'εξουσιοδότηση περί αναθεωρημένων ΚΣΑ σύμφωνα με το άρθρο 26.

↓ 2008/110/ΕΚ άρθρο 1 παρ. 6 στοιχ. β) (προσαρμοσμένο)

~~5. Οι ΚΣΑ αναθεωρούνται τακτικά, με βάση συνολική εξέλιξη της ασφάλειας των σιδηροδρόμων. Το μέτρο αυτό, που αποσκοπεί στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, μεταξύ άλλων δια συμπληρώσεώς της, θεσπίζεται κατά την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 27, παράγραφος 2α.~~

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 (προσαρμοσμένο)

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

Άρθρο 8

Εθνικοί κανόνες ~~ασφαλείας~~

~~Κατ' εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη καταρτίζουν δεσμευτικούς εθνικούς κανόνες ασφαλείας και μεριμνούν ώστε να δημοσιεύονται και τίθενται στη διάθεση όλων των διαχειριστών υποδομής, των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, των αιτούντων πιστοποιητικό ασφάλειας και των αιτούντων άδεια ασφαλείας σε απλή γλώσσα, κατανοητή από όλους τους ενδιαφερομένους.~~

⇩ νέο

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν νέους εθνικούς κανόνες μόνον στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) εφόσον αφορούν υπάρχουσες μεθόδους ασφαλείας που δεν καλύπτονται από ΚΜΑ·

β) ως επείγον προληπτικό μέτρο, ιδίως λόγω ατυχήματος.

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε στους εθνικούς κανόνες να λαμβάνεται υπόψη η συνολική θεώρηση του συστήματος.

2. Εάν κράτος μέλος προτίθεται να καθιερώσει νέο εθνικό κανόνα, κοινοποιεί το σχέδιό του στον Οργανισμό και την Επιτροπή μέσω κατάλληλου συστήματος πληροφορικής σύμφωνα με το άρθρο 23 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. …/… [κανονισμός για τον Οργανισμό].

3. Εάν ο Οργανισμός λάβει γνώση για κοινοποιημένο ή μη εθνικό κανόνα, ο οποίος έχει καταστεί περιττός ή είναι σε σύγκρουση με τις ΚΜΑ ή άλλο νομοθέτημα της Ένωσης που εκδόθηκε μετά την εφαρμογή του εθνικού κανόνα, εφαρμόζεται η διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 22 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. …/… [κανονισμός για τον Οργανισμό].

4. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι εθνικοί κανόνες διατίθενται δωρεάν, σε γλώσσα ευνόητη για όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.

5. Εθνικοί κανόνες κοινοποιούμενοι βάσει του παρόντος άρθρου δεν υπόκεινται στη διαδικασία κοινοποίησης της οδηγίας 98/34/ΕΚ.

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 (προσαρμοσμένο)

~~2. Πριν από τις 30 Απριλίου 2005, τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή όλους τους ισχύοντες σχετικούς εθνικούς κανόνες ασφάλειας, όπως ορίζονται στο παράρτημα ΙΙ, και επισημαίνουν τον τομέα εφαρμογής τους.~~

~~Με την κοινοποίηση παρέχονται επιπλέον πληροφορίες για το βασικό περιεχόμενο των κανόνων, με παραπομπές στα νομικά κείμενα, για το είδος της νομοθεσίας, καθώς και για το φορέα ή οργανισμό που είναι αρμόδιος για τη σχετική δημοσίευση.~~

~~3. Το αργότερο τέσσερα χρόνια από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, ο Οργανισμός αξιολογεί τον τρόπο με τον οποίοι οι εθνικοί κανόνες ασφάλειας δημοσιεύονται και τίθενται στη διάθεση των ενδιαφερομένων σύμφωνα με την παράγραφο 1, και αναθέτει στην Επιτροπή να λάβει μέτρα σχετικά με την κατάρτιση ενιαίου προτύπου υποδείγματος για τη δημοσίευση των εν λόγω κανόνων και τον καθορισμό του γλωσσικού καθεστώτος, προκειμένου οι χρήστες να έχουν ευκολότερη πρόσβαση σε αυτές τις πληροφορίες.~~

~~4. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν πάραυτα στην Επιτροπή κάθε τροποποίηση κοινοποιημένων εθνικών κανόνων ασφάλειας και κάθε νέο παρόμοιο κανόνα που έχει τυχόν θεσπισθεί, εκτός εάν ο κανόνας αφορά εξ ολοκλήρου την εφαρμογή των ΚΔΑ.~~

~~5. Προκειμένου να μειωθεί στο ελάχιστο η καθιέρωση νέων ειδικών εθνικών κανόνων προλαμβάνοντας έτσι τη δημιουργία περαιτέρω φραγμών και με προοπτική τη σταδιακή εναρμόνιση των κανόνων ασφαλείας, η Επιτροπή ελέγχει την καθιέρωση νέων εθνικών κανόνων εκ μέρους των κρατών μελών.~~

~~6. Εάν, μετά τη θέσπιση ΚΣΑ, κράτος μέλος προτίθεται να καθιερώσει νέο εθνικό κανόνα ασφαλείας, ο οποίος απαιτεί υψηλότερο επίπεδο ασφαλείας από αυτό που ορίζει ο ΚΣΑ ή εάν κράτος μέλος προτίθεται να εισάγει νέο εθνικό κανόνα ασφαλείας, ο οποίος ενδέχεται να επηρεάσει την εκμετάλλευση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων από άλλα κράτη μέλη στην επικράτεια του ενδιαφερομένου κράτους μέλους, το κράτος μέλος διαβουλεύεται με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη εγκαίρως και ισχύει η διαδικασία της παραγράφου 7.~~

~~7. Το κράτος μέλος υποβάλλει το σχέδιο κανόνα ασφαλείας στην Επιτροπή προς εξέταση, και δηλώνει τους λόγους θέσπισής του.~~

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

~~Εάν η Επιτροπή έχει σοβαρές επιφυλάξεις όσον αφορά τη συμβατότητα του σχεδίου κανόνα ασφάλειας με την ΚΜΑ ή τουλάχιστον με την επίτευξη του ΚΣΑ, ή θεωρεί ότι αποτελεί μέσο αυθαίρετης διάκρισης ή συγκεκαλυμμένο περιορισμό των σιδηροδρομικών δραστηριοτήτων μεταξύ κρατών μελών, η Επιτροπή ενημερώνει αμέσως το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος το οποίο αναστέλλει την έγκριση, την έναρξη ισχύος ή την εφαρμογή του κανόνα, έως ότου ληφθεί απόφαση εντός προθεσμίας έξι μηνών, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 27 παράγραφος 2.~~

Άρθρο 9

Συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας

1. Οι διαχειριστές ~~της~~ υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θεσπίζουν ~~τα~~ συστήματα~~ά τους~~ ~~για τη~~ διαχείρισης της ασφάλειας προκειμένου να εξασφαλίζουν ότι το σιδηροδρομικό σύστημα μπορεί να επιτύχει τουλάχιστον τους ΚΣΑ, ~~ότι πληροί τους εθνικούς κανόνες ασφάλειας που περιγράφονται στο άρθρο 8 και στο παράρτημα ΙΙ και~~ ⌦ σύμφωνα με ⌫ τις απαιτήσεις ασφάλειας που θεσπίζονται στο πλαίσιο των ΤΠΔ, ~~καθώς~~ και ότι εφαρμόζονται τα σχετικά μέρη των ΚΜΑ ⌦ και οι κοινοποιούμενοι βάσει του άρθρου 8 κανόνες ⌫.

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

⇩ νέο

Η Επιτροπή εγκρίνει, με εκτελεστικές πράξεις, στοιχεία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας. Οι εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 27 παράγραφος 2.

🡻 Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 (προσαρμοσμένο)

3. Στ~~Τ~~ο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας κάθε διαχειριστή υποδομής λαμβάνονται ~~σε~~ υπόψη ~~τις~~ οι συνέπειες της εκμετάλλευσης του δικτύου από διάφορες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ~~λαμβάνει~~ ⌦ προβλέπονται ⌫ μέτρα ώστε όλες οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να ασκούν τις δραστηριότητές τους σύμφωνα με τις ΤΠΔ και τους εθνικούς κανόνες ~~ασφάλειας~~, καθώς και σύμφωνα με ⌦ τους ⌫ όρους που προβλέπονται ~~από~~ στο πιστοποιητικό ασφάλειας που έχουν λάβει. ~~Το εν λόγω σύστημα~~ ⌦ Τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας ⌫ καταρτίζονται ~~επιπλέον~~ με στόχο τον συντονισμό των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης του διαχειριστή της υποδομής με όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που ασκούν δραστηριότητα στο πλαίσιο της υποδομής του.

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

α) πληροφορίες για την επίτευξη των στόχων της επιχείρησης στον τομέα της ασφάλειας και για τα αποτελέσματα των προγραμμάτων ασφάλειας·

β) την κατάρτιση των εθνικών δεικτών ασφάλειας και των ΚΔΑ που ορίζονται στο παράρτημα Ι, εφόσον είναι συναφείς με την επιχείρηση που υποβάλλει την έκθεση·

γ) τα αποτελέσματα του εσωτερικού ελέγχου ασφάλειας·

δ) παρατηρήσεις για ανεπάρκειες και δυσλειτουργίες των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και της διαχείρισης της υποδομής που ενδέχεται να ενδιαφέρουν την ⌦ εθνική αρχή ασφαλείας ⌫ ~~αρμόδια για την ασφάλεια αρχή~~.

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16
⇨ νέο

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Άρθρο 10

~~Πιστοποιητικά ασφαλείας~~ ⇨ Ενιαίο πιστοποιητικό ασφαλείας ⇦

⇩ νέο

1. Η πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή επιτρέπεται μόνον σε σιδηροδρομική επιχείρηση κάτοχο ενιαίου πιστοποιητικού ασφαλείας.

2. Το ενιαίο πιστοποιητικό ασφαλείας χορηγείται από τον Οργανισμό βάσει των στοιχείων που αποδεικνύουν ότι η σιδηροδρομική επιχείρηση εφαρμόζει σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας σύμφωνα με το άρθρο 9 και ότι πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται σε ΤΠΔ και άλλο σχετικό νομοθέτημα, ώστε να ελέγχει τους κινδύνους και να παρέχει ασφαλείς μεταφορές στο δίκτυο.

3. Το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας προδιαγράφει τον τύπο και την έκταση των σιδηροδρομικών μεταφορών που καλύπτει. Ισχύει σε ολόκληρη την Ένωση για ισοδύναμες σιδηροδρομικές μεταφορές.

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16

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

↓ 2008/110/ΕΚ Άρθρ. 1 παρ. 7 στοιχ. α)

~~Το πιστοποιητικό ασφαλείας αποδεικνύει ότι η σιδηροδρομική επιχείρηση έχει θεσπίσει το σύστημά της για διαχείριση της ασφάλειας και είναι σε θέση να πληροί τις απαιτήσεις των ΤΠΔ και άλλης σχετικής κοινοτικής νομοθεσίας, καθώς και των εθνικών κανόνων ασφάλειας, προκειμένου να ελέγχει επιτυχώς τους κινδύνους και να παρέχει με ασφάλεια υπηρεσίες μεταφοράς στο δίκτυο.~~

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16

~~2. Το πιστοποιητικό ασφάλειας περιλαμβάνει:~~

~~α) πιστοποίηση αποδοχής του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας της σιδηροδρομικής επιχείρησης, όπως περιγράφεται στο άρθρο 9 και στο παράρτημα III~~

~~και~~

↓ 2008/110/ΕΚ Άρθρ. 1 παρ. 7 στοιχ. β)

~~β) πιστοποίηση που επιβεβαιώνει την αποδοχή μέτρων που λαμβάνει η σιδηροδρομική επιχείρηση προκειμένου να ανταποκρίνεται στις ιδιαίτερες απαιτήσεις που επιβάλλει η ασφαλής εκμετάλλευση του σχετικού δικτύου. Οι απαιτήσεις μπορεί να περιλαμβάνουν εφαρμογή των ΤΠΔ και των εθνικών κανόνων ασφαλείας, περιλαμβανομένων των κανόνων επιχειρησιακής λειτουργίας του δικτύου, την αποδοχή πιστοποιητικών προσωπικού και την άδεια θέσης σε λειτουργία των οχημάτων που χρησιμοποιούν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Η πιστοποίηση βασίζεται στην τεκμηρίωση που υποβάλλει η σιδηροδρομική επιχείρηση όπως περιγράφεται στο Παράρτημα IV.~~

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16

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

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

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

⇩ νέο

4. Τρεις μήνες πριν την έναρξη νέου δρομολογίου, η σιδηροδρομική επιχείρηση κοινοποιεί στη αρμόδια εθνική αρχή ασφαλείας τεκμηρίωση στην οποία βεβαιώνεται ότι:

α) η σιδηροδρομική επιχείρηση τηρεί τους κανόνες λειτουργίας, καθώς και εθνικούς κανόνες που έχουν κοινοποιηθεί στις εθνικές αρχές ασφαλείας σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 4, αξιολογεί την ασφάλεια των μεταφορών της, με βάση τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 352/2009[19], και εξασφαλίζει τη διαχείριση όλων των κινδύνων με το οικείο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας και προβαίνει σε κάθε αναγκαία ενέργεια για την ασφαλή εκτέλεση των μεταφορών της·

β) η σιδηροδρομική επιχείρηση έχει προβεί σε όλες τις ρυθμίσεις που είναι αναγκαίες για τη συνεργασία με τον(τους) διαχειριστή(ές) υποδομής του(των) δικτύου(ων) στο(στα) οποίο(α) πρόκειται να εκτελεί μεταφορές·

[19] ΕΕ L 108 της 29.4.2009, σ. 4.

γ) η σιδηροδρομική επιχείρηση έχει λάβει κάθε αναγκαίο μέτρο για την ασφαλή εκτέλεση των δρομολογίων·

δ) η σιδηροδρομική επιχείρηση διαθέτει άδεια που έχει εκδοθεί σύμφωνα με την οδηγία 95/18/ΕΚ[20] του Συμβουλίου·

ε) ο τύπος και η έκταση της προτεινόμενης μεταφοράς αντιστοιχεί σε εκείνην που περιγράφεται στο οικείο ενιαίο πιστοποιητικό ασφαλείας.

Εφόσον η εθνική αρχή ασφαλείας αμφιβάλλει για την τήρηση ενός ή περισσοτέρων όρων, ζητεί περισσότερες πληροφορίες από τη σιδηροδρομική επιχείρηση. Ωστόσο, η εν λόγω ανταλλαγή πληροφοριών δεν επιτρέπεται να επιφέρει αναστολή ή καθυστέρηση στην έναρξη της μεταφοράς. Εφόσον η εθνική αρχή ασφαλείας διαπιστώσει ότι ένας ή περισσότεροι όροι δεν πληρούνται, παραπέμπει το θέμα στον Οργανισμό ο οποίος λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα, μεταξύ των οποίων είναι και η ανάκληση του πιστοποιητικού.

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 (προσαρμοσμένο)
⇨ νέο

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

Ο κάτοχος του ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας ενημερώνει ~~χωρίς καθυστέρηση~~ ⇨ τον Οργανισμό ⇦ ~~την αρχή για την ασφάλεια~~ χωρίς καθυστέρηση για ~~όλες τις~~ τυχόν σημαντικές τροποποιήσεις των όρων του ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας. Επιπλέον, ενημερώνει ~~κοινοποιεί~~ ⇨ τον Οργανισμό ⇦ ~~στην αρχή για την ασφάλεια~~, όποτε εισάγονται νέες κατηγορίες προσωπικού ή νέοι τύποι τροχαίου υλικού.

~~Η αρχή για την ασφάλεια~~ ⇨ Ο Οργανισμός ⇦ μπορεί να απαιτήσει~~ει~~ την αναθεώρηση του ~~οικείου~~ πιστοποιητικού ασφάλειας ~~κατόπιν~~ λόγω ουσιαστικών μεταβολών του ρυθμιστικού πλαισίου ασφάλειας.

~~6. Εάν η αρχή για τη ασφάλεια διαπιστώσει ότι ο κάτοχος πιστοποιητικού ασφαλείας δεν πληροί πλέον τις προϋποθέσεις πιστοποίησης που έχει εκδώσει, ανακαλεί το εν λόγω στοιχείο α) ή/και β) του πιστοποιητικού, αιτιολογώντας την απόφασή της. Μία αρχή ασφαλείας που ανακαλεί συμπληρωματική εθνική πιστοποίηση που χορηγήθηκε δυνάμει της παραγράφου 4 γνωστοποιεί, πάραυτα, την απόφασή της στην αρχή ασφαλείας που χορήγησε την πιστοποίηση της παραγράφου 2 στοιχείο α).~~

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

⇩ νέο

6. Εάν εθνική ασφαλείας κρίνει ότι κάτοχος ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας δεν πληροί πλέον τους όρους πιστοποίησης, ζητεί από τον Οργανισμό να ανακαλέσει το πιστοποιητικό. Ο Οργανισμός δύναται να ανακαλέσει το ενιαίο πιστοποιητικό ασφαλείας, αιτιολογώντας την

[20] ΕΕ L 143 της 27.6.1995, σ. 70.

απόφασή του. Ο Οργανισμός ενημερώνει αμέσως όλες τις εθνικές αρχές ασφαλείας των δικτύων στα οποία η σιδηροδρομική επιχείρηση εκτελεί μεταφορές.

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 (προσαρμοσμένο)
⇨ νέο

7~~6~~. ~~Η αρχή για την ασφάλεια~~ ⇨ Ο Οργανισμός ⇦ ενημερώνει ~~τον Οργανισμό~~ ⇨ τις εθνικές αρχές ασφαλείας ⇦ εντός μηνός για την έκδοση, την ανανέωση, την τροποποίηση ή την ανάκληση ⇨ ενιαίου ⇦ πιστοποιητικ~~ό~~ού ασφάλειας ~~που αναφέρεται στην παράγραφο 2 στοιχείο α) που έχουν εκδοθεί, ανανεωθεί, τροποποιηθεί ή ανακληθεί~~. Γνωστοποιεί το όνομα και τη διεύθυνση της σιδηροδρομικής επιχείρησης, την ημερομηνία έκδοσης, το πεδίο εφαρμογής και την ισχύ του πιστοποιητικού ~~ασφάλειας~~ καθώς και, σε περίπτωση ανάκλησης, τους λόγους της απόφασ~~ή~~ής της ~~αυτής~~.

~~7. Πριν από τις 30 Απριλίου 2009, ο Οργανισμός αξιολογεί την εξέλιξη ως προς την πιστοποίηση της ασφάλειας και υποβάλλει στην Επιτροπή έκθεση με συστάσεις για μία στρατηγική προσανατολισμένη στη θέσπιση ενός ενιαίου κοινοτικού πιστοποιητικού ασφάλειας. Εν συνεχεία η Επιτροπή προβαίνει στις δέουσες ενέργειες.~~

⇩ νέο

8. Ο Οργανισμός παρακολουθεί συνεχώς εάν είναι αποτελεσματικά τα μέτρα ενόψει της έκδοσης ενιαίων πιστοποιητικών ασφαλείας και της εποπτείας από τις εθνικές αρχές ασφαλείας και, κατά περίπτωση, προβαίνει σε συστάσεις βελτίωσης στην Επιτροπή. Μεταξύ αυτών ενδέχεται να περιλαμβάνεται σύσταση για ΚΜΑ για διαδικασία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, η οποία πρέπει να εναρμονισθεί σε επίπεδο Ένωσης, όπως προβλέπεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο δ).

⇩ νέο

Άρθρο 11

Αιτήσεις για ενιαίο πιστοποιητικό ασφαλείας

1. Οι αιτήσεις για ενιαίο πιστοποιητικό ασφαλείας υποβάλλονται στον Οργανισμό. Ο Οργανισμός λαμβάνει απόφαση χωρίς καθυστέρηση και σε κάθε περίπτωση το αργότερο εντός τεσσάρων μηνών από την υποβολή όλων των απαιτούμενων πληροφοριών και τυχόν συμπληρωματικών πληροφοριών που έχει ζητήσει ο Οργανισμός. Εάν ζητηθεί από τον αιτούντα να υποβάλει συμπληρωματικές πληροφορίες, οι εν λόγω πληροφορίες υποβάλλονται εγκαίρως.

2. Ο Οργανισμός παρέχει λεπτομερείς οδηγίες για τον τρόπο απόκτησης του ενιαίου πιστοποιητικού ασφαλείας. Καταρτίζει κατάλογο με όλες τις απαιτήσεις που έχουν θεσπισθεί βάσει του άρθρου 10, παράγραφος 2 και δημοσιεύει όλα τα σχετικά έγγραφα.

3. Στους αιτούντες διατίθεται δωρεάν έγγραφο με τις οδηγίες και τις εξηγήσεις των απαιτήσεων για το ενιαίο πιστοποιητικό ασφαλείας και κατάλογος των απαιτούμενων εγγράφων. Οι εθνικές αρχές ασφαλείας συνεργάζονται με τον Οργανισμό στη διάδοση των εν λόγω πληροφοριών.

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 (προσαρμοσμένο)
⇨ νέο

Άρθρο ~~11~~ ⌦ 12 ⌫

Έγκριση ασφάλειας των διαχειριστών υποδομής

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

Η έγκριση ασφάλειας περιλαμβάνει:

~~α)~~ έγκριση που επιβεβαιώνει την αποδοχή των μέτρων που έχουν~~σι~~ ~~λάβει~~ ληφθεί με το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής όπως περιγράφεται στο άρθρο 9 και το παράρτημα ⌦ II ⌫ ~~III~~, ⌦ τα οποία περιλαμβάνουν ~~περιλαμβάνει~~ τις διαδικασίες και τις διατάξεις ~~για την εκπλήρωση~~ προκειμένου να τηρούνται συγκεκριμένες προδιαγραφές απαραίτητες για τον ασφαλή σχεδιασμό, συντήρηση και λειτουργία της σιδηροδρομικής υποδομής, συμπεριλαμβανομένης, εφόσον παρίσταται ανάγκη, της συντήρησης και λειτουργίας του συστήματος ελέγχου της κυκλοφορίας και της σηματοδότησης. ⌫

~~και~~

~~β) έγκριση που επιβεβαιώνει την αποδοχή των μέτρων που έχει λάβει ο διαχειριστής υποδομής προκειμένου να τηρούνται συγκεκριμένες προδιαγραφές απαραίτητες για τον ασφαλή σχεδιασμό, συντήρηση και λειτουργία της σιδηροδρομικής υποδομής, συμπεριλαμβανομένης, εφόσον παρίσταται ανάγκη, της συντήρησης και λειτουργίας του συστήματος ελέγχου κυκλοφορίας και σηματοδότησης.~~

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

Η ⌦ εθνική αρχή ασφαλείας ⌫ ~~αρχή για την ασφάλεια~~ μπορεί να ⌦ απαιτήσει την αναθεώρηση της έγκρισης ασφαλείας ⌫ ~~η έγκριση ασφαλείας να αναθεωρείται~~ μετά από ουσιαστικές μεταβολές του ~~κανονιστικού~~ ⌦ ρυθμιστικού ⌫ πλαισίου ~~της~~ ασφαλείας.

Εάν η ~~αρχή για την ασφάλεια~~ ⌦ εθνική αρχή ασφαλείας ⌫ διαπιστώσει ότι ~~ένας~~ εγκεκριμένος διαχειριστής υποδομής δεν πληροί πλέον τους όρους της έγκρισης ασφάλειας, ανακαλεί την έγκριση αιτιολογώντας την απόφασή της.

⇩ νέο

3. Η εθνική αρχή ασφαλείας λαμβάνει απόφαση σχετικά με αίτηση χορήγησης έγκρισης ασφάλειας αμελλητί και το αργότερο εντός τεσσάρων μηνών από την υποβολή όλων των απαιτούμενων πληροφοριών και τυχόν συμπληρωματικών πληροφοριών.

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 (προσαρμοσμένο)

~~3~~4. Η ~~αρχή για την ασφάλεια~~ ⌦ εθνική αρχή ασφαλείας ⌫ ενημερώνει τον Οργανισμό εντός ενός μηνός για τις εγκρίσεις ασφάλειας που έχουν εκδοθεί, ανανεωθεί, τροποποιηθεί ή ανακληθεί. Γνωστοποιεί το όνομα και τη διεύθυνση του διαχειριστή υποδομής, την ημερομηνία έκδοσης, το πεδίο και την ισχύ της έγκρισης ασφάλειας και, σε περίπτωση ανάκλησης, τους λόγους της απόφασής της.

~~*Άρθρο 12*~~

~~**Απαιτήσεις υποβολής αιτήσεων για πιστοποιητικά ασφάλειας και εγκρίσεις ασφάλειας**~~

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

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

~~Ειδική καθοδήγηση παρέχεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που υποβάλλουν αίτηση για πιστοποιητικό ασφάλειας όσον αφορά υπηρεσίες σε καθορισμένο τμήμα υποδομής, με σαφή προσδιορισμό των κανόνων που ισχύουν για το οικείο τμήμα.~~

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

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 (προσαρμοσμένο)

Άρθρο 13

Πρόσβαση στις εγκαταστάσεις κατάρτισης

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ~~που υποβάλλουν αίτηση για πιστοποιητικό ασφάλειας~~ δίκαιη και άνευ διακρίσεων πρόσβαση στις εγκαταστάσεις κατάρτισης των οδηγών και του προσωπικού των αμαξοστοιχιών ~~τρένων~~, εφόσον η κατάρτιση αυτή είναι απαραίτητη για την εκτέλεση δρομολογίων στο δίκτυό τους ή για την εκπλήρωση των απαιτήσεων που προβλέπονται για την ~~λήψη~~ απόκτηση ~~του~~ άδειας ή πιστοποιητικού ⌦ ασφαλείας και των απαιτήσεων για την απόκτηση αδειών και πιστοποιητικών βάσει της οδηγίας 2007/59/ΕΚ[21] ⌫ .

[21] ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 51.

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

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν επίσης ότι οι διαχειριστές υποδομής και το προσωπικό που επιτελεί βασικά καθήκοντα ασφάλειας έχουν δίκαιη και άνευ διακρίσεων πρόσβαση στις εγκαταστάσεις κατάρτισης.

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

Η ⌦ εθνική ⌫ αρχή ~~για την~~ ασφαλείας εξασφαλίζει ότι, στο πλαίσιο της παροχής των υπηρεσιών κατάρτισης ή, οσάκις απαιτείται, της χορήγησης πιστοποιητικών, πληρούνται οι απαιτήσεις ~~ασφάλειας~~ ⌦ της οδηγίας 2007/59/ΕΚ ⌫ , των ΤΠΔ ή των εθνικών κανόνων ~~ασφάλειας~~, που ~~περιγράφονται~~ ⌦ προβλέπονται ⌫ στο άρθρο 8 ~~και στο παράρτημα ΙΙ~~.

2. Εάν οι εγκαταστάσεις κατάρτισης διατίθενται μόνο μέσω των υπηρεσιών μίας και μόνο~~ανδικής~~ σιδηροδρομικής επιχείρησης ή του διαχειριστή της υποδομής, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τίθενται στη διάθεση και των άλλων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων με κόστος λογικό και το οποίο δεν εισάγει διακρίσεις, το οποίο σχετίζεται με το κόστος και μπορεί να περιλαμβάνει ένα περιθώριο κέρδους.

3. Κατά την πρόσληψη νέων οδηγών αμαξοστοιχιών ~~τρένων~~, προσωπικού επί των τρένων καθώς και προσωπικού που είναι επιφορτισμένο με βασικά καθήκοντα ασφαλείας, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ~~πρέπει να~~ είναι σε θέση να λαμβάνουν υπόψη τυχόν κατάρτιση, προσόντα και εμπειρία που έχουν αποκτηθεί στο παρελθόν από άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Για τον σκοπό αυτό τα εν λόγω μέλη του προσωπικού δικαιούνται πρόσβασης, λήψης αντιγράφων και γνωστοποίησης αναφορικά με όλα τα έγγραφα που πιστοποιούν την κατάρτιση, τα προσόντα και την εμπειρία τους.

4. ~~Κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση και κάθε διαχειριστής υποδομής~~ ⌦ Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής ⌫ είναι~~, εν πάση περιπτώσει,~~ υπεύθυνοι για το επίπεδο της κατάρτισης και των προσόντων του προσωπικού τους που επιτελεί εργασία σχετική με την ασφάλεια~~, όπως προβλέπεται στο άρθρο 9 και το παράρτημα ΙΙΙ~~.

↓ 2008/57/ΕΚ άρθρο 40

↓ 2008/110/ΕΚ άρθρο 1 παρ. 8 (προσαρμοσμένο)
⇨ νέο

Άρθρο 14~~α~~

Συντήρηση οχημάτων

1. Για ~~Κ~~κάθε όχημα, πριν τεθεί σε λειτουργία ή χρησιμοποιηθεί στο δίκτυο, ~~έχει~~ ⌦ υπάρχει ⌫ φορέας ~~που είναι~~ υπεύθυνος για τη συντήρησή του, ο ~~Θ~~ ⌦ οποίος ⌫ ~~φορέας αυτός~~ καταχωρίζεται στο εθνικό μητρώο οχημάτων ~~ΕΜΘ~~ σύμφωνα με το άρθρο 43~~33~~ της οδηγίας XX για τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος.

2. Ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας μπορεί να είναι σιδηροδρομική επιχείρηση ~~σιδηροδρόμων~~, διαχειριστής υποδομής ή κάτοχος οχημάτων.

3. Με την επιφύλαξη της ευθύνης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής για την ασφαλή λειτουργία των αμαξοστοιχιών κατά το άρθρο 4, ο φορέας εξασφαλίζει, μέσω συστήματος συντήρησης, ότι τα οχήματα για τη συντήρηση των οποίων είναι υπεύθυνος βρίσκονται σε ασφαλή κατάσταση κυκλοφορίας. Για το σκοπό αυτό, ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας διασφαλίζει ότι τα οχήματα συντηρούνται σύμφωνα με:

α) το βιβλίο συντήρησης εκάστου οχήματος

β) τις ισχύουσες απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων συντήρησης και των διατάξεων των ΤΠΔ.

Ο αρμόδιος για τη συντήρηση φορέας πραγματοποιεί τη συντήρηση μόνος του ή την αναθέτει σε συμβεβλημένα συνεργεία συντήρησης.

4. Στην περίπτωση εμπορευματικών ⌦ φορταμαξών ⌫ ~~συρμών~~, κάθε υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας πιστοποιείται από οργανισμό που έχει διαπιστευθεί ή αναγνωρισθεί σύμφωνα με ⇨ τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 445/2011[22] της Επιτροπής ⇦ ~~την παράγραφο 5~~, ή από εθνική αρχή ασφάλειας. ~~Η διαδικασία πιστοποίησης βασίζεται σε κριτήρια ανεξαρτησίας, επάρκειας και αμεροληψίας, όπως τα σχετικά ευρωπαϊκά πρότυπα της σειράς EN 45 000.~~ Η διαδικασία αναγνώρισης βασίζεται επίσης σε κριτήρια ανεξαρτησίας, επάρκειας και αμεροληψίας.

Εφόσον ο αρμόδιος για τη συντήρηση φορέας είναι ~~σιδηροδρομική επιχείρηση ή~~ διαχειριστής υποδομής, η συμμόρφωση με ⇨ τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 445/2011 ⇦ ~~τις απαιτήσεις που θεσπίζονται δυνάμει της παραγράφου 5~~ ελέγχεται από την οικεία εθνική αρχή ασφάλειας στο πλαίσιο των διαδικασιών του ⌦ άρθρου 12 ⌫ ~~άρθρου 10 ή 11~~ και επιβεβαιώνεται με τα πιστοποιητικά που προβλέπουν οι διαδικασίες αυτές.

~~5. Με βάση σύσταση του Οργανισμού, η Επιτροπή, το αργότερο στις 24ης Δεκεμβρίου 2010, θεσπίζει μέτρο για την καθιέρωση συστήματος πιστοποίησης του φορέα που είναι υπεύθυνος για τη συντήρηση εμπορευματικών συρμών[23]. Τα πιστοποιητικά που χορηγούνται σύμφωνα με το σύστημα αυτό επιβεβαιώνουν τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της παραγράφου 3.~~

~~Το μέτρο περιλαμβάνει τις απαιτήσεις σχετικά με:~~

~~α) το σύστημα συντήρησης που έχει καθιερώσει ο φορέας·~~

~~β) τη μορφή και ισχύ του πιστοποιητικού που χορηγείται στον φορέα·~~

~~γ) τα κριτήρια πιστοποίησης ή αναγνώρισης του οργανισμού ή των οργανισμών που είναι υπεύθυνοι για την έκδοση των πιστοποιητικών και την εξασφάλιση των αναγκαίων ελέγχων για τη λειτουργία του συστήματος πιστοποίησης·~~

~~δ) την ημερομηνία εφαρμογής του συστήματος πιστοποίησης, συμπεριλαμβανομένης μεταβατικής περιόδου ενός έτους για τους ήδη υφισταμένους υπευθύνους για τη συντήρηση φορείς.~~

~~Το μέτρο αυτό, που αποσκοπεί στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας δια συμπληρώσεώς της, θεσπίζεται κατά την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 27, παράγραφος 2α.~~

~~Με βάση σύσταση του Οργανισμού, η Επιτροπή, το αργότερο στις 24ης Δεκεμβρίου 2018, επανεξετάζει το μέτρο αυτό προκειμένου να συμπεριλάβει όλα τα οχήματα και να~~

[22] ΕΕ L 122 της 11.5.2011, σ. 22.

[23] ~~ΕΕ L 122 της 11.5.2011, σ. 22.~~

~~προσαρμόσει στα πρόσφατα δεδομένα, εάν κριθεί απαραίτητο, το σύστημα πιστοποίησης που εφαρμόζεται στους εμπορευματικούς συρμούς.~~

5~~6~~. Τα πιστοποιητικά που χορηγούνται σύμφωνα με την παράγραφο 4~~5~~ ισχύουν σε ολόκληρη την ~~Κοινότητα~~ ⌦ Ένωση ⌫.

~~7. Ο Οργανισμός αξιολογεί τη διαδικασία πιστοποίησης που εφαρμόζεται σύμφωνα με την παράγραφο 5, υποβάλλοντας έκθεση στην Επιτροπή, το αργότερο τρία έτη από την έναρξη ισχύος του σχετικού μέτρου.~~

⇩ νέο

6. Έως τις 31 Μαΐου 2014, ο Οργανισμός αξιολογεί το σύστημα πιστοποίησης του υπεύθυνου φορέα συντήρησης εμπορευματικών φορταμαξών και εξετάζει τη δυνατότητα επέκτασης του συστήματος σε όλα τα οχήματα και υποβάλλει έκθεση στην Επιτροπή.

7. Η Επιτροπή εγκρίνει έως τις 24 Δεκεμβρίου 2016 με εκτελεστικές πράξεις κοινούς όρους πιστοποίησης του υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα για όλα τα οχήματα.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εγκρίνονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 27 παράγραφος 2.

Το σύστημα πιστοποίησης που ισχύει για εμπορευματικές φορτάμαξες και έχει εγκριθεί με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 445/2011 εξακολουθεί να εφαρμόζεται μέχρι να εκδοθούν οι εκτελεστικές πράξεις που προαναφέρθηκαν.

🡻 2008/110/ΕΚ άρθρο 1 παρ. 8 (προσαρμοσμένο)
⇨ νέο

⌦ Άρθρο 15 ⌫

⌦ Παρεκκλίσεις από το σύστημα πιστοποίησης των υπεύθυνων για τη συντήρηση φορέων ⌫

1~~8~~. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις καθορισμού και πιστοποίησης του υπευθύνου για τη συντήρηση φορέα με εναλλακτικά μέτρα ⇨ ως προς το σύστημα πιστοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 14 ⇦, στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) οχημάτων τα οποία είναι καταχωρισμένα σε τρίτη χώρα και συντηρούνται σύμφωνα με τη νομοθεσία της χώρας αυτής·

β) οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται σε δίκτυα ή γραμμές των οποίων το εύρος σιδηροτροχιών είναι διαφορετικό από το εύρος του κυρίου σιδηροδρομικού δικτύου της ~~Κοινότητας~~ ⌦ Ένωσης ⌫ και για τα οποία η τήρηση των απαιτήσεων κατά το άρθρο 14 παράγραφος ~~την παράγραφο~~ 3 διασφαλίζεται από διεθνείς συμφωνίες με τρίτες χώρες·

γ) οχημάτων ~~καθοριζομένων με~~ ⌦ καλυπτόμενων από ⌫ το άρθρο 2~~, παράγραφος 2~~, καθώς και οχημάτων για τη μεταφορά στρατιωτικού εξοπλισμού και για ειδικές υπηρεσίες μεταφορών για τις οποίες απαιτείται ~~ad hoc~~ ειδική άδεια της εθνικής αρχής ασφάλειας που χορηγείται πριν από την παροχή της υπηρεσίας. Στην περίπτωση αυτή, χορηγούνται παρεκκλίσεις για χρονικά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα πέντε έτη.

2. Τα εναλλακτικά ~~αυτά~~ μέτρα ⌦ που προβλέπονται στην παράγραφο 1 ⌫ εφαρμόζονται δια παρεκκλίσεων που χορηγεί η αρμόδια εθνική αρχή ασφαλείας ⌦ ή ο Οργανισμός ⌫ :

α) κατά την καταχώριση οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 43~~33~~ της οδηγίας XX για τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος ~~των σιδηροδρόμων~~, όσον αφορά τον καθορισμό του υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα·

β) κατά τη χορήγηση πιστοποιητικών και εγκρίσεων ασφαλείας σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και διαχειριστές υποδομής σύμφωνα με τα άρθρα 10 και 12~~11~~ της παρούσας οδηγίας, όσον αφορά τον καθορισμό ή την πιστοποίηση του υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα·

3. Οι παρεκκλίσεις αυτές προσδιορίζονται και αιτιολογούνται στην ετήσια έκθεση ασφαλείας του άρθρου 18 ~~της παρούσας οδηγίας~~. Εάν προκύπτει ότι έχουν αναληφθεί αδικαιολόγητοι κίνδυνοι ασφάλειας στο σιδηροδρομικό σύστημα της ~~Κοινότητας~~ ⌦ ΕΕ ⌫, ο Οργανισμός ενημερώνει πάραυτα την Επιτροπή σχετικά. Η Επιτροπή επικοινωνεί με τα ενδιαφερόμενα μέρη και, κατά περίπτωση, ζητεί από το κράτος μέλος να αποσύρει την απόφασή του για χορήγηση παρέκκλισης.

⇩ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 (προσαρμοσμένο)

~~*Άρθρο 15*~~

~~Εναρμόνιση των πιστοποιητικών ασφάλειας~~

~~1. Πριν από τις 30 Απριλίου 2009, λαμβάνονται, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 27 παράγραφος 2, οι αποφάσεις για τις κοινές εναρμονισμένες απαιτήσεις σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 2 στοιχείο β) και το παράρτημα IV, καθώς και για ένα κοινό έντυπο των εγγράφων οδηγιών υποβολής αιτήσεων.~~

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

⌦ ΕΘΝΙΚΕΣ ⌫ ΑΡΧΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Άρθρο 16

Καθήκοντα

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

⇩ νέο

2. Η αρχή ασφαλείας αναλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα καθήκοντα:

α) έγκριση θέσης σε λειτουργία των υποσυστημάτων ενέργειας και υποδομής που αποτελούν το σιδηροδρομικό σύστημα σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 2 της οδηγίας XX για τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος·

β) εποπτεία της συμμόρφωσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας με τις βασικές απαιτήσεις όπως απαιτείται βάσει του άρθρου [x] της οδηγίας [XX] για τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος·

γ) απόδοση ευρωπαϊκού αριθμού οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 42 της οδηγίας [XX] για τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος·

δ) υποστήριξη του Οργανισμού, εφόσον τη ζητήσει, στην έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση ενιαίων πιστοποιητικών ασφαλείας που χορηγούνται σύμφωνα με το άρθρο 10 και έλεγχο της τήρησης των σχετικών όρων και των απαιτήσεων για τη λειτουργία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ενωσιακής ή εθνικής νομοθεσίας·

ε) έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση εγκρίσεων ασφαλείας που χορηγούνται σύμφωνα με το άρθρο 12 και έλεγχος της τήρησης των σχετικών όρων και των απαιτήσεων και των απαιτήσεων για τη λειτουργία των διαχειριστών υποδομής με βάση τις απαιτήσεις της ενωσιακής ή εθνικής νομοθεσίας·

στ) παρακολούθηση, προώθηση και, όπου απαιτείται, επιβολή και επικαιροποίηση του ρυθμιστικού πλαισίου ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος εθνικών κανόνων·

ζ) εποπτεία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων σύμφωνα με το παράρτημα IV του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1158/2010[24] και με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1077/2012[25]·

η) επίβλεψη ότι τα οχήματα είναι δεόντως καταχωρισμένα στο εθνικό μητρώο οχημάτων και ότι οι σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες που περιέχει είναι ακριβείς και επικαιροποιημένες.

3. Η εθνική αρχή ασφαλείας του κράτους μέλους στο οποίο δραστηριοποιείται η σιδηροδρομική επιχείρηση προβαίνει στις αναγκαίες ρυθμίσεις συντονισμού με τον Οργανισμό και άλλες αρχές ασφαλείας προκειμένου να εξασφαλίσει την ανταλλαγή καίριων πληροφοριών σχετικών με τη συγκεκριμένη σιδηροδρομική επιχείρηση, ιδίως σχετικών με γνωστούς κινδύνους και τις επιδόσεις ασφαλείας της σιδηροδρομικής επιχείρησης. Η εθνική αρχή ασφαλείας ανταλλάσσει επίσης πληροφορίες με άλλες εθνικές αρχές ασφαλείας, εφόσον κρίνει ότι η σιδηροδρομική επιχείρηση δεν λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα ελέγχου των κινδύνων.

Ενημερώνει αμέσως τον Οργανισμό για τυχόν ανησυχίες της σχετικά με τις επιδόσεις ασφαλείας της σιδηροδρομικής επιχείρησης που επιβλέπει. Ο Οργανισμός λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα που προβλέπονται στο άρθρο 10 παράγραφος 6.

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16

~~2. Η αρχή ασφαλείας αναλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα καθήκοντα:~~

[24] ΕΕ L 326 της 10.12.2010, σ. 1.
[25] ΕΕ L 320 της 17.11.2012, σ. 3.

↓ 2008/110/ΕΚ άρθρο 1 παρ. 9 στοιχ. α)

~~α) έγκριση της θέσης σε λειτουργία των διαρθρωτικών υποσυστημάτων που αποτελούν το σιδηροδρομικό σύστημα, σύμφωνα με το άρθρο 15 της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα και εξακρίβωση ότι αυτά τα υποσυστήματα λειτουργούν και συντηρούνται σύμφωνα με τις σχετικές βασικές απαιτήσεις,~~

↓ 2008/110/ΕΚ άρθρο 1 παρ. 9 στοιχ. β)

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16

~~γ) επίβλεψη όσον αφορά τη συμμόρφωση των στοιχείων διαλειτουργικότητας με τις βασικές απαιτήσεις όπως απαιτεί το άρθρο 12 των οδηγιών 96/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ·~~

~~δ) έγκριση της θέσης σε λειτουργία νέου και σημαντικά τροποποιημένου τροχαίου υλικού το οποίο δεν καλύπτεται ακόμα από ΤΠΔ·~~

~~ε) έκδοση, ανανέωση, τροποποιήσεις και ανάκληση σχετικών τμημάτων των πιστοποιητικών ασφάλειας και των εγκρίσεων ασφάλειας που χορηγούνται σύμφωνα με τα άρθρα 10 και 11 και εξακρίβωση ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις και οι απαιτήσεις των εν λόγω πιστοποιητικών, καθώς και ότι οι διαχειριστές της υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ασκούν τις δραστηριότητές τους σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κοινοτικού ή εθνικού δικαίου·~~

~~στ) παρακολούθηση, προώθηση και, όπου απαιτείται επιβολή και ανάπτυξη του κανονιστικού πλαισίου ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος εθνικών κανόνων ασφαλείας·~~

↓ 2008/110/ΕΚ άρθρο 1 παρ. 9 στοιχ. γ)

~~ζ) διασφάλιση ότι τα οχήματα είναι δεόντως καταχωρισμένα στο ΕΜΟ και ότι οι πληροφορίες για την ασφάλεια που περιέχονται στο ΕΜΟ είναι ακριβείς και ενημερωμένες,~~

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 (προσαρμοσμένο) ⇨ νέο

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

Άρθρο 17

Αρχές για τη λήψη αποφάσεων

1. Οι ~~αρχή~~ ⌦ εθνικές αρχές ⌫ ασφαλείας εκτελούν τα καθήκοντά ~~της~~ ⌦ τους ⌫ με ανοικτό και αμερόληπτο τρόπο και με διαφάνεια. Ειδικότερα, ⌦ δίνουν τη ⌫ ~~δίνεται η~~ δυνατότητα σε όλα τα μέρη να εκφράζουν τις απόψεις τους και αιτιολογούν~~εί~~ τις αποφάσεις ⌦ τους ⌫ ~~της~~.

⌦ Απαντούν ⌫ άμεσα στα αιτήματα και τις υποβαλλόμενες αιτήσεις και διαβιβάζουν~~ει~~ τα αιτήματά ~~της~~ ⌦ τους ⌫ για ενημέρωση αμελλητί και εκδίδουν~~ει~~ όλες τις αποφάσεις ⌦ τους ⌫ ~~της~~ εντός τεσσάρων μηνών αφού λάβουν~~ει~~ όλες τις πληροφορίες που έχουν~~ει~~ ζητήσει. ~~Μπορεί~~ ⌦ Δύνανται ⌫ ανά πάσα στιγμή να ~~ζητεί~~ ⌦ ζητούν ⌫ την τεχνική συνδρομή των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή άλλων ειδικευμένων οργάνων όταν ~~επιτελεί~~ ⌦ εκτελούν ⌫ τα καθήκοντα που αναφέρονται στο άρθρο 16.

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

2. ⌦ Ο Οργανισμός και οι εθνικές αρχές ασφαλείας ⌫ ~~Η αρχή για την ασφάλεια~~ έχ~~ει~~ουν το δικαίωμα να διενεργούν~~εί~~ όλες τις επιθεωρήσεις και έρευνες που είναι απαραίτητες για την εκπλήρωση των καθηκόντων της και έχουν~~ει~~ πρόσβαση σε όλα τα σχετικά έγγραφα, καθώς και στους χώρους, τις εγκαταστάσεις και τον εξοπλισμό των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

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

4. Οι ⌦ εθνικές ⌫ αρχές ~~για την ασφάλεια~~ ασφαλείας συμμετέχουν ενεργά στην ανταλλαγή πληροφοριών και εμπειριών ⇨ στο πλαίσιο του δικτύου που έχει δημιουργήσει ο Οργανισμός για να εναρμονίζουν τα κριτήρια λήψης των αποφάσεών τους στην ΕΕ. ⇦ ~~προκειμένου να εναρμονίζουν τα κριτήρια που χρησιμοποιούν για τη λήψη των αποφάσεών τους σε ολόκληρη την Κοινότητα. Η συνεργασία αποβλέπει ιδίως να διευκολύνει και να συντονίζει την πιστοποίηση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στις οποίες έχουν παραχωρηθεί διεθνείς σιδηροδρομικές διαδρομές, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 15 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ.~~

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

⇩ νέο

5. Η έκταση της συνεργασίας μεταξύ του Οργανισμού και των εθνικών αρχών ασφαλείας σε όλα τα θέματα που αφορούν τις επιτόπιες επιθεωρήσεις για την έκδοση ενιαίου πιστοποιητικού ασφαλείας και την εποπτεία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων μετά την έκδοση του ενιαίου πιστοποιητικού ασφαλείας καθορίζεται σε συμβατικές ή άλλες ρυθμίσεις μεταξύ του Οργανισμού και των εθνικών αρχών ασφαλείας.

⇩ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 (προσαρμοσμένο)

Άρθρο 18

Ετήσια έκθεση

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

α) την εξέλιξη της σιδηροδρομικής ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένης ~~μιας~~ συγκεντρωτικής κατάστασης σε επίπεδο κράτους μέλους για τους ΚΔΑ που καθορίζονται στο παράρτημα Ι·

β) σημαντικές μεταβολές στις νομοθετικές και κανονιστικές ρυθμίσεις όσον αφορά την ασφάλεια των σιδηροδρόμων·

γ) τις εξελίξεις ως προς την πιστοποίηση της ασφάλειας και την έγκριση της ασφάλειας·

δ) αποτελέσματα και εμπειρίες από την εποπτεία διαχειριστών υποδομής και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων·

🡻 2008/110/ΕΚ, άρθρο 1 παρ. 10 (προσαρμοσμένο)
⇨ νέο

ε) τις παρεκκλίσεις που αποφασίσθηκαν σύμφωνα με το άρθρο ~~14α,~~ ⌦ 14 ⌫ παράγραφος 8·~~»~~

⇨ στ) όλες τις επιθεωρήσεις και ελέγχους σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο κράτος μέλος κατά τη διάρκεια των εποπτικών δραστηριοτήτων. ⇦

🡻 Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 (προσαρμοσμένο)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ

Άρθρο 19

Υποχρέωση διερεύνησης

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

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

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

α) τη σοβαρότητα του ατυχήματος ή του συμβάντος·

β) εάν αυτό εντάσσεται σε μια σειρά ατυχημάτων ή συμβάντων σημαντικών σε επίπεδο συστήματος, ως σύνολο·

γ) τις επιπτώσεις του για τη ~~σιδηροδρομική~~ ασφάλεια ⌦ των σιδηροδρόμων ⌫ σε ~~κοινοτικό~~ επίπεδο ⌦ Ένωσης ⌫ ·

~~και~~

δ) τα αιτήματα διαχειριστών υποδομής, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, της ⌦ εθνικής αρχής ασφαλείας ⌫ ~~αρμόδιας για την ασφάλεια αρχής~~ ή των κρατών μελών.

3. Η έκταση των ερευνών και η διαδικασία που εφαρμόζεται κατά τη διεξαγωγή τους, καθορίζονται από τον φορέα διερεύνησης, ~~λαμβάνοντας υπόψη~~ ⌦ με βάση ⌫ ~~τις αρχές και τους στόχους των άρθρων~~ ⌦ τα άρθρα ⌫ 20 και 22, καθώς και σε συνάρτηση με τα διδάγματα που αναμένεται να συναχθούν για τη βελτίωση της ασφάλειας από το ατύχημα ή το συμβάν.

4. Η έρευνα δεν αφορά επ' ουδενί την απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης.

Άρθρο 20

Καθεστώς έρευνας

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

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

⇩ νέο

2. Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν πλήρη συντονισμό με τις αρχές που είναι αρμόδιες για τη δικαστική έρευνα και ότι παρέχονται στους υπεύθυνους διερεύνησης το συντομότερο δυνατόν:

🡻 Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 (προσαρμοσμένο)

α) πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος ή του συμβάντος, καθώς και στο σχετικό τροχαίο υλικό και τις εγκαταστάσεις υποδομής και τις εγκαταστάσεις ελέγχου και σηματοδότησης της κυκλοφορίας·

β) το δικαίωμα άμεσης καταγραφής των αποδεικτικών στοιχείων και ελεγχόμενης απομάκρυνσης των συντριμμιών, των εγκαταστάσεων ή στοιχείων υποδομής για εξέταση ή ανάλυση·

γ) πρόσβαση και δικαίωμα χρήσης των στοιχείων των συσκευών καταγραφής επί των τρένων, καθώς και του εξοπλισμού εγγραφής φωνητικών μηνυμάτων και δεδομένων για τη λειτουργία του συστήματος σηματοδότησης και ελέγχου της κυκλοφορίας·

δ) πρόσβαση στα αποτελέσματα της νεκροψίας των θυμάτων·

ε) πρόσβαση στα αποτελέσματα της εξέτασης του προσωπικού του τρένου και του λοιπού σιδηροδρομικού προσωπικού που εμπλέκεται στο ατύχημα ή συμβάν·

στ) δυνατότητα υποβολής ερωτήσεων του εμπλεκόμενου σιδηροδρομικού προσωπικού και λοιπών μαρτύρων·

ζ) πρόσβαση σε όλες τις σχετικές πληροφορίες και αρχεία που τηρεί ο διαχειριστής της υποδομής, οι εμπλεκόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και η ⌦ εθνική αρχή ασφαλείας ⌫ ~~αρχή για την ασφάλεια~~.

3. Η έρευνα πραγματοποιείται ανεξαρτήτως οποιασδήποτε δικαστικής έρευνας ~~ανάκρισης~~.

Άρθρο 21

Φορέας διερεύνησης

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

2. Ο φορέας διερεύνησης ασκεί τα εκτελεστικά του καθήκοντα ανεξαρτήτως των οργανισμών που αναφέρονται στην παράγραφο 1, και, για το σκοπό αυτό, μπορεί να διαθέτει επαρκείς πόρους. Το καθεστώς των προσώπων που εκτελούν τις διερευνήσεις εξασφαλίζει την απαραίτητη ανεξαρτησία τους.

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

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

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

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

7. Οι φορείς διερεύνησης συμμετέχουν ενεργά στην ανταλλαγή απόψεων και εμπειριών με στόχο την κατάρτιση κοινών μεθόδων διερεύνησης ~~έρευνας~~ και κοινών αρχών

παρακολούθησης της συνέχειας που δίδεται στις συστάσεις για την ασφάλεια, καθώς και την προσαρμογή στην τεχνική και επιστημονική πρόοδο.

Ο Οργανισμός επικουρεί τους φορείς διερεύνησης στα καθήκοντά τους.

Άρθρο 22

Διαδικασία διερεύνησης ~~έρευνας~~

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

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

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

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

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

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

Άρθρο 23

Εκθέσεις

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

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

⇩ νέο

Η Επιτροπή εγκρίνει, με εκτελεστικές πράξεις, το περιεχόμενο των εκθέσεων διερεύνησης ατυχημάτων και συμβάντων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εγκρίνονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 27 παράγραφος 2.

🡻 Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 (προσαρμοσμένο)

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

🡻 Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 (προσαρμοσμένο)

Άρθρο 24

Πληροφορίες προς διαβίβαση στον Οργανισμό

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

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

Άρθρο 25

Συστάσεις ασφαλείας

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

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

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

🡻 2008/110/ΕΚ άρθρο 1 παρ. 11 (προσαρμοσμένο)

~~*Άρθρο 26*~~

~~Αναπροσαρμογή των Παραρτημάτων~~

~~Τα Παραρτήματα αναπροσαρμόζονται βάσει της επιστημονικής και τεχνικής προόδου. Το μέτρο αυτό, που αποσκοπεί στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, θεσπίζεται κατά την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 27, παράγραφος 2α.~~

⇩ νέο

Άρθρο 26

Ανάθεση αρμοδιότητας

1. Η αρμοδιότητα έκδοσης πράξεων κατ'εξουσιοδότηση ανατίθεται στην Επιτροπή υπό τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο παρόν άρθρο.

2. Η αρμοδιότητα έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 και στο άρθρο 7 παράγραφος 2 ανατίθενται στην Επιτροπή επ' αόριστον.

3. Η ανάθεση αρμοδιότητας που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 και στο άρθρο 7 παράγραφος 2 είναι δυνατόν να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την αρμοδιότητα που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Τίθεται σε ισχύ την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Η ανάκληση δεν επηρεάζει το κύρος των κατ'εξουσιοδότηση πράξεων που βρίσκονται ήδη σε ισχύ.

4. Αμέσως μετά την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

5. Οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εγκρίνονται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 και το άρθρο 7 παράγραφος 2 τίθενται σε ισχύ μόνο εφόσον δεν προβληθεί καμία ένσταση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή από το Συμβούλιο, εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της εν λόγω πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εάν, πριν από τη λήξη της περιόδου αυτής, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν πρόκειται να προβάλουν ενστάσεις. Το εν λόγω χρονικό διάστημα παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16
⇨ νέο

Άρθρο 27

Διαδικασία επιτροπής

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

⇨ 1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή. Πρόκειται για επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011. ⇦

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

⇨ 2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011. ⇦

~~Η περίοδος που προβλέπεται από το άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζεται τρίμηνη.~~

↓ 2008/110/ΕΚ άρθρο 1 παρ. 12 στοιχ. α) (προσαρμοσμένο)

~~2α. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 5α, παράγραφοι 1 έως 4, και του άρθρου 7 της απόφασης αριθ. 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.~~

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 (προσαρμοσμένο)

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

↓ 2008/110/ΕΚ άρθρο 1 παρ. 12 στοιχ. β)

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16

~~*Άρθρο 28*~~

~~**Εκτελεστικά μέτρα**~~

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

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

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 (προσαρμοσμένο)

~~ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII~~

~~ΓΕΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ~~

~~Άρθρο 29~~

~~Τροποποιήσεις της οδηγίας 95/18/ΕΚ~~

~~Η οδηγία 95/18/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:~~

~~1. Το άρθρο 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:~~

~~«Άρθρο 8~~

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

~~2. Στο παράρτημα, το τμήμα Η διαγράφεται.~~

~~Άρθρο 30~~

~~Τροποποιήσεις της οδηγίας 2001/14/ΕΚ~~

~~Η οδηγία 2001/14/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:~~

~~1. ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:~~

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

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

~~«στ) τις ρυθμίσεις για την πρόσβαση σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ, του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων[26], όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2004/51/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ης Απριλίου 2004,~~

---

26 ~~ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 25.~~

~~για την τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων[27].»»~~

~~3. Το άρθρο 32 διαγράφεται.~~

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

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

Άρθρο ~~31~~ ⌦ 28 ⌫

Έκθεση και περαιτέρω δράση ~~κοινοτική~~ ⌦ της ΕΕ ⌫

~~Η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο πριν από τις 30 Απριλίου 2007, και, εν συνεχεία, κάθε πέντε έτη έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.~~

⇩ νέο

Με βάση τις σχετικές πληροφορίες που παρέχει ο Οργανισμός, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο πριν [συγκεκριμένη ημερομηνία που θα προσθέσει η Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων – *πέντε έτη από την έναρξη ισχύος*] και στη συνέχεια ανά πενταετία έκθεση για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

🡻 Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 (προσαρμοσμένο)

Η έκθεση συνοδεύεται, όπου είναι απαραίτητο, από προτάσεις για περαιτέρω ~~κοινοτική~~ δράση ⌦ της Ένωσης ⌫.

Άρθρο ~~32~~ ⌦ 29 ⌫

Κυρώσεις

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

Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τους κανόνες αυτούς στην Επιτροπή ως την ημερομηνία που ορίζεται στο άρθρο ~~33~~ ⌦ 32 παράγραφος 1 ⌫ και κοινοποιούν αμελλητί στην Επιτροπή οποιαδήποτε επακόλουθη τροποποίηση η οποία τους επηρεάζει.

[27] ~~ΕΕ L 164 της 30.04.2004, σ. 164.~~

⇩ νέο

Άρθρο 30

Μεταβατικές διατάξεις

Τα παραρτήματα ΙΙΙ και V της οδηγίας 2004/49/ΕΚ εφαρμόζονται έως την ημερομηνία εφαρμογής των κατ'εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφοι 2 και 3, στο άρθρο 9 παράγραφος 2, στο άρθρο 14 παράγραφος 7 και στο άρθρο 23 παράγραφος 2 της παρούσας οδηγίας.

Έως τις [συγκεκριμένη ημερομηνία που θα προσθέσει η Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων – *δύο έτη από την έναρξη ισχύος*], οι εθνικές αρχές ασφαλείας συνεχίζουν να χορηγούν πιστοποιητικά ασφαλείας σύμφωνα με την οδηγία 2004/49/ΕΚ. Τα εν λόγω πιστοποιητικά ασφαλείας ισχύουν έως την ημερομηνία λήξης τους.

Άρθρο 31

Συστάσεις και γνωμοδοτήσεις του Οργανισμού

Ο Οργανισμός προβαίνει σε συστάσεις και γνωμοδοτήσεις σύμφωνα με το άρθρο 15 του κανονισμού …/… [κανονισμός για τον Οργανισμό] με σκοπό την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Οι εν λόγω συστάσεις και γνωμοδοτήσεις χρησιμεύουν ως βάση για οιοδήποτε μέτρο της Ένωσης που λαμβάνεται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.

⇩ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 (προσαρμοσμένο)
⇨ νέο

Άρθρο ~~33~~ ⌦ 32 ⌫

~~Εφαρμογή~~ ⌦ Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο ⌫

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με ⌦ τα άρθρα 2, 3, 4, 8, 10, 16, 18, 20 και με το παράρτημα Ι ⌫ ~~την παρούσα οδηγία~~ το αργότερο έως ⌦ [συγκεκριμένη ημερομηνία που θα προσθέσει η Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων – *δύο έτη από την έναρξη ισχύος*] ⌫ ~~30 Απριλίου 2006. Πληροφορούν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.~~ ⇨ Κοινοποιούν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των διατάξεων αυτών ⇦.

2. Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτήν κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. ⇨ Περιλαμβάνουν επίσης δήλωση ότι οι παραπομπές στις κείμενες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις των οδηγιών που καταργούνται με την παρούσα οδηγία νοούνται ως παραπομπές στην παρούσα οδηγία. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τον τρόπο παραπομπής και τον τρόπο διατύπωσης της δήλωσης. ⇦ ~~Οι λεπτομερείς διατάξεις για την αναφορά αυτή καθορίζονται από τα κράτη μέλη.~~

⇩ νέο

Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα τον οποίο καλύπτει η παρούσα οδηγία.

3. Οι υποχρεώσεις μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο και εφαρμογής της παρούσας οδηγίας δεν ισχύουν για την Κυπριακή Δημοκρατία και τη Δημοκρατία της Μάλτας ενόσω δεν υπάρχει σιδηροδρομικό δίκτυο στο έδαφός τους.

Μόλις, όμως, δημόσιος ή ιδιωτικός φορέας υποβάλει επίσημη αίτηση για την κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής προς εκμετάλλευση από μία ή περισσότερες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη θεσπίζουν νομοθεσία για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας εντός ενός έτους από την παραλαβή της αίτησης.

Άρθρο 33

Κατάργηση

Η οδηγία 2004/49/ΕΚ, όπως τροποποιείται από τις οδηγίες που περιέχει το παράρτημα ΙΙ μέρος Α, καταργείται από [συγκεκριμένη ημερομηνία που θα προσθέσει η Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων – *δύο έτη από την έναρξη ισχύος*], με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων των κρατών μελών όσον αφορά τις προθεσμίες μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο και εφαρμογής των οδηγιών που περιέχει το παράρτημα ΙΙ μέρος Β.

Οι παραπομπές στην καταργούμενη οδηγία θεωρούνται ως παραπομπές στην παρούσα οδηγία και νοούνται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας που εμφαίνεται στο παράρτημα ΙΙΙ.

🡻 Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 (προσαρμοσμένο)

Άρθρο 34

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την ⌦ εικοστή ημέρα ⌫ ~~επομένη~~ ⌦ από τη δημοσίευσή ⌫ της ~~δημοσίευσής της~~ στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

⇩ νέο

Τα άρθρα 10 και 11 εφαρμόζονται από [συγκεκριμένη ημερομηνία που θα προσθέσει η Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων – *δύο έτη από την έναρξη ισχύος*].

🡻 Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 (προσαρμοσμένο)

Άρθρο 35

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

⌦ *Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο*	*Για το Συμβούλιο* ⌫
⌦ *Ο Πρόεδρος*	*Ο Πρόεδρος* ⌫

↓ 2009/149/ΕΚ άρθρο 1 και παράρτημα (προσαρμοσμένο)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΚΟΙΝΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

~~Για τους~~ ⌦ Οι ⌫ κοινοί~~ύς~~ δείκτες ασφάλειας ⌦ αναφέρονται σε ετήσια βάση από τις ⌫ ~~οι~~ ⌦ εθνικές ⌫ αρχές ⌦ ασφαλείας ⌫~~που είναι αρμόδιες για την ασφάλεια καλούνται να αναφέρουν~~ ετησίως. ~~Η πρώτη περίοδος αναφοράς είναι το 2010.~~

~~Όταν αναφέρονται δείκτες, οι οποίοι αφορούν δραστηριότητες που εμπίπτουν στο άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχεία α) και β), υπολογίζονται χωριστά.~~

Εάν ~~ανακαλυφθούν~~ ⌦ προκύψουν ⌫ νέα γεγονότα ή σφάλματα μετά την υποβολή της έκθεσης, οι δείκτες για ένα συγκεκριμένο έτος ⌦ πρέπει να ⌫ τροποποιούνται ή ⌦ να ⌫ διορθώνονται από την ⌦ εθνική ⌫ αρχή ασφάλειας με την πρώτη ευκαιρία και, το αργότερο, στην επόμενη ετήσια έκθεση.

Για δείκτες σχετικούς με ατυχήματα ~~της στήλης~~ ⌦ του σημείου ⌫ 1, ~~εφαρμόζεται~~ ⌦ πρέπει να εφαρμόζεται ⌫ ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 91/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου~~, της 16ης Δεκεμβρίου 2002~~, για τις στατιστικές σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές[1], εφόσον διατίθενται οι σχετικές πληροφορίες.

1. ***Δείκτες σχετικοί με ατυχήματα***

1.1. Συνολικό και σχετικό (σε συρμοχιλιόμετρα) πλήθος σοβαρών ατυχημάτων και κατανομή τους ανά είδος ατυχήματος βάσει των κάτωθι κατηγοριών ⌦ ατυχήματος ⌫:

i) ⌦ σύγκρουση ⌫ αμαξοστοιχιών ⌦ με άλλα σιδηροδρομικά οχήματα ⌫ , ~~συγκρούσεις~~ , ~~καθώς και συγκρούσεις με εμπόδια εντός της ελεύθερης διατομής των σιδηροτροχιών,~~

ii) ~~συγκρούσεις~~ ⌦ σύγκρουση ⌫ αμαξοστοιχιών, ~~καθώς και συγκρούσεις~~ με εμπόδιο εντός ~~της ελεύθερης διατομής~~ ⌦ του διάκενου του εύρους ⌫ των σιδηροτροχιών,

iii) ~~εκτροχιασμοί~~ ⌦ εκτροχιασμός ⌫ αμαξοστοιχιών,

iv) ατυχήματα σε ισόπεδες διαβάσεις, καθώς και ατυχήματα με πεζούς σε ισόπεδες διαβάσεις,

v) ατυχήματα που προκαλούνται σε άτομα ⌦ με την εμπλοκή ⌫ ~~από~~ κινούμενου τροχαίου υλικού~~ό~~, εξαιρουμένων των αυτοκτονιών,

vi) πυρκαγιές σε τροχαίο υλικό,

vii) ~~άλλες~~ ⌦ λοιπά ⌫ .

Κάθε σοβαρό ατύχημα ⌦ πρέπει να ⌫ αναφέρεται με τον τύπο του πρωτογενούς ατυχήματος, ακόμη και όταν οι συνέπειες του δευτερογενούς ατυχήματος είναι σοβαρότερες, ~~π.χ.~~ παραδείγματος χάρη πυρκαγιά λόγω εκτροχιασμού.

1.2. Συνολικό και σχετικό (σε συρμοχιλιόμετρα) πλήθος σοβαρά τραυματισμένων και νεκρών ανά είδος ατυχήματος, με κατανομή τους βάσει των κάτωθι κατηγοριών:

i) ~~επιβάτες~~ ⌦ επιβάτης ⌫ (και ως προς το σύνολο επιβατοχιλιομέτρων και επιβατοχιλιομέτρων),

[1] ΕΕ L 14 της 21.1.2003, σ. 1.

ii) ~~υπάλληλοι~~ ⌦ υπάλληλος ⌫ , συμπεριλαμβανομένου του προσωπικού των εργοληπτών,

iii) χρήστες ισόπεδων διαβάσεων,

iv) ~~άτομα μη εξουσιοδοτημένα να βρίσκονται σε σιδηροδρομικούς χώρους~~ ⌦ καταπατητές ⌫ ,

v) ~~άλλους~~ ⌦ άλλο ⌫ .

2. ***Δείκτες σχετικοί με επικίνδυνα εμπορεύματα***

Συνολικό και σχετικό (σε συρμοχιλιόμετρα) πλήθος ατυχημάτων που σχετίζονται με τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων με κατανομή τους βάσει των κάτωθι κατηγοριών:

i) ατυχήματα στα οποία ενέχεται τουλάχιστον ένα σιδηροδρομικό όχημα που μεταφέρει επικίνδυνα εμπορεύματα, όπως ορίζεται στο προσάρτημα,

ii) πλήθος τέτοιων ατυχημάτων, κατά τα οποία ελευθερώνονται επικίνδυνα εμπορεύματα.

3. ***Δείκτες σχετικοί με αυτοκτονίες***

Συνολικό και σχετικό (σε συρμοχιλιόμετρα) πλήθος αυτοκτονιών.

4. ***Δείκτες σχετικοί με πρόδρομους παράγοντες ατυχημάτων***

Συνολικό και σχετικό πλήθος (σε συρμοχιλιόμετρα):

i) σιδηροτροχιών που έχουν υποστεί ρήξη,

ii) παραμορφωμένων τροχιών ⌦ και απευθυγράμμιση τροχιών ⌫ ,

iii) αστοχιών σηματοδότησης λόγω τοποθέτησης σε λάθος πλευρά,

iv) επικίνδυνων παραβιάσεων σηματοδοτών,

v) τροχών ~~και αξόνων~~ χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού που έχουν υποστεί ρήξη,;

⌦ vi) αξόνων σε τροχαίο υλικό σε λειτουργία που έχουν υποστεί ρήξη. ⌫

Αναφέρονται όλοι οι πρόδρομοι παράγοντες, είτε οδήγησαν σε ατύχημα είτε όχι. Οι πρόδρομοι παράγοντες που οδήγησαν σε ατύχημα ⌦ πρέπει να ⌫ αναφέρονται στους ΚΔΑ στη στήλη για τους πρόδρομους παράγοντες· τα ατυχήματα που σημειώθηκαν, εφόσον είναι σοβαρά, ⌦ πρέπει να ⌫ αναφέρονται στους ΚΔΑ στη στήλη 1 για τα ατυχήματα.

5. ***Δείκτες για τον υπολογισμό των οικονομικών επιπτώσεων των ατυχημάτων***

~~Συνολικό κόστος σε ευρώ και σχετικό κόστος (σε συρμοχιλιόμετρα):~~

~~– πλήθος θανάτων και σοβαρών τραυματισμών επί την τιμή πρόληψης απώλειας (ΤΠΑ) [Value of Preventing a Casualty (VPC)],~~

~~– κόστος της ζημίας στο περιβάλλον,~~

~~– κόστος υλικών ζημιών στο τροχαίο υλικό ή στην υποδομή,~~

~~– κόστος των καθυστερήσεων συνεπεία ατυχημάτων.~~

~~Οι αρχές ασφάλειας υποβάλλουν αναφορά είτε για τις οικονομικές επιπτώσεις όλων των ατυχημάτων, είτε για τις οικονομικές επιπτώσεις μόνον των σοβαρών ατυχημάτων. Η επιλογή επισημαίνεται με σαφήνεια στην ετήσια έκθεση που αναφέρεται στο άρθρο 18.~~

~~ΤΠΑ είναι η τιμή που αποδίδει η κοινωνία στην πρόληψη μιας απώλειας και άρα, δεν αποτελεί σημείο αναφοράς για την αποζημίωση των μερών που ενέχονται σε ατυχήματα.~~

⇩ νέο

Ο Οργανισμός καθορίζει μοναδιαίο κόστος με βάση τα δεδομένα που συλλέγει έως την έναρξη ισχύος της παρούσα οδηγίας.

🡻 2009/149/ΕΚ άρθρο 1 και παράρτημα (προσαρμοσμένο)

6. ***Δείκτες σχετικοί με την τεχνική ασφάλεια της υποδομής και την εφαρμογή της***

6.1. Ποσοστό των τροχιών με αυτόματη προστασία αμαξοστοιχίας (ATP) σε λειτουργία, ποσοστό συρμοχιλιομέτρων με συστήματα ATP που λειτουργούν.

6.2. Πλήθος ισόπεδων διαβάσεων (συνολικά, ανά χιλιόμετρο γραμμής και ανά χιλιόμετρο τροχιάς) με βάση τους κάτωθι οκτώ τύπους:

α) ενεργή ισόπεδη διάβαση με:

i) αυτόματη ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη·

ii) αυτόματη προστασία στην πλευρά του χρήστη·

iii) αυτόματη προστασία και ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη·

iv) αυτόματη προστασία και ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη, και ⌦ μανδάλωση της ⌫ προστασίας ⌦ της αμαξοστοιχίας ⌫ ~~του συρμού~~,

v) χειροκίνητη ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη·

vi) χειροκίνητη προστασία στην πλευρά του χρήστη·

vii) χειροκίνητη προστασία και ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη·

β) παθητικές ισόπεδες διαβάσεις.

7. ***Δείκτες σχετικοί με τη διαχείριση της ασφάλειας***

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

8. ***Ορισμοί***

Οι κοινοί ορισμοί των ΚΔΑ και οι κοινές μέθοδοι υπολογισμού των οικονομικών συνεπειών των ατυχημάτων καθορίζονται στο προσάρτημα.

Προσάρτημα

ΚΟΙΝΟΙ ΟΡΙΣΜΟΙ ΤΩΝ ΚΔΑ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΙ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΤΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

1. ***Δείκτες σχετικοί με ατυχήματα***

1.1. «Σοβαρό ατύχημα»: κάθε ατύχημα στο οποίο ενέχεται τουλάχιστον ένα εν κινήσει σιδηροδρομικό όχημα, το οποίο έχει ως αποτέλεσμα τουλάχιστον ένα νεκρό ή σοβαρά τραυματισμένο άτομο ή σημαντικές ζημίες σε τροχαίο υλικό, στις τροχιές, σε άλλες εγκαταστάσεις ή στο περιβάλλον ή εκτεταμένη διαταραχή της κυκλοφορίας. Τα ατυχήματα σε συνεργεία, αποθήκες και αμαξοστάσια εξαιρούνται.

1.2. «Σημαντική ζημία σε τροχαίο υλικό, τροχιές, σε άλλες εγκαταστάσεις ή στο περιβάλλον»: ζημία ισοδύναμη με 150.000 ευρώ ή περισσότερο.

1.3. «Εκτεταμένη διακοπή της κυκλοφορίας»: αναστολή σιδηροδρομικών δρομολογίων σε κύρια σιδηροδρομική γραμμή επί έξι ώρες ή περισσότερο.

1.4. «Αμαξοστοιχία»: ένα ή περισσότερα σιδηροδρομικά οχήματα που έλκονται από μία ή περισσότερες μηχανές ή αυτοκινητάμαξες, ή μία αυτοκινητάμαξα που κυκλοφορεί μόνη της, με καθορισμένο αριθμό ή συγκεκριμένη ονομασία από ένα σταθερό σημείο αφετηρίας σε ένα σταθερό σημείο τέρματος. Ελαφρά μηχανή, ~~δηλαδή~~ όπως μηχανή που κυκλοφορεί μόνη της, δεν θεωρείται αμαξοστοιχία.

1.5. «Σύγκρουση αμαξοστοιχιών~~, καθώς και σύγκρουση με εμπόδια εντός της ελεύθερης διατομής των τροχιών~~»: μετωπική ή σύγκρουση εμπρόσθιου άκρου αμαξοστοιχίας με οπίσθιο άκρο άλλης αμαξοστοιχίας ή πλευρική σύγκρουση μέρους αμαξοστοιχίας και ⌦ αμαξοστοιχίας ή σιδηροδρομικού οχήματος, ή τροχαίου υλικού σε ελιγμό ⌫ ~~με μέρος άλλης αμαξοστοιχίας, ή με:~~.

~~i) τροχαίο υλικό που εκτελεί ελιγμό·~~

~~ii) αντικείμενα σταθερά ή προσωρινά τοποθετημένα στη τροχιά ή κοντά σε αυτήν (εξαιρουμένων των ισόπεδων διαβάσεων, εφόσον τα αντικείμενα έχουν απολεσθεί από διερχόμενο όχημα ή χρήστη).~~

⌦ 1.6. «σύγκρουση με εμπόδια εντός του διάκενου του εύρους σιδηροτροχιών»: σύγκρουση μέρους αμαξοστοιχίας με αντικείμενα στερεωμένα ή προσωρινά παρόντα επί ή πλησίον της σιδηροτροχιάς (εξαιρουμένων των ισόπεδων διαβάσεων, εάν έχουν απολεσθεί από διερχόμενο όχημα ή χρήστη). Συμπεριλαμβάνεται η σύγκρουση με εναέριες γραμμές επαφής. ⌫

1.~~6~~7. «Εκτροχιασμός αμαξοστοιχίας»: κάθε περίπτωση κατά την οποία τουλάχιστον ένας τροχός αμαξοστοιχίας εκτρέπεται από τροχιά.

1.~~7~~8. «Ατυχήματα σε ισόπεδες διαβάσεις»: ατυχήματα σε ισόπεδες διαβάσεις στα οποία ενέχονται τουλάχιστον ένα σιδηροδρομικό όχημα και ένα ή περισσότερα διερχόμενα οχήματα, άλλοι διερχόμενοι χρήστες όπως πεζοί ή άλλα αντικείμενα προσωρινά υπάρχοντα επί της τροχιάς ή κοντά σε αυτήν, εφόσον έχουν απολεσθεί από διερχόμενο όχημα/χρήστη.

1.~~8~~9. «Ατυχήματα ~~που προκαλούνται~~ σε άτομα ~~από~~ ⌦ στα οποία εμπλέκεται ⌫ τροχαίο υλικό εν κινήσει»: ατυχήματα που προκαλούνται σε ένα ή περισσότερα άτομα, τα οποία είτε κτυπήθηκαν από σιδηροδρομικό όχημα είτε από αντικείμενο προσαρτημένο στο όχημα ή που αποσπάσθηκε από αυτό. Συμπεριλαμβάνονται άτομα που πέφτουν από σιδηροδρομικά οχήματα και άτομα επιβιβασμένα σε οχήματα που πέφτουν ή χτυπούν από ανεξέλεγκτα αντικείμενα.

1.~~9~~10. «Πυρκαγιές σε τροχαίο υλικό»: πυρκαγιές και εκρήξεις που σημειώνονται σε σιδηροδρομικά οχήματα (και στο φορτίο τους) κατά την κυκλοφορία τους μεταξύ του σταθμού αναχώρησής τους και του σταθμού προορισμού τους, καθώς και κατά τη στάση τους στον σταθμό αναχώρησης ή προορισμού ή σε ενδιάμεσες στάσεις, καθώς και κατά τις κινήσεις τους σε σταθμούς διαλογής.

1.~~10~~11. «Λοιποί τύποι ⌦ ατυχήματος ⌫ ~~ατυχημάτων~~»: όλα τα ατυχήματα πλην εκείνων που ήδη αναφέρθηκαν (συγκρούσεις αμαξοστοιχιών, εκτροχιασμός αμαξοστοιχιών, ατυχήματα σε ισόπεδες διαβάσεις, ατυχήματα προσώπων λόγω τροχαίου υλικού εν κινήσει και πυρκαγιές σε τροχαίο υλικό).

1.~~11~~12. «Επιβάτης»: κάθε άτομο, εκτός από τα μέλη του πληρώματος, που ταξιδεύει με σιδηροδρομικό όχημα. Στις στατιστικές ατυχημάτων συμπεριλαμβάνονται οι επιβάτες που επιχειρούν να επιβιβαστούν/αποβιβαστούν σε/από τρένο εν κινήσει,

1.~~12~~13. ‘ ⌦Απασχολούμενος ⌫ ~~απασχολούμενοι~~ (συμπεριλαμβάνεται το προσωπικό των εργολάβων και οι αυτοαπασχολούμενοι εργολάβοι)» σημαίνει κάθε πρόσωπο του οποίου η απασχόληση συνδέεται με σιδηρόδρομο και είναι σε ώρα εργασίας κατά τη στιγμή που σημειώνεται ατύχημα. Συμπεριλαμβάνονται το πλήρωμα της αμαξοστοιχίας και τα πρόσωπα που χειρίζονται τροχαίο υλικό και εγκαταστάσεις υποδομής.

1.~~13~~14. «Χρήστη~~ε~~ς ισόπεδης διάβασης»: ~~όλα τα πρόσωπα~~ ⌦ κάθε πρόσωπο ⌫ που χρησιμοποιεί~~ούν~~ ισόπεδη διάβαση για να διασχίσει~~ουν~~ σιδηροδρομική γραμμή με οποιοδήποτε μέσο μεταφοράς ή πεζη~~οί~~.

1.~~14~~15. ~~«Πρόσωπο μη εξουσιοδοτημένο να βρίσκεται σε σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις»~~⌦ «καταπατητής» ⌫: κάθε πρόσωπο του οποίου η παρουσία απαγορεύεται σε σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις, εξαιρουμένων των χρηστών ισόπεδων διαβάσεων.

1.~~15~~16. «Άλλοι (τρίτοι)»: όλα τα πρόσωπα που δεν ορίζονται ως «επιβάτες», «απασχολούμενοι και το προσωπικό των εργοληπτών», «~~χρήστες~~ ⌦ χρήστης ⌫ ισόπεδης διάβασης» ή ⌦ «καταπατητές» ⌫ ~~«πρόσωπο μη εξουσιοδοτημένο να βρίσκεται σε σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις»~~.

1.~~16~~17. ~~ε~~ ⌦ «Νεκρός» ⌫ : κάθε άτομο που σκοτώνεται ακαριαία ή πεθαίνει εντός 30 ημερών λόγω ατυχήματος, εξαιρουμένων των αυτοκτονιών,

1.~~17~~18. «Τραυματίας (σοβαρά τραυματισμένος)»: κάθε τραυματίας ο οποίος νοσηλεύεται σε νοσοκομείο για διάστημα άνω των 24 ωρών λόγω ατυχήματος, εξαιρουμένων όσων αποπειρώνται να αυτοκτονήσουν.

2. ***Δείκτες σχετικοί με επικίνδυνα εμπορεύματα***

2.1. «Ατύχημα στο οποίο ενέχεται η μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων» σημαίνει ατύχημα ή περιστατικό που πρέπει να αναφερθεί σύμφωνα με το άρθρο 1.8.5 των κανονισμών RID/ADR[1].

2.2. «Επικίνδυνα εμπορεύματα»: ουσίες και είδη, των οποίων η μεταφορά απαγορεύεται από τους RID ή επιτρέπεται μόνον υπό τους όρους που ορίζουν οι RID.

3. ***Δείκτες σχετικοί με αυτοκτονίες***

3.1. «Αυτοκτονία»: ενέργεια σκόπιμου αυτοτραυματισμού που καταλήγει σε θάνατο, όπως καταχωρίζεται και ταξινομείται από την αρμόδια εθνική αρχή.

[1] RID, Κανονισμοί για τη διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων, όπως έχουν εγκριθεί σύμφωνα με την οδηγία 2008/68/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (ΕΕ L 260 της 30.9.2008, σ. 13).

4. ***Δείκτες σχετικοί με πρόδρομους παράγοντες ατυχημάτων***

4.1. «Σιδηροτροχιές που έχουν υποστεί ρήξη»: κάθε σιδηροτροχιά που έχει διαχωρισθεί σε ένα ή περισσότερα κομμάτια, ή κάθε σιδηροτροχιά από την οποία αποσπάται μεταλλικό κομμάτι, με αποτέλεσμα τη δημιουργία κενού, μήκους άνω των 50 mm και βάθους άνω των 10 mm στην επιφάνεια κύλισης.

4.2. «Παραμόρφωση ⌦ και απευθυγράμμιση ⌫ τροχιάς»: αστοχίες που συνδέονται με τη συνέχεια και τη γεωμετρία τροχιάς, τα οποία απαιτούν αποκλεισμό της τροχιάς ή άμεση μείωση της επιτρεπόμενης ταχύτητας ~~για να διατηρηθεί η ασφάλεια~~.

4.3. «Αστοχίες σηματοδότησης λόγω τοποθέτησης σε λάθος πλευρά»: κάθε ⌦ τεχνική ⌫ αστοχία του συστήματος σηματοδότησης (είτε στην υποδομή είτε στο τροχαίο υλικό), η οποία έχει ως αποτέλεσμα τη σηματοδότηση πληροφοριών λιγότερο περιοριστικών από τα απαιτούμενα.

4.4. «Παραβίαση σηματοδότη (SPAD)»: κάθε περίπτωση που οποιοδήποτε μέρος αμαξοστοιχίας υπερβαίνει εγκεκριμένη κίνησή της.

Ως μη εγκεκριμένη κίνηση νοείται:

– παραβίαση παρατρόχιου έγχρωμου σήματος ή απαγορευτικού σήματος σημαφόρου, εντολής STOP, σε γραμμές στις οποίες δεν λειτουργεί αυτόματο σύστημα ελέγχου αμαξοστοιχιών (ATCS) ή σύστημα αυτόματης ασφάλειας αμαξοστοιχίας (ATP),

– λήξη έγκρισης κίνησης σχετικής με την ασφάλεια από το σύστημα ATCS ή ATP,

– παραβίαση σημείου που κοινοποιήθηκε με προφορική ή γραπτή έγκριση, όπως ορίζεται στους κανονισμούς,

– παραβίαση πινακίδων στάσης (δεν περιλαμβάνονται οι προστατευτικοί προσκρουστήρες) ή σημάτων διά χειρών και βραχιόνων.

Οι περιπτώσεις, κατά τις οποίες οχήματα μη συνδεδεμένα με μονάδες έλξης ή αμαξοστοιχίες χωρίς επιτήρηση τίθενται σε κίνηση και παραβιάζουν απαγορευτικό σήμα, δεν περιλαμβάνονται. Οι περιπτώσεις, κατά τις οποίες, για οποιοδήποτε λόγο, το σήμα δεν μετατράπηκε έγκαιρα σε απαγορευτικό ώστε να είναι σε θέση ο μηχανοδηγός να σταματήσει την αμαξοστοιχία πριν τον σηματοδότη, δεν περιλαμβάνονται.

Οι εθνικές αρχές ασφάλειας μπορούν να υποβάλουν αναφορά για κάθε δείκτη χωριστά~~, πρέπει όμως να υποβάλουν~~ ⌦ και υποβάλουν ⌫ τουλάχιστον μια συγκεντρωτική αναφορά με τα στοιχεία και για τους τέσσερις δείκτες.

4.5. «~~Τροχοί και άξονες που έχουν υποστεί ρήξη~~ ⌦ Τροχός που έχει υποστεί ρήξη ⌫ »: ρήξη σε ουσιαστικό μέρος τροχού ~~ή άξονα~~, η οποία δημιουργεί κίνδυνο ατυχήματος (εκτροχιασμό ή σύγκρουση).

⌦ 4.6 «Άξονας που έχει υποστεί ρήξη»: ρήξη σε ζωτικά μέρη του άξονα, η οποία δημιουργεί κίνδυνο ατυχήματος (εκτροχιασμό ή σύγκρουση). ⌫

5. ***Κοινές μεθοδολογίες υπολογισμού των οικονομικών επιπτώσεων των ατυχημάτων***

⇩ νέο

Ο Οργανισμός αναπτύσσει μέθοδο υπολογισμού του μοναδιαίου κόστους με βάση καταρχήν τα δεδομένα που έχει συλλέξει πριν την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

↓ 2009/149/ΕΚ άρθρο 1 και παράρτημα (προσαρμοσμένο)

~~5.1. Η τιμή πρόληψης απώλειας (ΤΠΑ) συντίθεται από τα εξής:~~

~~1. Αυτή καθαυτή την αξία της ασφάλειας: τιμές βούλησης πληρωμής (ΤΒΠ) [Willingness to Pay (WTP) values], βασιζόμενες σε μελέτες προτίμησης που έχουν πραγματοποιηθεί στο κράτος μέλος όπου εφαρμόζονται.~~

~~2. Άμεσο και έμμεσο οικονομικό κόστος: τιμές για το κόστος εφαρμοζόμενες στο κράτος μέλος, οι οποίες συντίθενται από τα εξής:~~

~~– το κόστος περίθαλψης και αποκατάστασης,~~

~~– τα δικαστικά έξοδα, το κόστος για την αστυνομία, το κόστος των ιδιωτικών ερευνών της σύγκρουσης, το κόστος των υπηρεσιών άμεσης βοήθειας και το διοικητικό κόστος της ασφάλισης,~~

~~– τις απώλειες παραγωγής: αξία των εμπορευμάτων και υπηρεσιών για την κοινωνία που θα έπρεπε να έχουν παραχθεί από ένα πρόσωπο, εάν δεν είχε συμβεί το ατύχημα.~~

~~5.2. Κοινές αρχές για την εκτίμηση της αξίας της ασφάλειας αυτής καθαυτής και του άμεσου/έμμεσου οικονομικού κόστους:~~

~~Για την τιμή της ασφάλειας αυτής καθαυτής, η αξιολόγηση κατά πόσον είναι ορθοί οι διαθέσιμοι υπολογισμοί βασίζεται στα εξής:~~

~~– οι εκτιμήσεις πρέπει να συνδέονται με σύστημα αποτίμησης της μείωσης του κινδύνου θνησιμότητας στις μεταφορές και να ακολουθούν προσέγγιση ΤΒΠ σύμφωνα με μεθόδους δεδηλωμένης προτίμησης,~~

~~– το δείγμα των ερωτηθέντων που χρησιμοποιείται για τις τιμές πρέπει να είναι αντιπροσωπευτικό του αντίστοιχου πληθυσμού. Πιο συγκεκριμένα, το δείγμα πρέπει να είναι αντιπροσωπευτικό της ηλικίας/κατανομής εισοδήματος, καθώς και άλλων σχετικών κοινωνικοοικονομικών/δημογραφικών χαρακτηριστικών του πληθυσμού,~~

~~– μέθοδο εξαγωγής των τιμών ΤΒΠ: η έρευνα πρέπει να σχεδιάζεται κατά τρόπο ώστε οι ερωτήσεις να είναι σαφείς/να έχουν νόημα για τους ερωτώμενους.~~

~~Το άμεσο και έμμεσο οικονομικό κόστος εκτιμάται με βάση το πραγματικό κόστος που αναλαμβάνει η κοινωνία.~~

~~5.3. «Κόστος της ζημίας στο περιβάλλον» σημαίνει το κόστος που αναλαμβάνουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις/διαχειριστές υποδομής, το οποίο εκτιμούν με βάση την πείρα τους, προκειμένου να αποκατασταθεί η περιοχή που υπέστη τη ζημία στην κατάσταση πριν το σιδηροδρομικό ατύχημα.~~

~~5.4. «Κόστος υλικών ζημιών στο τροχαίο υλικό ή την υποδομή» σημαίνει το κόστος της προμήθειας νέου τροχαίου υλικού ή υποδομής, με τις ίδιες λειτουργικές δυνατότητες και τεχνικές παραμέτρους πριν υποστούν ανεπανόρθωτη ζημιά, και το κόστος αποκατάστασης του τροχαίου υλικού ή της υποδομής που μπορεί να επισκευασθεί και να επανέλθει στην κατάσταση πριν το σιδηροδρομικό ατύχημα. Αμφότερα τα κόστη εκτιμώνται από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις/τους διαχειριστές υποδομής με βάση την πείρα τους. Συμπεριλαμβάνεται επίσης το κόστος χρονομίσθωσης τροχαίου υλικού, λόγω έλλειψης τροχαίου υλικού συνεπεία των οχημάτων που υπέστησαν ζημία.~~

~~5.5. «Κόστος των καθυστερήσεων συνεπεία ατυχημάτων» σημαίνει τη χρηματική αξία των καθυστερήσεων που υφίστανται οι χρήστες των σιδηροδρομικών μεταφορών (επιβάτες και πελάτες των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών) λόγω ατυχήματος, και το οποίο υπολογίζεται με τον κάτωθι μαθηματικό τύπο:~~

~~VT~~	~~=~~	~~χρηματική αξία της εξοικονόμησης χρόνου μετακίνησης~~ ~~Τιμή του χρόνου για έναν επιβάτη αμαξοστοιχίας (ανά ώρα)~~ ~~$VT_{Π}$ = [VT μετακινούμενων εργαζομένων]*[μέσο ποσοστό μετακινούμενων εργαζομένων ανά έτος] + [VT των μετακινούμενων μη εργαζομένων]*[μέσο ποσοστό μετακινούμενων μη εργαζομένων ανά έτος]~~ ~~VT μετρούμενη σε EUR ανά επιβάτη ανά ώρα~~ ~~Τιμή του χρόνου για ένα φορτηγό τρένο (μία ώρα)~~ ~~$VT_{Ε}$ = (VT εμπορευματικών αμαξοστοιχιών)*[(τονοχιλιόμετρα)/(συρμοχιλιόμετρα)]~~ ~~VT μετρούμενη σε EUR ανά τόνο φορτίου ανά ώρα~~ ~~Μέσος όρος τόνων φορτίου που μεταφέρονται σιδηροδρομικώς μέσα σε ένα έτος = (τονοχιλιόμετρα)/(συρμοχιλιόμετρα)~~
~~$C_{Μ}$~~	~~=~~	~~Κόστος 1 πρώτου λεπτού της καθυστέρησης μιας αμαξοστοιχίας~~ ~~*Επιβατικές αμαξοστοιχίες*~~ ~~$C_{ΜΠ}$ = $K_{Π}$*($VT_{Π}$/60)*[(επιβατοχιλιόμετρα)/(συρμοχιλιόμετρα)]~~ ~~Μέσος αριθμός επιβατών που μεταφέρονται σιδηροδρομικώς μέσα σε ένα έτος = (επιβατοχιλιόμετρα)/(συρμοχιλιόμετρα)~~ ~~*Εμπορευματικές αμαξοστοιχίες*~~ ~~$C_{ΜΕ}$ = $K_{Ε}$* ($VT_{Ε}$/60)~~ ~~Οι συντελεστές $K_{Π}$ και $K_{Ε}$ υπεισέρχονται μεταξύ της τιμής του χρόνου και της τιμής της καθυστέρησης, σύμφωνα με τις μελέτες δεδηλωμένης προτίμησης, προκειμένου να ληφθεί υπόψη ότι η απώλεια χρόνου λόγω των καθυστερήσεων εκλαμβάνεται πολύ πιο αρνητικά από τον συνήθη χρόνο μετακίνησης.~~ ~~Κόστος των καθυστερήσεων εξαιτίας ατυχήματος = $C_{ΜΠ}$*(σε πρώτα λεπτά για καθυστέρηση επιβατικών αμαξοστοιχιών) + $C_{ΜΕ}$*(σε πρώτα λεπτά για καθυστέρηση εμπορευματικών αμαξοστοιχιών)~~

~~*Πεδίο εφαρμογής του μοντέλου*~~

~~Το κόστος των καθυστερήσεων υπολογίζεται για όλα τα ατυχήματα, σοβαρά και μη.~~

~~Οι καθυστερήσεις υπολογίζονται ως εξής:~~

- ~~πραγματικός χρόνος καθυστέρησης στις σιδηροδρομικές γραμμές όπου συνέβη το ατύχημα,~~
- ~~πραγματικός χρόνος καθυστέρησης ή, εφόσον δεν είναι δυνατόν, εκτιμώμενος χρόνος καθυστέρησης σε άλλες θιγόμενες γραμμές.~~

6. ***Δείκτες σχετικοί με την τεχνική ασφάλεια της υποδομής και την εφαρμογή της***

6.1. «Αυτόματη προστασία αμαξοστοιχιών (ATP)»: σύστημα που ενισχύει την ⌦ τήρηση των σημάτων και των περιορισμών ⌫ ~~υπακοή στα σήματα και τους περιορισμούς~~ ταχύτητας με εποπτεία της ταχύτητας, όπως και με αυτόματη στάση σε σήματα.

6.2. «Ισόπεδη διάβαση»: κάθε ισόπεδη διασταύρωση σιδηροδρομικής γραμμής με οδό διέλευσης, αναγνωρισμένη από τον διαχειριστή υποδομής και ανοικτή στο κοινό ή σε ιδιώτες χρήστες. Οι οδοί διέλευσης που συνδέουν αποβάθρες σε σιδηροδρομικούς σταθμούς εξαιρούνται, καθώς και οι διαβάσεις άνωθεν τροχιών για την αποκλειστική διέλευση εργαζομένων.

6.3. «Δίοδος»: κάθε δημόσια ή ιδιωτική οδός ή εθνική οδός, συμπεριλαμβανομένων των πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων, ή άλλων δρόμων διέλευσης ανθρώπων, ζώων, οχημάτων ή μηχανημάτων.

6.4. «Ενεργή ισόπεδη διάβαση»: ισόπεδη διασταύρωση, στην οποία οι διερχόμενοι χρήστες προστατεύονται από την προσέγγιση αμαξοστοιχίας ή ειδοποιούνται σχετικά με την ενεργοποίηση κατάλληλων μέσων, εφόσον η διέλευση του χρήστη δεν είναι ασφαλής.

– Προστασία χρήστη με φυσικά μέσα:
  – μισά ή πλήρη δρύφακτα,
  – θύρες.
– Προειδοποίηση με τη χρήση σταθερού εξοπλισμού σε ισόπεδες διαβάσεις:
  – ορατά μέσα: φώτα,
  – ηχητικά μέσα: κώδωνες, σειρήνες, κλάξον κ.λπ.,
  – φυσικά μέσα, π.χ. κραδασμός με δονήσεις του εδάφους.

Οι ενεργές ισόπεδες διαβάσεις κατατάσσονται ως εξής:

1. «Ισόπεδη διάβαση με αυτόματη προστασία ή/και ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη»: ισόπεδη διάβαση στην οποία η προστασία ή/και ειδοποίηση ενεργοποιείται από την αμαξοστοιχία που προσεγγίζει ⌦ ή στην οποία υπάρχει μανδάλωση προστασίας της αμαξοστοιχίας ⌫ .

Αυτές οι ενεργές ισόπεδες διαβάσεις κατατάσσονται ως εξής:

i) αυτόματη ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη·

ii) αυτόματη προστασία στην πλευρά του χρήστη·

iii) αυτόματη προστασία και ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη·

iv) αυτόματη προστασία και ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη, και προστασία στην πλευρά της αμαξοστοιχίας.

⌦« Μανδάλωση της ⌫ ~~Η~~προστασίας στην πλευρά της αμαξοστοιχίας»: σήμα ή άλλο σύστημα προστασίας αμαξοστοιχίας, το οποίο επιτρέπει τη διέλευση αμαξοστοιχίας μόνον εφόσον η ισόπεδη διάβαση είναι προστατευμένη στην πλευρά του χρήστη και εφόσον δεν υπάρχει παρείσφρηση· αυτό διαπιστώνεται με επιτήρηση ή/και ανίχνευση εμποδίου.

2. «Ισόπεδη διάβαση με χειροκίνητη προστασία ή/και ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη»: ~~η~~ ισόπεδη διασταύρωση, στην οποία η προστασία ή/και ειδοποίηση ενεργοποιείται χειροκίνητα ⌦ από σιδηροδρομικό υπάλληλο ⌫ και δεν υφίσταται ⌦ μανδάλωση της προστασίας στην πλευρά της αμαξοστοιχίας ⌫ ~~σιδηροδρομικός~~

~~σηματοδότης αλληλομανδάλωσης ο οποίος να επιτρέπει, στην αμαξοστοιχία, να διέλθει μόνον εφόσον η προστασία ή/και ειδοποίηση της ισόπεδης διάβασης έχει ενεργοποιηθεί~~.

Αυτές οι ενεργές ισόπεδες διαβάσεις κατατάσσονται ως εξής:

v) χειροκίνητη ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη·

vi) χειροκίνητη προστασία στην πλευρά του χρήστη·

vii) χειροκίνητη προστασία και ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη.

6.5. «Παθητική ισόπεδη διάβαση»: η ισόπεδη διάβαση χωρίς ενεργοποίηση κάποιου συστήματος προστασίας ή/και ειδοποίησης όταν δεν είναι ασφαλής η διάβαση χρήστη.

7. ***Δείκτες σχετικοί με τη διαχείριση της ασφάλειας***

7.1. «Έλεγχος»: συστηματική, ανεξάρτητη και τεκμηριωμένη διαδικασία συγκέντρωσης και αντικειμενικής αξιολόγησης αποδεικτικών στοιχείων, προκειμένου να διαπιστωθεί μέχρι ποίου σημείου πληρούνται τα κριτήρια του ελέγχου.

8. ***Ορισμοί των μονάδων μέτρησης***

8.1. «Συρμοχιλιόμετρο»: μονάδα μέτρησης που αντιπροσωπεύει τη μετακίνηση μιας αμαξοστοιχίας σε απόσταση ενός χιλιομέτρου. Η απόσταση που χρησιμοποιείται είναι, ει δυνατόν, η πραγματικά διανυθείσα απόσταση, ειδάλλως ⌦ πρέπει να ⌫ χρησιμοποιείται η κανονική απόσταση δικτύου μεταξύ των τόπων αναχώρησης και προορισμού. ~~Λαμβάνεται~~ ⌦ Πρέπει να λαμβάνεται ⌫ υπόψη μόνο η απόσταση που διανύεται στην εθνική επικράτεια του δηλούντος κράτους.

8.2. «Επιβατοχιλιόμετρο»: μονάδα μέτρησης που αντιπροσωπεύει τη σιδηροδρομική μεταφορά ενός επιβάτη σε απόσταση ενός χιλιομέτρου. ~~Λαμβάνεται~~ ⌦ Πρέπει να λαμβάνεται ⌫ υπόψη μόνο η απόσταση που διανύεται στην εθνική επικράτεια του δηλούντος κράτους.

8.3. «Γραμμοχιλιόμετρο»: το μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου στα κράτη μέλη σε χιλιόμετρα, του οποίου η έκταση καθορίζεται στο άρθρο 2. Για σιδηροδρομικές γραμμές πολλαπλής τροχιάς, λαμβάνεται υπόψη μόνον η απόσταση μεταξύ των τόπων αναχώρησης και προορισμού.

8.4. «Τροχιοχιλιόμετρο»: το μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου στα κράτη μέλη σε χιλιόμετρα, του οποίου η έκταση καθορίζεται στο άρθρο 2. Λαμβάνεται υπόψη κάθε τροχιά των σιδηροδρομικών γραμμών πολλαπλής τροχιάς.

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16

~~ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II~~

~~ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΕΘΝΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ~~

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

~~1. Κανόνες που αφορούν τους υφιστάμενους εθνικούς στόχους ασφάλειας και τις μεθόδους ασφάλειας,~~

~~2. κανόνες που αφορούν τις απαιτήσεις για τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας και την πιστοποίηση ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων,~~

↓ 2008/110/ΕΚ άρθρο 1 παρ. 13

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16

~~4. κοινοί κανόνες εκμετάλλευσης του σιδηροδρομικού δικτύου που δεν καλύπτονται ακόμα από ΤΠΔ, μεταξύ των οποίων κανόνες που αφορούν το σύστημα σηματοδότησης και διαχείρισης της κυκλοφορίας,~~

~~5. κανόνες στο πλαίσιο των οποίων θεσπίζονται οι απαιτήσεις για τις πρόσθετες εσωτερικές ρυθμίσεις λειτουργίας (εταιρικοί κανόνες) που πρέπει να καθορισθούν από τους διαχειριστές υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις,~~

~~6. κανόνες που αφορούν τις απαιτήσεις για το προσωπικό που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, μεταξύ των οποίων κριτήρια επιλογής, καλή ιατρική κατάσταση και επαγγελματική κατάρτιση, καθώς και πιστοποίηση, εφόσον δεν καλύπτονται από ΤΠΔ,~~

~~7. κανόνες σχετικά με τη διερεύνηση των ατυχημάτων και συμβάντων.~~

~~**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ**~~

~~**ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**~~

~~**1. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**~~

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

~~**2. ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**~~

~~Τα βασικά στοιχεία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας είναι τα ακόλουθα:~~

~~α) πολιτική ασφάλειας εγκεκριμένη από τον διευθύνοντα σύμβουλο του Οργανισμού και κοινοποιημένη σε όλο το προσωπικό·~~

~~β) ποιοτικοί και ποσοτικοί στόχοι του οργανισμού για τη διατήρηση και την ενίσχυση της ασφάλειας, καθώς και σχέδια και διαδικασίες επίτευξης των στόχων·~~

~~γ) διαδικασίες για τη συμμόρφωση προς τα υφιστάμενα, νέα και τροποποιημένα τεχνικά και λειτουργικά πρότυπα ή άλλες προϋποθέσεις σχετικές με προδιαγραφές που θεσπίζονται στο πλαίσιο:~~

~~– των ΤΠΔ,~~

~~ή~~

~~– των εθνικών κανόνων ασφαλείας που αναφέρονται στο άρθρο 8 και στο παράρτημα ΙΙ,~~

~~ή~~

~~– άλλων σχετικών κανόνων,~~

~~ή~~

~~– αποφάσεων των αρχών,~~

~~και διαδικασιών με στόχο την εξασφάλιση της συμμόρφωσης προς τα πρότυπα και άλλες προϋποθέσεις σχετικές με προδιαγραφές καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του εξοπλισμού και των δραστηριοτήτων·~~

~~δ) διαδικασίες και μέθοδοι αξιολόγησης των κινδύνων και εφαρμογής μέτρων ελέγχου των κινδύνων κάθε φορά που, λόγω μεταβολής των όρων εκμετάλλευσης ή της εισαγωγής νέου υλικού, δημιουργούνται νέοι κίνδυνοι για την υποδομή ή τις σιδηροδρομικές δραστηριότητες·~~

~~ε) εξασφάλιση προγραμμάτων κατάρτισης του προσωπικού και συστημάτων τα οποία διασφαλίζουν ότι διατηρείται η επάρκεια προσόντων του προσωπικού και εκτελούνται αναλόγως οι σχετικές αρμοδιότητες·~~

~~στ) στ) ρυθμίσεις για την παροχή επαρκούς πληροφόρησης στο πλαίσιο του οργανισμού και, όπου απαιτείται, μεταξύ οργανισμών που εκμεταλλεύονται την ίδια υποδομή·~~

~~ζ) διαδικασίες και μορφότυποι για τον τρόπο τεκμηρίωσης των πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια και καθορισμός διαδικασίας ελέγχου της μορφής των ξωτικής σημασίας πληροφοριών ασφάλειας·~~

~~η) διαδικασίες για την εξασφάλιση της αναφοράς, διερεύνησης και ανάλυσης ατυχημάτων, συμβάντων, στοιχείων αποσοβηθέντων ατυχημάτων και άλλων επικίνδυνων περιστατικών, καθώς και της λήψης των απαραίτητων προληπτικών μέτρων·~~

~~ι) εξασφάλιση σχεδίων δράσης και προειδοποίησης, καθώς και πληροφόρησης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, τα οποία έχουν συμφωνηθεί με τις αρμόδιες δημόσιες αρχές·~~

~~ι) διατάξεις για περιοδικούς εσωτερικούς ελέγχους του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας.~~

~~ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV~~

~~ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟ ΤΜΗΜΑ ΤΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΑ ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ~~

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

- ~~έγγραφα της σιδηροδρομικής επιχείρησης για τις ΤΠΔ ή τμήματα αυτών και, ενδεχομένως, για τους εθνικούς κανόνες ασφάλειας και λοιπούς κανόνες που εφαρμόζονται για τις δραστηριότητές της, το προσωπικό και το τροχαίο υλικό της, καθώς και έγγραφα που τεκμηριώνουν τον τρόπο με τον οποίο εξασφαλίζεται η συμμόρφωση μέσω του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας.~~

- ~~έγγραφα της σιδηροδρομικής επιχείρησης για τις διάφορες κατηγορίες του προσωπικού που απασχολείται ή που εκτελεί καθήκοντα βάσει σύμβασης στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων της επιχείρησης, συμπεριλαμβανομένων στοιχείων που αποδεικνύουν ότι το εν λόγω προσωπικό πληροί τις απαιτήσεις των ΤΠΔ ή των εθνικών κανόνων και ότι έχει πιστοποιηθεί δεόντως,~~

- ~~έγγραφα της σιδηροδρομικής επιχείρησης για τους διάφορους τύπους τροχαίου υλικού που χρησιμοποιεί στις δραστηριότητές της, συμπεριλαμβανομένων στοιχείων που αποδεικνύουν ότι το εν λόγω υλικό πληροί τις απαιτήσεις των ΤΠΔ ή των εθνικών κανόνων και ότι έχει πιστοποιηθεί δεόντως.~~

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

~~ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V~~

~~ΒΑΣΙΚΑ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ~~

~~1. Σύνοψη~~

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

~~2. Άμεσα γεγονότα του περιστατικού~~

~~1. Το πΠεριστατικό:~~

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

~~2. Το «σκηνικό» ιστορικό του περιστατικού:~~

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

~~3. Θάνατοι, τραυματισμοί και υλικές ζημίες:~~

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

~~4. Εξωτερικές συνθήκες:~~

- ~~καιρικές συνθήκες και γεωγραφικά στοιχεία.~~

~~3. Φάκελος ερευνών και ανακρίσεων~~

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

- ~~σιδηροδρομικοί υπάλληλοι, συμπεριλαμβανομένων των εργολάβων,~~

– ~~άλλοι μάρτυρες.~~

~~2. Το σΣύστημα διαχείρισης της ασφάλειας:~~

– ~~η γενική οργάνωση και ο τρόπος με τον οποίο δίδονται και εκτελούνται οι εντολές,~~

– ~~απαιτήσεις για το προσωπικό και τρόπος επιβολής τους,~~

– ~~διαδικασίες εσωτερικών ελέγχων και λογιστικών ελέγχων, καθώς και τα αποτελέσματά τους,~~

– ~~διασύνδεση μεταξύ των διαφόρων παραγόντων της υποδομής.~~

~~3. Κανόνες και κανονισμοί:~~

– ~~σχετικοί ενωσιακοί και εθνικοί κανόνες και κανονισμοί,~~

– ~~άλλοι κανόνες, όπως κανόνες λειτουργίας, τοπικές οδηγίες, απαιτήσεις για το προσωπικό, προδιαγραφές συντήρησης και ισχύοντα πρότυπα.~~

~~4. Λειτουργία τροχαίου υλικού και τεχνικών εγκαταστάσεων:~~

– ~~σύστημα σηματοδότησης και ελέγχου-χειρισμού, συμπεριλαμβανομένων των καταχωρίσεων των αυτόματων συσκευών καταγραφής στοιχείων,~~

– ~~υποδομή,~~

– ~~εξοπλισμός επικοινωνιών,~~

– ~~τροχαίο υλικό, συμπεριλαμβανομένων των καταχωρίσεων των αυτόματων συσκευών καταγραφής στοιχείων.~~

~~5. Τεκμηρίωση για το λειτουργικό σύστημα:~~

– ~~μέτρα που λαμβάνονται από το προσωπικό για τον έλεγχο της κυκλοφορίας και τη σηματοδότηση,~~

– ~~ανταλλαγή φωνητικών μηνυμάτων σχετικών με το περιστατικό, συμπεριλαμβανομένων των στοιχείων από τις καταγραφές,~~

– ~~μέτρα που λαμβάνονται για την προστασία και την περιφρούρηση του χώρου του περιστατικού.~~

~~6. Διασύνδεση ανθρώπου-μηχανής:~~

– ~~χρόνος εργασίας του εμπλεκόμενου προσωπικού,~~

– ~~ιατρικές και προσωπικές καταστάσεις με επιπτώσεις στο περιστατικό, συμπεριλαμβανομένης της ύπαρξης σωματικής ή ψυχολογικής έντασης,~~

– ~~σχεδιασμός του εξοπλισμού με επιπτώσεις στη διασύνδεση ανθρώπου-μηχανής.~~

~~7. Προγενέστερα περιστατικά παρόμοιου χαρακτήρα.~~

~~4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ~~

~~1. Τελικός απολογισμός της αλυσίδας γεγονότων:~~

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

~~2. Συζήτηση:~~

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

3. Συμπεράσματα:

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

4. Συμπληρωματικές παρατηρήσεις:

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

5. ΑΝΗΦΟΕΝΤΑ ΜΕΤΡΑ

- Κατάλογος των μέτρων που ελήφθησαν ήδη ή εγκρίθηκαν ως αποτέλεσμα του περιστατικού.

6. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ

↑

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΜΕΡΟΣ Α

Καταργούμενη οδηγία με κατάλογο των διαδοχικών τροποποιήσεών της

(κατά το άρθρο 32)

Οδηγία 2004/49/ΕΚ	(ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 44).
Οδηγία 2008/57/ΕΚ	(ΕΕ L 191 της 18.7.2008, σ. 1).
Οδηγία 2008/110/ΕΚ	(ΕΕ L 345 της 23.12.2008, σ. 62).
Οδηγία 2009/149/ΕΚ της Επιτροπής	(ΕΕ L 313 της 28.11.2009, σ. 65).
Διορθωτικό 2004/49/ΕΚ	(ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16).

ΜΕΡΟΣ Β

Προθεσμίες για τη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

(κατά το άρθρο 32)

Οδηγία	Προθεσμία μεταφοράς
2004/49/ΕΚ	30 Απριλίου 2006
2008/57/ΕΚ	19 Ιουλίου 2010
2008/110/ΕΚ	24 Δεκεμβρίου 2010
2009/149/ΕΚ	18 Ιουνίου 2010

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ

Οδηγία 2004/49/ΕΚ	Παρούσα Οδηγία
Άρθρο 1	Άρθρο 1
Άρθρο 2	Άρθρο 2
Άρθρο 3	Άρθρο 3
Άρθρο 4	Άρθρο 4
Άρθρο 5	Άρθρο 5
Άρθρο 6	Άρθρο 6
Άρθρο 7	Άρθρο 7
Άρθρο 8	Άρθρο 8
Άρθρο 9	Άρθρο 9
Άρθρο 10	Άρθρο 10
Άρθρο 11	Άρθρο 12
Άρθρο 12	Άρθρο 11
Άρθρο 13	Άρθρο 13
Άρθρο 14α παράγραφοι 1 έως 7	Άρθρο 14
Άρθρο 14α παράγραφος 8	Άρθρο 15
Άρθρο 15	--
Άρθρο 16	Άρθρο 16
Άρθρο 17	Άρθρο 17
Άρθρο 18	Άρθρο 18
Άρθρο 19	Άρθρο 19
Άρθρο 20	Άρθρο 20
Άρθρο 21	Άρθρο 21
Άρθρο 22	Άρθρο 22

Άρθρο 23	Άρθρο 23
Άρθρο 24	Άρθρο 24
Άρθρο 25	Άρθρο 25
Άρθρο 26	--
--	Άρθρο 26
Άρθρο 27	Άρθρο 27
Άρθρο 28	--
Άρθρο 29	--
Άρθρο 30	--
Άρθρο 31	Άρθρο 28
Άρθρο 32	Άρθρο 29
--	Άρθρο 30
--	Άρθρο 31
Άρθρο 33	Άρθρο 32
--	Άρθρο 33
Άρθρο 34	Άρθρο 34
Άρθρο 35	Άρθρο 35
Παράρτημα I	Παράρτημα I
Παράρτημα II	--
Παράρτημα III	--
Παράρτημα IV	--
Παράρτημα V	--
--	Παράρτημα II