Το παρόν έγγραφο αποτελεί απλώς βοήθημα τεκμηρίωσης και τα θεσμικά όργανα δεν αναλαμβάνουν καμία ευθύνη για το περιεχόμενό του

►**B** **ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 328/2012 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

της 17ης Απριλίου 2012

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 62/2006 σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα τηλεματικών εφαρμογών στη μεταφορά φορτίων του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(ΕΕ L 106 της 18.4.2012, σ. 14)

Διορθώνεται από:

►**C1** Διορθωτικό ΕΕ L 325 της 23.11.2012, σ. 19 (328/2012)

▼B

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 328/2012 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 17ης Απριλίου 2012

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 62/2006 σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα τηλεματικών εφαρμογών στη μεταφορά φορτίων του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, για τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος ([1]), και ιδίως το άρθρο 6 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η Επιτροπή έλαβε τη σύσταση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων ERA/REC/06-2011/INT της 12ης Μαΐου 2011.

(2) Κάθε τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ/TSI) πρέπει να προσδιορίζει τη στρατηγική εφαρμογής των ΤΠΔ και τα στάδια που πρέπει να ολοκληρωθούν για τη βαθμιαία μετάβαση από την υπάρχουσα κατάσταση στην τελική, στην οποία θα αποτελεί κανόνα η πλήρης συμμόρφωση προς τις ΤΠΔ. Η στρατηγική εφαρμογής των τηλεματικών εφαρμογών για τις ΤΠΔ στις εμπορευματικές μεταφορές («ΤΕΕΜ») δεν πρέπει να στηρίζεται μόνον στη συμμόρφωση των υποσυστημάτων προς τις ΤΠΔ, αλλά να βασίζεται και στη συντονισμένη εφαρμογή.

(3) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 62/2006 της Επιτροπής, της 23ης Δεκεμβρίου 2005, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα τηλεματικών εφαρμογών στη μεταφορά φορτίων του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος ([2]) πρέπει να εναρμονισθεί με το κεφάλαιο 7 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 454/2011 της Επιτροπής, της 5ης Μαΐου 2011, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες» του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος ([3]), κατά περίπτωση.

(4) Σύμφωνα με το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 62/2006, οι φορείς εκπροσώπησης του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού κλάδου έστειλαν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή στρατηγικό ευρωπαϊκό σχέδιο εφαρμογής («SEDP») για την εφαρμογή των τηλεματικών εφαρμογών στις εμπορευματικές μεταφορές. Το σχέδιο αυτό πρέπει να ληφθεί υπόψη κατά την τροποποίηση του παραρτήματος Α στο παράρτημα. Το παράρτημα Α περιέχει τις λεπτομερείς προδιαγραφές που αποτελούν τη βάση για την ανάπτυξη του συστήματος ΤΕΕΜ. Για τα έγγραφα αυτά χρειάζεται διαδικασία αλλαγής διαχείρισης. Με τη διαδικασία αυτή, ο Οργανισμός πρέπει να επικαιροποιήσει τα εν λόγω έγγραφα ώστε να διευκρινισθεί η βάση εφαρμογής.

([1]) ΕΕ L 191 της 18.7.2008, σ. 1.
([2]) ΕΕ L 13 της 18.1.2006, σ. 1.
([3]) ΕΕ L 123 της 12.5.2011, σ. 11.

▼B

(5) Τα μεμονωμένα χρονοδιαγράμματα του SEDP που υποβλήθηκαν το 2007 είναι παρωχημένα. Επομένως, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι διαχειριστές υποδομής και οι κάτοχοι των φορταμαξών πρέπει να υποβάλουν στην Επιτροπή μέσω της διευθύνουσας επιτροπής τα λεπτομερή χρονοδιαγράμματά τους, υποδεικνύοντας τις ενδιάμεσες ενέργειες, τα παραδοτέα και τις ημερομηνίες εφαρμογής των μεμονωμένων λειτουργιών ΤΠΔ για τη λειτουργία τερματικής προσαρμογής (ΛΤΠ). Κάθε απόκλιση από τα χρονοδιαγράμματα των SEDP πρέπει να αιτιολογείται δεόντως και να συνοδεύεται από μέτρα άμβλυνσης που πρέπει να λαμβάνονται για να περιορισθούν άλλες καθυστερήσεις. Οι εργασίες αυτές πρέπει να βασίζονται στην παραδοχή ότι θα επικυρωθούν τα αιτήματα αλλαγών τα οποία θα διεκπεραιωθούν σύμφωνα με το τμήμα 7.2.2 του παραρτήματος.

(6) Χρειάζεται να ενημερώνονται όλοι οι ενδιαφερόμενοι για τις υποχρεώσεις τους με βάση τον παρόντα κανονισμό, ιδίως οι μικρές επιχειρήσεις μεταφοράς εμπορευμάτων οι οποίες δεν είναι μέλη των φορέων εκπροσώπησης του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού κλάδου.

(7) Ως εκ τούτου, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 62/2006 πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.

(8) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 29 παράγραφος 1 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Προστίθενται τα κάτωθι άρθρα 4α, 4β και 4γ στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 62/2006:

«Άρθρο 4α

1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι διαχειριστές υποδομής και οι κάτοχοι φορταμαξών αναπτύσσουν και εγκαθιστούν μηχανογραφημένο σύστημα σύμφωνα με το κεφάλαιο 7 του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού, και ιδίως σύμφωνα με τις προδιαγραφές λειτουργικής απαίτησης και με το κατευθυντήριο σχέδιο που αναφέρεται στο τμήμα 7.1.2.

2. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι διαχειριστές υποδομής και οι κάτοχοι φορταμαξών υποβάλλουν στην Επιτροπή μέσω της διευθύνουσας επιτροπής που αναφέρεται στο τμήμα 7.1.4 του παραρτήματος, το αργότερο έως τις 13 Μαΐου 2012, το κατευθυντήριο σχέδιο που αναφέρεται στο τμήμα 7.1.2 με βάση τα λεπτομερή χρονοδιαγράμματά τους, στο οποίο αναφέρουν τις ενδιάμεσες ενέργειες, τα παραδοτέα και τις ημερομηνίες εφαρμογής των επιμέρους λειτουργιών ΤΠΔ ΛΤΠ.

3. Αναφέρουν στην Επιτροπή την πρόοδο που σημειώνουν μέσω της διευθύνουσας επιτροπής που αναφέρεται στο τμήμα 7.1.4 του παραρτήματος, με βάση τις διατάξεις του κεφαλαίου 7 του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 4β

1. Ο Οργανισμός δημοσιεύει το κατευθυντήριο σχέδιο που αναφέρεται στο τμήμα 7.1.2 και το επικαιροποιεί.

▼B

2. Ο Οργανισμός επικαιροποιεί τα έγγραφα που αναφέρονται στο παράρτημα Α με βάση τα αιτήματα αλλαγών που έχουν επικυρωθεί πριν τις 13 Μαΐου 2012 σύμφωνα με την κατά το τμήμα 7.2.2 διαδικασία διαχείρισης των αλλαγών. Ο Οργανισμός υποβάλλει έως τις 13 Οκτωβρίου 2012 σύσταση στην Επιτροπή για επικαιροποίηση του παραρτήματος Α, το οποίο αποτελεί τη βάση εφαρμογής.

3. Ο Οργανισμός αξιολογεί την εφαρμογή των ΤΕΕΜ προκειμένου να προσδιορίζεται εάν επιτυγχάνονται οι επιδιωκόμενοι στόχοι και προθεσμίες.

Άρθρο 4γ

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι όλες οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι διαχειριστές υποδομής και οι κάτοχοι φορταμαξών που είναι εγκατεστημένοι στο έδαφός τους είναι ενημερωμένοι για τον παρόντα κανονισμό και ορίζουν εθνικό σημείο επαφής για την παρακολούθηση της εφαρμογής του.»

Άρθρο 2

Το παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 62/2006 τροποποιείται ως εξής:

1) Τα τμήματα 7.1, 7.2 και 7.3 αντικαθίστανται από το κείμενο του παραρτήματος Ι του παρόντος κανονισμού.

2) Το παράρτημα Α αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος ΙΙ του παρόντος κανονισμού.

3) Στο τμήμα 2.3.1, στην παράγραφο που αρχίζει με τη φράση «Ορισμένοι ειδικοί πάροχοι υπηρεσιών …», απαλείφεται η φράση «(βλέπε επίσης παράρτημα Α δείκτης 6)».

4) Στο τμήμα 4.2, 4.2.3.1, 4.2.4.1, 4.2.8.1, η μνεία «δείκτης 1» αντικαθίσταται από τη μνεία «προσάρτημα ΣΤ».

5) Στο τμήμα 4.2.1.1, το κείμενο

«Τα εν λόγω στοιχεία, συμπεριλαμβανομένων των επιπρόσθετων στοιχείων, απαριθμούνται (για την περιγραφή των δεδομένων βλέπε παράρτημα Α δείκτης 3) στον πίνακα στο παράρτημα Α δείκτης 3 με την ένδειξη στη στήλη "στοιχεία στο δελτίο αποστολής", είτε είναι υποχρεωτικά είτε προαιρετικά και είτε πρέπει να παρασχεθούν από τον αποστολέα είτε να συμπληρωθούν από την ΕΕΣ.»

αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Τα εν λόγω στοιχεία, συμπεριλαμβανομένων των επιπρόσθετων στοιχείων, απαριθμούνται (για την περιγραφή των δεδομένων βλέπε παράρτημα Α – προσαρτήματα Α, Β, ΣΤ και παράρτημα 1 του προσαρτήματος Β) ►**C1** στον πίνακα του παραρτήματος Α — παράρτημα 1 του προσαρτήματος Β ◄ με την ένδειξη στη στήλη "στοιχεία στο δελτίο αποστολής", είτε είναι υποχρεωτικά είτε προαιρετικά και είτε πρέπει να παρασχεθούν από τον αποστολέα είτε να συμπληρωθούν από την ΕΕΣ.»

6) Στο τμήμα 4.2.1.2, το κείμενο

«Τα στοιχεία των εντολών φορτάμαξας σύμφωνα με τους διάφορους ρόλους ΕΣ παρατίθενται λεπτομερώς στο παράρτημα Α δείκτης 3, με σημείωση κατά πόσο είναι υποχρεωτικά ή προαιρετικά. Οι λεπτομερείς μορφότυποι αυτών των μηνυμάτων καθορίζονται στο παράρτημα Α δείκτης 1.»

▼**B**

αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Τα στοιχεία των εντολών φορτάμαξας σύμφωνα με τους διάφορους ρόλους μιας ΕΣ παρατίθενται λεπτομερώς στο παράρτημα Α ►**C1** — προσαρτήματα Α και Β και παράρτημα 1 του προσαρτήματος Β, ◄ με τη σημείωση όσον αφορά το κατά πόσο είναι υποχρεωτικά ή προαιρετικά. Οι λεπτομερείς μορφότυποι αυτών των μηνυμάτων καθορίζονται στο παράρτημα Α προσάρτημα ΣΤ.»

7) Στο τμήμα 4.2.2.1, ο «δείκτης 4» αντικαθίσταται από το «προσάρτημα ΣΤ» και ο «δείκτης 1» αντικαθίσταται από το «προσάρτημα ΣΤ».

8) ►**C1** Στο τμήμα 4.2.11.2, ο «δείκτης 2» ◄ αντικαθίσταται από τα «προσαρτήματα Δ και ΣΤ».

9) Στο τμήμα 4.2.11.3, ο «δείκτης 2» αντικαθίσταται από τα «προσαρτήματα Α, Β και ΣΤ και το παράρτημα 1 του προσαρτήματος Β».

10) Στο τμήμα 6.2, ο «δείκτης 1» αντικαθίσταται από τα «προσαρτήματα Ε και ΣΤ».

Άρθρο 3

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

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

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

7.1. **Τρόποι εφαρμογής της παρούσας ΤΠΔ**

7.1.1. *Εισαγωγή*

Η παρούσα ΤΠΔ αφορά το υποσύστημα τηλεματικών εφαρμογών για τις εμπορευματικές υπηρεσίες. Το υποσύστημα αυτό είναι λειτουργικό σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 2008/57/ΕΚ. Συνεπώς, η εφαρμογή της παρούσας ΤΠΔ δεν εξαρτάται από την έννοια του νέου, ανακαινισμένου ή αναβαθμισμένου υποσυστήματος, όπως συμβαίνει κατά κανόνα στην περίπτωση των ΤΠΔ που αφορούν δομικά υποσυστήματα, με εξαίρεση τις περιπτώσεις που εξειδικεύονται στην ΤΠΔ.

Η ΤΠΔ εφαρμόζεται κατά φάσεις:

— πρώτη φάση: λεπτομερείς προδιαγραφές ΤΠ και κατευθυντήριο σχέδιο·

— δεύτερη φάση: ανάπτυξη εφαρμογών·

— τρίτη φάση: εγκατάσταση.

7.1.2. *Πρώτη φάση – Λεπτομερείς προδιαγραφές ΤΠ και κατευθυντήριο σχέδιο*

Οι προδιαγραφές λειτουργικής απαίτησης, οι οποίες χρησιμοποιούνται ως βάση για την ανωτέρω αρχιτεκτονική κατά την ανάπτυξη και εγκατάσταση του μηχανοργανωμένου συστήματος παρατίθενται στα προσαρτήματα Α έως ΣΤ του παραρτήματος Α.

Το υποχρεωτικό κατευθυντήριο σχέδιο από την εννοιολογική σύλληψη έως την παράδοση του μηχανογραφικού συστήματος, το οποίο βασίζεται στο στρατηγικό ευρωπαϊκό σχέδιο εφαρμογής (SEDP) που καταρτίζει ο σιδηροδρομικός κλάδος, περιέχει τις κύριες συνιστώσες αρχιτεκτονικής του συστήματος και τον προσδιορισμό των μειζόνων δραστηριοτήτων που αυτό θα εκτελεί.

7.1.3. *Δεύτερη και τρίτη φάση – Ανάπτυξη και εγκατάσταση*

Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι διαχειριστές υποδομής και οι κάτοχοι φορταμαξών αναπτύσσουν και εγκαθιστούν μηχανοργανωμένο σύστημα ΤΕΕΜ σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου 7.

7.1.4. *Διοίκηση, ρόλοι και αρμοδιότητες*

Η ανάπτυξη και η εγκατάσταση υπόκεινται σε διοικητική δομή με τους κάτωθι παράγοντες.

Διευθύνουσα επιτροπή

Η διευθύνουσα επιτροπή έχει τους εξής ρόλους και αρμοδιότητες:

1. Η διευθύνουσα επιτροπή διαθέτει δομή στρατηγικής διαχείρισης για να διαχειρίζεται και να συντονίζει αποτελεσματικά τις εργασίες εφαρμογής των ΤΠΔ ΤΛΠ. Αυτό συνεπάγεται την κατάστρωση πολιτικής, στρατηγικής διεύθυνσης και ιεράρχησης. Προς το σκοπό αυτό, η διευθύνουσα επιτροπή λαμβάνει επίσης υπόψη τα συμφέροντα των μικρών επιχειρήσεων, των νεοεισερχόμενων και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που εκτελούν ειδικά δρομολόγια.

2. Η διευθύνουσα επιτροπή παρακολουθεί την πρόοδο εφαρμογής. Αναφέρει τακτικά, τουλάχιστον τέσσερις φορές ετησίως, στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή την πρόοδο που σημειώνεται ως προς το κατευθυντήριο σχέδιο. Η διευθύνουσα επιτροπή προβαίνει στις δέουσες ενέργειες για να προσαρμόζει την εξέλιξη των εργασιών σε περίπτωση παρέκκλισης από το κατευθυντήριο σχέδιο.

▼B

3. Η διευθύνουσα επιτροπή απαρτίζεται από

— τους αντιπροσωπευτικούς φορείς του σιδηροδρομικού τομέα που λειτουργούν σε ευρωπαϊκό επίπεδο και ορίζονται στο άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004 («αντιπροσωπευτικοί φορείς του τομέα των σιδηροδρόμων»),

— τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων και

— την Επιτροπή.

4. Στη διευθύνουσα επιτροπή συμπροεδρεύουν α) η Επιτροπή και β) πρόσωπο οριζόμενο από τους αντιπροσωπευτικούς φορείς του τομέα των σιδηροδρόμων. Η Επιτροπή, επικουρούμενη από τα μέλη της διευθύνουσας επιτροπής, καταρτίζει σχέδιο εσωτερικού κανονισμού της διευθύνουσας επιτροπής, επί του οποίου χρειάζεται η συμφωνία της διευθύνουσας επιτροπής.

5. Τα μέλη της διευθύνουσας επιτροπής μπορούν να προτείνουν στη διευθύνουσα επιτροπή τη συμμετοχή άλλων οργανισμών ως παρατηρητών, σε περιπτώσεις που αυτό δικαιολογείται επαρκώς από άποψη τεχνική και οργανωτική.

Ενδιαφερόμενα μέρη

Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι διαχειριστές υποδομής και οι κάτοχοι φορταμαξών ορίζουν αποτελεσματική διοικητική δομή έργου, η οποία καθιστά δυνατή την αποτελεσματική ανάπτυξη και εγκατάσταση του συστήματος ΤΕΕΜ.

Οι ανωτέρω ενδιαφερόμενοι:

— καταβάλλουν τις αναγκαίες προσπάθειες και διαθέτουν τους απαραίτητους πόρους για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού·

— συμμορφώνονται προς τις αρχές πρόσβασης στα κοινά συστατικά στοιχεία της ΤΠΔ ΛΤΠ, τα οποία διατίθενται σε όλους τους οικονομικούς παράγοντες με δομή ενοποιημένη, διαφανή και με το μικρότερο δυνατό λειτουργικό κόστος·

— εξασφαλίζουν ότι όλοι οι παράγοντες της αγοράς έχουν πρόσβαση σε όλα τα ανταλλασσόμενα δεδομένα που απαιτούνται για την εκπλήρωση των νομικών υποχρεώσεών τους και για την εκτέλεση των καθηκόντων τους σύμφωνα με τις λειτουργικές απαιτήσεις της ΤΠΔ ΛΤΠ·

— προστατεύουν την εμπιστευτικότητα των σχέσεων με τους πελάτες·

— συγκροτούν μηχανισμό ο οποίος καθιστά δυνατόν στους «νεοεισερχόμενους» να συμμετέχουν στην ανάπτυξη ΤΕΕΜ και να ωφελούνται από την εξέλιξη των κοινών συνιστωσών του ΤΕΕΜ κατά τρόπο ικανοποιητικό τόσο για τους ανωτέρω ενδιαφερόμενους όσο και για τους «νεοεισερχόμενους» όσον αφορά τον δίκαιο επιμερισμό του κόστους·

— αναφέρουν στη διευθύνουσα επιτροπή ΤΕΕΜ την πρόοδο των σχεδίων εφαρμογής. Στην εν λόγω αναφορά περιλαμβάνονται επίσης –κατά περίπτωση– παρεκκλίσεις από το κατευθυντήριο σχέδιο.

Αντιπροσωπευτικοί φορείς

Οι αντιπροσωπευτικοί φορείς του σιδηροδρομικού τομέα που λειτουργούν σε ευρωπαϊκό επίπεδο και ορίζονται στο άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004 έχουν τους εξής ρόλους και αρμοδιότητες:

— αντιπροσωπεύουν τα μεμονωμένα ενδιαφερόμενα μέλη στη διευθύνουσα επιτροπή ΤΠΔ ΤΛΠ·

— γνωστοποιούν στα μέλη τους τις υποχρεώσεις που υπέχουν σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού·

▼B

— εξασφαλίζουν συνεχή και πλήρη πρόσβαση για όλους τους ανωτέρω ενδιαφερόμενους στις πληροφορίες σχετικά με τις εργασίες της διευθύνουσας επιτροπής και κάθε άλλης ομάδας, ώστε να διασφαλίζονται τα συμφέροντα κάθε αντιπροσώπου στην έγκαιρη εφαρμογή της ΤΠΔ ΤΛΠ·

— εξασφαλίζουν αποτελεσματική ροή πληροφοριών από τα μεμονωμένα μέλη τους στη διευθύνουσα επιτροπή ΤΕΕΜ, ώστε να λαμβάνονται δεόντως υπόψη τα συμφέροντα των ενδιαφερομένων σε αποφάσεις που αφορούν την ανάπτυξη και εγκατάσταση των ΤΕΕΜ·

— εξασφαλίζουν αποτελεσματική ροή πληροφοριών από τη διευθύνουσα επιτροπή ΤΕΕΜ στα επιμέρους μέλη τους, ώστε να ενημερώνονται δεόντως για αποφάσεις που αφορούν την ανάπτυξη και εγκατάσταση των ΤΕΕΜ.

7.2. **Διαχείριση μεταβολών**

7.2.1. *Διαδικασία διαχείρισης μεταβολών*

Σκοπός των διαδικασιών διαχείρισης αλλαγών είναι να διασφαλίζεται ότι οι δαπάνες και τα οφέλη της αλλαγής αναλύονται δεόντως και ότι οι αλλαγές πραγματοποιούνται με ελεγχόμενο τρόπο. Οι εν λόγω διαδικασίες καθορίζονται, τίθενται σε εφαρμογή, υποστηρίζονται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων, ο οποίος τις διαχειρίζεται, και περιλαμβάνουν:

— τον προσδιορισμό των τεχνικών περιορισμών που διέπουν τη μεταβολή·

— δήλωση όπου αναφέρεται ο αναλαμβάνων την ευθύνη για τις διαδικασίες εφαρμογής της αλλαγής·

— τη διαδικασία επικύρωσης των προς εφαρμογή αλλαγών·

— την πολιτική για τη διαχείριση, την έγκριση, καθώς και για τη μετάβαση και την εξάπλωση κάθε αλλαγής·

— τον καθορισμό των αρμοδιοτήτων για τη διαχείριση των λεπτομερών προδιαγραφών και για τη διαχείριση της διασφάλισης ποιότητας και της συγκρότησης.

Στο Συμβούλιο Ελέγχου Μεταβολών (ΣΕΜ) συμμετέχουν ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων, αντιπροσωπευτικοί φορείς του σιδηροδρομικού τομέα και οι εθνικές αρχές ασφαλείας. Η συμμετοχή αυτών των μερών διασφαλίζει την προοπτική εφαρμογής των αλλαγών που πρόκειται να επέλθουν και συνολική εκτίμηση των συνεπειών τους. Η Επιτροπή μπορεί να προσθέσει και άλλα μέλη στο ΣΕΜ, εφόσον κριθεί αναγκαία η συμμετοχή τους. Μελλοντικά, το ΣΕΜ θα τεθεί υπό την αιγίδα του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων.

7.2.2. *Ειδική διαδικασία διαχείρισης των αλλαγών των εγγράφων που περιλαμβάνει το παράρτημα Α του παρόντος κανονισμού*

Η διαχείριση ελέγχου αλλαγών των εν λόγω τεχνικών εγγράφων που περιλαμβάνει το παράρτημα Α του παρόντος κανονισμού καθορίζεται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων σύμφωνα με τα ακόλουθα κριτήρια:

1. Τα αιτήματα που αφορούν τα έγγραφα υποβάλλονται είτε μέσω των εθνικών αρχών για την ασφάλεια (ΕΑΣ), είτε μέσω των αντιπροσωπευτικών φορέων του σιδηροδρομικού τομέα σε ευρωπαϊκό επίπεδο, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004, είτε μέσω της διευθύνουσας επιτροπής ΤΠΔ ΤΛΠ. Η Επιτροπή μπορεί να προσθέσει και άλλα μέρη, εφόσον κριθεί αναγκαία η συμμετοχή τους.

2. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων συλλέγει και αποθηκεύει τα αιτήματα αλλαγών.

3. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων παρουσιάζει τα αιτήματα μεταβολών στην ομάδα εργασίας του ΕΟΣ, η οποία είναι αποκλειστικά αρμόδια και τα αξιολογεί και συντάσσει πρόταση συνοδευόμενη από οικονομική εκτίμηση, εφόσον απαιτείται.

▼B

4. Στη συνέχεια, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων εκθέτει το αίτημα αλλαγής και τη σχετική πρόταση στο συμβούλιο ελέγχου αλλαγών, το οποίο εγκρίνει ή δεν εγκρίνει το αίτημα αλλαγής ή αναβάλλει την εξέτασή του.

5. Αν δεν εγκριθεί το αίτημα αλλαγής, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων επιστρέφει στον αιτούντα είτε την αιτιολογία άρνησης είτε αίτημα για περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με το σχέδιο αιτήματος αλλαγής.

6. Το έγγραφο τροποποιείται με βάση τα εγκεκριμένα αιτήματα αλλαγής.

7. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων υποβάλλει στην Επιτροπή σύσταση για την επικαιροποίηση του παραρτήματος Α, καθώς και σχέδιο νέας έκδοσης του εγγράφου, τα αιτήματα αλλαγών και την οικονομική αξιολόγησή τους.

8. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων αναρτά το σχέδιο της νέας έκδοσης του εγγράφου και τα εγκριθέντα αιτήματα αλλαγών στην ιστοσελίδα του.

9. Μόλις δημοσιευθεί η επικαιροποίηση του παραρτήματος Α στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων αναρτά τη νέα έκδοση του εγγράφου στην ιστοσελίδα του.

Σε περίπτωση που η διαχείριση ελέγχου μεταβολών αφορά στοιχεία χρησιμοποιούμενα από κοινού με την ΤΠΔ ΤΛΠ, οι αλλαγές εφαρμόζονται κατά τρόπο όσο το δυνατόν εγγύτερο προς την εφαρμοζόμενη ΤΠΔ ΤΛΠ, ώστε να επιτυγχάνονται βέλτιστες συνέργειες.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΥΝΟΔΕΥΤΙΚΩΝ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

Κατάλογος υποχρεωτικών προδιαγραφών

Δείκτης N	Στοιχεία αναφοράς	Τίτλος εγγράφου	Έκδοση
5	ERA_FRS_TAF_A_Index_5.doc	ΤΠΔ ΤΛΠ – ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α.5: Αριθμητικά στοιχεία και διάγραμμα ακολουθίας των μηνυμάτων ΤΠΔ ΤΛΠ	1.0

Προσάρτημα	Στοιχεία αναφοράς	Τίτλος εγγράφου	Έκδοση
Α	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_A.doc	ΤΠΔ ΤΛΠ – ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ.2: ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Α (ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΦΟΡΤΑΜΑΞΑΣ/ΔΙΑΤΡΟΠΙΚΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ (ILU))	1.0
Β	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_B.doc	ΤΠΔ ΤΛΠ – ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ.2: ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Β – ΒΑΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΑΜΑΞΑΣ/ΔΙΑΤΡΟΠΙΚΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ (WIMO)	1.0
Β - Παράρτημα 1	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_B_Annex_1.doc	ΤΠΔ ΤΛΠ – ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ.2: ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Β – ΒΑΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΑΜΑΞΑΣ/ΔΙΑΤΡΟΠΙΚΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ (WIMO) – ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1: ΔΕΔΟΜΕΝΑ WIMO	1.0
Γ	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_C.doc	ΤΠΔ ΤΛΠ – ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ.2: ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Γ – ΦΑΚΕΛΟΙ ΑΝΑΦΟΡΑΣ	1.0
Δ	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_D.doc	ΤΠΔ ΤΛΠ – ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ.2: ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Δ – ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥ ΥΠΟΔΟΜΗΣ	1.0
Ε	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_E.doc	ΤΠΔ ΤΛΠ - ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ.2: ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Ε - ΚΟΙΝΗ ΔΙΕΠΑΦΗ	1.0
ΣΤ	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_F.doc	ΤΠΔ ΤΛΠ – ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ.2: ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΣΤ – ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΤΠΔ ΤΛΠ ΚΑΙ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΜΗΝΥΜΑΤΟΣ	1.0»