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

►B ΟΔΗΓΙΑ 2008/57/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 17ης Ιουνίου 2008

σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος

(αναδιατύπωση)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(ΕΕ L 191 της 18.7.2008, σ. 1)

Τροποποιείται από:

		Επίσημη Εφημερίδα		
		αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
►M1	Οδηγία 2009/131/ΕΚ της Επιτροπής της 16ης Οκτωβρίου 2009	L 273	12	17.10.2009
►M2	Οδηγία 2011/18/ΕΕ της Επιτροπής της 1ης Μαρτίου 2011	L 57	21	2.3.2011
►M3	Οδηγία 2013/9/ΕΕ της Επιτροπής της 11ης Μαρτίου 2013	L 68	55	12.3.2013
►M4	Οδηγία 2014/38/ΕΕ της Επιτροπής της 10ης Μαρτίου 2014	L 70	20	11.3.2014

▼B

ΟΔΗΓΙΑ 2008/57/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 17ης Ιουνίου 2008

σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος

(αναδιατύπωση)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

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

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής [1],

Αφού ζήτησαν τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης [2],

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η οδηγία 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας [3] και η οδηγία 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2001, για τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος [4] τροποποιήθηκαν ουσιωδώς με την οδηγία 2004/50/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [5]. Δεδομένου ότι εισάγονται νέες τροποποιήσεις, κρίνεται σκόπιμη, για λόγους διαφάνειας, η αναδιατύπωση των οδηγιών αυτών και η συγχώνευση των διατάξεών τους σε ενιαίο κείμενο με μέλημα την απλούστευση.

(2) Για να μπορέσουν οι πολίτες της Ένωσης, οι οικονομικοί παράγοντες καθώς και οι περιφερειακοί και τοπικοί συλλογικοί φορείς να επωφεληθούν πλήρως από τα πλεονεκτήματα που απορρέουν από τη δημιουργία ενός χώρου χωρίς εσωτερικά σύνορα, είναι σκόπιμο, μεταξύ άλλων, να ευνοηθούν η διασύνδεση και η διαλειτουργικότητα των εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων καθώς και η πρόσβαση στα δίκτυα αυτά, με την εκτέλεση κάθε δράσης που αποδεικνύεται αναγκαία στον τομέα της εναρμόνισης των τεχνικών προτύπων, όπως προβλέπει το άρθρο 155 της συνθήκης.

---

[1] ΕΕ C 256 της 27.10.2007, σ. 39.

[2] Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 11ης Δεκεμβρίου 2007 και απόφαση του Συμβουλίου της 14ης Μαΐου 2008.

[3] ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 6. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2007/32/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 141 της 2.6.2007, σ. 63).

[4] ΕΕ L 110 της 20.4.2001, σ. 1. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2007/32/ΕΚ.

[5] Οδηγία 2004/50/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την τροποποίηση της οδηγίας 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και της οδηγίας 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 114. Διορθωμένη έκδοση στην ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 40).

▼B

(3) Με την υπογραφή του πρωτοκόλλου του Κιότο, στις 12 Δεκεμβρίου 1997, η Ευρωπαϊκή Ένωση ανέλαβε την υποχρέωση να μειώσει τις εκπομπές της αερίων θερμοκηπίου. Οι σχετικοί στόχοι απαιτούν νέα ισορροπία μεταξύ των τρόπων μεταφοράς και, συνεπώς, ανταγωνιστικότερες σιδηροδρομικές μεταφορές.

(4) Η στρατηγική της Κοινότητας σχετικά με την ενσωμάτωση των ανησυχιών για θέματα περιβάλλοντος και αειφόρου ανάπτυξης στην πολιτική της μεταφορών υπογραμμίζει την ανάγκη ανάληψης δράσης για τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των μεταφορών.

(5) Για την εμπορική εκμετάλλευση αμαξοστοιχιών σε όλη την έκταση του σιδηροδρομικού δικτύου είναι αναγκαία ιδίως η άριστη συνοχή μεταξύ των χαρακτηριστικών της υποδομής και των χαρακτηριστικών των οχημάτων αλλά και η αποτελεσματική διασύνδεση των πληροφοριακών και τηλεπικοινωνιακών συστημάτων των διάφορων διαχειριστών υποδομής και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Από αυτή τη συνοχή και τη διασύνδεση εξαρτώνται το επίπεδο επιδόσεων, η ασφάλεια, η ποιότητα εξυπηρέτησης και το κόστος τους και σε αυτή τη συνοχή και αυτή τη διασύνδεση στηρίζεται βασικά η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος.

(6) Τα κράτη μέλη έχουν την ευθύνη να εξασφαλίζουν την τήρηση των κανόνων ασφάλειας, υγείας και προστασίας των καταναλωτών, οι οποίοι ισχύουν για τα σιδηροδρομικά δίκτυα εν γένει, κατά τη μελέτη, την κατασκευή, τη θέση σε λειτουργία και την επιχειρησιακή λειτουργία των εν λόγω σιδηροδρόμων.

(7) Υφίστανται σημαντικές διαφορές μεταξύ των διαφόρων εθνικών κανονιστικών ρυθμίσεων, καθώς και μεταξύ των εσωτερικών ρυθμίσεων και των τεχνικών προδιαγραφών που εφαρμόζονται στους σιδηροδρόμους, λόγω του ότι ενσωματώνουν ιδιαίτερες τεχνικές της εθνικής βιομηχανίας και επιτάσσουν ιδιαίτερες διαστάσεις και συστήματα καθώς και ειδικά χαρακτηριστικά. Η κατάσταση αυτή εμποδίζει μεταξύ άλλων τη δυνατότητα κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών υπό καλές συνθήκες στο σύνολο του κοινοτικού εδάφους.

(8) Με την πάροδο των ετών η κατάσταση αυτή δημιούργησε στενότατους δεσμούς μεταξύ των εθνικών σιδηροδρομικών βιομηχανιών και των εθνικών σιδηροδρόμων, σε βάρος του πραγματικού ανοίγματος των αγορών. Για να είναι σε θέση να αναπτύξουν την ανταγωνιστικότητά τους σε παγκόσμια κλίμακα οι εν λόγω βιομηχανίες χρειάζονται ευρωπαϊκή αγορά ανοικτή και ανταγωνιστική.

(9) Επομένως είναι σκόπιμο να καθορισθούν για ολόκληρη την Κοινότητα βασικές απαιτήσεις που θα ισχύουν για το σιδηροδρομικό της σύστημα.

▼B

(10) Για να επιτευχθούν οι ανωτέρω στόχοι, στις 23 Ιουλίου 1996 λήφθηκε από το Συμβούλιο το πρώτο μέτρο με την έκδοση της οδηγίας 96/48/ΕΚ. Στη συνέχεια, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εξέδωσαν την οδηγία 2001/16/ΕΚ.

(11) Η θέση σε ισχύ των οδηγιών 2001/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, για τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων ([1]), 2001/13/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, για τροποποίηση της οδηγίας 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με την παροχή αδειών σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ([2]) και 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφαλείας ([3]), επηρεάζει την πραγματοποίηση της διαλειτουργικότητας. Όπως και στους άλλους τρόπους μεταφοράς, η διεύρυνση των δικαιωμάτων πρόσβασης πρέπει να προχωρήσει παράλληλα με την εφαρμογή των αναγκαίων συνοδευτικών μέτρων εναρμόνισης. Κατά συνέπεια, είναι αναγκαία η πραγματοποίηση της διαλειτουργικότητας σε ολόκληρο το δίκτυο, με την προοδευτική επέκταση του γεωγραφικού πεδίου εφαρμογής της οδηγίας 2001/16/ΕΚ. Αναγκαίο είναι επίσης να διευρυνθεί η νομική βάση της οδηγίας 2001/16/ΕΚ ώστε να συμπεριλάβει το άρθρο 71 της συνθήκης, στο οποίο βασίζεται η οδηγία 2001/12/ΕΚ.

(12) Η ανάπτυξη τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) στον τομέα των υψηλών ταχυτήτων κατέδειξε την ανάγκη να διευκρινισθεί η σχέση μεταξύ, αφενός, των βασικών απαιτήσεων και των ΤΠΔ και, αφετέρου, των ευρωπαϊκών προτύπων και άλλων κειμένων ρυθμιστικού χαρακτήρα. Συγκεκριμένα, είναι σκόπιμη η σαφής διάκριση ανάμεσα στα πρότυπα ή μέρη προτύπων η εφαρμογή των οποίων είναι αναγκαίο να καταστεί υποχρεωτική προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος της παρούσας οδηγίας και στα «εναρμονισμένα» πρότυπα που έχουν αναπτυχθεί υπό το πνεύμα της νέας προσέγγισης όσον αφορά την τεχνική εναρμόνιση και την τυποποίηση.

(13) Κατά γενικό κανόνα οι ευρωπαϊκές προδιαγραφές αναπτύσσονται υπό το πνεύμα της νέας προσέγγισης όσον αφορά την τεχνική εναρμόνιση και την τυποποίηση. Με αυτές παρέχεται η δυνατότητα να τεκμαίρεται η συμμόρφωση προς ορισμένες βασικές απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας, ιδίως στις περιπτώσεις των στοιχείων διαλειτουργικότητας και των διεπαφών. Αυτές οι ευρωπαϊκές προδιαγραφές (ή τα εφαρμοστέα μέρη τους) δεν είναι υποχρεωτικές ούτε είναι δυνατή στις ΤΠΔ οποιαδήποτε ρητή αναφορά σε αυτές. Τα στοιχεία αναφοράς αυτών των ευρωπαϊκών προδιαγραφών δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ενώ τα κράτη μέλη δημοσιεύουν τα στοιχεία αναφοράς των εθνικών προτύπων με τα οποία μεταφέρονται τα ευρωπαϊκά πρότυπα.

([1]) ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 1. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 25).
([2]) ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 26.
([3]) ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 29. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2007/58/ΕΚ (ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 44).

▼B

(14) Σε ορισμένες περιπτώσεις, όταν αυτό είναι απολύτως απαραίτητο για την επίτευξη των στόχων της παρούσας οδηγίας, οι ΤΠΔ μπορούν να παραπέμπουν ρητώς σε ευρωπαϊκά πρότυπα ή προδιαγραφές. Η ρητή αυτή παραπομπή έχει κάποιες συνέπειες που πρέπει να εξειδικεύονται. Ειδικότερα, η εφαρμογή των εν λόγω ευρωπαϊκών προτύπων ή προδιαγραφών καθίσταται υποχρεωτική από τη στιγμή που αρχίζει να ισχύει η ΤΠΔ.

(15) Οι ΤΠΔ θέτουν όλους τους όρους που πρέπει να πληρούν τα στοιχεία διαλειτουργικότητας καθώς και τη διαδικασία που πρέπει να τηρείται για την αξιολόγηση της πιστότητας. Επίσης είναι αναγκαίο να διευκρινισθεί ότι κάθε στοιχείο πρέπει να υπόκειται στη διαδικασία αξιολόγησης της πιστότητας και της καταλληλότητας χρήσης που αναφέρεται στις ΤΠΔ και να συνοδεύεται από το σχετικό πιστοποιητικό.

(16) Κατά την ανάπτυξη νέων ΤΠΔ ο στόχος θα πρέπει πάντα να είναι η εξασφάλιση συμβατότητας με το ισχύον εγκεκριμένο σύστημα. Τούτο θα συμβάλει στην προώθηση της ανταγωνιστικότητας των σιδηροδρομικών μεταφορών και στην πρόληψη της περιττής αύξησης του κόστους λόγω της απαίτησης για αναβάθμιση των υπαρχόντων εγκεκριμένων υποσυστημάτων προκειμένου να εξασφαλιστεί η συμβατότητά τους με τα νέα. Στις εξαιρετικές περιπτώσεις που δεν είναι δυνατή η εξασφάλιση της συμβατότητας, οι ΤΔΠ μπορούν να καθορίζουν το απαιτούμενο πλαίσιο για να αποφασιστεί αν το υπάρχον υποσύστημα χρειάζεται να υποβληθεί σε νέα έγκριση και να καθοριστούν οι σχετικές προθεσμίες.

(17) Για λόγους ασφαλείας είναι αναγκαίο να ζητηθεί από τα κράτη μέλη η απονομή κωδικού ταυτοποίησης σε κάθε όχημα που έχει τεθεί σε λειτουργία. Στη συνέχεια το όχημα πρέπει να καταχωρίζεται σε εθνικό μητρώο οχημάτων. Στα μητρώα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να ανατρέχουν όλα τα κράτη μέλη καθώς και ορισμένοι οικονομικοί παράγοντες της Κοινότητας. Τα μητρώα πρέπει να είναι συνεκτικά όσον αφορά το μορφότυπο των δεδομένων. Κατά συνέπεια, τα μητρώα αυτά πρέπει να αποτελέσουν το αντικείμενο κοινών λειτουργικών και τεχνικών προδιαγραφών.

(18) Πρέπει να διευκρινισθεί η διαδικασία που πρέπει να ακολουθείται στην περίπτωση βασικών απαιτήσεων οι οποίες εφαρμόζονται σε κάποιο υποσύστημα χωρίς όμως να έχουν ακόμη αποτελέσει το αντικείμενο λεπτομερών προδιαγραφών στην αντίστοιχη ΤΠΔ. Στην περίπτωση αυτή, είναι σκόπιμο οι οργανισμοί που είναι επιφορτισμένοι με τις διαδικασίες αξιολόγησης της πιστότητας και επαλήθευσης να είναι οι κοινοποιημένοι οργανισμοί του άρθρου 20 των οδηγιών 96/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ.

▼B

(19) Η διάκριση μεταξύ του σιδηροδρομικού συστήματος υψηλών ταχυτήτων και του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος δεν δικαιολογεί την ύπαρξη δύο ξεχωριστών οδηγιών. Για τα δύο συστήματα οι διαδικασίες κατάρτισης τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας καθώς και οι διαδικασίες που πρέπει να τηρούνται για την πιστοποίηση στοιχείων διαλειτουργικότητας και υποσυστημάτων είναι πανομοιότυπες. Οι βασικές απαιτήσεις καθώς και η υποδιαίρεση του συστήματος σε υποσυστήματα που πρέπει να αποτελέσουν το αντικείμενο τεχνικών προδιαγραφών είναι πρακτικώς ίδιες. Αφετέρου, επειδή οι αμαξοστοιχίες πρέπει να μπορούν να κυκλοφορούν ελεύθερα από το δίκτυο υψηλών ταχυτήτων στο συμβατικό δίκτυο, οι τεχνικές προδιαγραφές των δύο συστημάτων αλληλοεπικαλύπτονται κατά μεγάλο μέρος. Εξάλλου οι εργασίες κατάρτισης ΤΠΔ έδειξαν ότι, για ορισμένα υποσυστήματα, μία μόνο ΤΠΔ είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί για αμφότερα τα συστήματα. Είναι λοιπόν σκόπιμη η συγχώνευση των οδηγιών 96/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ.

(20) Η οδηγία 2004/50/ΕΚ προέβλεπε σταδιακή επέκταση του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας 2001/16/ΕΚ σε συνάρτηση με την έκδοση νέων ΤΠΔ ή την αναθεώρηση υφιστάμενων ΤΠΔ. Όταν τεθεί σε ισχύ η παρούσα οδηγία, το πεδίο εφαρμογής της θα καλύπτει τα συμβατικά διευρωπαϊκά δίκτυα καθώς και τα διευρωπαϊκά δίκτυα υψηλών ταχυτήτων, όπως αυτά ορίζονται στην απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών ([1]), καθώς και τα οχήματα που μπορεί να κυκλοφορούν στα δίκτυα αυτά. Το εν λόγω πεδίο εφαρμογής θα επεκταθεί προοδευτικά στο σύνολο του δικτύου και στο σύνολο των οχημάτων, υπό την προϋπόθεση ότι η σχετική οικονομική σκοπιμότητα θα καταδειχθεί με ανάλυση επιπτώσεων.

(21) Λαμβανόμενων υπόψη της σταδιακής προσέγγισης στην εξάλειψη των εμποδίων στη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος και του χρόνου που απαιτείται για την έκδοση όλων των ΤΠΔ, είναι σκόπιμο τα κράτη μέλη να μη θεσπίζουν νέους εθνικούς κανόνες ούτε να ξεκινούν σχέδια που επιτείνουν την ποικιλομορφία του υφιστάμενου συστήματος.

(22) Η υιοθέτηση σταδιακής προσέγγισης ανταποκρίνεται στις ειδικές ανάγκες του στόχου της διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος, που χαρακτηρίζεται από προϋπάρχουσες από πολλά χρόνια εθνικές υποδομές και παλαιά οχήματα των οποίων η προσαρμογή ή η ανακαίνιση προϋποθέτει δαπανηρές επενδύσεις και λαμβάνει υπόψη το γεγονός ότι είναι σκόπιμο ληφθεί ιδιαίτερη μέριμνα ώστε να μην επιβαρυνθεί οικονομικώς ο σιδηρόδρομος σε σχέση με τους άλλους τρόπους μεταφοράς.

([1]) ΕΕ L 228 της 9.9.1996, σ. 1. Απόφαση όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1791/2006 του Συμβουλίου (ΕΕ L 363 της 20.12.2006, σ. 1).

▼B

(23) Με τα νομοθετικά του ψηφίσματα, της 10ης Μαρτίου 1999, σχετικά με το σιδηροδρομικό πακέτο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ζήτησε να συμβαδίσει το σταδιακό άνοιγμα του σιδηροδρομικού τομέα με όσο το δυνατόν ταχύτερα και αποτελεσματικότερα μέτρα τεχνικής εναρμόνισης.

(24) Το Συμβούλιο, που συνήλθε στις 6 Οκτωβρίου 1999, ζήτησε από την Επιτροπή να προτείνει στρατηγική για τη βελτίωση της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρομικών μεταφορών και τον περιορισμό των σημείων συμφόρησης ώστε να επιτευχθεί ταχεία εξάλειψη των τεχνικών, διοικητικών και οικονομικών εμποδίων στη διαλειτουργικότητα των δικτύων και ταυτόχρονα να εξασφαλίζεται υψηλό επίπεδο ασφαλείας και κατάρτισης, καθώς και τα προσόντα του οικείου προσωπικού.

(25) Από την οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων [1], απορρέει ότι οι επιχειρήσεις σιδηροδρόμων πρέπει να έχουν αυξημένη πρόσβαση στα σιδηροδρομικά δίκτυα των κρατών μελών, οπότε απαιτείται διαλειτουργικότητα των υποδομών, των του τεχνικού εξοπλισμού, του τροχαίου υλικού και των συστημάτων διαχείρισης και επιχειρησιακής λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένων των επαγγελματικών προσόντων και των όρων υγείας και ασφάλειας του προσωπικού κατά την εργασία, τα οποία είναι αναγκαία για την επιχειρησιακή λειτουργία και τη συντήρηση των οικείων υποσυστημάτων καθώς και για την εφαρμογή κάθε ΤΠΔ. Πάντως η παρούσα οδηγία δεν αποβλέπει, άμεσα ή έμμεσα, στην εναρμόνιση των συνθηκών εργασίας στο σιδηροδρομικό τομέα.

(26) Για λόγους πρακτικούς, εξαιτίας της έκτασης και της πολυπλοκότητας του σιδηροδρομικού συστήματος αποδείχθηκε αναγκαία η υποδιαίρεση του συστήματος αυτού στα εξής υποσυστήματα: υποδομή, έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση, ενέργεια, τροχαίο υλικό, λειτουργία και διαχείριση κυκλοφορίας, συντήρηση, εφαρμογές τηλεματικής για τους επιβάτες και υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών. Για καθένα από τα υποσυστήματα αυτά πρέπει, για ολόκληρη την Κοινότητα, να εξειδικευθούν οι βασικές απαιτήσεις και να καθοριστούν οι αναγκαίες τεχνικές προδιαγραφές για την τήρηση των απαιτήσεων αυτών, ιδίως όσον αφορά τα στοιχεία και τις διεπαφές. Το σύστημα διαιρείται επίσης σε σταθερά και κινητά στοιχεία τα οποία περιλαμβάνουν, αφενός, το δίκτυο που απαρτίζεται από τις γραμμές, τους σταθμούς, τα τερματικά και κάθε είδους σταθερό εξοπλισμό που απαιτείται για τη διασφάλιση της ασφαλούς και συνεχούς λειτουργίας του συστήματος και, αφετέρου, όλα τα οχήματα που κινούνται στο δίκτυο αυτό. Συνεπώς, για τον σκοπό της παρούσας οδηγίας, το όχημα αποτελείται από ένα υποσύστημα («τροχαίο υλικό») και, κατά περίπτωση, περισσότερα μέρη άλλων υποσυστημάτων (κυρίως το εποχούμενο μέρος του υποσυστήματος «έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση» και το εποχούμενο μέρος του υποσυστήματος «ενέργεια»).

[1] ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 25. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2007/58/ΕΚ.

▼B

(27) Είναι σημαντικό η εφαρμογή των διατάξεων σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος να μη δημιουργήσει εμπόδια αδικαιολόγητα από άποψη κόστους/οφέλους για τη διατήρηση της συνοχής του σιδηροδρομικού δικτύου που υπάρχει σε κάθε κράτος μέλος ενώ παράλληλα θα επιδιώκεται να παραμένει ως στόχος η διαλειτουργικότητα.

(28) Επίσης οι τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας έχουν αντίκτυπο στις συνθήκες χρήσης του σιδηροδρομικού μέσου μεταφοράς από τους χρήστες και, επομένως, συντρέχει λόγος να ζητείται η γνώμη των χρηστών για τις παραμέτρους που τους αφορούν.

(29) Είναι σκόπιμο να παρέχεται σε κάθε ενδιαφερόμενο κράτος μέλος η δυνατότητα να μην εφαρμόζει ορισμένες ΤΠΔ σε ειδικές περιπτώσεις, υπό την προϋπόθεση ότι προβλέπονται διαδικασίες ώστε να αποδεικνύεται ότι οι εν λόγω παρεκκλίσεις είναι δικαιολογημένες. Το άρθρο 155 της συνθήκης απαιτεί η δράση της Κοινότητας στον τομέα της διαλειτουργικότητας να λαμβάνει υπόψη τη δυνητική οικονομική βιωσιμότητα των έργων.

(30) Η κατάρτιση και η εφαρμογή των ΤΠΔ στο σιδηροδρομικό σύστημα δεν πρέπει να παρεμποδίζει την τεχνολογική καινοτομία, η οποία πρέπει να συντελεί στη βελτίωση των οικονομικών επιδόσεων.

(31) Είναι σκόπιμο να αξιοποιηθεί η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος, ιδίως όσον αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές ώστε να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις καλύτερης διαλειτουργικότητας των διαφόρων τρόπων μεταφοράς.

(32) Για την τήρηση των διατάξεων σχετικά με τις διαδικασίες σύναψης συμβάσεων στον τομέα των σιδηροδρόμων, και ιδίως των διατάξεων της οδηγίας 2004/17/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1]), οι αναθέτοντες φορείς συμπεριλαμβάνουν τις τεχνικές προδιαγραφές στα γενικά έγγραφα ή στις συγγραφές υποχρεώσεων κάθε σύμβασης. Είναι ανάγκη να δημιουργηθεί ένα σύνολο ευρωπαϊκών προδιαγραφών που θα χρησιμεύουν ως στοιχεία αναφοράς για αυτές τις τεχνικές προδιαγραφές.

(33) Η Κοινότητα έχει συμφέρον στο να υπάρχει διεθνές σύστημα τυποποίησης δυνάμενο να παράγει πρότυπα που θα χρησιμοποιούνται πράγματι από τους εταίρους του διεθνούς εμπορίου και θα ικανοποιούν τις απαιτήσεις της κοινοτικής πολιτικής. Κατά συνέπεια, οι ευρωπαϊκοί οργανισμοί τυποποίησης συνεχίζουν τη συνεργασία τους με τους διεθνείς οργανισμούς τυποποίησης.

([1]) Οδηγία 2004/17/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών (ΕΕ L 134 της 30.4.2004, σ. 1). Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 213/2008 της Επιτροπής (ΕΕ L 74 της 15.3.2008, σ. 1).

▼B

(34) Οι αναθέτοντες φορείς καθορίζουν τις πρόσθετες προδιαγραφές που είναι αναγκαίες για τη συμπλήρωση των ευρωπαϊκών προδιαγραφών ή των άλλων προτύπων. Οι προδιαγραφές αυτές πρέπει να ικανοποιούν τις εναρμονισμένες σε κοινοτική κλίμακα βασικές απαιτήσεις στις οποίες πρέπει να ανταποκρίνεται το σιδηροδρομικό σύστημα.

(35) Οι διαδικασίες αξιολόγησης της πιστότητας ή της καταλληλότητας χρήσης των στοιχείων πρέπει να βασίζονται στη χρήση των ενοτήτων που αποτελούν αντικείμενο της απόφασης 93/465/ΕΟΚ του Συμβουλίου ([1]). Στο μέτρο του δυνατού, προκειμένου να ευνοηθεί η ανάπτυξη των σχετικών βιομηχανικών κλάδων, είναι σκόπιμο να αναπτυχθούν οι διαδικασίες στις οποίες χρησιμοποιείται το σύστημα διασφάλισης της ποιότητας.

(36) Η συμμόρφωση των στοιχείων συνδέεται κυρίως με τον τομέα χρήσης τους που αποσκοπεί να εξασφαλίσει τη διαλειτουργικότητα του συστήματος, και όχι μόνο με την ελεύθερη κυκλοφορία τους στην κοινοτική αγορά. Η αξιολόγηση της καταλληλότητας χρήσης εφαρμόζεται στην περίπτωση των στοιχείων τα οποία είναι τα πλέον κρίσιμα για την ασφάλεια, τη διαθεσιμότητα ή την οικονομία του συστήματος. Κατά συνέπεια, δεν είναι αναγκαίο να επιθέτει ο κατασκευαστής τη σήμανση «CE» στα στοιχεία που υπόκεινται στις διατάξεις της παρούσας οδηγίας αλλά, με βάση την αξιολόγηση της πιστότητας ή/και της καταλληλότητας χρήσης, πρέπει να αρκεί η δήλωση του κατασκευαστή για την πιστότητα.

(37) Οι κατασκευαστές υποχρεούνται ωστόσο να επιθέτουν, σε ορισμένα στοιχεία, τη σήμανση «CE» η οποία πιστοποιεί τη συμμόρφωσή τους προς άλλες σχετικές με αυτά κοινοτικές διατάξεις.

(38) Κατά την έναρξη ισχύος μιας ΤΠΔ, υπάρχουν ήδη στην αγορά ορισμένα στοιχεία διαλειτουργικότητας. Είναι αναγκαίο να προβλεφθεί μεταβατική περίοδος ώστε τα στοιχεία αυτά να μπορούν να ενσωματωθούν σε κάποιο υποσύστημα, ακόμη και αν δεν είναι απολύτως σύμφωνα προς την εν λόγω ΤΠΔ.

(39) Τα υποσυστήματα που συγκροτούν το σιδηροδρομικό σύστημα πρέπει να υπόκεινται σε διαδικασία επαλήθευσης η οποία επιτρέπει στις αρμόδιες αρχές, που εγκρίνουν τη θέση σε λειτουργία, να βεβαιώνονται ότι, στο στάδιο του σχεδιασμού, της κατασκευής και της θέσης σε λειτουργία, το αποτέλεσμα είναι σύμφωνο προς τις ισχύουσες κανονιστικές, τεχνικές και λειτουργικές διατάξεις. Επίσης η διαδικασία αυτή πρέπει να επιτρέπει στους κατασκευαστές να αναμένουν ισότητα μεταχείρισης σε οποιαδήποτε χώρα. Συνεπώς πρέπει να καταρτισθούν μία ή περισσότερες ενότητες οι οποίες θα καθορίζουν τις αρχές και τους όρους επαλήθευσης «CE» των υποσυστημάτων.

(40) Μετά τη θέση υποσυστήματος σε χρήση, είναι σκόπιμο να διασφαλιστεί ότι η επιχειρησιακή λειτουργία και η συντήρηση του υποσυστήματος αυτού είναι σύμφωνες προς τις σχετικές βασικές απαιτήσεις. Σύμφωνα με την οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων (οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων) ([2]), την ευθύνη για την τήρηση των απαιτήσεων αυτών φέρει, καθένας για τα δικά του υποσυστήματα, ο διαχειριστής υποδομής ή η επιχείρηση σιδηροδρόμων. Τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να επαληθεύουν την τήρηση των απαιτήσεων αυτών κατά τη χορήγηση των πιστοποιητικών ασφαλείας και των εγκρίσεων ασφαλείας σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 10 και 11 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ.

([1]) Απόφαση 93/465/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 1993, για τις ενότητες που αφορούν τις διάφορες φάσεις των διαδικασιών αξιολόγησης της πιστότητας και τους κανόνες επίθεσης και χρήσης της σήμανσης πιστότητας «CE» που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν στις οδηγίες τεχνικής εναρμόνισης (ΕΕ L 220 της 30.8.1993, σ. 23).

([2]) ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 44. Διορθωμένη έκδοση στην ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16.

▼B

(41) Για τα οχήματα, η διαδικασία θέσης σε λειτουργία θα πρέπει να αποσαφηνιστεί, λαμβανομένου υπόψη του νέου ορισμού του «οχήματος» που αποτελείται από ένα ή περισσότερα υποσυστήματα. Δεδομένου, επίσης, ότι η τρέχουσα εκδοχή των οδηγιών για τη διαλειτουργικότητα αφορά τα νέα και τα αναβαθμισμένα υποσυστήματα, η δε τρέχουσα εκδοχή της οδηγίας 2004/49/ΕΚ αφορά τα οχήματα που βρίσκονται σε λειτουργία, όλες οι διατάξεις σχετικά με εγκρίσεις θέσης οχημάτων σε λειτουργία θα πρέπει να ενσωματωθούν στην παρούσα οδηγία. Επιπλέον, για τη διευκόλυνση της θέσης οχημάτων σε λειτουργία και της μείωσης του διοικητικού φόρτου, θα πρέπει να προστεθεί διαδικασία έγκρισης. Για τη διευκόλυνση της διαδικασίας αυτής και τον ευκολότερο προσδιορισμό του τύπου των οχημάτων, θα πρέπει να καταρτιστεί ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων οχημάτων, το οποίο να τηρεί ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων (στο εξής: Οργανισμός).

(42) Η πείρα έδειξε ότι η εφαρμογή τέτοιας διαδικασίας σε εθνικό επίπεδο είναι συχνά περίπλοκη και υπόκειται σε διαφορετικές εθνικές απαιτήσεις οι οποίες είναι αδιαφανείς ή επαναλαμβάνονται. Συνεπώς, η συγκεκριμένη διαδικασία θέτει ένα μείζον εμπόδιο στη δημιουργία νέων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, ιδιαίτερα στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών. Θα πρέπει, επομένως, να ληφθούν μέτρα για την αποσαφήνιση και την απλούστευση των διαδικασιών έγκρισης των οχημάτων. Πρώτον, θα πρέπει να θεσπιστεί η γενική αρχή ότι μία έγκριση αρκεί για ολόκληρο το σιδηροδρομικό δίκτυο της Κοινότητας. Δεύτερον, η διαδικασία έγκρισης οχημάτων που συμμορφώνονται στην ΤΠΔ θα έπρεπε να είναι απλούστερη και ταχύτερη από ό,τι στην περίπτωση οχημάτων που δεν συμμορφώνονται στην ΤΠΔ. Τρίτον θα έπρεπε να εφαρμόζεται στο μέτρο του δυνατού η αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης. Όταν ένα όχημα έχει ήδη τεθεί σε λειτουργία σε κράτος μέλος, τα άλλα κράτη μέλη δεν θα πρέπει να επικαλούνται εθνικούς κανόνες για την επιβολή περιττών απαιτήσεων και μη αναγκαίων επαληθεύσεων, εκτός αν είναι απαραίτητες για την επαλήθευση της τεχνικής συμβατότητας του οχήματος προς το σχετικό δίκτυο. Για τον σκοπό αυτόν, οι εθνικοί κανόνες πρέπει να ταξινομηθούν και να συγκριθούν με βάση κατάλογο κριτηρίων, προκειμένου να προσδιοριστεί, σε ποιο βαθμό εθνικοί κανόνες μπορούν να χαρακτηριστούν ισοδύναμοι όσον αφορά τις απαιτήσεις, την αποτελεσματικότητα και την ασφάλεια. Τέταρτον, θα πρέπει να επιδιώκεται η τήρηση της αρχής της ασφάλειας δικαίου όσον αφορά το αποτέλεσμα της διαδικασίας. Για το σκοπό αυτό, αν δεν έχει ληφθεί απόφαση εθνικής αρχής ασφάλειας μέσα στις καθορισμένες προθεσμίες, θα πρέπει να επιτρέπεται στον αιτούντα να θέτει σε λειτουργία το όχημα Η έγκριση αυτή θα πρέπει να είναι δυνατή μόνον αν το όχημα έχει ήδη εγκριθεί σε άλλο κράτος μέλος. Επιπλέον, μόνον σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή φορείς διαχείρισης υποδομής που διαθέτουν την απαιτούμενη πιστοποίηση σύμφωνα με την οδηγία 2004/49/ΕΚ θα μπορούν να χρησιμοποιούν το συγκεκριμένο όχημα και τούτο με δική τους αποκλειστικά ευθύνη.

(43) Για οχήματα που πληρούν τις ΤΠΔ εφαρμόζονται διαδικασίες διαφορετικές από εκείνες για τα οχήματα που δεν πληρούν τις ΤΠΔ. Μπορεί να υπάρξουν περιπτώσεις στις οποίες η επιλογή τής διαδικασίας να μην είναι απλή. Οχήματα που ανήκουν στην κατηγορία των οχημάτων που πληρούν τις ΤΠΔ θα πρέπει να θεωρούνται εκείνα για τα οποία έχουν τεθεί σε ισχύ όλες οι σχετικές ΤΠΔ, συμπεριλαμβανομένων τουλάχιστον των ΤΠΔ για το τροχαίο υλικό. Τούτο θα προϋπέθετε ότι έχει ήδη θεσπιστεί σημαντικός αριθμός ουσιωδών απαιτήσεων. Για παράδειγμα, έως ότου τεθούν σε ισχύ οι συμβατικές ΤΠΔ για τις αμαξοστοιχίες, οι τελευταίες θα υπάγονταν στην κατηγορία των οχημάτων που δεν πληρούν τις ΤΠΔ ακόμη κι αν πληρούσαν άλλες σχετικές ΤΠΔ όταν τέθηκαν σε λειτουργία.

▼B

(44) Εάν ορισμένες τεχνικές πτυχές που αντιστοιχούν στις βασικές απαιτήσεις δεν είναι δυνατόν να καλυφθούν ρητώς από μια ΤΠΔ, επισημαίνονται σε παράρτημα ως ανοικτά σημεία. Όταν όχημα που τηρεί τις ΤΠΔ έχει ήδη εγκριθεί σε κράτος μέλος, για τη χορήγηση πρόσθετης έγκρισης θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη μόνον τα ανοικτά σημεία που αφορούν την τεχνική συμβατότητα μεταξύ του οχήματος και του δικτύου.

(45) Ο κατάλογος των παραμέτρων που πρέπει να ελεγχθούν σε συνάρτηση με τη θέση σε λειτουργία οχημάτων που δεν πληρούν τις ΤΠΔ αποτελεί ουσιαστικό στοιχείο για την επίτευξη διαλειτουργικότητας των σιδηροδρομικών συστημάτων, ιδιαίτερα όσον αφορά τα υπάρχοντα οχήματα. Στον κατάλογο αυτό λαμβάνεται υπόψη η πείρα από περιορισμένο αριθμό δικτύων. Συνεπώς, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων πρέπει να επανεξετάσει τις παραμέτρους του παραρτήματος VII και να απευθύνει στην Επιτροπή τις κατά την άποψή του κατάλληλες συστάσεις.

(46) Είναι σκόπιμο η διαδικασία επαλήθευσης «ΕΚ» να βασίζεται στις ΤΠΔ. Οι εν λόγω ΤΠΔ υπόκεινται στις διατάξεις του άρθρου 18 της οδηγίας 93/38/ΕΟΚ. Οι κοινοποιημένοι οργανισμοί που αναλαμβάνουν τη διεκπεραίωση των διαδικασιών αξιολόγησης της πιστότητας ή της καταλληλότητας χρήσης των στοιχείων καθώς και της διαδικασίας επαλήθευσης των υποσυστημάτων οφείλουν να συντονίζουν τις αποφάσεις τους στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό, ιδίως όταν δεν υπάρχει ευρωπαϊκή προδιαγραφή.

(47) Είναι σκόπιμο οι κοινοποιημένοι οργανισμοί να είναι διαρθρωμένοι έτσι ώστε να ανταποκρίνονται στα κριτήρια που αναμένεται ότι θα ισχύουν για οργανισμούς αυτού του είδους σε όλους τους τομείς της νέας προσέγγισης σχετικά με την τεχνική εναρμόνιση και την επαλήθευση της πιστότητας και ιδίως στα κριτήρια ανεξαρτησίας και επάρκειας.

(48) Οι ΤΠΔ αναθεωρούνται τακτικά. Όταν ανακαλύπτονται σφάλματα, θα πρέπει να προβλεφθεί ad hoc ταχεία διαδικασία ώστε κάθε προσωρινό διορθωτικό να συμφωνείται καταρχάς σε πλαίσιο επιτροπής και, στη συνέχεια, να δημοσιεύεται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων. Η διαδικασία αυτή θα επιτρέπει την ταχύτερη χρήση του διορθωτικού από όλους τους ενδιαφερομένους, συμπεριλαμβανομένων της βιομηχανίας, των κοινοποιημένων οργανισμών και των αρχών, εν αναμονή της επίσημης αναθεώρησης της ΤΠΔ από την Επιτροπή. Για να αποφεύγεται η σύγχυση με τα επίσημα «διορθωτικά» της Επιτροπής, θα χρησιμοποιείται ο όρος «τεχνική γνώμη». Η διαδικασία αυτή είναι σύμφωνη με την εντολή που εξέδωσε η Επιτροπή με την απόφαση της 13ης Ιουλίου 2007 περί εντολής-πλαισίου προς τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων για την εκτέλεση ορισμένων δραστηριοτήτων δυνάμει των οδηγιών 96/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ. Ωστόσο, αν οι ΤΠΔ χρειάζεται να τροποποιηθούν εξαιτίας σημαντικού ή κρίσιμου σφάλματος, θα πρέπει να εφαρμοστεί διαδικασία αναθεώρησης.

(49) Ο ορισμός του εκμεταλλευομένου θα πρέπει να συμφωνεί στο μέγιστο δυνατό βαθμό με τον ορισμό που χρησιμοποιείται στη σύμβαση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) του 1999. Κάτοχοι οχήματος μπορεί να είναι πολλές οντότητες, όπως ο ιδιοκτήτης, επιχείρηση που εκμεταλλεύεται εμπορικά στόλο οχημάτων, επιχείρηση που εκμισθώνει, με υπόσχεση πωλήσεως, οχήματα σε σιδηροδρομική επιχείρηση ή φορέας διαχείρισης υποδομής που χρησιμοποιεί οχήματα για τη συντήρηση της υποδομής του κ.λπ. Οι οντότητες αυτές έχουν τον έλεγχο του οχήματος προκειμένου αυτό να χρησιμοποιείται ως μέσο μεταφοράς από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους φορείς διαχείρισης υποδομής. Προς αποφυγή οιασδήποτε αμφιβολίας, ο κάτοχος θα πρέπει να προσδιορίζεται σαφώς στο εθνικό μητρώο οχημάτων.

▼B

(50) Τα μέτρα που απαιτούνται για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θεσπίζονται σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή ([1]).

(51) Ενδείκνυται ιδίως να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να εκδίδει και να προσαρμόζει τις ΤΠΔ στα πρόσφατα δεδομένα. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβελείας και έχουν ως αντικείμενο τη συμπλήρωση της παρούσας οδηγίας, μεταξύ άλλων, διά συμπληρώσεώς της με νέα μη ουσιώδη στοιχεία, θεσπίζονται κατά την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο του άρθρου 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.

(52) Όταν, για λόγους κατεπείγουσας ανάγκης, δεν μπορούν να τηρηθούν οι συνήθεις προθεσμίες στο πλαίσιο της κανονιστικής διαδικασίας με έλεγχο, η Επιτροπή πρέπει να έχει τη δυνατότητα να εφαρμόσει τη διαδικασία επείγοντος του άρθρου 5α παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ για την έκδοση μέτρων που έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας διά συμπληρώσεώς της με ΤΠΔ ή διά τροποποιήσεως των ΤΠΔ.

(53) Δεδομένου ότι ο στόχος της παρούσας οδηγίας, δηλαδή η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος σε κοινοτικό επίπεδο, είναι αδύνατον να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, καθότι τα κράτη μέλη μεμονωμένα δεν είναι σε θέση να λάβουν τα αναγκαία μέτρα για να επιτευχθεί η εν λόγω διαλειτουργικότητα και μπορεί, επομένως, να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ιδίου άρθρου, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει το αναγκαίο για την επίτευξη του στόχου αυτού μέτρο.

(54) Σύμφωνα με το σημείο 34 της διοργανικής συμφωνίας για τη βελτίωση της νομοθεσίας, τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να καταρτίσουν, προς ιδία χρήση και προς όφελος της Κοινότητας, τους δικούς τους πίνακες, οι οποίοι θα αποτυπώνουν, στο μέτρο του δυνατού, την αντιστοιχία της παρούσας οδηγίας με τα μέτρα μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο, και να τους δημοσιοποιήσουν ([2]).

(55) Η υποχρέωση μεταφοράς της παρούσας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο πρέπει να περιορίζεται στις διατάξεις που αποτελούν σε βάθος τροποποίηση σε σχέση με τις προηγούμενες οδηγίες. Η υποχρέωση μεταφοράς των διατάξεων που δεν έχουν υποστεί μεταβολή απορρέει από τις προηγούμενες οδηγίες.

(56) Συνεπώς, το άρθρο 14 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ και οι οδηγίες 96/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ θα πρέπει να καταργηθούν,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

([1]) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23. Απόφαση όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση 2006/512/ΕΚ (ΕΕ L 200 της 22.7.2006, σ. 11).
([2]) ΕΕ C 321 της 31.12.2003, σ. 1.

▼B

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Στόχος και πεδίο εφαρμογής

1. Η παρούσα οδηγία έχει ως αντικείμενο τον καθορισμό των προϋποθέσεων που πρέπει να πληρούνται για να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος, κατά τρόπο συμβατό προς τις διατάξεις της οδηγίας 2004/49/ΕΚ. Οι προϋποθέσεις αυτές αφορούν τη μελέτη, την κατασκευή, τη θέση σε λειτουργία, την αναβάθμιση, την ανακαίνιση, την επιχειρησιακή λειτουργία και τη συντήρηση των στοιχείων του συστήματος αυτού, καθώς και τα επαγγελματικά προσόντα και τους όρους υγείας και ασφαλείας του προσωπικού που συμμετέχει στην επιχειρησιακή λειτουργία και τη συντήρηση του συστήματος.

2. Η επιδίωξη του στόχου αυτού πρέπει να οδηγήσει στον καθορισμό βέλτιστου επιπέδου τεχνικής εναρμόνισης και:

α) να διευκολύνει, να βελτιώσει και να αναπτύξει τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορικές υπηρεσίες στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και με τις τρίτες χώρες·

β) να συντελέσει στη σταδιακή υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς τεχνικού εξοπλισμού και υπηρεσιών κατασκευής, ανακαίνισης, αναβάθμισης και λειτουργίας του σιδηροδρομικού συστήματος εντός της Κοινότητας·

γ) να συντελέσει στη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος εντός της Κοινότητας.

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

α) τους μητροπολιτικούς σιδηροδρόμους, τα τραμ και τα υπόλοιπα αστικά σιδηροδρομικά συστήματα·

β) τα δίκτυα τα οποία είναι λειτουργικώς χωριστά από τα υπόλοιπα σιδηροδρομικά συστήματα και προορίζονται μόνο για τη λειτουργία τοπικών, αστικών ή προαστιακών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, καθώς και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις με δραστηριότητες μόνο στα δίκτυα αυτά·

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

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

4. Το πεδίο εφαρμογής των ΤΠΔ επεκτείνεται σταδιακά σύμφωνα με το άρθρο 8, ώστε να καλύψει ολόκληρο το σιδηροδρομικό σύστημα, συμπεριλαμβανομένης της σιδηροδρομικής πρόσβασης στους τερματικούς σταθμούς και τις κύριες εγκαταστάσεις λιμένων που εξυπηρετούν, πραγματικά ή δυνητικά, περισσότερους από έναν χρήστες, με την επιφύλαξη των παρεκκλίσεων του άρθρου 9 από την εφαρμογή των ΤΠΔ.

▼B

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας νοούνται ως:

α) «διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα»: τα διευρωπαϊκά συστήματα, συμβατικά ή υψηλών ταχυτήτων, όπως ορίζονται στο παράρτημα I, σημεία 1 και 2, αντιστοίχως·

β) «διαλειτουργικότητα»: η ικανότητα του σιδηροδρομικού συστήματος να επιτρέπει την ασφαλή και συνεχή κυκλοφορία αμαξοστοιχιών με την επίτευξη των απαιτούμενων επιδόσεων στις συγκεκριμένες γραμμές. Η ικανότητα αυτή εξαρτάται από το σύνολο των κανονιστικών, τεχνικών και επιχειρησιακών προϋποθέσεων που πρέπει να τηρούνται προκειμένου να πληρούνται οι βασικές απαιτήσεις·

γ) «όχημα»: σιδηροδρομικό όχημα ικανό να κινείται με δικούς του τροχούς σε σιδηροδρομικές γραμμές, με ή χωρίς έλξη. Το όχημα αποτελείται από ένα ή περισσότερα δομικά και λειτουργικά υποσυστήματα ή μέρη τέτοιων υποσυστημάτων·

δ) «δίκτυο»: οι γραμμές, οι σταθμοί, τα τερματικά και κάθε είδους σταθερός εξοπλισμός που απαιτείται για τη διασφάλιση της ασφαλούς και συνεχούς λειτουργίας του σιδηροδρομικού συστήματος·

ε) «υποσυστήματα»: το αποτέλεσμα της υποδιαίρεσης του σιδηροδρομικού συστήματος κατά το παράρτημα II. Τα υποσυστήματα για τα οποία πρέπει να καθορίζονται βασικές απαιτήσεις είναι δομικής ή λειτουργικής φύσεως·

στ) «στοιχεία διαλειτουργικότητας»: κάθε απλό συστατικό στοιχείο, ομάδα συστατικών στοιχείων, υποσύνολο ή πλήρες σύνολο υλικών ενσωματωμένων ή προοριζόμενων να ενσωματωθούν σε υποσύστημα, από το οποίο εξαρτάται άμεσα ή έμμεσα η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος. Η έννοια του «στοιχείου» καλύπτει στοιχεία υλικά όσο και άυλα, όπως το λογισμικό·

ζ) «βασικές απαιτήσεις»: το σύνολο των προϋποθέσεων που περιγράφονται στο παράρτημα III στις οποίες πρέπει να ανταποκρίνονται το σιδηροδρομικό σύστημα, τα υποσυστήματα και τα στοιχεία διαλειτουργικότητας, συμπεριλαμβανομένων των διεπαφών·

η) «ευρωπαϊκή προδιαγραφή»: κοινή τεχνική προδιαγραφή, ευρωπαϊκή τεχνική έγκριση ή εθνικό πρότυπο με το οποίο έχει μεταφερθεί κάποιο ευρωπαϊκό πρότυπο, όπως ορίζεται με το παράρτημα XXI της οδηγίας 2004/17/ΕΚ·

θ) «τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας» («ΤΠΔ»): προδιαγραφή που έχει εγκριθεί σύμφωνα με την παρούσα οδηγία και ισχύει για κάθε υποσύστημα ή τμήμα υποσυστήματος προκειμένου αυτό να ανταποκρίνεται στις βασικές απαιτήσεις και να εξασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος·

ι) «κοινοποιημένοι οργανισμοί»: οι οργανισμοί που είναι επιφορτισμένοι με την αξιολόγηση της πιστότητας ή της καταλληλότητας χρήσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας ή τη διεξαγωγή της διαδικασίας επαλήθευσης «CE» των υποσυστημάτων·

▼B

ια) «θεμελιώδεις παράμετροι»: κάθε κανονιστική, τεχνική ή επιχειρησιακή προϋπόθεση, κρίσιμη για τη διαλειτουργικότητα, που διευκρινίζεται στην αντίστοιχη ΤΠΔ·

ιβ) «ειδική περίπτωση»: κάθε μέρος του σιδηροδρομικού συστήματος για το οποίο στις ΤΠΔ χρειάζονται ειδικές, προσωρινές ή οριστικές, διατάξεις εξαιτίας περιορισμών γεωγραφικών, τοπογραφικών, αστικού περιβάλλοντος ή συνοχής με το υπάρχον σύστημα. Σ' αυτό μπορεί να περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, οι σιδηροδρομικές γραμμές και τα δίκτυα που είναι αποκομμένα από το δίκτυο της υπόλοιπης Κοινότητας, το περιτύπωμα, το εύρος τροχιάς ή η απόσταση μεταξύ των αξόνων των τροχιών, τα οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά και μόνο για τοπική, περιφερειακή ή ιστορική χρήση, και τα οχήματα τα προερχόμενα από τρίτες χώρες·

ιγ) «αναβάθμιση»: σοβαρές εργασίες μετατροπής ενός υποσυστήματος ή τμήματος ενός υποσυστήματος οι οποίες βελτιώνουν τις συνολικές επιδόσεις του υποσυστήματος·

ιδ) «ανακαίνιση»: σοβαρές εργασίες υποκατάστασης ενός υποσυστήματος ή τμήματος ενός υποσυστήματος οι οποίες δεν τροποποιούν τις συνολικές επιδόσεις του υποσυστήματος·

ιε) «υπάρχον σιδηροδρομικό σύστημα»: το σύνολο το οποίο απαρτίζεται από τη σιδηροδρομική υποδομή, συμπεριλαμβανομένων των γραμμών και των μόνιμων εγκαταστάσεων, του υπάρχοντος σιδηροδρομικού δικτύου, και από τα οχήματα κάθε κατηγορίας και προέλευσης που κυκλοφορούν στην υποδομή αυτή·

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

ιζ) «θέση σε λειτουργία»: το σύνολο εργασιών με τις οποίες ένα υποσύστημα ή ένα όχημα τίθεται στην επιχειρησιακή κατάσταση την προβλεπόμενη από κατασκευής·

ιη) «αναθέτων φορέας»: κάθε φορέας, δημόσιος ή ιδιωτικός, που παραγγέλλει τη μελέτη ή/και την κατασκευή ή την ανακαίνιση ή την αναβάθμιση υποσυστήματος. Αυτός ο φορέας μπορεί να είναι επιχείρηση σιδηροδρόμων, διαχειριστής υποδομής ή κάτοχος, ή ο εργολάβος που είναι επιφορτισμένος με την εκτέλεση του έργου·

ιθ) «κάτοχος»: το πρόσωπο ή η οντότητα που εκμεταλλεύεται όχημα ως μέσο μεταφοράς, είτε ως ιδιοκτήτης είτε ως νομέας οχήματος, και που είναι καταχωρισμένο με την ιδιότητα αυτή στο εθνικό μητρώο οχημάτων του άρθρου 33·

κ) «έργο σε προχωρημένο στάδιο εξέλιξης»: κάθε έργο του οποίου η φάση προγραμματισμού/κατασκευής βρίσκεται σε τέτοιο στάδιο που θα ήταν απαράδεκτη η τροποποίηση της συγγραφής υποχρεώσεων στο συγκεκριμένο κράτος μέλος. Το σχετικό κώλυμα μπορεί να είναι νομικό, συμβατικό, οικονομικό, χρηματοδοτικό, κοινωνικό ή περιβαλλοντικό, και πρέπει να αιτιολογείται δεόντως·

▼B

κα) «εναρμονισμένο πρότυπο»: κάθε ευρωπαϊκό πρότυπο το οποίο έχει εκδώσει κάποιος από τους ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης που μνημονεύονται στο παράρτημα Ι της οδηγίας 98/34/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1998, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προτύπων και κανονισμών και των κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών ([1]) στο πλαίσιο εντολής της Επιτροπής που έχει εκδοθεί σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 6 παράγραφος 3 της εν λόγω οδηγίας και το οποίο, μόνο ή σε συνδυασμό με άλλα πρότυπα αποτελεί λύση για την τήρηση νομοθετικής διάταξης·

κβ) «εθνική αρχή για την ασφάλεια»: αρχή για την ασφάλεια κατά την έννοια του άρθρου 3 στοιχείο ζ) της οδηγίας 2004/49/ΕΚ·

κγ) «τύπος»: ο τύπος οχήματος που ορίζει τα βασικά χαρακτηριστικά σχεδίασης του οχήματος τα οποία καλύπτονται από ενιαίο πιστοποιητικό εξέτασης τύπου που περιγράφεται στην ενότητα Β της απόφασης 93/465/ΕΟΚ·

κδ) «σειρά»: σύνολο πανομοιότυπων οχημάτων ενός τύπου σχεδίασης·

κε) «Οργανισμός»: ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων, που ιδρύθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 881/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (κανονισμός για τον Οργανισμό) ([2])·

κστ) «υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας»: ο υπεύθυνος για τη συντήρηση του οχήματος φορέας που έχει καταχωρισθεί με την ιδιότητα αυτή στο εθνικό μητρώο οχημάτων.

Άρθρο 3

Γενική συνοχή

1. Η παρούσα οδηγία αφορά τις διατάξεις που σχετικά με τα στοιχεία διαλειτουργικότητας, τις διεπαφές και τις διαδικασίες για κάθε υποσύστημα, καθώς και τις προϋποθέσεις γενικής συνοχής του σιδηροδρομικού συστήματος που απαιτούνται για την επίτευξη της διαλειτουργικότητάς του.

2. Οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας εφαρμόζονται με την επιφύλαξη άλλων σχετικών κοινοτικών διατάξεων. Ωστόσο, στην περίπτωση των στοιχείων διαλειτουργικότητας, συμπεριλαμβανομένων των διεπαφών, για την πλήρωση των βασικών απαιτήσεων της παρούσας οδηγίας ενδέχεται να απαιτείται η χρήση ειδικών ευρωπαϊκών προδιαγραφών που θα καταρτιστούν προς το σκοπό αυτό.

([1]) ΕΕ L 204 της 21.7.1998, σ. 37. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2006/96/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 363 της 20.12.2006, σ. 81).
([2]) ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 1. Διορθωμένη έκδοση στην ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 3.

▼B

Άρθρο 4

Βασικές απαιτήσεις

1. Το σιδηροδρομικό σύστημα, τα υποσυστήματα, τα στοιχεία διαλειτουργικότητας, συμπεριλαμβανομένων των διεπαφών, πληρούν τις σχετικές με αυτά βασικές απαιτήσεις.

2. Οι πρόσθετες τεχνικές προδιαγραφές του άρθρου 34 της οδηγίας 2004/17/ΕΚ και οι οποίες είναι αναγκαίες για τη συμπλήρωση των ευρωπαϊκών προδιαγραφών ή των άλλων προτύπων που χρησιμοποιούνται στην Κοινότητα δεν πρέπει να αντιβαίνουν στις βασικές απαιτήσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ

Άρθρο 5

Περιεχόμενο των ΤΠΔ

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

2. Τα υποσυστήματα είναι σύμφωνα προς τις ΤΠΔ που ισχύουν κατά τη στιγμή της θέσης σε λειτουργία, της ανακαίνισης ή της αναβάθμισής τους σύμφωνα με την παρούσα οδηγία. Η εν λόγω συμμόρφωση διατηρείται συνεχώς καθ' όλη τη χρήση κάθε υποσυστήματος.

3. Στο βαθμό που απαιτείται για την επίτευξη του στόχου του άρθρου 1, κάθε ΤΠΔ:

α) καθορίζει το σκοπούμενο πεδίο εφαρμογής (τμήμα του δικτύου ή οχήματα κατά το παράρτημα Ι, υποσύστημα ή μέρος υποσυστήματος κατά το παράρτημα ΙΙ)·

β) διευκρινίζει τις βασικές απαιτήσεις του σχετικού υποσυστήματος και των διεπαφών του με άλλα υποσυστήματα·

γ) καθορίζει τις λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει να πληρούνται από το υποσύστημα και τις διεπαφές του με άλλα υποσυστήματα. Εφόσον απαιτείται, οι εν λόγω προδιαγραφές μπορούν να διαφοροποιούνται ανάλογα με τη χρήση του υποσυστήματος, π.χ. ανάλογα με τις κατηγορίες γραμμών, κόμβων ή/και οχημάτων υλικού που προβλέπονται στο παράρτημα Ι·

δ) προσδιορίζει τα στοιχεία διαλειτουργικότητας και τις διεπαφές που πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο ευρωπαϊκών προδιαγραφών, συμπεριλαμβανομένων των ευρωπαϊκών προτύπων, οι οποίες είναι αναγκαίες για να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος·

▼B

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

στ) περιγράφει τη στρατηγική εφαρμογής της ΤΠΔ. Ειδικότερα, είναι αναγκαίο να διευκρινίζονται τα διανυτέα στάδια για την προοδευτική μετάβαση από την υπάρχουσα κατάσταση στην τελική κατάσταση γενικευμένης τήρησης της ΤΠΔ·

ζ) περιγράφει, για το οικείο προσωπικό, τις προϋποθέσεις από άποψη επαγγελματικών προσόντων και υγείας και ασφάλειας κατά την εργασία που απαιτούνται για την επιχειρησιακή λειτουργία και τη συντήρηση του υπόψη υποσυστήματος καθώς και για την εφαρμογή της ΤΠΔ.

4. Κάθε ΤΠΔ καταρτίζεται αφού εξετασθεί το υπάρχον υποσύστημα και παρουσιάζει ένα υποσύστημα στόχο που μπορεί να προκύψει προοδευτικά και εντός εύλογου χρονικού διαστήματος. Κατά τον τρόπο αυτό η σταδιακή θέσπιση των ΤΠΔ και η τήρησή τους παρέχουν τη δυνατότητα να επιτευχθεί προοδευτικά η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος.

5. Οι ΤΠΔ διαφυλάσσουν προσηκόντως τη συνοχή του υπάρχοντος σιδηροδρομικού συστήματος κάθε κράτους μέλους. Για το σκοπό αυτό μπορούν να προβλέπονται για κάθε ΤΠΔ ειδικές περιπτώσεις, τόσο σε θέματα δικτύου όσο και σε θέματα οχημάτων. Ιδιαίτερη προσοχή δίδεται στο περιτύπωμα, στο εύρος τροχιάς ή στην απόσταση μεταξύ των αξόνων των τροχιών καθώς και των οχημάτων που προέρχονται από τρίτες χώρες ή με προορισμό τρίτες χώρες. Για κάθε ειδική περίπτωση οι ΤΠΔ καθορίζουν τις λεπτομέρειες εφαρμογής των στοιχείων των ΤΠΔ κατά την παράγραφο 3 στοιχεία γ) έως ζ).

6. Εάν ορισμένες τεχνικές παράμετροι οι οποίες αντιστοιχούν στις βασικές απαιτήσεις δεν είναι δυνατόν να καλυφθούν ρητώς από ΤΠΔ, τότε αυτές προσδιορίζονται σαφώς σε παράρτημα της ΤΠΔ ως ανοικτά σημεία. Για τα ζητήματα αυτά εφαρμόζεται το άρθρο 17 παράγραφος 3.

7. Οι ΤΠΔ δεν παρεμποδίζουν τις αποφάσεις των κρατών μελών σχετικά με τη χρήση των υποδομών για την κυκλοφορία οχημάτων μη διεπομένων από τις ΤΠΔ.

8. Στις ΤΠΔ είναι δυνατόν να γίνεται ρητή, σαφώς προσδιορισμένη παραπομπή σε ευρωπαϊκά ή διεθνή πρότυπα ή προδιαγραφές ή τεχνικά έγγραφα δημοσιευόμενα από τον Οργανισμό όταν αυτό είναι απολύτως αναγκαίο για την υλοποίηση του στόχου της παρούσας οδηγίας. Στην περίπτωση αυτή, τα εν λόγω πρότυπα ή προδιαγραφές (ή τα σχετικά αποσπάσματά τους) ή τεχνικά έγγραφα θεωρούνται παραρτήματα της οικείας ΤΠΔ και η εφαρμογή τους καθίσταται υποχρεωτική από τη στιγμή που τίθεται σε ισχύ η ΤΠΔ. Εάν δεν υπάρχουν τέτοια πρότυπα ή προδιαγραφές ή τεχνικά έγγραφα και εν αναμονή της κατάρτισής τους, είναι δυνατόν να γίνεται παραπομπή σε άλλα σαφώς καθορισμένα κανονιστικά έγγραφα. Στην περίπτωση αυτή, τα έγγραφα είναι ευκόλως προσιτά και κοινής χρήσεως.

▼B

Άρθρο 6

Θέσπιση, αναθεώρηση και δημοσίευση των ΤΠΔ

1. Τα σχέδια ΤΠΔ και τα επακόλουθα σχέδια τροποποιήσεών τους συντάσσονται από τον «Οργανισμό» κατόπιν εντολής της Επιτροπής σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 29 παράγραφος 3 της παρούσας οδηγίας. Συντάσσονται σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 3 και 12 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004 και σε συνεργασία με τις ομάδες εργασίας στις οποίες αναφέρονται τα εν λόγω άρθρα.

Τα μέτρα που προορίζονται για την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, διά συμπληρώσεώς της με ΤΠΔ ή με τροποποιήσεις τους, θεσπίζονται με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 29 παράγραφος 4.

Για λόγους κατεπείγουσας ανάγκης, η Επιτροπή μπορεί να προσφύγει στη διαδικασία επείγοντος στην οποία παραπέμπει το άρθρο 29 παράγραφος 5.

2. Ο Οργανισμός επιφορτίζεται με την προετοιμασία της αναθεώρησης και της προσαρμογής των ΤΠΔ στα πρόσφατα δεδομένα και την υποβολή κάθε πρόσφορης σύστασης στην Επιτροπή ούτως ώστε να λαμβάνονται υπόψη η εξέλιξη της τεχνολογίας ή κοινωνικές επιταγές. Η Επιτροπή ενημερώνει την επιτροπή του άρθρου 29 σχετικά με τις εν λόγω συστάσεις.

3. Κάθε σχέδιο ΤΠΔ καταρτίζεται σε δύο φάσεις.

Αρχικά ο Οργανισμός προσδιορίζει τις θεμελιώδεις παραμέτρους για τη συγκεκριμένη ΤΠΔ καθώς και τις διεπαφές με τα άλλα υποσυστήματα και όποιες άλλες ειδικές περιπτώσεις είναι αναγκαίο. Για καθεμία από αυτές τις παραμέτρους και διεπαφές παρουσιάζονται οι προσφορότερες εναλλακτικές λύσεις συνοδευόμενες από τεχνική και οικονομική αιτιολόγηση.

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

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

▼B

5. Η επιτροπή του άρθρου 29 τηρείται τακτικά ενήμερη για τις εργασίες κατάρτισης των ΤΠΔ. Κατά τη διάρκεια των εργασιών αυτών η Επιτροπή μπορεί, εφόσον το ζητήσει η επιτροπή, να διατυπώνει οποιαδήποτε εντολή ή οποιαδήποτε ενδεδειγμένη σύσταση σχετικά με το σχεδιασμό των ΤΠΔ καθώς και για την εκτίμηση κόστους και οφέλους. Ειδικότερα, η Επιτροπή μπορεί, κατόπιν αιτήσεως κράτους μέλους, να ζητήσει να εξετασθούν εναλλακτικές λύσεις και να συμπεριληφθεί στην έκθεση την επισυναπτόμενη στο σχέδιο ΤΠΔ η εκτίμηση κόστους και οφέλους των εν λόγω εναλλακτικών λύσεων.

6. Κατά την έκδοση κάθε ΤΠΔ η ημερομηνία έναρξης ισχύος της καθορίζεται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 29 παράγραφος 4. Όταν, για λόγους τεχνικής συμβατότητας, πρέπει να τεθούν ταυτόχρονα σε χρήση διάφορα υποσυστήματα, οι ημερομηνίες έναρξης ισχύος των αντίστοιχων ΤΠΔ πρέπει να συμπίπτουν.

7. Κατά την κατάρτιση, την έκδοση και την αναθεώρηση των ΤΠΔ λαμβάνεται υπόψη η γνώμη των χρηστών όσον αφορά τα χαρακτηριστικά που έχουν άμεση επίπτωση στις συνθήκες χρήσης των υποσυστημάτων από τους εν λόγω χρήστες. Προς τον σκοπό αυτό, κατά τις εργασίες κατάρτισης και αναθεώρησης των ΤΠΔ ο Οργανισμός συμβουλεύεται τις ενώσεις και τους οργανισμούς που αντιπροσωπεύουν τους χρήστες. Στο σχέδιο ΤΠΔ ο Οργανισμός επισυνάπτει έκθεση περί των αποτελεσμάτων των διαβουλεύσεων αυτών.

Ο κατάλογος των ενώσεων και οργανισμών των οποίων πρέπει να ζητείται η γνώμη καταρτίζεται από την Επιτροπή, μετά από γνωμοδότηση της επιτροπής κατά τη συμβουλευτική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 29 παράγραφος 2 και μπορεί να επανεξετάζεται και να προσαρμόζεται στα πρόσφατα δεδομένα κατόπιν αιτήσεως κράτους μέλους ή με πρωτοβουλία της Επιτροπής.

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

Προς το σκοπό αυτό, πριν από την υποβολή του σχεδίου ΤΠΔ στην επιτροπή του άρθρου 29 για την έκδοση ή την αναθεώρησή της, ζητείται η γνώμη των κοινωνικών εταίρων.

Η γνώμη των κοινωνικών εταίρων ζητείται στο πλαίσιο της επιτροπής κλαδικού διαλόγου που έχει συσταθεί δυνάμει της απόφασης 98/500/ΕΚ της Επιτροπής, της 20ής Μαΐου 1998, για σύσταση επιτροπών κλαδικού διαλόγου για την προώθηση του διαλόγου μεταξύ των κοινωνικών εταίρων σε ευρωπαϊκό επίπεδο [1]. Οι κοινωνικοί εταίροι διατυπώνουν τη γνώμη τους εντός τριών μηνών.

9. Αν η αναθεώρηση ΤΠΔ οδηγήσει σε τροποποίηση των απαιτήσεων, η νέα εκδοχή των ΤΠΔ πρέπει να εξασφαλίζει συμβατότητα με υποσυστήματα που έχουν ήδη τεθεί σε χρήση σύμφωνα με προηγούμενες εκδοχές των ΤΠΔ.

[1] ΕΕ L 225 της 12.8.1998, σ. 27. Απόφαση όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1792/2006 (ΕΕ L 362 της 20.12.2006, σ. 1).

▼B

Εφόσον απαιτείται νέα έγκριση ή ανακαίνιση ή αναβάθμιση των συγκεκριμένων υποσυστημάτων για πλήρως τεκμηριωμένους λόγους ασφάλειας ή διαλειτουργικότητας, οι σχετικές προθεσμίες πρέπει να καθορίζονται είτε με τις ΤΠΔ είτε, αν είναι σκόπιμο, από τα κράτη μέλη.

10. Οι ΤΠΔ δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 7

Ελλείψεις των ΤΠΔ

1. Αν, μετά από έγκριση ΤΠΔ κριθεί ότι αυτές δεν ικανοποιούν πλήρως τις βασικές απαιτήσεις, η επιτροπή του άρθρου 29 μπορεί να κληθεί σε διαβούλευση κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους ή με πρωτοβουλία της Επιτροπής.

Η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει τεχνική γνώμη από τον Οργανισμό. Η Επιτροπή αναλύει την τεχνική γνώμη, με τη συμμετοχή της επιτροπής.

2. Αν οι ΤΠΔ χρειάζεται να τροποποιηθούν εξαιτίας μικρού σφάλματος και τούτο δεν δικαιολογεί την άμεση αναθεώρηση των ΤΠΔ, η Επιτροπή μπορεί να υποδείξει τη χρήση της τεχνικής γνώμης έως ότου πραγματοποιηθεί η αναθεώρηση των ΤΠΔ σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1. Στην περίπτωση αυτή, ο Οργανισμός δημοσιεύει την τεχνική γνώμη.

3. Αν οι ΤΠΔ χρειάζεται να τροποποιηθούν εξαιτίας σημαντικού ή κρίσιμου σφάλματος, εφαρμόζεται αμέσως η διαδικασία αναθεώρησης του άρθρου 6 παράγραφος 1.

Άρθρο 8

Επέκταση του πεδίου εφαρμογής των ΤΠΔ

1. Η Επιτροπή εκδίδει, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 29, παράγραφος 3, μία ή περισσότερες εντολές για την κατάρτιση νέων ΤΠΔ ή/και την αναθεώρηση των ΤΠΔ που έχουν ήδη εκδοθεί, προκειμένου να καλυφθούν οι γραμμές και τα οχήματα που δεν καλύπτονται ακόμη.

2. Η πρώτη αυτή εντολή μνημονεύει την πρώτη δέσμη νέων ΤΠΔ ή/και τροποποιήσεων ΤΠΔ που είναι σκόπιμο να εκδοθούν το αργότερο μέχρι τον Ιανουάριο του 2012, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 5 παράγραφος 5, σχετικά με τη δυνατότητα πρόβλεψης ειδικών περιπτώσεων, και του άρθρου 9 για την πρόβλεψη παρεκκλίσεων υπό ορισμένες προϋποθέσεις. Η πρώτη αυτή εντολή βασίζεται σε σύσταση του Οργανισμού για τον προσδιορισμό των προς κατάρτιση νέων ΤΠΔ ή/και των προς τροποποίηση υφιστάμενων ΤΠΔ, λαμβανόμενων υπόψη της αναμενόμενης οικονομικής απόδοσης κάθε προτεινομένου μέτρου και της αρχής της αναλογικότητας των μέτρων που λαμβάνονται σε κοινοτικό επίπεδο. Προς το σκοπό αυτό είναι σκόπιμο να δοθεί η δέουσα προσοχή στο παράρτημα Ι σημείο 4, και στην απαιτούμενη ισορροπία μεταξύ, αφενός, των στόχων για απρόσκοπτη κίνηση των σιδηροδρόμων και τεχνική εναρμόνιση και, αφετέρου, του προβλεπόμενου διευρωπαϊκού, εθνικού, περιφερειακού ή τοπικού επιπέδου κυκλοφορίας.

▼B

3. Μέχρις ότου επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής των ΤΠΔ ώστε να καλύπτουν το σύνολο του σιδηροδρομικού συστήματος:

α) εγκρίσεις για τη θέση σε λειτουργία:

— οχημάτων, εποχούμενων υποσυστημάτων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν τουλάχιστον εν μέρει στο τμήμα του δικτύου το οποίο δεν εμπίπτει ακόμη στο πεδίο εφαρμογής των ΤΠΔ, για το συγκεκριμένο μέρος του δικτύου,

— υποσυστημάτων υποδομής, ενέργειας και ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης επί των γραμμών στα μέρη του δικτύου που δεν εμπίπτουν ακόμη στο πεδίο εφαρμογής των ΤΠΔ,

χορηγούνται σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες στους οποίους αναφέρεται το άρθρο 8 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ· ή, κατά περίπτωση, σύμφωνα με το άρθρο 16, παράγραφος 3, της παρούσας οδηγίας·

β) εγκρίσεις για τη θέση σε λειτουργία οχημάτων που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν ενίοτε στο μέρος του δικτύου που δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των ΤΠΔ, για αυτό το μέρος του συστήματος, εκδίδεται σύμφωνα με τα άρθρα 21 έως 27 της παρούσας οδηγίας και τους εθνικούς κανόνες που αναφέρονται στο άρθρο 8 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ, ή, κατά περίπτωση, σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 3 της παρούσας οδηγίας.

4. Τα κράτη μέλη δεν υποχρεούνται να εφαρμόζουν τις νέες ή αναθεωρημένες ΤΠΔ που εκδίδονται σύμφωνα με την παράγραφο 2 στην περίπτωση έργων που βρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο υλοποίησης ή που υπόκεινται σε σύμβαση υπό εκτέλεση κατά το χρόνο δημοσίευσης της σχετικής δέσμης ΤΠΔ.

Άρθρο 9

Παρεκκλίσεις

1. Όταν δεν υπάρχουν σχετικές ειδικές περιπτώσεις, τα κράτη μέλη δεν υποχρεούνται να εφαρμόζουν μία ή περισσότερες ΤΠΔ σύμφωνα με το παρόν άρθρο στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) για έργο νέου υποσυστήματος, ανακαίνισης ή αναβάθμισης υφισταμένου υποσυστήματος ή για κάθε στοιχείο κατά το άρθρο 1 παράγραφος 1, που βρίσκεται σε προχωρημένο στάδιο εξέλιξης ή αποτελεί αντικείμενο υπό εκτέλεση σύμβασης κατά τη δημοσίευση των εν λόγω ΤΠΔ·

β) για έργο ανακαίνισης ή αναβάθμισης υφισταμένου υποσυστήματος, όταν το περιτύπωμα, το εύρος τροχιάς ή η απόσταση μεταξύ των αξόνων των τροχιών, ή η τάση της ηλεκτρικής τροφοδότησης που προβλέπονται στις εν λόγω ΤΠΔ είναι ασύμβατα με εκείνα του υφισταμένου υποσυστήματος·

γ) για έργο νέου υποσυστήματος ή για έργο ανακαίνισης ή αναβάθμισης υφισταμένου υποσυστήματος εκτελούμενο στο έδαφος του εν λόγω κράτους μέλους, όταν το σιδηροδρομικό του δίκτυο είναι περίκλειστο ή αποκομμένο λόγω ιδιαίτερων γεωγραφικών συνθηκών από το σιδηροδρομικό δίκτυο της υπόλοιπης Κοινότητας·

δ) για κάθε έργο ανακαίνισης, επέκτασης ή αναβάθμισης υφισταμένου υποσυστήματος, όταν η εφαρμογή των εν λόγω ΤΠΔ διακυβεύει την οικονομική βιωσιμότητα του έργου ή/και τη συνοχή του σιδηροδρομικού συστήματος του κράτους μέλους·

▼B

ε) όταν, μετά από ατύχημα ή φυσική καταστροφή, οι προϋποθέσεις ταχείας αποκατάστασης του δικτύου δεν επιτρέπουν τεχνικώς ή οικονομικώς τη μερική ή ολική εφαρμογή των αντίστοιχων ΤΠΔ·

στ) για οχήματα προερχόμενα από τρίτη χώρα ή με προορισμό τρίτη χώρα όπου το εύρος τροχιάς είναι διαφορετικό από εκείνο του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου εντός της Κοινότητας.

2. Σε κάθε περίπτωση, το οικείο κράτος μέλος διαβιβάζει στην Επιτροπή φάκελο με τον οποίο κατατίθενται τα στοιχεία που αναφέρονται στο παράρτημα IX. Η Επιτροπή αναλύει τα μέτρα τα προβλεπόμενα από το κράτος μέλος και ενημερώνει την επιτροπή του άρθρου 29.

3. Στην περίπτωση της παραγράφου 1 στοιχείο α), εντός ενός έτους από την έναρξη ισχύος κάθε ΤΠΔ, κάθε κράτος μέλος κοινοποιεί στην Επιτροπή κατάλογο έργων στην επικράτειά του τα οποία ευρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο εξέλιξης.

4. Στις περιπτώσεις της παραγράφου 1 στοιχεία α), γ) και ε), η Επιτροπή ελέγχει τη συμβατότητα του φακέλου και ενημερώνει το κράτος μέλος σχετικά με τα αποτελέσματα της ανάλυσής της. Εφόσον απαιτείται, καταρτίζεται σύσταση σχετικά με τις προδιαγραφές που πρέπει να εφαρμοσθούν. Το κράτος μέλος μπορεί να εφαρμόζει αμελλητί τις εναλλακτικές διατάξεις που προβλέπει το παράρτημα IX.

5. Στις περιπτώσεις της παραγράφου 1 στοιχεία β), δ) και στ), η Επιτροπή αποφασίζει, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 29 παράγραφος 3, αν η αίτηση παρέκκλισης γίνεται δεκτή. Πάντως, στην περίπτωση β), η απόφαση της Επιτροπής δεν αφορά το περιτύπωμα και το εύρος τροχιάς. Η Επιτροπή αποφασίζει εντός εξαμήνου από την υποβολή της αίτησης συνοδευόμενης από τον πλήρη φάκελο. Ελλείψει τέτοιας αποφάσεως, κρίνεται ότι έχει εγκριθεί η αίτηση. Εν αναμονή της απόφασης της Επιτροπής στην περίπτωση της παραγράφου 1 στοιχείο στ), τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν τις εναλλακτικές διατάξεις που προβλέπει το παράρτημα IX.

6. Όλα τα κράτη μέλη ενημερώνονται για τα αποτελέσματα των αναλύσεων αυτών και για το αποτέλεσμα της διαδικασίας που προβλέπουν οι παράγραφοι 4 και 5.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ

Άρθρο 10

Διάθεση στοιχείων διαλειτουργικότητας στην αγορά

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε τα στοιχεία διαλειτουργικότητας:

α) να διατίθενται στην αγορά μόνον εφόσον επιτρέπουν την επίτευξη της διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος, τηρουμένων των βασικών απαιτήσεων·

β) να χρησιμοποιούνται στον τομέα χρήσης τους σύμφωνα με τον προορισμό τους και να εγκαθίστανται και να συντηρούνται δεόντως.

Οι διατάξεις αυτές δεν αποτελούν κώλυμα για τη θέση στην αγορά αυτών των στοιχείων για άλλες εφαρμογές.

▼B

2. Τα κράτη μέλη δεν μπορούν, στο έδαφός τους και επικαλούμενα την παρούσα οδηγία, να απαγορεύουν, να περιορίζουν ή να εμποδίζουν την τοποθέτηση στην αγορά στοιχείων διαλειτουργικότητας προοριζομένων να χρησιμοποιηθούν στο σιδηροδρομικό σύστημα, εφόσον αυτά πληρούν τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας. Ειδικότερα, δεν μπορούν να απαιτούν τη διενέργεια ελέγχων που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο της διαδικασίας για τη δήλωση πιστότητας «CE» ή καταλληλότητας χρήσης, της οποίας τα στοιχεία παρατίθενται στο παράρτημα IV.

Άρθρο 11

Πιστότητα ή καταλληλότητα χρήσης

1. Τα κράτη μέλη θεωρούν ότι τα στοιχεία διαλειτουργικότητας που συνοδεύονται από δήλωση πιστότητας «CE» ή καταλληλότητας χρήσης πληρούν τις βασικές απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.

2. Κάθε στοιχείο διαλειτουργικότητας υποβάλλεται στη διαδικασία αξιολόγησης της πιστότητας και της καταλληλότητας χρήσης που εμφαίνεται στην αντίστοιχη ΤΠΔ και συνοδεύεται από τη σχετική δήλωση.

3. Τα κράτη μέλη κρίνουν ότι κάποιο στοιχείο διαλειτουργικότητας πληροί τις βασικές απαιτήσεις εφόσον συμμορφώνεται προς τις προϋποθέσεις που ορίζονται στις αντίστοιχες ΤΠΔ ή προς τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές που έχουν συνταχθεί για τη συμμόρφωση προς τις εν λόγω προϋποθέσεις.

4. Ανταλλακτικά για υποσυστήματα που έχουν ήδη τεθεί σε χρήση κατά την έναρξη ισχύος των αντίστοιχων ΤΠΔ μπορούν να εγκαθίστανται στα υποσυστήματα αυτά χωρίς να χρειάζεται να υποβληθούν στη διαδικασία της παραγράφου 2.

5. Οι ΤΠΔ μπορεί να προβλέπουν μεταβατική περίοδο για τα προϊόντα σιδηροδρόμων τα οποία οι ΤΠΔ προσδιορίζουν ως στοιχεία διαλειτουργικότητας και έχουν ήδη τοποθετηθεί στην αγορά όταν αυτές αρχίζουν να ισχύουν. Τα στοιχεία αυτά πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου 10, παράγραφος 1.

Άρθρο 12

Μη συμμόρφωση των ευρωπαϊκών προδιαγραφών προς τις βασικές απαιτήσεις

Όταν κράτος μέλος ή η Επιτροπή κρίνει ότι ευρωπαϊκές προδιαγραφές οι οποίες χρησιμοποιούνται άμεσα ή έμμεσα για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας δεν πληρούν τις βασικές απαιτήσεις, επιλαμβάνεται η επιτροπή του άρθρου 29 και η Επιτροπή θεσπίζει το πλέον ενδεδειγμένο μέτρο, δηλαδή:

α) τη μερική ή ολική απόσυρση αυτών των προδιαγραφών από τις δημοσιεύσεις όπου έχουν καταχωρισθεί ή την τροποποίησή τους, αφού ζητηθεί η γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί με την οδηγία 98/34/ΕΚ, εάν πρόκειται για ευρωπαϊκά πρότυπα· ή

β) την αναθεώρηση της ΤΠΔ σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 7.

▼B

Άρθρο 13

Διαδικασία για τη δήλωση πιστότητας ή καταλληλότητας χρήσης «CE»

1. Για να συντάξει τη δήλωση πιστότητας «CE» ή καταλληλότητας χρήσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, ο κατασκευαστής ή ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα αντιπρόσωπός του εφαρμόζει τις διατάξεις που προβλέπονται από τις σχετικές ΤΠΔ.

2. Όταν έτσι απαιτείται από την αντίστοιχη ΤΠΔ, η αξιολόγηση της πιστότητας ή της καταλληλότητας χρήσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας πραγματοποιείται από το κοινοποιημένο οργανισμό στον οποίο έχει υποβάλει σχετική αίτηση ο κατασκευαστής ή αντιπρόσωπός του εγκατεστημένος στην Κοινότητα.

3. Όταν τα στοιχεία διαλειτουργικότητας αποτελούν αντικείμενο άλλων κοινοτικών οδηγιών που αφορούν άλλες πτυχές, η δήλωση πιστότητας «CE» ή καταλληλότητας χρήσης αναφέρει, στην περίπτωση αυτή, ότι τα στοιχεία διαλειτουργικότητας ανταποκρίνονται και στις απαιτήσεις αυτών των άλλων οδηγιών.

4. Εάν ούτε ο κατασκευαστής ούτε αντιπρόσωπός του εγκατεστημένος στην Κοινότητα έχουν τηρήσει τις υποχρεώσεις των παραγράφων 1 και 3, οι υποχρεώσεις αυτές βαρύνουν κάθε άλλον που τοποθετεί το στοιχείο διαλειτουργικότητας στην αγορά. Τις ίδιες υποχρεώσεις υπέχει, σε ό,τι αφορά την παρούσα οδηγία, και εκείνος ο οποίος συναρμολογεί στοιχεία διαλειτουργικότητας ή μέρος στοιχείων διαλειτουργικότητας διαφόρων προελεύσεων ή κατασκευάζει τα στοιχεία διαλειτουργικότητας για ιδία χρήση.

5. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 14:

α) κάθε διαπίστωση κράτους μέλους ότι έχει εκδοθεί παρατύπως δήλωση πιστότητας «CE» συνεπάγεται για τον κατασκευαστή ή αντιπρόσωπό του εγκατεστημένο στην Κοινότητα την υποχρέωση να αποκαθιστά εφόσον είναι αναγκαίο, τη συμμόρφωση του στοιχείου διαλειτουργικότητας και να μεριμνά για την παύση της παράβασης, υπό τους όρους που καθορίζει το συγκεκριμένο κράτος μέλος·

β) αν η μη συμμόρφωση συνεχιστεί, το κράτος μέλος λαμβάνει όλα τα κατάλληλα μέτρα για να περιορίσει ή να απαγορεύσει την τοποθέτηση του σχετικού στοιχείου διαλειτουργικότητας στην αγορά ή να εξασφαλίσει την απόσυρσή του από την αγορά σύμφωνα με τις διαδικασίες του άρθρου 14.

Άρθρο 14

Μη συμμόρφωση των στοιχείων διαλειτουργικότητας προς τις βασικές απαιτήσεις

1. Όταν ένα κράτος μέλος διαπιστώνει ότι ένα στοιχείο διαλειτουργικότητας, το οποίο συνοδεύεται από τη δήλωση πιστότητας «CE» ή καταλληλότητας χρήσης, διατίθεται στην αγορά και χρησιμοποιείται σύμφωνα με τον προορισμό του, ενδέχεται να μην ικανοποιεί τις βασικές απαιτήσεις, λαμβάνει κάθε αναγκαίο μέτρο για να περιορίσει την εφαρμογή του ή να απαγορεύσει τη χρήση του ή να το αποσύρει από την αγορά. Το κράτος μέλος ενημερώνει αμέσως την Επιτροπή για τα μέτρα που έλαβε και αναφέρει τους λόγους της απόφασής του, διευκρινίζοντας, μεταξύ άλλων, εάν η μη συμμόρφωση οφείλεται σε:

α) μη τήρηση των βασικών απαιτήσεων·

▼B

β) κακή εφαρμογή των ευρωπαϊκών προδιαγραφών, στην περίπτωση ισχυρισμού ότι εφαρμόζονται οι εν λόγω προδιαγραφές·

γ) ανεπάρκεια των ευρωπαϊκών προδιαγραφών.

2. Η Επιτροπή διαβουλεύεται με τα ενδιαφερόμενα μέρη το συντομότερο δυνατόν. Εάν μετά τη διαβούλευση αυτή η Επιτροπή διαπιστώσει ότι το μέτρο είναι δικαιολογημένο, ενημερώνει αμέσως το κράτος μέλος το οποίο έλαβε την πρωτοβουλία καθώς και τα άλλα κράτη μέλη. Εάν μετά τη διαβούλευση αυτή η Επιτροπή διαπιστώσει ότι το μέτρο δεν δικαιολογείται, ενημερώνει αμέσως το κράτος μέλος το οποίο έλαβε την πρωτοβουλία καθώς και τον κατασκευαστή ή αντιπρόσωπό του εγκατεστημένο στην Κοινότητα. Εφόσον η απόφαση στην οποία αναφέρεται η παράγραφος 1 αιτιολογείται με την ύπαρξη κενού στις ευρωπαϊκές προδιαγραφές, εφαρμόζεται η διαδικασία του άρθρου 12.

3. Όταν ένα στοιχείο διαλειτουργικότητας συνοδευόμενο από δήλωση πιστότητας «CE» αποδεικνύεται στερούμενο πιστότητας, το αρμόδιο κράτος μέλος λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα έναντι εκείνου που συνέταξε τη δήλωση και ενημερώνει την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη.

4. Η Επιτροπή μεριμνά ώστε τα κράτη μέλη να τηρούνται ενήμερα σχετικά με την εξέλιξη και τα αποτελέσματα της διαδικασίας αυτής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

Άρθρο 15

Διαδικασία για τη θέση σε χρήση

1. Με την επιφύλαξη του κεφαλαίου V, κάθε κράτος μέλος επιτρέπει τη θέση σε χρήση δομικών υποσυστημάτων του σιδηροδρομικού συστήματος, τα οποία βρίσκονται ή λειτουργούν στην επικράτειά του.

Για τον σκοπό αυτό τα κράτη μέλη λαμβάνουν κάθε ενδεδειγμένο μέτρο ώστε τα εν λόγω υποσυστήματα να μπορούν να τίθενται σε χρήση μόνον εάν έχουν μελετηθεί, κατασκευαστεί και εγκατασταθεί κατά τρόπο που να ικανοποιεί τις σχετικές με αυτά βασικές απαιτήσεις όταν ενσωματώνονται στο σιδηροδρομικό σύστημα. Ειδικότερα, ελέγχουν:

— την τεχνική συμβατότητα των εν λόγω υποσυστημάτων προς το σύστημα στο οποίο ενσωματώνονται,

— την ασφαλή ενσωμάτωση των εν λόγω υποσυστημάτων σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3 και το άρθρο 6 παράγραφος 3 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ.

2. Κάθε κράτος μέλος επαληθεύει κατά τη θέση σε χρήση των υποσυστημάτων αυτών ότι τηρούνται, όπου έχουν εφαρμογή, οι απαιτήσεις των σχετικών ΤΠΔ σχετικά με τη λειτουργία και τη συντήρηση.

▼B

3. Μετά τη θέση των εν λόγω υποσυστημάτων σε χρήση, πραγματοποιείται η επαλήθευση αυτή:

α) για την υποδομή, στο πλαίσιο της έκδοσης και εποπτείας εγκρίσεων ασφαλείας σύμφωνα με το άρθρο 11 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ·

β) για τα οχήματα, στο πλαίσιο της έκδοσης και εποπτείας πιστοποιητικών ασφαλείας σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ.

Προς το σκοπό αυτό ακολουθούνται οι διαδικασίες αξιολόγησης και επαλήθευσης οι προβλεπόμενες στο πλαίσιο των σχετικών ΤΠΔ για τη δομή και τη λειτουργία.

Άρθρο 16

Ελεύθερη κυκλοφορία υποσυστημάτων

Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 15 παράγραφος 1, δεν επιτρέπεται στα κράτη μέλη, στην επικράτειά τους και για λόγους που αφορούν την παρούσα οδηγία, να απαγορεύουν, να περιορίζουν ή να παρακωλύουν την κατασκευή, τη θέση σε χρήση και την επιχειρησιακή λειτουργία δομικών υποσυστημάτων του σιδηροδρομικού συστήματος τα οποία πληρούν τις βασικές απαιτήσεις. Ειδικότερα, δεν μπορούν να απαιτούν τη διενέργεια επαληθεύσεων που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί:

— είτε στο πλαίσιο της διαδικασίας για την έκδοση της δήλωσης επαλήθευσης «CE», της οποίας τα στοιχεία παρατίθενται στο παράρτημα V,

— ή σε άλλα κράτη μέλη, πριν ή μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, προκειμένου να επαληθεύσουν τη συμμόρφωση προς τις ίδιες απαιτήσεις σε ίδιες συνθήκες λειτουργίας.

Άρθρο 17

Συμμόρφωση προς τις ΤΠΔ και τους εθνικούς κανόνες

1. Τα κράτη μέλη θεωρούν διαλειτουργικά και σύμφωνα προς τις σχετικές βασικές απαιτήσεις τα δομικά υποσυστήματα του σιδηροδρομικού συστήματος τα οποία συνοδεύονται από τη δήλωση επαλήθευσης «CE».

2. Τηρουμένων των βασικών απαιτήσεων, η επαλήθευση της διαλειτουργικότητας ενός δομικού υποσυστήματος του σιδηροδρομικού συστήματος γίνεται κατ' αναφορά προς τις ΤΠΔ, εφόσον υπάρχουν.

3. Τα κράτη μέλη καταρτίζουν, για κάθε υποσύστημα, κατάλογο των τεχνικών κανόνων που χρησιμοποιούνται για την εφαρμογή των βασικών απαιτήσεων και κοινοποιούν τον κατάλογο αυτό στην Επιτροπή όταν:

— δεν υπάρχει σχετική ΤΠΔ, ή

— έχει κοινοποιηθεί παρέκκλιση δυνάμει του άρθρου 9, ή

— λόγω ειδικής περιπτώσεως απαιτείται η εφαρμογή τεχνικών κανόνων που δεν περιέχονται στην οικεία ΤΠΔ.

▼B

Ο κατάλογος αυτός κοινοποιείται:

— κάθε φορά που τροποποιείται ο κατάλογος τεχνικών κανόνων ο οποίος, σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 3 της οδηγίας 96/48/ΕΚ και το άρθρο 16 παράγραφος 3 της οδηγίας 2001/16/ΕΚ έπρεπε να έχει κοινοποιηθεί έως τις 30 Απριλίου 2005, ή

— κατά την κοινοποίηση της παρέκκλισης, ή

— μετά τη δημοσίευση της οικείας ΤΠΔ.

Με την ευκαιρία αυτή, τα κράτη μέλη ορίζουν και τους οργανισμούς που είναι αρμόδιοι να εφαρμόζουν, στην περίπτωση αυτών των τεχνικών κανόνων, τη διαδικασία επαλήθευσης κατά το άρθρο 18.

Η Επιτροπή κοινοποιεί τις πληροφορίες αυτές στον Οργανισμό, ο οποίος τις δημοσιεύει.

Τα κράτη μέλη δημοσιοποιούν το πλήρες κείμενο των κοινοποιημένων κανόνων κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής. Για να αποφευχθεί η δημιουργία περαιτέρω φραγμών και για να προαχθεί η κατάταξη των εθνικών κανόνων σύμφωνα με το άρθρο 27, η Επιτροπή παρακολουθεί τη θέσπιση νέων κανόνων από τα κράτη μέλη. Εάν η Επιτροπή κρίνει ότι ο νέος κανόνας συνιστά μέσο αυθαίρετης διάκρισης ή συγκαλυμμένο περιορισμό των σιδηροδρομικών δραστηριοτήτων μεταξύ κρατών μελών, λαμβάνεται απόφαση, με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 29 παράγραφος 3, με αποδέκτη το οικείο κράτος μέλος.

Όσον αφορά τους αυστηρά τοπικούς κανόνες και περιορισμούς, τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέγουν να μην τους δημοσιοποιούν όπως προβλέπεται στην παρούσα παράγραφο. Στην περίπτωση αυτήν, τα κράτη μέλη μνημονεύουν τους εν λόγω κανόνες και περιορισμούς στα μητρώα υποδομής του άρθρου 35.

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι δεσμευτικοί τεχνικοί κανόνες να δημοσιεύονται και να τίθενται στη διάθεση όλων των διαχειριστών υποδομής, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, αιτούντων έγκρισης για θέση σε λειτουργία σε σαφή γλώσσα κατανοητή από τους ενδιαφερόμενους.

Άρθρο 18

Διαδικασία για τη σύνταξη της δήλωσης επαλήθευσης «CE»

1. Για τη σύνταξη της δήλωσης επαλήθευσης «CE», ο αιτών καλεί τον κοινοποιημένο οργανισμό που έχει επιλέξει για το σκοπό αυτό να κινήσει τη διαδικασία επαλήθευσης «CE» του παραρτήματος VI. Ο αιτών μπορεί να είναι ο αναθέτων φορέας η ο κατασκευαστής ή αντιπρόσωπός τους στην Κοινότητα.

2. Η αποστολή του κοινοποιημένου οργανισμού, ο οποίος είναι επιφορτισμένος με τον έλεγχο «CE» ενός υποσυστήματος, αρχίζει από το στάδιο του σχεδίου και καλύπτει ολόκληρη την περίοδο της κατασκευής μέχρι το στάδιο της παραλαβής πριν να τεθεί σε λειτουργία το υποσύστημα. Καλύπτει επίσης την επαλήθευση των διεπαφών του υποσυστήματος αυτού με το σύστημα στο οποίο ενσωματώνεται, βάσει των πληροφοριών που περιέχονται στη σχετική ΤΠΔ και στα μητρώα των άρθρων 34 και 35.

▼B

3. Ο κοινοποιημένος οργανισμός είναι υπεύθυνος για την κατάρτιση του τεχνικού φακέλου που πρέπει να συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης «CE». Αυτός ο τεχνικός φάκελος περιέχει όλα τα αναγκαία έγγραφα τα σχετικά με τα χαρακτηριστικά του υποσυστήματος καθώς και, κατά περίπτωση, όλα τα δικαιολογητικά από τα οποία προκύπτει η συμμόρφωση των στοιχείων διαλειτουργικότητας. Επίσης περιέχει όλα τα στοιχεία που αφορούν τις προϋποθέσεις και τα όρια χρήσης, τις οδηγίες τρέχουσας εξυπηρέτησης, συνεχούς ή περιοδικής επιτήρησης, ρύθμισης και συντήρησης.

4. Ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να εκδίδει προσωρινές δηλώσεις επαλήθευσης για την κάλυψη ορισμένων σταδίων του κύκλου παραγωγής ή ορισμένων μερών του υποσυστήματος. Στην περίπτωση αυτή εφαρμόζεται η διαδικασία του παραρτήματος VI.

5. Εάν το επιτρέπει η αντίστοιχη ΤΠΔ, ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να εκδίδει πιστοποιητικά συμμόρφωσης για σειρά υποσυστημάτων ή για ορισμένα μέρη των υποσυστημάτων αυτών.

Άρθρο 19

Μη συμμόρφωση των υποσυστημάτων προς τις βασικές απαιτήσεις

1. Όταν κράτος μέλος διαπιστώσει ότι διαρθρωτικό υποσύστημα, συνοδευόμενο από δήλωση επαλήθευσης «CE» μαζί με τον τεχνικό φάκελο, δεν πληροί εξ ολοκλήρου τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας και, ιδίως, τις βασικές απαιτήσεις, μπορεί να ζητεί τη διενέργεια συμπληρωματικών ελέγχων.

2. Το κράτος μέλος που υπέβαλε το αίτημα ενημερώνει αμέσως την Επιτροπή σχετικά με τις συμπληρωματικές επαληθεύσεις που ζήτησε, αναφέροντας τους λόγους που τις δικαιολογούν. Η Επιτροπή αρχίζει διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη.

3. Το κράτος μέλος που υπέβαλε το αίτημα αναφέρει αν η αδυναμία πλήρους συμμόρφωσης προς την παρούσα οδηγία οφείλεται:

α) σε μη τήρηση βασικών απαιτήσεων ή μιας ΤΠΔ, ή σε ελλιπή εφαρμογή ΤΠΔ. Στην περίπτωση αυτή η Επιτροπή ενημερώνει αμέσως το κράτος μέλος στο οποίο εδρεύει εκείνος ο οποίος εξέδωσε αντικανονικά τη δήλωση επαλήθευσης «CE» και ζητεί από το εν λόγω κράτος μέλος να λάβει τα ενδεδειγμένα μέτρα·

β) σε ανεπάρκεια κάποιας ΤΠΔ. Στην περίπτωση αυτή ισχύει η διαδικασία τροποποίησης της ΤΠΔ, κατά το άρθρο 7.

Άρθρο 20

Θέση σε χρήση υφισταμένων υποσυστημάτων μετά από ανακαίνιση ή αναβάθμιση

1. Σε περίπτωση ανακαίνισης ή αναβάθμισης, ο αναθέτων φορέας ή ο κατασκευαστής υποβάλλει στο οικείο κράτος μέλος φάκελο με περιγραφή του έργου. Το κράτος μέλος εξετάζει τον φάκελο αυτό και αποφασίζει, λαμβάνοντας υπόψη τη στρατηγική υλοποίησης που εμφαίνεται στη σχετική ΤΠΔ, κατά πόσον η έκταση των εργασιών δικαιολογεί την έκδοση νέας έγκρισης για θέση σε λειτουργία κατά την έννοια της παρούσας οδηγίας.

▼B

Η νέα αυτή έγκριση για θέση σε λειτουργία απαιτείται κάθε φορά που το συνολικό επίπεδο ασφάλειας του θεωρουμένου υποσυστήματος μπορεί να επηρεασθεί αρνητικά από τις προβλεπόμενες εργασίες. Εφόσον απαιτείται νέα έγκριση, το κράτος μέλος αποφασίζει σε ποίο βαθμό πρέπει να εφαρμοστούν στο έργο οι ΤΠΔ.

Το κράτος μέλος αποφασίζει εντός τεσσάρων μηνών από την υποβολή του πλήρους φακέλου από τον αιτούντα.

2. Όταν απαιτείται νέα έγκριση και εφόσον δεν εφαρμόζεται πλήρως η ΤΠΔ, τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις ακόλουθες πληροφορίες στην Επιτροπή:

— το λόγο για τον οποίο η ΤΠΔ δεν εφαρμόζεται πλήρως,

— τα τεχνικά χαρακτηριστικά που ισχύουν αντί της ΤΠΔ,

— τους οργανισμούς που έχουν επιφορτισθεί με την εφαρμογή, στην περίπτωση των χαρακτηριστικών αυτών, της διαδικασίας επαλήθευσης κατά το άρθρο 18.

3. Η Επιτροπή κοινοποιεί τις κατά την παράγραφο 2 πληροφορίες στον Οργανισμό, ο οποίος τις δημοσιεύει.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΟΧΗΜΑΤΑ

Άρθρο 21

Έγκριση για θέση οχημάτων σε λειτουργία

1. Πριν χρησιμοποιηθεί σε δίκτυο ένα όχημα, λαμβάνει έγκριση για θέση σε λειτουργία από την εθνική αρχή για την ασφάλεια η οποία είναι αρμόδια για το δίκτυο αυτό, εκτός εάν το παρόν κεφάλαιο ορίζει διαφορετικά.

2. Οχήματα που τηρούν τις ΤΠΔ εγκρίνονται κατά το άρθρο 22 ή 23.

3. Οχήματα που δεν τηρούν τις ΤΠΔ εγκρίνονται κατά τα άρθρα 24 ή 25.

4. Οχήματα σύμφωνα προς εγκεκριμένο τύπο εγκρίνονται κατά το άρθρο 26.

5. Έγκριση που χορηγείται από ένα κράτος μέλος ισχύει σε όλα τα λοιπά κράτη μέλη, με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 23 και 25, σχετικά με τις συμπληρωματικές εγκρίσεις. Τα κράτη μέλη αποσαφηνίζουν, με τη θέσπιση ειδικών εθνικών κανόνων ή με εθνικές διατάξεις για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, αν χρειάζονται πρόσθετες εγκρίσεις σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του άρθρου 23 στην περίπτωση συμμορφούμενων οχημάτων ή του άρθρου 25 στην περίπτωση μη συμμορφούμενων οχημάτων.

6. Όλες οι αιτήσεις για χορήγηση έγκρισης για θέση σε λειτουργία υπόκεινται σε απόφαση της αρμόδιας εθνικής αρχής ασφάλειας, σύμφωνα με τα άρθρα 22 και 23 ή τα άρθρα 24 και 25. Η έγκριση για θέση σε λειτουργία μπορεί να ορίζει τους όρους χρήσης και άλλους περιορισμούς.

▼B

7. Οιαδήποτε αρνητική απόφαση της αρμόδιας εθνικής αρχής ασφάλειας σχετικά με τη θέση σε λειτουργία σιδηροδρομικού οχήματος θα πρέπει να είναι δεόντως αιτιολογημένη. Ο αιτών μπορεί εντός ενός μηνός από την παραλαβή της αρνητικής απόφασης να ζητήσει από την αρμόδια εθνική αρχή ασφάλειας να αναθεωρήσει την απόφασή της για δεόντως αιτιολογημένους λόγους. Στην περίπτωση αυτή η εθνική αρχή για την ασφάλεια έχει στη διάθεσή της δύο μήνες από την παραλαβή της προσφυγής για να επιβεβαιώσει ή να ανακαλέσει την απόφασή της. Αν η αρνητική απόφαση επιβεβαιωθεί, ο αιτών μπορεί να ζητήσει από τον οργανισμό εξέτασης προσφυγών που έχει οριστεί από το αρμόδιο κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 3 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων την αναθεώρηση της απόφασης για δεόντως αιτιολογημένους λόγους. Τα κράτη μέλη μπορούν να ορίσουν τον κανονιστικό φορέα τους σύμφωνα με το άρθρο 30 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ για το σκοπό της εν λόγω διαδικασίας προσφυγής.

8. Αν δεν ληφθεί μέσα στην ταχθείσα προθεσμία απόφαση σύμφωνα με τα άρθρα 23 παράγραφος 7 και 25 παράγραφος 5 από αρμόδια εθνική αρχή ασφαλείας, θεωρείται ότι εγκρίνεται η θέση σε λειτουργία του συγκεκριμένου σιδηροδρομικού οχήματος μετά την παρέλευση τριών μηνών από τη λήξη των εν λόγω προθεσμιών. Οι εγκρίσεις που εκδίδονται βάσει της παρούσας παραγράφου ισχύουν μόνο στο δίκτυο για το οποίο η αρμόδια εθνική αρχή ασφαλείας δεν αντέδρασε μέσα στην ταχθείσα προθεσμία.

9. Η εθνική αρχή ασφαλείας που προτίθεται να ανακαλέσει έγκριση για θέση σε λειτουργία που η ίδια έχει χορηγήσει, ή έγκριση που ο αιτών απέκτησε σύμφωνα με την παράγραφο 8, εφαρμόζει τη διαδικασία αναθεώρησης πιστοποιητικών ασφάλειας στην οποία αναφέρεται το άρθρο 10 παράγραφος 5 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ ή, αναλόγως, τη διαδικασία αναθεώρησης των εγκρίσεων ασφαλείας στην οποία αναφέρεται το άρθρο 11 παράγραφος 2 της εν λόγω οδηγίας.

10. Σε περίπτωση διαδικασίας προσφυγής, η αρμόδια αρχή για τις προσφυγές κατά την παράγραφο 7 μπορεί να ζητήσει από τον Οργανισμό γνωμοδότηση η οποία, στην περίπτωση αυτή, εκδίδεται μέσα σε ένα μήνα από την κατάθεση της προσφυγής και κοινοποιείται στον αιτούντα, στο φορέα που είναι αρμόδιος για τις προσφυγές και στην αρμόδια εθνική αρχή ασφάλειας που αρνείται τη χορήγηση της έγκρισης.

11. Στην περίπτωση των οχημάτων τα οποία κυκλοφορούν από/προς ένα κράτος προς/από τρίτη χώρα, σε δίκτυο του οποίου το εύρος τροχιάς διαφέρει από το εύρος τροχιάς του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου εντός της Κοινότητας και για τα οποία είναι δυνατόν να χορηγηθεί παρέκκλιση σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 5, ή τα οποία υπόκεινται σε ειδικές περιπτώσεις, οι εθνικοί κανόνες στους οποίους αναφέρεται το άρθρο 22 ή 24 μπορούν να περιλαμβάνουν διεθνείς συμφωνίες εφόσον είναι σύμφωνες με την κοινοτική νομοθεσία.

12. Οι εγκρίσεις για θέση σε λειτουργία οι οποίες χορηγήθηκαν πριν από τις 19 Ιουλίου 2008, συμπεριλαμβανομένων εγκρίσεων που χορηγούνται δυνάμει διεθνών συμφωνιών, ιδίως των RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) και RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), παραμένουν σε ισχύ σύμφωνα με τους όρους χορήγησης των εγκρίσεων. Η παρούσα διάταξη υπερισχύει των άρθρων 22, 23, 24 και 25.

▼B

13. Κάθε κράτος μέλος δύναται να εκδώσει έγκριση για τη θέση σε λειτουργία μιας σειράς οχημάτων. Προς το σκοπό αυτό, οι εθνικές αρχές ασφάλειας κοινοποιούν στον αιτούντα τη διαδικασία που πρέπει να ακολουθηθεί.

14. Οι εγκρίσεις για θέση σε λειτουργία που εκδίδονται σύμφωνα με το παρόν άρθρο ισχύουν με την επιφύλαξη των υπόλοιπων όρων που επιβάλλονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής, όσον αφορά την εκμετάλλευση τέτοιων οχημάτων στο αντίστοιχο δίκτυο, σύμφωνα με τα άρθρα 9, 10 και 11 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ.

Άρθρο 22

Πρώτη έγκριση για τη θέση σε λειτουργία οχημάτων που πληρούν τις ΤΠΔ

1. Το παρόν άρθρο εφαρμόζεται στα οχήματα που πληρούν όλες τις σχετικές ΤΠΔ οι οποίες ισχύουν κατά τη στιγμή που αυτά τίθενται σε λειτουργία, υπό την προϋπόθεση ότι, οι ΤΠΔ αυτές θεσπίζουν σημαντικό μέρος των βασικών απαιτήσεων, έχουν τεθεί δε σε ισχύ και εφαρμόζονται οι ΤΠΔ για το τροχαίο υλικό.

2. Η πρώτη έγκριση χορηγείται από μια εθνική αρχή για την ασφάλεια ως εξής:

α) όταν όλα τα δομικά υποσυστήματα του οχήματος έχουν εγκριθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου IV, η έγκριση χορηγείται χωρίς άλλους ελέγχους·

β) στην περίπτωση οχημάτων που φέρουν όλες τις απαραίτητες δηλώσεις επαλήθευσης «CE», όπως προβλέπει το άρθρο 18, τα κριτήρια που μπορεί να επαληθεύει η εθνική αρχή για την ασφάλεια προκειμένου να χορηγήσει έγκριση για θέση σε λειτουργία μπορεί να αφορούν μόνο:

— την τεχνική συμβατότητα μεταξύ των σχετικών υποσυστημάτων του οχήματος και της ασφαλούς ενσωμάτωσής τους, σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1,

— την τεχνική συμβατότητα μεταξύ του οχήματος και του σχετικού δικτύου,

— τους εθνικούς κανόνες που εφαρμόζονται στα ανοικτά σημεία,

— τους εθνικούς κανόνες που ισχύουν για τις ειδικές περιπτώσεις που προσδιορίζονται δεόντως στις οικείες ΤΠΔ.

Άρθρο 23

Συμπληρωματικές εγκρίσεις για τη θέση σε λειτουργία των σιδηροδρομικών οχημάτων που πληρούν τις ΤΠΔ

1. Δεν απαιτείται περαιτέρω έγκριση για θέση σε λειτουργία για τα οχήματα τα οποία τηρούν πλήρως τις ΤΠΔ και καλύπτουν όλες τις πτυχές των σχετικών υποσυστημάτων χωρίς ειδικές περιπτώσεις και χωρίς ανοικτά σημεία που αφορούν αυστηρά την τεχνική συμβατότητα μεταξύ οχημάτων και δικτύων, εφόσον κινούνται σε δίκτυα που τηρούν τις ΤΠΔ στα λοιπά κράτη μέλη ή υπό τους όρους που καθορίζονται στις αντίστοιχες ΤΠΔ.

▼B

2. Όσον αφορά οχήματα τα οποία έχουν εγκριθεί για θέση σε λειτουργία σύμφωνα με το άρθρο 22 αλλά δεν εμπίπτουν στην παράγραφο 1, τα κράτη μέλη αποφασίζουν εάν απαιτούνται στο έδαφός τους πρόσθετες εγκρίσεις. Στην περίπτωση αυτή εφαρμόζονται οι παράγραφοι 3 έως 7.

3. Ο αιτών υποβάλλει στην εθνική αρχή για την ασφάλεια φάκελο που αφορά το όχημα ή τον τύπο οχήματος και την προβλεπόμενη χρήση στο δίκτυο. Ο φάκελος περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:

α) πιστοποίηση του ότι η θέση σε λειτουργία του σιδηροδρομικού οχήματος έχει εγκριθεί σε άλλο κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 22·

β) αντίγραφο του τεχνικού φακέλου κατά το παράρτημα VI. Περιλαμβάνονται, εν προκειμένω, για τα οχήματα που διαθέτουν καταγραφείς δεδομένων, οι πληροφορίες για τη διαδικασία συλλογής δεδομένων η οποία επιτρέπει την εκτύπωση και την αξιολόγηση, εφόσον οι πληροφορίες αυτές δεν είναι εναρμονισμένες με βάση τις αντίστοιχες ΤΠΔ·

γ) τα μητρώα όπου εμφαίνονται το ιστορικό της συντήρησης του οχήματος και, ενδεχομένως, οι τεχνικές τροποποιήσεις που έχουν επέλθει μετά την έγκριση·

δ) τα τεχνικά και επιχειρησιακά χαρακτηριστικά που αποδεικνύουν ότι το όχημα είναι συμβατό με τις υποδομές και τις σταθερές εγκαταστάσεις (συμπεριλαμβανομένων των κλιματικών συνθηκών, του συστήματος ενεργειακής τροφοδότησης, του συστήματος σηματοδότησης και ελέγχου-χειρισμού, του εύρους τροχιάς και του περιτυπώματος υποδομής, του μέγιστου φορτίου στον άξονα και των λοιπών περιορισμών του δικτύου).

4. Τα κριτήρια που εξετάζουν οι αρχές για την ασφάλεια περιορίζονται αυστηρά:

— στην τεχνική συμβατότητα μεταξύ του οχήματος και του σχετικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των εθνικών κανόνων που εφαρμόζονται στα ανοικτά σημεία που απαιτούνται για να εξασφαλίζεται η συμβατότητα,

— στους εθνικούς κανόνες τους ισχύοντες για τις ειδικές περιπτώσεις που προσδιορίζονται δεόντως στις οικείες ΤΠΔ.

5. Η εθνική αρχή για την ασφάλεια έχει τη δυνατότητα να ζητήσει να υποβληθούν συμπληρωματικές πληροφορίες, για αναλύσεις κινδύνου που θα πραγματοποιηθούν σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 3 στοιχείο α) της οδηγίας 2004/49/ΕΚ ή για δοκιμές που θα εκτελεστούν στο δίκτυο για την επαλήθευση της συμμόρφωσης των στοιχείων που σημειώνονται στην παράγραφο 4. Ωστόσο, μετά την έκδοση του εγγράφου αναφοράς του άρθρου 27 της παρούσας οδηγίας, η εθνική αρχή για την ασφάλεια μπορεί να διενεργεί την εν λόγω επαλήθευση μόνο βάσει των εθνικών κανόνων των ομάδων Β ή Γ που εμφαίνονται στο εν λόγω έγγραφο.

6. Η εθνική αρχή για την ασφάλεια καθορίζει, κατόπιν διαβουλεύσεως με τον αιτούντα, την έκταση και το περιεχόμενο των συμπληρωματικών πληροφοριών, αναλύσεων κινδύνου ή δοκιμών που ζητούνται. Ο διαχειριστής υποδομής, σε συνεννόηση με τον αιτούντα, καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια προκειμένου να εξασφαλίσει τη διενέργεια δοκιμών εντός τριών μηνών από την αίτηση. Εφόσον απαιτείται, η εθνική αρχή ασφαλείας λαμβάνει μέτρα για τη διενέργεια των δοκιμών.

▼B

7. Κάθε αίτηση έγκρισης για θέση σε λειτουργία που υποβάλλεται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου αποτελεί το αντικείμενο απόφασης της εθνικής αρχής για την ασφάλεια, η οποία λαμβάνεται το ταχύτερο δυνατό και το αργότερο:

α) δύο μήνες από την υποβολή του φακέλου της παραγράφου 3·

β) κατά περίπτωση, ένα μήνα από την υποβολή των τυχόν πρόσθετων πληροφοριών που ζητεί η εθνική αρχή για την ασφάλεια·

γ) κατά περίπτωση, ένα μήνα από την υποβολή των αποτελεσμάτων τυχών δοκιμών που ζητεί η εθνική αρχή για την ασφάλεια.

Άρθρο 24

Πρώτη έγκριση για τη θέση σε λειτουργία οχημάτων που δεν τηρούν τις ΤΠΔ

1. Το παρόν άρθρο εφαρμόζεται στα οχήματα τα οποία δεν τηρούν όλες τις σχετικές ΤΠΔ οι οποίες ισχύουν κατά τη στιγμή που αυτά τίθενται σε λειτουργία, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων που υπόκεινται σε παρεκκλίσεις ή όταν σημαντικό μέρος των βασικών απαιτήσεων δεν καθορίζεται σε μία ή περισσότερες ΤΠΔ.

2. Η πρώτη έγκριση χορηγείται από μια εθνική αρχή για την ασφάλεια ως εξής:

— για τις τεχνικές πτυχές που καλύπτει μια ΤΠΔ, εάν υπάρχουν, εφαρμόζεται η διαδικασία επαλήθευσης «CE» του κεφαλαίου IV,

— για τις άλλες τεχνικές πτυχές, εφαρμόζονται οι εθνικοί κανόνες οι οποίοι κοινοποιούνται βάσει του άρθρου 17 παράγραφος 3 της παρούσας οδηγίας και του άρθρου 8 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ.

Αυτή η πρώτη έγκριση είναι έγκυρη μόνο στο δίκτυο του κράτους μέλους το οποίο τη χορηγεί.

Άρθρο 25

Πρόσθετες εγκρίσεις για θέση σε λειτουργία οχημάτων που δεν τηρούν τις ΤΠΔ

1. Όσον αφορά οχήματα τα οποία έχουν εγκριθεί για θέση σε λειτουργία σε ένα κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 12, ή το άρθρο 24, τα άλλα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίζουν σύμφωνα με το παρόν άρθρο κατά πόσον απαιτούνται στο έδαφός τους πρόσθετες εγκρίσεις για θέση σε λειτουργία.

2. Ο αιτών υποβάλλει στην εθνική αρχή για την ασφάλεια τεχνικό φάκελο που αφορά το όχημα ή τον τύπο οχήματος, αναφέροντας λεπτομέρειες για την προβλεπόμενη λειτουργία του στο δίκτυο. Ο φάκελος περιλαμβάνει τις κάτωθι πληροφορίες:

α) αποδεικτικά στοιχεία ότι για τη θέση σε λειτουργία του οχήματος εδόθη έγκριση σε άλλο κράτος μέλος καθώς και τεκμηρίωση για τη διαδικασία που ακολουθήθηκε προκειμένου να αποδειχθεί ότι το όχημα πληροί τις ισχύουσες απαιτήσεις ασφάλειας και, επιπλέον, ενδεχομένως, πληροφορίες για τις παρεκκλίσεις που εξασφαλίστηκαν ή χορηγήθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 9·

▼B

β) τα τεχνικά δεδομένα, το πρόγραμμα συντήρησης και τα επιχειρησιακά χαρακτηριστικά. Περιλαμβάνονται, εν προκειμένω, για τα οχήματα που διαθέτουν καταγραφείς δεδομένων, οι πληροφορίες για τη διαδικασία συλλογής δεδομένων η οποία επιτρέπει την εκτύπωση και την αξιολόγηση, όπως προβλέπεται στο άρθρο 20, παράγραφος 2, στοιχείο γ), της οδηγίας 2004/49/ΕΚ·

γ) τα μητρώα όπου εμφαίνονται το ιστορικό της επιχειρησιακής του λειτουργίας, της συντήρησής του και, ενδεχομένως, οι τεχνικές τροποποιήσεις που έχουν επέλθει μετά την έγκριση·

δ) τα τεχνικά και επιχειρησιακά χαρακτηριστικά που αποδεικνύουν ότι το όχημα είναι συμβατό με τις υποδομές και τις σταθερές εγκαταστάσεις (συμπεριλαμβανομένων των κλιματικών συνθηκών, του συστήματος ενεργειακής τροφοδότησης, του συστήματος σηματοδότησης και ελέγχου-χειρισμού, του εύρους τροχιάς και του περιτυπώματος υποδομής, του μέγιστου φορτίου στον άξονα και των λοιπών περιορισμών του δικτύου).

3. Τα δεδομένα κατά την παράγραφο 2 στοιχεία α) και β), δεν είναι δυνατόν να αμφισβητηθούν από την εθνική αρχή για την ασφάλεια, εκτός εάν αυτή είναι σε θέση να αποδείξει, με την επιφύλαξη του άρθρου 16, την ύπαρξη σημαντικού κινδύνου σε επίπεδο ασφαλείας. Μετά την έκδοση του εγγράφου αναφοράς κατά το άρθρο 27, η εθνική αρχή για την ασφάλεια δεν μπορεί να επικαλεστεί συναφώς κανόνα της ομάδας Α που εμφαίνεται στο εν λόγω έγγραφο.

4. Η εθνική αρχή για την ασφάλεια έχει τη δυνατότητα να ζητήσει να υποβληθούν συμπληρωματικές πληροφορίες, για αναλύσεις κινδύνου που θα πραγματοποιηθούν σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 3 στοιχείο α) της οδηγίας 2004/49/ΕΚ ή για δοκιμές που θα εκτελεστούν στο δίκτυο για την επαλήθευση της συμμόρφωσης των στοιχείων στα οποία αναφέρεται η παράγραφος 2 στοιχεία γ) και δ) του παρόντος άρθρου, προς τους ισχύοντες εθνικούς κανόνες οι οποίοι έχουν κοινοποιηθεί στην Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 8 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ ή το άρθρο 17 της παρούσας οδηγίας. Ωστόσο, μετά την έκδοση του εγγράφου αναφοράς του άρθρου 27 της παρούσας οδηγίας, η εθνική αρχή για την ασφάλεια μπορεί να διενεργεί την εν λόγω επαλήθευση μόνο βάσει των εθνικών κανόνων των ομάδων Β ή Γ που εμφαίνονται στο εν λόγω έγγραφο.

Η εθνική αρχή για την ασφάλεια καθορίζει, κατόπιν διαβουλεύσεως με τον αιτούντα, την έκταση και το περιεχόμενο των συμπληρωματικών πληροφοριών, αναλύσεων κινδύνου ή δοκιμών που ζητούνται. Ο διαχειριστής υποδομής, σε συνεννόηση με τον αιτούντα, καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια προκειμένου να εξασφαλίσει τη διενέργεια δοκιμών εντός τριών μηνών από την αίτηση. Όταν χρειασθεί, η εθνική αρχή ασφαλείας λαμβάνει μέτρα για τη διενέργεια των δοκιμών.

5. Κάθε αίτηση έγκρισης για θέση σε λειτουργία που υποβάλλεται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου αποτελεί το αντικείμενο απόφασης της εθνικής αρχής για την ασφάλεια, η οποία λαμβάνεται το ταχύτερο δυνατό και το αργότερο:

α) τέσσερις μήνες από την υποβολή του τεχνικού φακέλου κατά την παράγραφο 2·

▼B

β) κατά περίπτωση, δύο μήνες από την υποβολή των συμπληρωματικών πληροφοριών ή αναλύσεων επικινδυνότητας που ζητήθηκαν από την εθνική αρχή για την ασφάλεια σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 4·

γ) κατά περίπτωση, δύο μήνες από την υποβολή των αποτελεσμάτων δοκιμών που ζητήθηκαν από την εθνική αρχή για την ασφάλεια σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 4.

Άρθρο 26

Έγκριση τύπων οχημάτων

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να εγκρίνουν τύπους οχημάτων.

2. Ωστόσο, εάν ένα κράτος μέλος χορηγεί έγκριση σε ένα όχημα, χορηγεί ταυτόχρονα έγκριση και στον τύπο του οχήματος.

3. Όχημα που είναι σύμφωνο προς τύπο ο οποίος έχει ήδη εγκριθεί σε ένα κράτος μέλος εγκρίνεται από το εν λόγω κράτος μέλος βάσει δήλωσης συμμόρφωσης προς τον τύπο αυτόν, υποβαλλόμενης από τον αιτούντα, χωρίς άλλους ελέγχους. Ωστόσο, εάν έχουν τροποποιηθεί οι σχετικές διατάξεις των ΤΠΔ και των εθνικών κανόνων βάσει των οποίων εγκρίθηκε τύπος οχήματος, τα κράτη μέλη αποφασίζουν εάν οι ήδη χορηγηθείσες εγκρίσεις τύπου εξακολουθούν να ισχύουν ή εάν πρέπει να ανανεωθούν. Τα κριτήρια τα οποία εφαρμόζει μια εθνική αρχή για την ασφάλεια στην περίπτωση ανανεωμένης έγκρισης τύπου επιτρέπεται να αφορούν μόνον τους τροποποιηθέντες κανόνες. Η ανανέωση της έγκρισης τύπου δεν επηρεάζει τις εγκρίσεις οχημάτων οι οποίες έχουν ήδη χορηγηθεί βάσει προηγουμένως εγκεκριμένων τύπων.

4. Το υπόδειγμα της δήλωσης συμμόρφωσης προς τον τύπο θεσπίζεται από την Επιτροπή μέχρι τις 19 Ιουλίου 2009 βάσει σχεδίου που καταρτίζει ο Οργανισμός και σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 29 παράγραφος 3.

5. Η δήλωση συμμόρφωσης προς τον τύπο καταρτίζεται:

α) για τα οχήματα που τηρούν τις ΤΠΔ, σύμφωνα με τις διαδικασίες επαλήθευσης των σχετικών ΤΠΔ·

β) για τα οχήματα που δεν τηρούν τις ΤΠΔ, σύμφωνα με τις διαδικασίες επαλήθευσης που ορίζονται στις ενότητες Δ ή Ε της απόφασης 93/465/ΕΟΚ. Η Επιτροπή ακολουθεί, αναλόγως, ειδική διαδικασία επαλήθευσης, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 29 παράγραφος 3.

6. Ο αιτών μπορεί να ζητεί ταυτόχρονα χορήγηση αδείας τύπου σε περισσότερα του ενός κράτη μέλη. Στην περίπτωση αυτή, οι εθνικές αρχές για την ασφάλεια συνεργάζονται με στόχο την απλούστευση της διαδικασίας και την ελαχιστοποίηση των διοικητικών προσπαθειών.

7. Οι χορηγήσεις εγκρίσεων τύπου καταχωρίζονται στο ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων οχημάτων του άρθρου 34. Το μητρώο αυτό διευκρινίζει το κράτος μέλος ή τα κράτη μέλη στο οποίο/στα οποία έχει εγκριθεί τύπος οχήματος.

▼B

Άρθρο 27

Ταξινόμηση των εθνικών κανόνων

1. Προκειμένου να διευκολυνθεί η διαδικασία έγκρισης για θέση σε λειτουργία των οχημάτων στα οποία αναφέρεται το άρθρο 25, οι εθνικοί κανόνες κατατάσσονται σύμφωνα με το παράρτημα VII.

2. Με την επιφύλαξη του άρθρου 30 παράγραφος 3, μέχρι τις 19 Ιανουαρίου 2009 το αργότερο, ο Οργανισμός επανεξετάζει τις παραμέτρους του τμήματος 1 του παραρτήματος VII και διατυπώνει τις κατάλληλες συστάσεις προς την Επιτροπή.

3. Ο Οργανισμός καταρτίζει σύσταση για έγγραφο αναφοράς με διασταυρωμένες αναφορές σε όλους τους εθνικούς κανόνες που εφαρμόζουν τα κράτη μέλη για τη θέση οχημάτων σε κυκλοφορία. Για την εργασία αυτή οι εθνικές αρχές για την ασφάλεια συνεργάζονται με τον Οργανισμό.

4. Βάσει της σύστασης του Οργανισμού και σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 29 παράγραφος 3, η Επιτροπή εκδίδει το έγγραφο αναφοράς καθώς και κάθε απόφαση σχετική με την προσαρμογή του στα πρόσφατα δεδομένα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ

Άρθρο 28

Κοινοποιημένοι οργανισμοί

1. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή και στα υπόλοιπα κράτη μέλη τους οργανισμούς οι οποίοι έχουν επιφορτιστεί με την εφαρμογή της διαδικασίας αξιολόγησης της πιστότητας ή της καταλληλότητας χρήσης του άρθρου 13 και της διαδικασίας επαλήθευσης του άρθρου 18, αναφέροντας τον τομέα αρμοδιότητας του καθενός και τον αριθμό ταυτοποίησης τον οποίο προηγουμένως έχει λάβει από την Επιτροπή. Η Επιτροπή δημοσιεύει στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης τον κατάλογο των εν λόγω οργανισμών με τον αριθμό ταυτοποίησής τους και τους τομείς αρμοδιότητάς τους και εξασφαλίζει την προσαρμογή του καταλόγου στα πρόσφατα δεδομένα.

2. Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τα κριτήρια του παραρτήματος VIII για την αξιολόγηση των προς διακοίνωση οργανισμών. Οι οργανισμοί που πληρούν τα κριτήρια αξιολόγησης τα οποία προβλέπονται στα σχετικά ευρωπαϊκά πρότυπα τεκμαίρεται ότι ανταποκρίνονται στα προαναφερθέντα κριτήρια.

3. Ένα κράτος μέλος αποσύρει την έγκριση που έχει χορηγήσει σε οργανισμό ο οποίος δεν πληροί πλέον τα κριτήρια αξιολόγησης του παραρτήματος VIII. Ενημερώνει αμέσως την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη.

4. Εάν ένα κράτος μέλος ή η Επιτροπή κρίνει ότι ένας οργανισμός κοινοποιημένος από άλλο κράτος μέλος δεν πληροί τα κριτήρια του παραρτήματος VIII, η Επιτροπή αρχίζει διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη. Η Επιτροπή ενημερώνει το εν λόγω κράτος μέλος για κάθε τροποποίηση που απαιτείται προκειμένου ο κοινοποιημένος οργανισμός να μπορέσει να διατηρήσει το καθεστώς το οποίο του έχει αναγνωριστεί.

▼B

5. Η Επιτροπή συγκροτεί ομάδα συντονισμού των κοινοποιημένων οργανισμών (εφεξής καλούμενη «ομάδα συντονισμού»), η οποία συζητεί όλα τα ζητήματα τα σχετικά με την εφαρμογή των διαδικασιών αξιολόγησης της πιστότητας ή της καταλληλότητας χρήσης του άρθρου 13 και της διαδικασίας επαλήθευσης του άρθρου 18 ή με την εφαρμογή των ΤΠΔ στον τομέα αυτό. Στις εργασίες της ομάδας συντονισμού οι εκπρόσωποι των κρατών μελών μπορούν να συμμετέχουν ως παρατηρητές.

Η Επιτροπή και οι παρατηρητές ενημερώνουν την επιτροπή του άρθρου 29 σχετικά με τις εργασίες που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο της ομάδας συντονισμού. Η Επιτροπή, εφόσον απαιτείται, προτείνει τα μέτρα που είναι αναγκαία για την επίλυση των προβλημάτων. Εφόσον απαιτείται, ο συντονισμός των κοινοποιημένων οργανισμών επιτελείται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 30 παράγραφος 4.

6. Με την πρώτη από τις εκθέσεις στις οποίες αναφέρεται το άρθρο 39, εξετάζεται επίσης η εφαρμογή των κριτηρίων του παραρτήματος VIII, και, εφόσον απαιτείται, προτείνονται κατάλληλα μέτρα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Άρθρο 29

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που έχει συσταθεί με το άρθρο 21 της οδηγίας 96/48/ΕΚ, εφεξής καλούμενη «επιτροπή».

2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου εφαρμόζονται τα άρθρα 3 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

3. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

Η προθεσμία του άρθρου 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζεται τρίμηνη.

4. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου εφαρμόζεται το άρθρο 5α παράγραφοι 1 έως 4, και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

5. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζεται το άρθρο 5α παράγραφοι 1, 2, 4 και 6, και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

Άρθρο 30

Συμπληρωματικά καθήκοντα

1. Η Επιτροπή μπορεί να υποβάλλει στην επιτροπή οιοδήποτε ζήτημα σχετικό με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Εφόσον απαιτείται, η Επιτροπή εκδίδει σύσταση εφαρμογής, σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 29 παράγραφος 2.

▼B

2. Η επιτροπή μπορεί να συζητήσει οποιοδήποτε ζήτημα σχετικό με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, συμπεριλαμβανομένων των θεμάτων που αφορούν τη διαλειτουργικότητα μεταξύ του σιδηροδρομικού συστήματος στην Κοινότητα και εκείνου τρίτων χωρών.

3. Τα μέτρα που αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, σε σχέση με την προσαρμογή των παραρτημάτων II έως IX, θεσπίζονται με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 29 παράγραφος 4.

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

Άρθρο 31

Πρόγραμμα εργασιών

1. Η Επιτροπή καταρτίζει πρόγραμμα εργασιών στο οποίο λαμβάνονται υπόψη η προβλεπόμενη με το άρθρο 8 επέκταση του πεδίου εφαρμογής, η τροποποίηση των ΤΠΔ που προβλέπεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1, και άλλα καθήκοντα που της ανατίθενται με την παρούσα οδηγία. Η Επιτροπή ενημερώνει πλήρως την επιτροπή και εξασφαλίζει τη σύμπραξή της στην κατάρτιση και την ενημέρωση του προγράμματος.

2. Το πρόγραμμα εργασίας περιλαμβάνει βασικά τα ακόλουθα στάδια:

α) ανάπτυξη, βάσει σχεδίου του Οργανισμού, προτύπου του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος, λαμβανομένου υπόψη του καταλόγου υποσυστημάτων (παράρτημα II), ώστε να εξασφαλίζεται συνοχή μεταξύ των ΤΠΔ. Το πρότυπο αυτό πρέπει να περιλαμβάνει ιδίως τα διάφορα στοιχεία του συστήματος αυτού και τις διεπαφές τους και να λειτουργεί ως πλαίσιο αναφοράς για τον προσδιορισμό των τομέων χρήσης κάθε ΤΠΔ·

β) ανάπτυξη υποδειγματικής δομής για την ανάπτυξη των ΤΠΔ·

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

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

ε) προσδιορισμός των βασικών παραμέτρων για κάθε ΤΠΔ·

στ) έγκριση σχεδίων προγραμμάτων τυποποίησης·

ζ) διαχείριση της μεταβατικής περιόδου μεταξύ της έναρξης ισχύος της οδηγίας 2004/50/ΕΚ και της δημοσίευσης των ΤΠΔ, περιλαμβανομένης της θέσπισης του συστήματος αναφοράς του άρθρου 36.

▼B

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII

ΜΗΤΡΩΑ ΔΙΚΤΥΟΥ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Άρθρο 32

Σύστημα αρίθμησης των οχημάτων

1. Οιοδήποτε όχημα τίθεται σε λειτουργία στο κοινοτικό σιδηροδρομικό σύστημα φέρει αριθμό ευρωπαϊκού οχήματος (ΑΕΟ) ο οποίος δίδεται όταν χορηγείται η πρώτη έγκριση για θέση σε λειτουργία.

2. Ο αιτών την πρώτη έγκριση είναι επίσης υπεύθυνος για τη σήμανση του οχήματος με τον ΑΕΟ που του έχει δοθεί.

3. Ο ΑΕΟ καθορίζεται στην ΤΠΔ για τη λειτουργία και τη διαχείριση της κυκλοφορίας.

4. Σε κάθε όχημα δίνεται ΑΕΟ άπαξ, εκτός εάν προβλέπει διαφορετικά η ΤΠΔ για την εκμετάλλευση και διαχείριση της κυκλοφορίας.

5. Παρά την παράγραφο 1, όσον αφορά τα οχήματα που κυκλοφορούν ή πρόκειται να κυκλοφορήσουν από ή προς τρίτες χώρες των οποίων το εύρος τροχιάς διαφέρει από εκείνο του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου εντός της Κοινότητας, τα κράτη μέλη δύνανται να αποδεχθούν οχήματα σαφώς προσδιορισμένα με διαφορετικό σύστημα κωδικοποίησης.

Άρθρο 33

Εθνικά μητρώα οχημάτων

1. Κάθε κράτος μέλος τηρεί μητρώο των σιδηροδρομικών οχημάτων στα οποία έχει χορηγηθεί έγκριση στο έδαφός του. Το μητρώο πληροί τα ακόλουθα κριτήρια:

α) το μητρώο συμμορφώνεται προς τι κοινές προδιαγραφές που ορίζονται στην παράγραφο 2·

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

γ) στο μητρώο έχουν πρόσβαση οι αρχές για την ασφάλεια και οι φορείς διερεύνησης στους οποίους αναφέρονται τα άρθρα 16 και 21 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ. Επίσης σε αυτό έχουν πρόσβαση τα ρυθμιστικά όργανα στα οποία αναφέρεται το άρθρο 30 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ, και ο Οργανισμός, οι επιχειρήσεις σιδηροδρόμων και οι διαχειριστές υποδομής, καθώς και τα πρόσωπα/οι οργανισμοί που καταχωρίζουν οχήματα ή που περιλαμβάνονται στο μητρώο.

2. Οι κοινές προδιαγραφές για το μητρώο οχημάτων θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 29 παράγραφος 3, βάσει σχεδίου προδιαγραφών που καταρτίζει ο Οργανισμός. Αυτά τα σχέδια προδιαγραφών περιλαμβάνουν: το περιεχόμενο, τον μορφότυπο των δεδομένων, τη λειτουργική και τεχνική αρχιτεκτονική, τον τρόπο λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένης ρύθμισης για την ανταλλαγή δεδομένων, τους κανόνες εισαγωγής δεδομένων και πρόσβασης σε αυτά. Για κάθε όχημα, το μητρώο περιλαμβάνει τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες:

α) τον ΑΕΟ·

β) στοιχεία της δήλωσης επαλήθευσης «CE» και του φορέα που την εξέδωσε·

▼B

γ) στοιχεία του ευρωπαϊκού μητρώου εγκεκριμένων τύπων οχημάτων του άρθρου 34·

δ) στοιχεία ταυτότητας του ιδιοκτήτη του οχήματος και του κατόχου του·

ε) ενδεχόμενους περιορισμούς όσον αφορά τη χρήση του οχήματος·

στ) τον φορέα που είναι αρμόδιος για τη συντήρηση.

3. Ο κάτοχος καταχώρισης δηλώνει αμέσως οιαδήποτε τροποποίηση των δεδομένων του εθνικού μητρώου οχημάτων, την καταστροφή οχήματος ή την απόφασή του να μην καταχωρίζει πλέον ένα όχημα στην αρχή οιουδήποτε κράτους μέλους στο οποίο το όχημα εγκρίθηκε για πρώτη φορά.

4. Εφόσον τα εθνικά μητρώα οχημάτων των κρατών μελών δεν είναι συνδεδεμένα μεταξύ τους, κάθε κράτος μέλος ενημερώνει το μητρώο του με τις τροποποιήσεις που επιφέρει άλλο κράτος μέλος στο οικείο μητρώο σχετικά με τα δεδομένα που το αφορούν.

5. Στην περίπτωση των οχημάτων που τίθενται σε λειτουργία για πρώτη φορά σε τρίτη χώρα και εγκρίνονται σε ένα κράτος μέλος για να τεθούν σε λειτουργία στην επικράτειά του, το εν λόγω κράτος μέλος μεριμνά ώστε τα δεδομένα της παραγράφου 2 στοιχεία δ) έως στ), να μπορούν να ανακτηθούν μέσω του εθνικού μητρώου οχημάτων. Τα δεδομένα της παραγράφου 2 στοιχείο στ), μπορούν να αντικαθίστανται από ζωτικά για την ασφάλεια δεδομένα που σχετίζονται με το πρόγραμμα συντήρησης.

Άρθρο 34

Ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων οχημάτων

1. Ο Οργανισμός δημιουργεί και τηρεί μητρώο των τύπων σιδηροδρομικών οχημάτων που έχουν εγκριθεί από τα κράτη μέλη για λειτουργία στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Το μητρώο πληροί τα ακόλουθα κριτήρια:

α) το μητρώο είναι δημόσιο και προσιτό στο κοινό διά της ηλεκτρονικής οδού·

β) το μητρώο τηρεί τις κοινές προδιαγραφές που ορίζει η παράγραφος 4·

γ) το μητρώο συνδέεται με όλα τα εθνικά μητρώα οχημάτων.

2. Το μητρώο περιλαμβάνει τα εξής στοιχεία για κάθε τύπο οχήματος:

α) τα τεχνικά χαρακτηριστικά του τύπου οχήματος, όπως ορίζονται στις αντίστοιχες ΤΠΔ·

β) την επωνυμία του κατασκευαστή·

γ) τις ημερομηνίες, τα στοιχεία και τα κράτη μέλη έκδοσης των διαδοχικών εγκρίσεων για τον συγκεκριμένο τύπο οχήματος, συμπεριλαμβανομένων τυχόν περιορισμών ή αποσύρσεων.

▼B

3. Όταν χορηγείται, τροποποιείται ή αποσύρεται έγκριση τύπου σε κράτος μέλος, η εθνική αρχή ασφαλείας του κράτους μέλους ενημερώνει τον Οργανισμό, ο οποίος προσαρμόζει το μητρώο στα πρόσφατα δεδομένα.

4. Οι κοινές προδιαγραφές για το μητρώο οχημάτων θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 29 παράγραφος 3, βάσει σχεδίου προδιαγραφών που καταρτίζει ο Οργανισμός. Αυτά τα σχέδια προδιαγραφών περιλαμβάνουν: το περιεχόμενο, τον μορφότυπο των δεδομένων, τη λειτουργική και τεχνική αρχιτεκτονική, τον τρόπο λειτουργίας, τους κανόνες εισαγωγής δεδομένων και πρόσβασης σε αυτά.

Άρθρο 35

Μητρώο υποδομής

1. Κάθε κράτος μέλος μεριμνά ώστε να δημοσιεύεται και να ενημερώνεται μητρώο υποδομής βάσει του κύκλου ενημέρωσης κατά την παράγραφο 2. Το μητρώο αναγράφει, για κάθε οικείο υποσύστημα ή μέρος υποσυστήματος, τα κύρια χαρακτηριστικά (π.χ. τις θεμελιώδεις παραμέτρους) και την αντιστοιχία τους με τα χαρακτηριστικά που επιτάσσουν οι εφαρμοστέες ΤΠΔ. Για τον σκοπό αυτό, κάθε ΤΠΔ καθορίζει επακριβώς τα στοιχεία που πρέπει να περιλαμβάνονται στο μητρώο υποδομής.

2. Ο Οργανισμός καταρτίζει σχέδιο προδιαγραφών σχετικά με το μητρώο της παραγράφου 1 για την παρουσίαση και τον μορφότυπο του μητρώου, τον κύκλο ενημέρωσης και τον τρόπο χρήσης του, προβλέποντας κατάλληλη μεταβατική περίοδο για υποδομές που έχουν τεθεί σε λειτουργία πριν από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας. Η Επιτροπή εκδίδει τις προδιαγραφές σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 29 παράγραφος 3.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IX

ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 36

Σχέδια πλαισίων αναφοράς

1. Με βάση τις πληροφορίες που κοινοποιούν τα κράτη μέλη στο πλαίσιο του άρθρου 17 παράγραφος 3 της παρούσας οδηγίας, καθώς και τα τεχνικά έγγραφα του επαγγέλματος και τα κείμενα των οικείων διεθνών συμφωνιών, ο Οργανισμός καταρτίζει, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 3 και 12 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004, σχέδιο πλαισίου αναφοράς για τους τεχνικούς κανόνες που εξασφαλίζουν τον τρέχοντα βαθμό διαλειτουργικότητας των δικτύων και των οχημάτων στα οποία θα επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, όπως ορίζει το άρθρο 1 της παρούσας οδηγίας. Εφόσον απαιτείται, η Επιτροπή εγκρίνει το σύστημα αναφοράς κατά την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 29 παράγραφος 3 της παρούσας οδηγίας.

▼B

2. Μετά την έγκριση του πλαισίου αναφοράς, τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με την πρόθεσή τους να θεσπίσουν στην επικράτειά τους οποιαδήποτε εθνική διάταξη ή να αναπτύξουν οποιοδήποτε σχέδιο που παρεκκλίνει από το πλαίσιο αναφοράς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ X

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 37

Αιτιολόγηση

Όλες οι αποφάσεις οι οποίες λαμβάνονται κατ' εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και αφορούν την αξιολόγηση της πιστότητας ή της καταλληλότητας για χρήση στοιχείων διαλειτουργικότητας και την επαλήθευση υποσυστημάτων που συγκροτούν το σιδηροδρομικό σύστημα καθώς και οι αποφάσεις που λαμβάνονται κατ' εφαρμογή των άρθρων 7, 12, 14 και 19 αιτιολογούνται επακριβώς. Κοινοποιούνται στον ενδιαφερόμενο το συντομότερο δυνατόν με μνεία των ένδικων μέσων που προβλέπει η ισχύουσα στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος νομοθεσία και των προθεσμιών για την άσκησή τους.

Άρθρο 38

Μεταφορά στο εθνικό δίκτυο

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που απαιτούνται για τη συμμόρφωση προς το άρθρο 1, το άρθρο 2, το άρθρο 4 παράγραφος 2, το άρθρο 5 παράγραφοι 2, 5, 6 και 8, το άρθρο 6 παράγραφοι 1, 2, 3, 9 και 10, το άρθρο 7, το άρθρο 8, το άρθρο 9, το άρθρο 11 παράγραφοι 4 και 5, το άρθρο 12, το άρθρο 13 παράγραφος 5, τα άρθρα 15, 16 και 17, το άρθρο 18 παράγραφοι 1, 2, 4 και 5, το άρθρο 19 παράγραφος 3, τα άρθρα 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26 και 27, το άρθρο 28 παράγραφοι 4 και 6, τα άρθρα 32, 33, 34 και 35, καθώς και για τη συμμόρφωση προς τα παραρτήματα I έως IX το αργότερο έως τις 19 Ιουλίου 2010. Κοινοποιούν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των διατάξεων αυτών.

Όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, τα εν λόγω μέτρα αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι τρόποι αναφοράς καθορίζονται από τα κράτη μέλη. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή το κείμενο των βασικών διατάξεων εσωτερικού δικαίου που εκδίδουν στον τομέα που διέπει η παρούσα οδηγία.

2. Οι υποχρεώσεις για τη μεταφορά στο εθνικό τους δίκιο και την εφαρμογή των κεφαλαίων IV, V, VII και VIII της παρούσας οδηγίας δεν ισχύουν για τη Κυπριακή Δημοκρατία και τη Δημοκρατία της Μάλτας κατά το χρονικό διάστημα που δεν υπάρχει εγκατεστημένο σιδηροδρομικό δίκτυο στο έδαφός τους.

Όταν, όμως, δημόσιος ή ιδιωτικός φορέας υποβάλλει επίσημη αίτηση για την κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής προς εκμετάλλευση από μία ή περισσότερες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη θεσπίζουν νομοθεσία για την εφαρμογή των κεφαλαίων που μνημονεύονται στο πρώτο εδάφιο εντός ενός έτους από την παραλαβή της αίτησης.

▼B

Άρθρο 39

Εκθέσεις και ενημέρωση

1. Κάθε τρία έτη, για πρώτη δε φορά στις 19 Ιουλίου 2011, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έκθεση σχετικά με τις προόδους που έχουν σημειωθεί ως προς τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος. Στην έκθεση αυτή περιλαμβάνεται και ανάλυση των περιπτώσεων που προβλέπονται στο άρθρο 9.

2. Η Επιτροπή δημοσιεύει, μέχρι τις 19 Ιουλίου 2013, έκθεση η οποία περιλαμβάνει ανάλυση σχετικά με την εφαρμογή του κεφαλαίου V και τις βελτιώσεις στην αμοιβαία αποδοχή των σιδηροδρομικών οχημάτων στην Κοινότητα όσον αφορά τη διάρκεια και το κόστος των διαδικασιών για τους αιτούντες. Κατά περίπτωση, η έκθεση περιλαμβάνει επίσης αξιολόγηση αντικτύπου των διαφόρων επιλογών για την περαιτέρω απλούστευση των διαδικασιών έγκρισης των οχημάτων. Στην περίπτωση αυτή, αναλύονται διάφορες επιλογές όσον αφορά τις εθνικές αρχές ασφάλειας και τον Οργανισμό.

3. Ο Οργανισμός διαμορφώνει και ενημερώνει τακτικά εργαλείο ικανό να παρέχει, εφόσον το ζητήσει κράτος μέλος ή η Επιτροπή, πίνακα του επιπέδου διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος. Το εργαλείο αυτό χρησιμοποιεί τις πληροφορίες που περιλαμβάνονται στα μητρώα των άρθρων 33, 34 και 35.

Άρθρο 40

Κατάργηση

Οι οδηγίες 96/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ καταργούνται από τις 19 Ιουλίου 2010, με την επιφύλαξη υποχρεώσεων των κρατών μελών όσον αφορά τις προθεσμίες μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο και εφαρμογής των οδηγιών αυτών.

Οι αναφορές στις καταργούμενες οδηγίες νοούνται ως αναφορές στην παρούσα οδηγία και λαμβάνονται υπόψη σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας του παραρτήματος XI.

Το άρθρο 14 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ καταργείται από τις 19 Ιουλίου 2008.

Άρθρο 41

Έναρξη ισχύος

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

Άρθρο 42

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

1. **Διευρωπαϊκό συμβατικό σιδηροδρομικό σύστημα**

1.1. *Δίκτυο*

Το δίκτυο του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος αποτελείται από την υποδομή των συμβατικών γραμμών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών που προσδιορίζονται με την απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ.

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

— γραμμές προβλεπόμενες για τη μεταφορά επιβατών,

— γραμμές προβλεπόμενες για μεικτή μεταφορά (επιβατών και εμπορευμάτων),

— γραμμές που έχουν ειδικά μελετηθεί ή αναβαθμιστεί για τη μεταφορά εμπορευμάτων,

— επιβατικοί κόμβοι,

— εμπορευματικοί κόμβοι, συμπεριλαμβανομένων των τερματικών σταθμών συνδυασμένων μεταφορών,

— γραμμές σύνδεσης των ανωτέρω στοιχείων.

Το εν λόγω δίκτυο περιλαμβάνει τα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας, εντοπισμού και πλοήγησης και τις τεχνικές εγκαταστάσεις επεξεργασίας δεδομένων και τηλεπικοινωνιών που προβλέπονται για τη μεταφορά επιβατών σε μεγάλες αποστάσεις και τη μεταφορά εμπορευμάτων στο εν λόγω δίκτυο ώστε να επιτυγχάνονται η ασφαλής και αρμονική επιχειρησιακή λειτουργία του δικτύου και η αποτελεσματική διαχείριση της κυκλοφορίας.

1.2. *Οχήματα*

Το διευρωπαϊκό συμβατικό σιδηροδρομικό σύστημα περιλαμβάνει όλα τα οχήματα που μπορούν να κυκλοφορούν σε όλο ή σε μέρος του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων:

— των θερμικών ή ηλεκτροκίνητων αυτοκινούμενων αμαξοστοιχιών,

— των θερμικών ή ηλεκτροκίνητων μονάδων έλξης,

— των οχημάτων επιβατών,

— των φορταμαξών, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων που προορίζονται για τη μεταφορά φορτηγών αυτοκινήτων.

Μπορεί να περιλαμβάνεται κινητό υλικό κατασκευής και συντήρησης σιδηροδρομικής υποδομής.

Καθεμία από τις κατηγορίες αυτές μπορεί να υποδιαιρείται σε:

— οχήματα διεθνούς χρήσης,

— οχήματα εθνικής χρήσης.

2. **Διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας**

2.1. *Δίκτυο*

Το δίκτυο του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος υψηλών ταχυτήτων αποτελείται από την υποδομή των γραμμών υψηλών ταχυτήτων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών που προσδιορίζονται με την απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ.

▼B

Στις γραμμές υψηλών ταχυτήτων περιλαμβάνονται:

— οι γραμμές που έχουν ειδικά κατασκευασθεί για υψηλές ταχύτητες και είναι εξοπλισμένες για ταχύτητες γενικώς όχι μικρότερες από 250 km/h,

— οι γραμμές που έχουν ειδικά αναβαθμιστεί για υψηλές ταχύτητες και είναι εξοπλισμένες για ταχύτητες της τάξης των 200 km/h,

— οι γραμμές που έχουν ειδικά αναβαθμιστεί για υψηλές ταχύτητες και διαθέτουν ειδικά χαρακτηριστικά λόγω περιορισμών οφειλόμενων στην τοπογραφία, στο ανάγλυφο του εδάφους ή στην πολεοδομία, και στις οποίες η ταχύτητα πρέπει να προσαρμόζεται κατά περίπτωση. Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει επίσης τις γραμμές διασύνδεσης μεταξύ των δικτύων υψηλών ταχυτήτων και συμβατικού, τις γραμμές διέλευσης σταθμών, τις γραμμές πρόσβασης στους τερματικούς σταθμούς, στα αμαξοστάσια κ.λπ., στις οποίες το τροχαίο υλικό «υψηλών ταχυτήτων» κινείται με συμβατική ταχύτητα.

Το εν λόγω δίκτυο περιλαμβάνει τα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας, εντοπισμού και πλοήγησης και τις τεχνικές εγκαταστάσεις επεξεργασίας δεδομένων και τηλεπικοινωνιών που προβλέπονται για την παροχή υπηρεσιών στις εν λόγω γραμμές ώστε να επιτυγχάνονται η ασφαλής και αρμονική επιχειρησιακή λειτουργία του δικτύου και η αποτελεσματική διαχείριση της κυκλοφορίας.

2.2. *Οχήματα*

Το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας περιλαμβάνει τα οχήματα που προορίζονται να κυκλοφορούν:

— είτε στις γραμμές που έχουν ειδικά κατασκευασθεί για υψηλές ταχύτητες, με ταχύτητα τουλάχιστον 250 km/h, ενώ υπό τις κατάλληλες συνθήκες είναι δυνατόν να αναπτύξουν ταχύτητες που υπερβαίνουν τα 300 km/h,

— είτε στις γραμμές του τμήματος 2.1, με ταχύτητες της τάξης των 200 km/h, όπου αυτό συμβαδίζει με τα επίπεδα επιδόσεων των εν λόγω γραμμών.

Επιπλέον, τα οχήματα τα οποία προορίζονται να κυκλοφορούν με μέγιστη ταχύτητα χαμηλότερη των 200 km/h και τα οποία είναι πιθανόν να κυκλοφορούν σε ολόκληρο το διευρωπαϊκό δίκτυο μεγάλης ταχύτητας ή σε τμήμα του, εάν είναι συμβατά προς τα επίπεδα επιδόσεων του δικτύου αυτού, πρέπει να τηρούν τις απαιτήσεις που εξασφαλίζουν την ασφαλή λειτουργία στο δίκτυο αυτό. Προς τούτο, οι ΤΠΔ για τα συμβατικά οχήματα περιλαμβάνουν απαιτήσεις για την ασφαλή λειτουργία των συμβατικών οχημάτων σε δίκτυα μεγάλης ταχύτητας.

3. **Συνοχή του σιδηροδρομικού συστήματος**

Η ποιότητα των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών μεταφορών απαιτεί μεταξύ άλλων άριστη συνοχή μεταξύ των χαρακτηριστικών του δικτύου (υπό την ευρεία έννοια του όρου, δηλαδή τα σταθερά μέρη όλων των σχετικών υποσυστημάτων) και εκείνων των οχημάτων (το οποίο περιλαμβάνει τα επιχούμενα μέρη όλων των σχετικών υποσυστημάτων). Από τη συνοχή αυτή εξαρτώνται τα επίπεδα επιδόσεων, ασφάλειας, ποιότητας εξυπηρέτησης και το σχετικό με αυτά κόστος.

4. **Επέκταση του πεδίου εφαρμογής**

4.1. *Υποκατηγορίες δικτύου και οχημάτων*

Το πεδίο εφαρμογής των ΤΠΔ επεκτείνεται σταδιακά σε ολόκληρο το σιδηροδρομικό σύστημα κατά το άρθρο 1 παράγραφος 4. Προκειμένου να επιτυγχάνεται η διαλειτουργικότητα αποτελεσματικώς από άποψη κόστους, μπορούν να αναπτυχθούν περισσότερες υποκατηγορίες όλων των κατηγοριών δικτύων και οχημάτων περί των οποίων το παρόν παράρτημα, κατά περίπτωση. Εφόσον απαιτείται, οι λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές στις οποίες αναφέρεται το άρθρο 5 παράγραφος 3, είναι δυνατόν να διαφέρουν ανάλογα με την υποκατηγορία.

▼B

4.2. *Διασφαλίσεις όσον αφορά το κόστος*

Στην εκτίμηση κόστους/οφέλους των προτεινομένων μέτρων θα συνυπολογίζονται, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα:

— κόστος του προτεινόμενου μέτρου,

— πλεονεκτήματα, για τη διαλειτουργικότητα, της επέκτασης του πεδίου εφαρμογής σε ορισμένες υποκατηγορίες δικτύων και οχημάτων,

— μείωση του κόστους κεφαλαίου και των επιβαρύνσεων, λόγω των εξοικονομήσεων οικονομιών κλίμακας και της καλύτερης χρήσης των οχημάτων,

— μείωση των δαπανών επενδύσεων και του κόστους συντήρησης/επιχειρησιακής λειτουργίας λόγω του αυξημένου ανταγωνισμού μεταξύ των κατασκευαστών σιδηροδρομικού υλικού και των επιχειρήσεων συντήρησης,

— περιβαλλοντικά οφέλη λόγω τεχνικών βελτιώσεων του σιδηροδρομικού συστήματος,

— αύξηση της ασφάλειας της επιχειρησιακής λειτουργίας.

Επιπλέον, στην εκτίμηση αυτή θα εκτίθεται ο αναμενόμενος αντίκτυπος για όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς και οικονομικούς παράγοντες.

▼**M2**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

1. **Κατάλογος υποσυστημάτων**

Για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, το σύστημα που συγκροτεί το σιδηροδρομικό σύστημα υποδιαιρείται στα ακόλουθα υποσυστήματα, που είναι:

α) στους δομικούς τομείς:

— υποδομή,

— ενέργεια,

— παρατρόχιος έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση,

— εποχούμενος έλεγχος, χειρισμός και σηματοδότηση,

— τροχαίο υλικό·

β) στους λειτουργικούς τομείς:

— διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας,

— συντήρηση,

— τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβατικές και για εμπορευματικές υπηρεσίες.

2. **Περιγραφή των υποσυστημάτων**

Για κάθε υποσύστημα ή μέρος υποσυστήματος, ο κατάλογος στοιχείων και παραμέτρων σχετιζόμενων με τη διαλειτουργικότητα προτείνεται από τον Οργανισμό όταν καταρτίζεται το αντίστοιχο σχέδιο ΤΠΔ. Χωρίς να προδικάζονται η επιλογή παραμέτρων και στοιχείων σχετιζόμενων με τη διαλειτουργικότητα ή η σειρά με την οποία οι εν λόγω παράμετροι και στοιχεία θα διέπονται από ΤΠΔ, στα υποσυστήματα περιλαμβάνονται τα ακόλουθα:

2.1. *Υποδομή*

Η τροχιά, οι αλλαγές τροχιάς, τα τεχνικά έργα (γέφυρες, σήραγγες, κ.λπ.), η σχετική υποδομή σταθμού (κρηπιδώματα, ζώνες πρόσβασης, όπου συμπεριλαμβάνονται οι ανάγκες ατόμων μειωμένης κινητικότητας, κ.λπ.), ο τεχνικός εξοπλισμός ασφαλείας και προστασίας.

2.2. *Ενέργεια*

Το σύστημα ηλεκτροκίνησης, όπου περιλαμβάνονται οι εναέριες γραμμές.

2.3. *Παρατρόχιος έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση*

Το σύνολο του παρατρόχιου τεχνικού εξοπλισμού που είναι αναγκαίος για την ασφάλεια καθώς και για τον χειρισμό και έλεγχο των κινήσεων αμαξοστοιχιών που επιτρέπεται να εκτελούν διαδρομές στο δίκτυο.

2.4. *Εποχούμενος έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση*

Το σύνολο του εποχούμενου τεχνικού εξοπλισμού που είναι αναγκαίος για την ασφάλεια καθώς και για τον χειρισμό και έλεγχο των κινήσεων αμαξοστοιχιών που επιτρέπεται να εκτελούν διαδρομές στο δίκτυο.

▼**M2**

2.5. *Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας*

Οι διαδικασίες και ο σχετικός τεχνικός εξοπλισμός που επιτρέπουν τη συνεκτική επιχειρησιακή λειτουργία των διάφορων δομικών υποσυστημάτων, τόσο κατά την κανονική λειτουργία όσο και κατά την υποβαθμισμένη λειτουργία, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, της κατάρτισης και της οδήγησης αμαξοστοιχιών, του προγραμματισμού και της διαχείρισης της κυκλοφορίας.

Το σύνολο των επαγγελματικών προσόντων που απαιτούνται για την παροχή διασυνοριακών υπηρεσιών.

2.6. *Τηλεπληροφορικές εφαρμογές*

Σύμφωνα με το παράρτημα Ι, το υποσύστημα αυτό περιλαμβάνει δύο στοιχεία:

α) τις εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες, όπου περιλαμβάνονται τα συστήματα τα οποία παρέχουν πληροφορίες στους επιβάτες πριν από το ταξίδι και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, τα συστήματα κράτησης και πληρωμής, η διαχείριση αποσκευών και η διαχείριση των ανταποκρίσεων μεταξύ αμαξοστοιχιών και με άλλα μέσα μεταφοράς·

β) τις εφαρμογές για εμπορευματικές υπηρεσίες, όπου περιλαμβάνονται συστήματα πληροφοριών (πραγματικόχρονη παρακολούθηση εμπορευμάτων και αμαξοστοιχιών), συστήματα διαλογής και εκχώρησης, συστήματα κράτησης, πληρωμής και τιμολόγησης, η διαχείρισης ανταποκρίσεων με άλλους τρόπους μεταφοράς και η έκδοση ηλεκτρονικών συνοδευτικών παραστατικών.

2.7. *Τροχαίο υλικό*

Η δομή, το σύστημα χειρισμού και ελέγχου για το σύνολο του τεχνικού εξοπλισμού αμαξοστοιχιών, οι συσκευές λήψης ηλεκτρικού ρεύματος, οι μονάδες έλξης και ενεργειακής μετατροπής, ο εποχούμενος τεχνικός εξοπλισμός για τη μέτρηση της ηλεκτρικής κατανάλωσης, τα όργανα πέδησης, ζεύξης και κύλισης (φορεία, άξονες κ.λπ.) και η ανάρτηση, οι θύρες, οι διεπαφές ανθρώπου/μηχανής (μηχανοδηγός, εποχούμενο προσωπικό και επιβάτες, συμπεριλαμβανομένων των αναγκών ατόμων μειωμένης κινητικότητας), οι συσκευές ενεργητικής ή παθητικής ασφάλειας και τα απαραίτητα για την υγεία των επιβατών και του εποχούμενου προσωπικού.

2.8. *Συντήρηση*

Οι διαδικασίες, ο συναφής τεχνικός εξοπλισμός, τα κέντρα εφοδιαστικής για εργασίες συντήρησης και τα αποθέματα για την κάλυψη των αναγκών της διορθωτικής και της προληπτικής συντήρησης, ώστε να εξασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος και να είναι εγγυημένες οι απαιτούμενες επιδόσεις.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

1. **Γενικές απαιτήσεις**

1.1. *Ασφάλεια*

1.1.1. Η μελέτη, η κατασκευή ή η παραγωγή, η συντήρηση και η επιτήρηση των κρίσιμων για την ασφάλεια συστατικών στοιχείων και, ειδικότερα, των στοιχείων που υπεισέρχονται στην κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών πρέπει να εγγυώνται την ασφάλεια στο επίπεδο το αντίστοιχο προς τους στόχους που έχουν καθοριστεί για το δίκτυο, ακόμη και υπό τις καθορισμένες έκρυθμες συνθήκες.

1.1.2. Οι παράμετροι που υπεισέρχονται στην επαφή τροχού/σιδηροτροχιάς πρέπει να πληρούν τα κριτήρια ευστάθειας κύλισης που είναι αναγκαία ώστε να εξασφαλίζεται κυκλοφορία με πλήρη ασφάλεια υπό την επιτρεπόμενη μέγιστη ταχύτητα. Οι παράμετροι του εξοπλισμού πέδησης πρέπει να εγγυώνται τη δυνατότητα ακινητοποίησης σε συγκεκριμένη απόσταση με τη μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα.

1.1.3. Τα χρησιμοποιούμενα συστατικά στοιχεία πρέπει να ανθίστανται στις καθοριζόμενες συνήθειες ή εξαιρετικές καταπονήσεις κατά τη διάρκεια της λειτουργίας τους. Οι τυχαίες βλάβες τους πρέπει, με τη χρήση ενδεδειγμένων μέσων, να έχουν περιορισμένες συνέπειες στην ασφάλεια.

1.1.4. Η μελέτη των μόνιμων εγκαταστάσεων και του τροχαίου υλικού καθώς και η επιλογή των χρησιμοποιουμένων υλικών πρέπει να γίνονται έτσι ώστε να περιορίζονται η εκδήλωση, η διάδοση και τα αποτελέσματα της φωτιάς και του καπνού σε περίπτωση πυρκαγιάς.

1.1.5. Τα συστήματα με προορισμό τον χειρισμό από τους χρήστες πρέπει να είναι σχεδιασμένα κατά τρόπο ώστε να μη θίγονται η ασφαλής λειτουργία των συστημάτων ή η υγεία και η ασφάλεια των χρηστών σε περίπτωση προβλεπτών χρήσεων που δεν είναι σύμφωνες προς τις αναγραφόμενες οδηγίες.

1.2. *Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα*

Η επιτήρηση και η συντήρηση των σταθερών ή κινητών συστατικών στοιχείων που υπεισέρχονται στην κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών πρέπει να οργανώνονται, να διενεργούνται και να ποσοτικοποιούνται κατά τρόπο ώστε να διατηρείται η λειτουργία τους υπό τις προβλεπόμενες συνθήκες.

1.3. *Υγεία*

1.3.1. Τα υλικά που ενδέχεται, με τον τρόπο χρησιμοποίησής τους, να θέσουν σε κίνδυνο την υγεία των προσώπων τα οποία έχουν πρόσβαση σε αυτά δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται στις αμαξοστοιχίες και στη σιδηροδρομική υποδομή.

1.3.2. Η επιλογή, οι εφαρμογές και η χρησιμοποίηση των υλικών αυτών πρέπει να έχουν ως στόχο να περιορίζονται οι εκπομπές επιβλαβών και επικινδύνων καπνών ή αερίων, ειδικότερα σε περίπτωση πυρκαγιάς.

1.4. *Προστασία του περιβάλλοντος*

1.4.1. Κατά τη μελέτη του συστήματος πρέπει να εκτιμώνται και να λαμβάνονται υπόψη σύμφωνα με τις ισχύουσες κοινοτικές διατάξεις οι επιπτώσεις της εγκατάστασης και της επιχειρησιακής λειτουργίας του σιδηροδρομικού συστήματος επί του περιβάλλοντος.

1.4.2. Τα υλικά που χρησιμοποιούνται στις αμαξοστοιχίες και στην υποδομή πρέπει να αποτρέπουν την εκπομπή επιβλαβών και επικίνδυνων για το περιβάλλον καπνών ή αερίων, ιδίως σε περίπτωση πυρκαγιάς.

1.4.3. Το τροχαίο υλικό και τα συστήματα ενεργειακής τροφοδότησης πρέπει να είναι μελετημένα και κατασκευασμένα κατά τρόπον ώστε να είναι ηλεκτρομαγνητικώς συμβατά με τις εγκαταστάσεις, τον τεχνικό εξοπλισμό και τα δημόσια ή ιδιωτικά δίκτυα με τα οποία ενδέχεται να υπάρξει παρεμβολή.

▼M4

1.4.4 Ο σχεδιασμός και η λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος δεν πρέπει να οδηγούν στη δημιουργία απαράδεκτης στάθμης ηχορρύπανσης:

— σε περιοχές κοντά σε σιδηροδρομική υποδομή, όπως ορίζει το άρθρο 3 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, και

— στον θάλαμο του μηχανοδηγού.

▼B

1.4.5. Η επιχειρησιακή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος δεν πρέπει να προκαλεί, στο έδαφος, επίπεδο δονήσεων απαράδεκτο για τις δραστηριότητες και τον χώρο διέλευσης πλησίον της υποδομής και υπό κανονική κατάσταση συντήρησης.

1.5. *Τεχνική συμβατότητα*

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά της υποδομής και των μόνιμων εγκαταστάσεων πρέπει να είναι συμβατά και μεταξύ τους και με τα χαρακτηριστικά των αμαξοστοιχιών που πρόκειται να κυκλοφορήσουν στο σιδηροδρομικό σύστημα.

Όταν είναι δύσκολο να τηρηθούν τα χαρακτηριστικά αυτά σε ορισμένα μέρη του δικτύου, θα μπορούσαν να τεθούν σε εφαρμογή προσωρινές λύσεις που να εγγυώνται τη συμβατότητα στο μέλλον.

▼M3

1.6. *Προσβασιμότητα*

1.6.1. Τα υποσυστήματα «υποδομή» και «τροχαίο υλικό» πρέπει να είναι προσβάσιμα στα άτομα με αναπηρία και στα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, προκειμένου να διασφαλίζεται η πρόσβαση σε ισότιμη βάση με τους άλλους πολίτες μέσω της πρόληψης ή της εξάλειψης εμποδίων και με άλλα κατάλληλα μέτρα. Σε αυτά περιλαμβάνονται ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η ανακαίνιση, η αναβάθμιση, η συντήρηση και η λειτουργία των σχετικών τμημάτων των υποσυστημάτων στα οποία έχει πρόσβαση το κοινό.

1.6.2. Τα υποσυστήματα «λειτουργία» και «εφαρμογές τηλεματικής για τους επιβάτες» πρέπει να διασφαλίζουν την αναγκαία λειτουργικότητα η οποία απαιτείται για τη διευκόλυνση της πρόσβασης των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα σε ισότιμη βάση με τους άλλους πολίτες μέσω της πρόληψης ή της εξάλειψης εμποδίων και με άλλα κατάλληλα μέτρα.

▼B

2. **Ειδικές απαιτήσεις για κάθε υποσύστημα**

2.1. *Υποδομή*

2.1.1. Ασφάλεια

Πρέπει να λαμβάνονται κατάλληλα μέτρα για την αποφυγή της ανεπιθύμητης πρόσβασης ή παρείσφρησης στις εγκαταστάσεις.

Πρέπει να λαμβάνονται μέτρα για να περιορίζονται οι κίνδυνοι στους οποίους εκτίθενται τα άτομα, ιδίως κατά τη διέλευση των αμαξοστοιχιών από τους σταθμούς.

Η υποδομή στην οποία έχει πρόσβαση το κοινό πρέπει να είναι μελετημένη και κατασκευασμένη κατά τρόπο ώστε να περιορίζονται οι κίνδυνοι για την ασφάλεια των προσώπων (σταθερότητα, πυρκαγιά, πρόσβαση, εκκένωση, κρηπίδωμα κ.λπ.).

Πρέπει να προβλέπονται κατάλληλες διατάξεις για να λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαίτερες προϋποθέσεις ασφαλείας εντός των σηράγγων μεγάλου μήκους και γεφυρών.

▼M3

2.1.2. Προσβασιμότητα

2.1.2.1. Τα υποσυστήματα υποδομής στα οποία έχει πρόσβαση το κοινό πρέπει να είναι προσβάσιμα από τα άτομα με αναπηρία και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα σύμφωνα με το σημείο 1.6.

▼B

2.2. *Ενέργεια*

2.2.1. Ασφάλεια

Η λειτουργία των εγκαταστάσεων ενεργειακής τροφοδότησης δεν πρέπει να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ούτε των αμαξοστοιχιών ούτε των προσώπων (χρηστών, επιχειρησιακού προσωπικού, περιοίκων και τρίτων).

2.2.2. Προστασία του περιβάλλοντος

Η λειτουργία των εγκαταστάσεων τροφοδότησης με ηλεκτρική ή θερμική ενέργεια δεν πρέπει να διαταράσσει το περιβάλλον πέραν των προδιαγραφομένων ορίων.

2.2.3. Τεχνική συμβατότητα

Τα χρησιμοποιούμενα συστήματα τροφοδότησης με ηλεκτρική/θερμική ενέργεια πρέπει:

— να επιτρέπουν στις αμαξοστοιχίες να επιτυγχάνουν τις προδιαγεγραμμένες επιδόσεις,

— στην περίπτωση συστήματος τροφοδότησης με ηλεκτρική ενέργεια, να είναι συμβατά με τα συστήματα λήψης ρεύματος που είναι εγκατεστημένα στις αμαξοστοιχίες.

2.3. *Έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση*

2.3.1. Ασφάλεια

Οι εγκαταστάσεις ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης και οι διαδικασίες που χρησιμοποιούνται πρέπει να επιτρέπουν κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών στο επίπεδο ασφάλειας το αντίστοιχο προς τους στόχους που έχουν καθοριστεί για το δίκτυο. Τα συστήματα ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης πρέπει να εξακολουθούν να καθιστούν δυνατή την κυκλοφορία αμαξοστοιχιών οι οποίες επιτρέπεται να κυκλοφορούν υπό καθορισμένες έκρυθμες συνθήκες.

2.3.2. Τεχνική συμβατότητα

Κάθε νέα υποδομή και κάθε νέο τροχαίο υλικό που κατασκευάζεται ή αναπτύσσεται μετά την επιλογή συμβατών συστημάτων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης πρέπει να είναι προσαρμοσμένα για τη χρήση των εν λόγω συστημάτων.

Ο τεχνικός εξοπλισμός ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης που είναι εγκατεστημένος στο θάλαμο οδηγήσεως αμαξοστοιχίας πρέπει να επιτρέπει την κανονική λειτουργία, υπό προδιαγεγραμμένες συνθήκες, στο σιδηροδρομικό σύστημα.

2.4. *Τροχαίο υλικό*

2.4.1. Ασφάλεια

Τα φέροντα στοιχεία του τροχαίου υλικού και των ζεύξεων μεταξύ των οχημάτων πρέπει να έχουν μελετηθεί κατά τρόπο ώστε να προστατεύονται οι χώροι των επιβατών και οδήγησης σε περίπτωση σύγκρουσης ή εκτροχιασμού.

Το ηλεκτρολογικό υλικό δεν πρέπει να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια λειτουργίας των εγκαταστάσεων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης.

Οι τεχνικές πέδησης καθώς και οι επιβαλλόμενες καταπονήσεις πρέπει να είναι συμβατές με την κατασκευή των γραμμών, των τεχνικών έργων και των συστημάτων σηματοδότησης.

Πρέπει να λαμβάνονται μέτρα όσον αφορά την πρόσβαση στα στοιχεία υπό τάση ώστε να μην τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια των προσώπων.

▼B

Σε περίπτωση κινδύνου πρέπει κάποια συστήματα να παρέχουν στους επιβάτες τη δυνατότητα να ειδοποιούν τον μηχανοδηγό και στο προσωπικό συνοδείας να έρχεται σε επαφή με το μηχανοδηγό.

Οι θύρες πρόσβασης πρέπει να είναι εφοδιασμένες με σύστημα ανοίγματος και κλεισίματος το οποίο να εγγυάται την ασφάλεια των επιβατών.

Πρέπει να προβλέπονται και να επισημαίνονται έξοδοι κινδύνου.

Πρέπει να προβλέπονται κατάλληλα συστήματα για να λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαίτερες προϋποθέσεις ασφαλείας εντός των σηράγγων μεγάλου μήκους.

Είναι υποχρεωτική η εγκατάσταση επί των αμαξοστοιχιών συστήματος φωτισμού ασφαλείας επαρκούς έντασης και αυτονομίας.

Οι αμαξοστοιχίες πρέπει να διαθέτουν μεγαφωνικό σύστημα που να επιτρέπει τη διαβίβαση μηνυμάτων προς τους επιβάτες από το προσωπικό της αμαξοστοιχίας.

2.4.2. Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα

Η μελέτη του τεχνικού εξοπλισμού ζωτικής σημασίας, κύλισης, έλξης και πέδησης καθώς και ελέγχου-χειρισμού, πρέπει να επιτρέπει, υπό καθορισμένες έκρυθμες συνθήκες, τη συνέχιση της πορείας της αμαξοστοιχίας χωρίς αρνητικές συνέπειες στον τεχνικό εξοπλισμό που παραμένει σε λειτουργία.

2.4.3. Τεχνική συμβατότητα

Το ηλεκτρολογικό υλικό πρέπει να είναι συμβατό με τη λειτουργία των εγκαταστάσεων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης.

Στην περίπτωση ηλεκτροκίνησης, τα χαρακτηριστικά των συστημάτων λήψης ρεύματος πρέπει να επιτρέπουν την κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών με τα συστήματα ενεργειακής τροφοδότησης του σιδηροδρομικού συστήματος.

Το τροχαίο υλικό πρέπει να έχει χαρακτηριστικά που να του επιτρέπουν να κυκλοφορεί σε όλες τις γραμμές στις οποίες προβλέπεται η λειτουργία του, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών κλιματικών συνθηκών.

2.4.4. Έλεγχος

Οι αμαξοστοιχίες πρέπει να είναι εφοδιασμένες με συσκευή καταγραφής. Τα δεδομένα που συλλέγει αυτή η συσκευή και η επεξεργασία των πληροφοριών πρέπει να εναρμονίζονται.

▼M3

2.4.5. Προσβασιμότητα

2.4.5.1. Τα υποσυστήματα τροχαίου υλικού στα οποία έχει πρόσβαση το κοινό πρέπει να είναι προσβάσιμα από τα άτομα με αναπηρία και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα σύμφωνα με το σημείο 1.6.

▼B

2.5. *Συντήρηση*

2.5.1. Υγεία και ασφάλεια

Οι τεχνικές εγκαταστάσεις και οι εφαρμοζόμενες διαδικασίες στα κέντρα συντήρησης πρέπει να εγγυώνται ασφαλή επιχειρησιακή λειτουργία του συγκεκριμένου υποσυστήματος και να μη συνιστούν κίνδυνο για την υγεία και την ασφάλεια.

2.5.2. Προστασία του περιβάλλοντος

Οι τεχνικές εγκαταστάσεις και οι εφαρμοζόμενες διαδικασίες στα κέντρα συντήρησης δεν πρέπει να υπερβαίνουν τα επίπεδα οχλήσεων που είναι αποδεκτά για τον περιβάλλοντα χώρο.

2.5.3. Τεχνική συμβατότητα

Οι εγκαταστάσεις συντήρησης του τροχαίου υλικού πρέπει να καθιστούν δυνατή την εκτέλεση των εργασιών ασφάλειας, υγιεινής και άνεσης σε όλο το υλικό για το οποίο έχουν κατασκευαστεί.

▼B

2.6. *Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας*

2.6.1. Ασφάλεια

Η σύγκλιση των κανόνων λειτουργίας των δικτύων καθώς και τα προσόντα των μηχανοδηγών και του εποχούμενου προσωπικού και του προσωπικού των κέντρων ελέγχου πρέπει να εγγυώνται ασφαλή επιχειρησιακή λειτουργία, λαμβανομένων υπόψη των διαφορετικών απαιτήσεων των διασυνοριακών και των εσωτερικών μεταφορών.

Οι διαδικασίες και η συχνότητα συντήρησης, η εκπαίδευση και τα προσόντα του προσωπικού συντήρησης και των κέντρων ελέγχου καθώς και το σύστημα διασφάλισης της ποιότητας που εφαρμόζεται στα κέντρα ελέγχου και συντήρησης των σχετικών φορέων εκμετάλλευσης πρέπει να εγγυώνται υψηλό επίπεδο ασφάλειας.

2.6.2. Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα

Οι διαδικασίες και η συχνότητα συντήρησης, η εκπαίδευση και τα προσόντα του προσωπικού συντήρησης και των κέντρων ελέγχου καθώς και το σύστημα διασφάλισης της ποιότητας που εφαρμόζεται από τους σχετικούς φορείς εκμετάλλευσης στα κέντρα ελέγχου και συντήρησης πρέπει να εγγυώνται υψηλό επίπεδο αξιοπιστίας και διαθεσιμότητας του συστήματος.

2.6.3. Τεχνική συμβατότητα

Η σύγκλιση των κανόνων επιχειρησιακής λειτουργίας των δικτύων καθώς και τα προσόντα των μηχανοδηγών, του εποχούμενου προσωπικού και του προσωπικού διαχείρισης της κυκλοφορίας πρέπει να εγγυώνται την αποτελεσματική λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος, λαμβανομένων υπόψη των διαφορετικών απαιτήσεων των διασυνοριακών και των εσωτερικών μεταφορών.

▼M3

2.6.4. Προσβασιμότητα

2.6.4.1. Πρέπει να ληφθούν κατάλληλα μέτρα προκειμένου να διασφαλισθεί ότι οι κανόνες λειτουργίας παρέχουν την αναγκαία λειτουργικότητα που απαιτείται για τη διασφάλιση της προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.

▼B

2.7. *Εφαρμογές τηλεπληροφορικής στις επιβατικές και στις εμπορευματικές μεταφορές*

2.7.1. Τεχνική συμβατότητα

Οι βασικές απαιτήσεις στον τομέα των εφαρμογών τηλεπληροφορικής που εγγυώνται κάποιο ελάχιστο ποιότητας εξυπηρέτησης των επιβατών και των πελατών του εμπορευματικού τομέα αφορούν ιδιαιτέρως την τεχνική συμβατότητα.

Για τις εφαρμογές αυτές πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα ώστε:

— οι βάσεις δεδομένων, τα λογισμικά και τα πρωτόκολλα επικοινωνίας δεδομένων να αναπτύσσονται έτσι ώστε να εγγυώνται μέγιστες δυνατότητες ανταλλαγής δεδομένων, αφενός μεταξύ διαφόρων εφαρμογών και αφετέρου μεταξύ διαφόρων φορέων εκμετάλλευσης, με εξαίρεση τα απόρρητα εμπορικά δεδομένα,

— οι χρήστες να έχουν εύκολη πρόσβαση στις πληροφορίες.

2.7.2. Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα

Οι τρόποι χρήσης, διαχείρισης, προσαρμογής στα πρόσφατα δεδομένα και συντήρησης αυτών των βάσεων δεδομένων, λογισμικών και πρωτοκόλλων επικοινωνίας δεδομένων πρέπει να εγγυώνται την αποδοτικότητα των ανωτέρω συστημάτων και την ποιότητα εξυπηρέτησης.

▼B

2.7.3. Υγεία

Στις διεπαφές των συστημάτων αυτών με τους χρήστες, πρέπει να τηρείται το ελάχιστο επίπεδο κανόνων εργονομίας και προστασίας της υγείας.

2.7.4. Ασφάλεια

Για την αποθήκευση ή τη μετάδοση πληροφοριών που σχετίζονται με την ασφάλεια πρέπει να εξασφαλίζονται επαρκή επίπεδα ακεραιότητας και αξιοπιστίας.

▼M3

2.7.5. Προσβασιμότητα

2.7.5.1. Πρέπει να ληφθούν κατάλληλα μέτρα προκειμένου να διασφαλισθεί ότι τα υποσυστήματα των εφαρμογών τηλεματικής για τους επιβάτες παρέχουν την αναγκαία λειτουργικότητα που απαιτείται για τη διασφάλιση της προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΔΗΛΩΣΗ ΠΙΣΤΟΤΗΤΑΣ «CE» ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ

1. **Στοιχεία διαλειτουργικότητας**

Η δήλωση «CE» ισχύει για τα στοιχεία διαλειτουργικότητας που αφορά η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος και στα οποία αναφέρεται το άρθρο 3. Τα στοιχεία αυτά διαλειτουργικότητας μπορεί να είναι:

1.1. *Στοιχεία ευρείας χρήσεως*

Είναι τα στοιχεία που δεν αφορούν ειδικά το σιδηροδρομικό σύστημα και μπορούν να χρησιμοποιούνται ως έχουν και σε άλλους τομείς.

1.2. *Στοιχεία ευρείας χρήσεως με ειδικά χαρακτηριστικά*

Είναι τα στοιχεία που καθ' αυτά δεν αφορούν ειδικά το σιδηροδρομικό σύστημα αλλά πρέπει να έχουν ειδικές επιδόσεις όταν χρησιμοποιούνται στο σιδηροδρομικό τομέα.

1.3. *Ειδικά στοιχεία*

Πρόκειται για στοιχεία ειδικά για σιδηροδρομικές εφαρμογές.

2. **Πεδίο εφαρμογής**

Η δήλωση «CE» αφορά:

— είτε την αξιολόγηση, από έναν ή περισσότερους κοινοποιημένους οργανισμούς, της εγγενούς συμμόρφωσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, εξεταζομένου μεμονωμένα, προς τις τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει να πληροί,

— είτε την αξιολόγηση/εκτίμηση, από έναν ή περισσότερους κοινοποιημένους οργανισμούς, της καταλληλότητας χρήσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, εξεταζομένου στο πλαίσιο της σιδηροδρομικής χρήσης, ειδικά στην περίπτωση που πρόκειται περί διεπαφών, σε σχέση με τις υπό επαλήθευση τεχνικές προδιαγραφές, ιδίως λειτουργικής φύσεως.

Οι διαδικασίες αξιολόγησης τις οποίες εφαρμόζουν οι κοινοποιημένοι οργανισμοί, στο στάδιο της μελέτης καθώς και της κατασκευής, διεξάγονται βάσει των ενοτήτων που ορίζονται στην απόφαση 93/465/ΕΟΚ, σύμφωνα με τις λεπτομέρειες που εμφαίνονται στις ΤΠΔ.

3. **Περιεχόμενο της δήλωσης «CE»**

Η δήλωση πιστότητας «CE» ή καταλληλότητας χρήσης και τα συνοδευτικά έγγραφα πρέπει να φέρουν ημερομηνία και υπογραφή.

Η δήλωση πρέπει να συντάσσεται στην ίδια γλώσσα με εκείνη των οδηγιών χρήσεως και να περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

— τα στοιχεία αναφοράς της οδηγίας,

— το όνομα και τη διεύθυνση του κατασκευαστή ή αντιπροσώπου του εγκατεστημένου στην Κοινότητα (πρέπει να σημειώνονται η εταιρική επωνυμία και η πλήρης διεύθυνση και, σε περίπτωση αντιπροσώπου, και η εταιρική επωνυμία του κατασκευαστή),

— την περιγραφή του στοιχείου διαλειτουργικότητας (οίκος κατασκευής, τύπος κ.λπ.),

— μνεία της διαδικασίας που ακολουθήθηκε για τη δήλωση πιστότητας ή καταλληλότητας χρήσης (άρθρο 13),

— όλα τα ειδικά χαρακτηριστικά του στοιχείου διαλειτουργικότητας, και ιδίως οι προϋποθέσεις χρήσης,

▼B

— την ονομασία και τη διεύθυνση του ή των κοινοποιημένων οργανισμών οι οποίοι παρενέβησαν στην ακολουθούμενη διαδικασία για την πιστότητα ή την καταλληλότητα χρήσης καθώς και την ημερομηνία του πιστοποιητικού εξέτασης, συνοδευόμενη, ενδεχομένως, από τη διάρκεια και τους όρους ισχύος του πιστοποιητικού,

— ενδεχομένως, τα στοιχεία αναφοράς των ευρωπαϊκών προδιαγραφών,

— το ονοματεπώνυμο του υπογράφοντος ο οποίος έχει εξουσιοδοτηθεί να δεσμεύει με την υπογραφή του τον κατασκευαστή ή αντιπρόσωπό του εγκατεστημένο στην Κοινότητα.

▼M2

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΔΗΛΩΣΗ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗΣ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

1. **Δηλώση «ΕΚ» επαλήθευσης υποσυστημάτων,**

Η δήλωση «ΕΚ» επαλήθευσης και τα συνοδευτικά έγγραφα πρέπει να φέρουν ημερομηνία και υπογραφή.

Η εν λόγω δήλωση πρέπει να βασίζεται στις πληροφορίες που προκύπτουν κατά τη διαδικασία επαλήθευσης «ΕΚ» για υποσυστήματα όπως καθορίζεται στο μέρος 2 του παραρτήματος VI. Πρέπει να συντάσσεται στην ίδια γλώσσα με τον τεχνικό φάκελο και πρέπει να περιέχει τουλάχιστον:

— τα στοιχεία αναφοράς της οδηγίας,

— όνομα και διεύθυνση της συμβαλλόμενης οντότητας ή του κατασκευαστή, ή εξουσιοδοτημένου αντιπροσώπου του εγκαταστημένου στην Ευρωπαϊκή Ένωση (αναφέρονται η εμπορική ονομασία και πλήρης διεύθυνση· στην περίπτωση του εξουσιοδοτημένου αντιπροσώπου, αναφέρεται επίσης η εμπορική ονομασία της συμβαλλόμενης οντότητας ή του κατασκευαστή),

— συνοπτική περιγραφή του υποσυστήματος,

— ονομασία και διεύθυνση του κοινοποιημένου οργανισμού ο οποίος διεξήγαγε την επαλήθευση «ΕΚ» που αναφέρεται στο άρθρο 18,

— τα στοιχεία αναφοράς των εγγράφων που περιέχει ο τεχνικός φάκελος·

— όλες τις σχετικές προσωρινές ή τελικές διατάξεις τις οποίες πρέπει να πληρούν τα υποσυστήματα και, ειδικότερα, εάν υπάρχουν, όλους τους επιχειρησιακούς περιορισμούς ή όρους,

— εάν είναι προσωρινή: τη διάρκεια ισχύος της δήλωσης «ΕΚ»,

— το ονοματεπώνυμο του υπογράφοντος.

Όταν στο παράρτημα VI γίνεται αναφορά στην ΠΔΕ «ΕΚ», για τη δήλωση αυτή ισχύουν οι διατάξεις του παρόντος μέρους.

2. **Δήλωση επαλήθευσης υποσυστημάτων στην περίπτωση εθνικών κανόνων**

Όταν γίνεται αναφορά στο παράρτημα VI της δήλωσης επαλήθευσης υποσυστημάτων στην περίπτωση των εθνικών κανόνων, για την εν λόγω δήλωση ισχύουν κατ' αναλογία οι διατάξεις του μέρους 1.

▼M2

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗΣ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

1. ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

Η διαδικασία επαλήθευσης για υποσύστημα περιλαμβάνει έλεγχο και πιστοποίηση ότι το υποσύστημα:

— έχει μελετηθεί, κατασκευαστεί και εγκατασταθεί κατά τρόπο ώστε να τηρούνται οι βασικές απαιτήσεις που το αφορούν, και

— μπορεί να εγκριθεί η θέση του σε χρήση.

2. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗΣ «ΕΚ»

2.1. **Εισαγωγή**

Η επαλήθευση «ΕΚ» είναι η διαδικασία με την οποία ένας κοινοποιημένος οργανισμός ελέγχει και πιστοποιεί ότι το υποσύστημα:

— είναι σύμφωνο προς τη (τις) σχετική(-ές) ΤΠΔ,

— πληροί τις υπόλοιπες κανονιστικές διατάξεις που απορρέουν από τη Συνθήκη.

2.2. **Μέρη του υποσυστήματος και φάσεις**

2.2.1 *Προσωρινή Δήλωση Επαλήθευσης (ΠΔΕ)*

Εάν ορίζεται στις ΤΠΔ ή, ανάλογα με την περίπτωση, μετά από αίτημα του αιτούντα, το υποσύστημα θα μπορούσε να χωριστεί σε ορισμένα μέρη ή να ελεγχθεί σε ορισμένες φάσεις της διαδικασίας επαλήθευσης.

Η προσωρινή δήλωση επαλήθευσης (ΠΔΕ) είναι η διαδικασία κατά την οποία κοινοποιημένος οργανισμός ελέγχει και πιστοποιεί ορισμένα μέρη του υποσυστήματος ή ορισμένες φάσεις της διαδικασίας επαλήθευσης.

Κάθε ΠΔΕ καταλήγει στην έκδοση πιστοποιητικού «ΕΚ» ΠΔΕ από τον κοινοποιημένο οργανισμό που έχει επιλέξει ο αιτών, και ο οποίος, στη συνέχεια, ανάλογα με την περίπτωση, συντάσσει ΠΔΕ «ΕΚ». Το πιστοποιητικό ΠΔΕ και η ΠΔΕ πρέπει να περιέχουν παραπομπή στις ΤΠΔ με τις οποίες έχει αξιολογηθεί η συμμόρφωση.

2.2.2 *Μέρη του υποσυστήματος*

Ο αιτών μπορεί να υποβάλει αίτηση ΠΔΕ για κάθε μέρος. Και κάθε μέρος ελέγχεται σε κάθε φάση όπως περιγράφεται στην ενότητα 2.2.3.

2.2.3 *Φάσεις της διαδικασίας επαλήθευσης*

Το υποσύστημα, ή ορισμένα μέρη του υποσυστήματος, ελέγχονται σε καθεμία από τις ακόλουθες φάσεις:

— συνολική μελέτη,

— παραγωγή: κατασκευή, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, των εργασιών πολιτικού μηχανικού, της κατασκευής, της συναρμολόγησης του στοιχείου και της γενικής ρύθμισης,

— τελική δοκιμή.

Ο αιτών μπορεί να υποβάλει αίτηση για ΠΔΕ σχετικά με τη φάση της μελέτης (συμπεριλαμβανομένων των δοκιμών τύπου) και σχετικά με τη φάση παραγωγής.

2.3. **Πιστοποιητικό επαλήθευσης**

2.3.1. Ο κοινοποιημένος οργανισμός που είναι αρμόδιος για την επαλήθευση «ΕΚ» αξιολογεί τη μελέτη, την παραγωγή και την τελική δοκιμή του υποσυστήματος και συντάσσει το πιστοποιητικό «ΕΚ» επαλήθευσης που προορίζεται για τον αιτούντα, ο οποίος στη συνέχεια συντάσσει τη δήλωση «ΕΚ» επαλήθευσης. Το πιστοποιητικό επαλήθευσης «ΕΚ» πρέπει να περιέχει παραπομπή στις ΤΠΔ προς τις οποίες έχει αξιολογηθεί η συμμόρφωση.

▼M2

Όπου υποσύστημα δεν έχει αξιολογηθεί για τη συμμόρφωσή του προς όλες τις σχετικές ΤΠΔ (π.χ. στην περίπτωση παρέκκλισης, μερικής εφαρμογής ΤΠΔ για αναβάθμιση ή ανακαίνιση, μεταβατικής περιόδου σε ΤΠΔ ή σε ειδική περίπτωση), το πιστοποιητικό «ΕΚ» παρέχει την ακριβή παραπομπή στην(στις) ΤΠΔ ή σε μέρη της(τους) προς τα οποία δεν έχει εξεταστεί η συμμόρφωση από τον κοινοποιημένο οργανισμό κατά τη διαδικασία επαλήθευσης «ΕΚ».

2.3.2. Σε περίπτωση που έχουν εκδοθεί πιστοποιητικά «ΕΚ» ΠΔΕ, ο κοινοποιημένος οργανισμός ο αρμόδιος για την επαλήθευση «ΕΚ» του υποσυστήματος λαμβάνει υπόψη τα εν λόγω πιστοποιητικά «ΕΚ» ΠΔΕ και, πριν εκδώσει το πιστοποιητικό «ΕΚ» επαλήθευσης:

— ελέγχει ότι τα πιστοποιητικά «ΕΚ» ΠΔΕ καλύπτουν σωστά τις σχετικές απαιτήσεις της(των) ΤΠΔ,

— ελέγχει όλες τις παραμέτρους που δεν καλύπτονται από το(τα) πιστοποιητικό(-ά) «ΕΚ» ΠΔΕ, και

— ελέγχει την τελική δοκιμή του υποσυστήματος ως συνόλου.

2.4. **Τεχνικός φάκελος**

Ο τεχνικός φάκελος που συνοδεύει τη δήλωση «ΕΚ» επαλήθευσης πρέπει να περιέχει:

— γενικά και λεπτομερή σχέδια όσον αφορά την εκτέλεση, ηλεκτρικά και υδραυλικά διαγράμματα, διαγράμματα του κυκλώματος ελέγχου, περιγραφή των συστημάτων επεξεργασίας δεδομένων και αυτοματισμού, τεκμηρίωση για τη λειτουργία και τη συντήρηση κ.λπ., για το οικείο υποσύστημα,

— κατάλογο στοιχείων διαλειτουργικότητας, όπως αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχείο δ), τα οποία είναι ενσωματωμένα στο υποσύστημα,

— αντίγραφα των δηλώσεων «ΕΚ» συμμόρφωσης ή καταλληλότητας για χρήση τα οποία πρέπει να υπάρχουν για τα προαναφερθέντα στοιχεία σύμφωνα σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13 της οδηγίας, συνοδευόμενα, εάν συντρέχει λόγος, από τα αντίστοιχα φύλλα υπολογισμού και από αντίγραφο των πρακτικών των δοκιμών και εξετάσεων που έχουν διεξαγάγει οι κοινοποιημένοι οργανισμοί βάσει των κοινών τεχνικών προδιαγραφών,

— εφόσον είναι διαθέσιμο(-α), το πιστοποιητικό «ΕΚ» ΠΔΕ και, σε αυτή την περίπτωση, εάν είναι σκόπιμο, την (τις) ΠΔΕ που συνοδεύει(-ουν) το πιστοποιητικό «ΕΚ» επαλήθευσης, συμπεριλαμβανομένου του αποτελέσματος της επαλήθευσης στην οποία προέβη ο κοινοποιημένος οργανισμός για την εγκυρότητα του πιστοποιητικού,

— πιστοποιητικό «ΕΚ» επαλήθευσης, συνοδευόμενο από τα αντίστοιχα φύλλα υπολογισμού και με υπογραφή του κοινοποιημένου οργανισμού του αρμόδιου για την επαλήθευση «ΕΚ», στο οποίο αναφέρεται ότι το υποσύστημα πληροί τις απαιτήσεις της (των) σχετικής(-ών) ΤΠΔ και γίνεται μνεία κάθε επιφύλαξης που καταγράφηκε κατά την εκτέλεση των εργασιών και δεν ανακλήθηκε· το πιστοποιητικό «ΕΚ» επαλήθευσης πρέπει να συνοδεύεται και από τις εκθέσεις επιθεώρησης και διαχειριστικού ελέγχου οι οποίες συντάχθηκαν από τον ίδιο οργανισμό για την εργασία του, όπως εξειδικεύεται στις ενότητες 2.5.3 και 2.5.4,

— πιστοποιητικά «ΕΚ» που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με άλλη νομοθεσία που απορρέει από τη συνθήκη,

— εφόσον απαιτείται ασφαλής ενσωμάτωση σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 352/2009 ([1]) της Επιτροπής, ο αιτών περιλαμβάνει στον τεχνικό φάκελο του αξιολογητή έκθεση για τις Κοινές Μεθόδους Ασφάλειας (ΚΜΑ - CSM) όσον αφορά την εκτίμηση επικινδυνότητας, όπως αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 3 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ.

([1]) ΕΕ L 108 της 22.4.2009, σ. 4.

▼M2

2.5. **Παρακολούθηση**

2.5.1. Σκοπός της επιτήρησης «ΕΚ» είναι να εξασφαλιστεί ότι κατά τη διάρκεια της κατασκευής του υποσυστήματος τηρήθηκαν οι υποχρεώσεις που απορρέουν από τον τεχνικό φάκελο.

2.5.2. Ο κοινοποιημένος οργανισμός ο επιφορτισμένος με τον έλεγχο της παραγωγής πρέπει να έχει συνεχώς πρόσβαση στα κτίρια, στα εργοστάσια, στους χώρους αποθήκευσης και, ανάλογα με την περίπτωση, στις εγκαταστάσεις προκατασκευής ή δοκιμής και, γενικότερα, σε όλους τους χώρους στους οποίους μπορεί να κρίνει αναγκαία την πρόσβασή του για την εκτέλεση της αποστολής του. Ο κοινοποιημένος οργανισμός πρέπει να λάβει από τον αιτούντα όλα τα έγγραφα που απαιτούνται για αυτό το σκοπό και, ειδικότερα, τα σχέδια εφαρμογής και την τεχνική τεκμηρίωση σχετικά με το υποσύστημα.

2.5.3. Ο κοινοποιημένος οργανισμός ο επιφορτισμένος με τον έλεγχο της εφαρμογής πραγματοποιεί κατά τακτά διαστήματα ελέγχους, προκειμένου να επιβεβαιώνεται η συμμόρφωση προς τη(τις) σχετική(-ές) ΤΠΔ. Παραδίδει στους αρμόδιους για την εφαρμογή έκθεση ελέγχου. Σε ορισμένες φάσεις των εργασιών κατασκευής είναι δυνατόν να απαιτηθεί η παρουσία του.

2.5.4. Επιπλέον, ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να πραγματοποιεί αιφνιδιαστικές επισκέψεις στον τόπο εργασίας ή στα εργοστάσια. Με την ευκαιρία αυτών των επισκέψεων ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να διενεργεί πλήρεις ή μερικούς ελέγχους. Παραδίδει στους υπευθύνους για την εφαρμογή έκθεση επιθεώρησης και, ενδεχομένως, έκθεση ελέγχου.

2.5.5. Για την έκδοση της δήλωσης «ΕΚ» καταλληλότητας για χρήση, η οποία αναφέρεται στο μέρος 2 του παραρτήματος IV, ο κοινοποιημένος οργανισμός έχει τη δυνατότητα να παρακολουθεί υποσύστημα στο οποίο έχει τοποθετηθεί στοιχείο διαλειτουργικότητας, προκειμένου να εκτιμά, στις περιπτώσεις που το απαιτεί η αντίστοιχη ΤΠΔ, την καταλληλότητά του για χρήση στο σιδηροδρομικό περιβάλλον για το οποίο προορίζεται.

2.6. **Υποβολή**

Ο αιτών υποβάλλει τον πλήρη φάκελο κατά την ενότητα 2.4 προς υποστήριξη του(των) πιστοποιητικού(-ών) «ΕΚ» ΠΔΕ, εφόσον υπάρχει(-ουν), που εκδίδει ο κοινοποιημένος οργανισμός ο αρμόδιος για το πιστοποιητικό αυτό, ή προς υποστήριξη του πιστοποιητικού επαλήθευσης που εκδίδει ο κοινοποιημένος οργανισμός ο αρμόδιος για την επαλήθευση «ΕΚ» του υποσυστήματος. Ο φάκελος πρέπει να επισυνάπτεται στη δήλωση «ΕΚ» επαλήθευσης που ο υποψήφιος διαβιβάζει στην αρμόδια αρχή στην οποία υποβάλλει την αίτηση για την έγκριση θέσης σε χρήση.

Ο αιτών διατηρεί αντίγραφο του φακέλου καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του υποσυστήματος. Ο φάκελος διαβιβάζεται σε άλλα κράτη μέλη, εφόσον το ζητήσουν.

2.7. **Δημοσίευση**

Κάθε κοινοποιημένος οργανισμός πρέπει να δημοσιεύει περιοδικά πληροφορίες σχετικά με:

— αιτήσεις για επαλήθευση «ΕΚ» και για ΠΔΕ που παρέλαβε,

— αιτήσεις για αξιολόγηση συμμόρφωσης και/ή καταλληλότητας για τη χρήση ΣΔ,

— πιστοποιητικά «ΕΚ» ΠΔΕ που εκδόθηκαν ή των οποίων δεν εγκρίθηκε η χορήγηση,

— πιστοποιητικά «ΕΚ» συμμόρφωσης και/ή καταλληλότητας για χρήση που εκδόθηκαν ή των οποίων δεν εγκρίθηκε η χορήγηση,

— πιστοποιητικά «ΕΚ» επαλήθευσης που εκδόθηκαν ή των οποίων δεν εγκρίθηκε η χορήγηση.

▼M2

2.8. **Γλώσσα**

Οι φάκελοι και η αλληλογραφία που αφορούν τις διαδικασίες επαλήθευσης «ΕΚ» πρέπει να συντάσσονται σε μια από τις ενωσιακές επίσημες γλώσσες του κράτους μέλους στο οποίο είναι εγκατεστημένος ο αιτών ή σε επίσημη γλώσσα της ΕΕ αποδεκτή από αυτόν.

3. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΕΘΝΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ

3.1. **Εισαγωγή**

Η διαδικασία επαλήθευσης στην περίπτωση εθνικών κανόνων είναι η διαδικασία κατά την οποία ο κοινοποιημένος οργανισμός που ορίζεται κατά τις διατάξεις του άρθρου 17 παράγραφος 3 (ορισθείς οργανισμός) ελέγχει και πιστοποιεί ότι το υποσύστημα είναι σύμφωνο προς τους εθνικούς κανόνες που έχουν κοινοποιηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 17 παράγραφος 3.

3.2. **Πιστοποιητικό επαλήθευσης**

Ο ορισθείς οργανισμός που έχει οριστεί και είναι αρμόδιος για τη διαδικασία επαλήθευσης στην περίπτωση εθνικών κανόνων συντάσσει το πιστοποιητικό επαλήθευσης το οποίο προορίζεται για τον αιτούντα.

Το πιστοποιητικό περιέχει ακριβή παραπομπή στον (στους) εθνικό(-ούς) κανόνα(-ες) προς τον (τους) οποίο(-ους) έχει εξεταστεί η συμμόρφωση από τον οργανισμό που έχει ορισθεί στη διαδικασία επαλήθευσης, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων των σχετικών με μέρη που αποτελούν το αντικείμενο παρέκκλισης από ΤΠΔ, αναβάθμισης ή ανακαίνισης.

Στην περίπτωση εθνικών κανόνων σχετικών με τα υποσυστήματα που συνθέτουν όχημα, ο οργανισμός που έχει ορισθεί χωρίζει το πιστοποιητικό σε δύο μέρη, από τα οποία το ένα περιλαμβάνει τις παραπομπές στους εθνικούς κανόνες που σχετίζονται αυστηρά με την τεχνική συμβατότητα μεταξύ των αντίστοιχων οχήματος και δικτύου, ενώ το άλλο αφορά όλους τους άλλους εθνικούς κανόνες.

3.3. **Τεχνικός φάκελος**

Ο τεχνικός φάκελος που συνοδεύει το πιστοποιητικό επαλήθευσης στην περίπτωση εθνικών κανόνων πρέπει να περιλαμβάνεται στον τεχνικό φάκελο που αναφέρεται στην ενότητα 2.4 και να περιέχει τα τεχνικά δεδομένα τα σχετικά με την αξιολόγηση της συμμόρφωσης του υποσυστήματος με τους εθνικούς κανόνες.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΠΡΟΣ ΕΛΕΓΧΟ ΓΙΑ ΤΗ ΘΕΣΗ ΣΕ ΧΡΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΔΕΝ ΤΗΡΟΥΝ ΤΙΣ ΤΠΔ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΤΩΝ ΕΘΝΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ

▼M1

1. **Κατάλογος παραμέτρων**

1.1. Γενικό πληροφοριακό υλικό

Γενικό πληροφοριακό υλικό (περιλαμβάνονται η περιγραφή νέου, ανακαινισμένου ή αναβαθμισμένου οχήματος και πληροφορίες σχετικές με τη σκοπούμενη χρήση, τη μελέτη, την επισκευή, την επιχειρησιακή λειτουργία και τη συντήρησή του, τεχνικός φάκελος κ.λπ.

1.2. Φέρουσα κατασκευή και μηχανικά μέρη

Μηχανική ακεραιότητα και διεπαφή μεταξύ οχημάτων (περιλαμβάνονται όργανα έλξης και πρόσκρουσης, διάδρομοι ενδοεπικοινωνίας), αντοχή της φέρουσας κατασκευής του οχήματος και του εξοπλισμού του (π.χ. καθίσματα), μεταφορική ικανότητα, παθητική ασφάλεια (περιλαμβάνονται η αντοχή σε σύγκρουση εσωτερικού και εξωτερικού).

1.3. Διάδραση τροχιάς και περιτύπωση

Μηχανικές διεπαφές με την υποδομή (περιλαμβάνονται η στατική και η δυναμική συμπεριφορά, περιθώρια και ανοχές, το περιτύπωμα, τα όργανα κύλισης κ.λπ.).

1.4. Εξοπλισμός πέδησης

Σημεία σχετικά με την πέδηση (περιλαμβάνονται η προστασία από ολίσθηση των τροχών, ο έλεγχος της πέδησης, και οι επιδόσεις της πέδησης κατά τη λειτουργία, την πέδηση ανάγκης και την πέδηση στάθμευσης).

1.5. Σημεία σχετιζόμενα με τους επιβάτες

Εγκαταστάσεις για τους επιβάτες και περιβάλλον για τους επιβάτες (περιλαμβάνονται παράθυρα και θύρες για επιβάτες, απαιτήσεις για άτομα μειωμένης κινητικότητας κ.λπ.).

1.6. Περιβαλλοντικές συνθήκες και αεροδυναμικά φαινόμενα

Επιρροή του περιβάλλοντος στο όχημα και επιρροή του οχήματος στο περιβάλλον (περιλαμβάνονται οι περιβαλλοντικές συνθήκες και οι διεπαφές μεταξύ του οχήματος και του παρατρόχιου μέρους του σιδηροδρομικού συστήματος και του οχήματος με το εξωτερικό περιβάλλον).

1.7. Απαιτήσεις εξωτερικής προειδοποίησης, σήμανσης, λειτουργιών και ακεραιότητας λογισμικού

Εξωτερικές προειδοποιήσεις, σημάνσεις, λειτουργίες και ακεραιότητα λογισμικού, π.χ. λειτουργίες σχετιζόμενες με την ασφάλεια που έχουν επίπτωση στη συμπεριφορά της αμαξοστοιχίας και στην ενδοαμαξοστοιχιακή επικοινωνία.

1.8. Εποχούμενα συστήματα τροφοδοσίας ισχύος και ελέγχου

Εποχούμενα συστήματα πρόωσης, ισχύος και ελέγχου, περιλαμβανόμενων της διεπαφής του οχήματος με την υποδομή τροφοδοσίας ισχύος και όλων των παραμέτρων ηλεκτρομαγνητικής συμβατότητας.

1.9. Εγκαταστάσεις για το προσωπικό, διεπαφές και περιβάλλον

Εποχούμενες εγκαταστάσεις, διεπαφές, συνθήκες και περιβάλλον εργασίας για το προσωπικό (περιλαμβάνονται ο θάλαμος οδηγήσεως, η διεπαφή μηχανοδηγού και μηχανημάτων).

▼**M1**

1.10. Πυρασφάλεια και εκκένωση

1.11. Τρέχουσα εξυπηρέτηση

Εποχούμενες εγκαταστάσεις και διεπαφές για την τρέχουσα εξυπηρέτηση.

1.12. Εποχούμενος έλεγχος, χειρισμός και σηματοδότηση

Το σύνολο του εποχούμενου εξοπλισμού που είναι αναγκαίος για την ασφάλεια καθώς και για τον χειρισμό και τον έλεγχο των κινήσεων των αμαξοστοιχιών που έχουν έγκριση για να κυκλοφορούν στο δίκτυο και οι επιπτώσεις του στο παρατρόχιο μέρος του σιδηροδρομικού συστήματος.

1.13. Ειδικές επιχειρησιακές απαιτήσεις

Ειδικές επιχειρησιακές απαιτήσεις για οχήματα (περιλαμβάνονται η κατάσταση υποβάθμισης, η περισυλλογή οχήματος, κ.λπ.)

1.14. Σημεία σχετιζόμενα με τα εμπορεύματα

Οι απαιτήσεις οι ειδικές των εμπορευμάτων και του περιβάλλοντος (περιλαμβάνονται εγκαταστάσεις απαιτούμενες ειδικά για επικίνδυνα εμπορεύματα).

Οι εξηγήσεις και τα παραδείγματα που απαντούν ανωτέρω *σε πλαγιογραφή* έχουν μόνο πληροφοριακό χαρακτήρα και δεν αποτελούν ορισμούς των παραμέτρων.

▼**B**

2. **Κατάταξη κανόνων**

Οι εθνικοί κανόνες σχετικά με τις ανωτέρω παραμέτρους κατατάσσονται σε μία από τις ακόλουθες τρεις ομάδες. Εξαιρούνται οι καθαρά τοπικού χαρακτήρα κανόνες και περιορισμοί. Η επαλήθευσή τους αποτελεί μέρος των ελέγχων που πρέπει να καθιερωθούν με συμφωνία σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και διαχειριστών υποδομής.

Ομάδα Α

Η ομάδα Α περιλαμβάνει:

— διεθνή πρότυπα,

— εθνικούς κανόνες που θεωρούνται ισοδύναμοι από άποψη σιδηροδρομικής ασφάλειας προς τους εθνικούς κανόνες άλλων κρατών μελών.

Ομάδα Β

Η ομάδα Β περιλαμβάνει κάθε κανόνα που δεν εμπίπτει στο πεδίο της ομάδας Α ή Γ, ή που δεν έχει ακόμη μπορέσει να ταξινομηθεί σε μία εξ αυτών.

Ομάδα Γ

Η ομάδα Γ περιλαμβάνει τους κανόνες που είναι απολύτως απαραίτητοι και σχετίζονται με τα τεχνικά χαρακτηριστικά της υποδομής, με στόχο την ασφαλή και διαλειτουργική εκμετάλλευση στο δίκτυο.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΥΠΟΨΗ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΚΟΙΝΩΣΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ

1. Ο οργανισμός, ο διευθυντής του και το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με την εκτέλεση των εργασιών επαλήθευσης δεν μπορούν να παρεμβαίνουν ούτε άμεσα ούτε ως αντιπρόσωποι στη μελέτη, στην κατασκευή, την εκτέλεση, την εμπορία ή τη συντήρηση των στοιχείων διαλειτουργικότητας ή των υποσυστημάτων, ούτε στη χρήση τους. Αυτό δεν αποκλείει τη δυνατότητα ανταλλαγής τεχνικών πληροφοριών μεταξύ του κατασκευαστή και του οργανισμού.

2. Ο οργανισμός και το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με τον έλεγχο οφείλουν να εκτελούν τις εργασίες επαλήθευσης με τη μέγιστη επαγγελματική ακεραιότητα και τη μέγιστη τεχνική επάρκεια και να αγνοούν πιέσεις και προτροπές, ιδίως οικονομικής φύσεως, που θα ήταν δυνατόν να επηρεάσουν την κρίση τους ή τα αποτελέσματα του ελέγχου τους, ιδιαίτερα εάν προέρχονται από πρόσωπα ή ομάδες προσώπων που έχουν συμφέρον από τα αποτελέσματα των ελέγχων.

Ειδικότερα, ο οργανισμός και το προσωπικό που επιφορτίζεται με τους ελέγχους πρέπει να είναι λειτουργικώς ανεξάρτητοι από τις αρχές τις αρμόδιες για την έκδοση των εγκρίσεων θέσης σε λειτουργία στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας, των εγκρίσεων στο πλαίσιο της οδηγίας 95/18/ΕΚ και των πιστοποιητικών ασφαλείας στο πλαίσιο της οδηγίας 2004/49/ΕΚ καθώς και ανεξάρτητοι από τα όργανα τα αρμόδια για τη διεξαγωγή των ερευνών σε περίπτωση ατυχήματος.

3. Ο οργανισμός πρέπει να διαθέτει το αναγκαίο προσωπικό και τα αναγκαία μέσα για να επιτελεί με ικανοποιητικό τρόπο τα τεχνικά και διοικητικά καθήκοντα που συνδέονται με την εκτέλεση των επαληθεύσεων. Ομοίως, πρέπει να έχει πρόσβαση στο υλικό που είναι αναγκαίο για τους έκτακτους ελέγχους.

4. Το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με τους ελέγχους πρέπει να διαθέτει:

— καλή τεχνική και επαγγελματική κατάρτιση,

— ικανοποιητική γνώση των απαιτήσεων σχετικά με τους ελέγχους που διεξάγει και επαρκή πρακτική εμπειρία των ελέγχων αυτών,

— την απαιτούμενη ικανότητα για τη σύνταξη των πιστοποιητικών, των πρακτικών και των εκθέσεων που αποδεικνύουν ότι οι έλεγχοι έχουν πράγματι διεξαχθεί.

5. Πρέπει να υπάρχει εγγύηση για την ανεξαρτησία του προσωπικού που είναι επιφορτισμένο με τους ελέγχους. Η αμοιβή κάθε υπαλλήλου δεν πρέπει να εξαρτάται ούτε από το πλήθος ελέγχων που διενεργεί ούτε από τα αποτελέσματα των ελέγχων αυτών.

6. Ο οργανισμός οφείλει να συνάπτει σύμβαση ασφάλισης αστικής ευθύνης, εκτός εάν η ευθύνη αυτή καλύπτεται από το κράτος βάσει του εθνικού δικαίου ή εάν οι έλεγχοι διενεργούνται απευθείας από το κράτος μέλος.

7. Το προσωπικό του οργανισμού δεσμεύεται από το επαγγελματικό απόρρητο για οτιδήποτε περιέρχεται στη γνώση του κατά την άσκηση των καθηκόντων του (πλην έναντι των αρμόδιων διοικητικών αρχών και των φορέων διερεύνησης ατυχημάτων του κράτους στο οποίο ασκεί τις δραστηριότητές του καθώς των φορέων διερεύνησης ατυχημάτων που είναι αρμόδιοι για τη διερεύνηση ατυχημάτων που οφείλονται σε βλάβη ελεγμένων στοιχείων ή υποσυστημάτων διαλειτουργικότητας) στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας ή οποιασδήποτε διάταξης εσωτερικού δικαίου που αποσκοπεί στην εφαρμογή της.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IX

ΦΑΚΕΛΟΣ ΓΙΑ ΑΙΤΗΣΗ ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΗΣ

Κατά την υποβολή της αίτησης για παρέκκλιση, τα κράτη μέλη πρέπει να καταθέτουν τα ακόλουθα έγγραφα:

α) τυπική επιστολή με την οποία γνωστοποιείται στην Επιτροπή η προβλεπόμενη παρέκκλιση·

β) φάκελο, συνημμένο στην επιστολή, όπου περιέχονται τουλάχιστον:

— περιγραφή εργασιών, αγαθών και υπηρεσιών που αποτελούν το αντικείμενο της παρέκκλισης. Σημειώνονται οι βασικές ημερομηνίες, η γεωγραφική κατάσταση καθώς και ο λειτουργικός και τεχνικός τομέας,

— ακριβής αναφορά στις ΤΠΔ (ή σε μέρη τους) για τις οποίες ζητείται παρέκκλιση,

— ακριβής αναφορά και λεπτομέρειες εναλλακτικών διατάξεων που θα εφαρμοστούν,

— για τις αιτήσεις που υποβάλλονται στο πλαίσιο του άρθρου 7 παράγραφος 1, στοιχείο α), αιτιολόγηση σχετικά με το προχωρημένο στάδιο εξέλιξης του έργου,

— αιτιολόγηση της παρέκκλισης, όπου περιλαμβάνονται οι κύριοι λόγοι φύσεως τεχνικής, οικονομικής, εμπορικής, επιχειρησιακής ή/και διοικητικής,

— κάθε άλλο στοιχείο που δικαιολογεί την αίτηση παρέκκλισης,

— περιγραφή των μέτρων που το κράτος μέλος σκοπεύει να λάβει ώστε να προαχθεί η τελική διαλειτουργικότητα του έργου. Εάν πρόκειται για ελάσσονα παρέκκλιση, η περιγραφή αυτή δεν ζητείται.

Ο φάκελος πρέπει να υποβάλλεται τόσο σε χαρτί όσο και σε μορφή ηλεκτρονικών αρχείων. Έτσι θα είναι δυνατή η διανομή του φακέλου στα μέλη της επιτροπής.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Χ

ΜΕΡΟΣ Α

Καταργούμενες οδηγίες

(κατά το άρθρο 40)

Οδηγία 96/48/ΕΚ	
Οδηγία 2001/16/ΕΚ	
Οδηγία 2004/49/ΕΚ	Μόνον το άρθρο 14

ΜΕΡΟΣ Β

Προθεσμίες για τη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

(κατά το άρθρο 40)

Οδηγία	Προθεσμία για τη μεταφορά
96/48/ΕΚ	9 Απριλίου 1999
2001/16/ΕΚ	20 Απριλίου 2003
2004/49/ΕΚ	30 Απριλίου 2006

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XI

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ

Οδηγία 96/48/ΕΚ	Οδηγία 2001/16/ΕΚ	Παρούσα οδηγία
Άρθρο 1 παράγραφος 1	Άρθρο 1 παράγραφος 1	Άρθρο 1 παράγραφος 1
Άρθρο 1 παράγραφος 2	Άρθρο 1 παράγραφος 2	Άρθρο 1 παράγραφος 2
—	—	Άρθρο 1 παράγραφος 3
—	Άρθρο 1 παράγραφος 3	Άρθρο 1 παράγραφος 4
Άρθρο 2 εισαγωγικό κείμενο	Άρθρο 2 εισαγωγικό κείμενο	Άρθρο 2 εισαγωγικό κείμενο
Άρθρο 2 στοιχεία α) έως ιβ)	Άρθρο 2 στοιχεία α) έως ιβ)	Άρθρο 2 στοιχεία α) και β) και ε) έως ιγ)
—	—	Άρθρο 2 στοιχεία γ) και δ)
Άρθρο 2 στοιχείο ιδ)	Άρθρο 2 στοιχείο ιγ)	Άρθρο 2 στοιχείο ιδ)
Άρθρο 2 στοιχείο ιε)	Άρθρο 2 στοιχείο ιδ)	Άρθρο 2 στοιχείο ιε)
Άρθρο 2 στοιχείο ιγ)	Άρθρο 2 στοιχείο ιε)	Άρθρο 2 στοιχείο ιστ)
Άρθρο 2 στοιχείο ιστ)	Άρθρο 2 στοιχείο ιστ)	Άρθρο 2 στοιχείο ιζ)
—	—	Άρθρο 2 στοιχεία ιη) έως κστ)
Άρθρα 3, 4 και 5	Άρθρα 3, 4 και 5	Άρθρα 3, 4 και 5, παράγραφοι 1 έως 5
Άρθρο 5 παράγραφος 6	Άρθρο 5 παράγραφος 7	Άρθρο 5 παράγραφος 7
—	—	Άρθρο 5 παράγραφος 6
—	—	Άρθρο 5 παράγραφος 8
Άρθρο 6 παράγραφοι 1 έως 8	Άρθρο 6 παράγραφοι 1 έως 8	Άρθρο 6 παράγραφοι 1 έως 8
—	—	Άρθρο 6 παράγραφοι 9 και 10
—	—	Άρθρα 7 και 8
Άρθρο 7	Άρθρο 7	Άρθρο 9
Άρθρο 8	Άρθρο 8	Άρθρο 10 παράγραφος 1
Άρθρο 9	Άρθρο 9	Άρθρο 10 παράγραφος 2
Άρθρο 10 παράγραφοι 1 έως 3	Άρθρο 10 παράγραφοι 1 έως 3	Άρθρο 11 παράγραφοι 1 έως 3
—	Άρθρο 10 παράγραφος 6	Άρθρο 11 παράγραφος 4
—	—	Άρθρο 11 παράγραφος 5
Άρθρα 11 έως 13	Άρθρα 11 έως 13	Άρθρα 12 έως 14
Άρθρο 14 παράγραφοι 1 και 2	Άρθρο 14 παράγραφοι 1 και 2	Άρθρο 15 παράγραφοι 1 και 2
Άρθρο 14 παράγραφος 3	Άρθρο 14 παράγραφος 3	Άρθρο 20
Άρθρο 14 παράγραφοι 4 και 5	Άρθρο 14 παράγραφοι 4 και 5	Άρθρο 33
—	—	Άρθρο 15 παράγραφοι 2 και 3

▼B

Οδηγία 96/48/ΕΚ	Οδηγία 2001/16/ΕΚ	Παρούσα οδηγία
Άρθρα 15 και 16	Άρθρα 15 και 16	Άρθρα 16 και 17
Άρθρο 16 παράγραφος 3	Άρθρο 16 παράγραφος 3	Άρθρο 17 παράγραφος 3
—	—	—
Άρθρο 18 παράγραφοι 1 έως 3	Άρθρο 18 παράγραφοι 1 έως 3	Άρθρο 18 παράγραφοι 1 έως 3
—	—	Άρθρο 18 παράγραφοι 4 και 5
Άρθρο 19	Άρθρο 19	Άρθρο 19
Άρθρο 20	Άρθρο 20	Άρθρο 28
—	—	Άρθρα 21 έως 27
Άρθρο 21 παράγραφοι 1 έως 3	Άρθρο 21 παράγραφοι 1 έως 3	Άρθρο 29 παράγραφοι 1 έως 3
—	—	Άρθρο 29 παράγραφοι 4 και 5
Άρθρο 21*α* παράγραφος 1	Άρθρο 22	Άρθρο 30 παράγραφος 2
Άρθρο 21 παράγραφος 4	Άρθρο 21 παράγραφος 4	Άρθρο 30 παράγραφος 4
Άρθρο 21α παράγραφος 2	Άρθρο 21α	Άρθρο 30 παράγραφος 1
Άρθρο 21β	—	—
Άρθρο 21γ	Άρθρο 21β	Άρθρο 30 παράγραφος 3
Άρθρο 22	Άρθρο 26	Άρθρο 37
Άρθρο 22 στοιχείο α)	Άρθρο 24	Άρθρα 34 και 35
—	—	Άρθρο 32
—	Άρθρο 23	Άρθρο 31
—	Άρθρο 25	Άρθρο 36
Άρθρο 23	Άρθρο 27	Άρθρο 38
Άρθρο 24	Άρθρο 28	Άρθρο 39
—	—	Άρθρο 40
Άρθρο 25	Άρθρο 29	Άρθρο 41
Άρθρο 26	Άρθρο 30	Άρθρο 42
Παραρτήματα I έως VI	Παραρτήματα I έως VI	Παραρτήματα I έως VI
—	—	Παράρτημα VII
Παράρτημα VII	Παράρτημα VII	Παράρτημα VIII
—	—	Παραρτήματα IX έως XI