III

(Προπαρασκευαστικές πράξεις)

ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

ΘΕΣΗ (ΕΕ) ΑΡΙΘ. 2/2016 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΣΕ ΠΡΩΤΗ ΑΝΑΓΝΩΣΗ

ενόψει της έκδοσης οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης

(αναδιατύπωση)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Εγκρίθηκε από το Συμβούλιο στις 10 Δεκεμβρίου 2015

(2016/C 057/01)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδίως το άρθρο 91 παράγραφος 1 και τα άρθρα 170 και 171,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ([1]),

Αφού ζητήθηκε η γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών ([2]),

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία ([3]),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η οδηγία 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([4]) έχει ουσιωδώς τροποποιηθεί αρκετές φορές. Επειδή πρόκειται να τροποποιηθεί περαιτέρω, θα πρέπει να αναδιατυπωθεί η εν λόγω οδηγία για λόγους σαφήνειας.

(2) Για να μπορέσουν οι πολίτες της Ένωσης, οι οικονομικοί παράγοντες και οι αρμόδιες αρχές να επωφεληθούν πλήρως από τα πλεονεκτήματα που απορρέουν από τη δημιουργία ενός ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, είναι σκόπιμο, ιδίως, να ευνοηθούν η διασύνδεση και η διαλειτουργικότητα των εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων, καθώς και η πρόσβαση στα δίκτυα αυτά, και να υλοποιηθεί κάθε μέτρο που μπορεί να είναι αναγκαίο στον τομέα της εναρμόνισης των τεχνικών προτύπων, όπως προβλέπεται στο άρθρο 171 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ).

(3) Η επιδίωξη της διαλειτουργικότητας στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης θα πρέπει να έχει ως αποτέλεσμα τον καθορισμό βέλτιστου επιπέδου τεχνικής εναρμόνισης και να καταστήσει δυνατή τη διευκόλυνση, τη βελτίωση και την ανάπτυξη διεθνών σιδηροδρομικών δρομολογίων εντός της Ένωσης και με τρίτες χώρες και να συμβάλει στη σταδιακή δημιουργία της εσωτερικής αγοράς εξοπλισμού και υπηρεσιών για την κατασκευή, την ανακαίνιση, την αναβάθμιση και τη λειτουργία του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος.

(4) Προκειμένου να συμβάλουν στην ολοκλήρωση του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, να μειώσουν το κόστος και τη διάρκεια των διαδικασιών έγκρισης και να βελτιώσουν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, οι διαδικασίες έγκρισης είναι σκόπιμο να εναρμονιστούν και να απλοποιηθούν σε επίπεδο Ένωσης.

([1]) ΕΕ C 327 της 12.11.2013, σ. 122.
([2]) ΕΕ C 356 της 5.12.2013, σ. 92.
([3]) Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 26ης Φεβρουαρίου 2014 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση της 10ης Δεκεμβρίου 2015 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).
([4]) Οδηγία 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 191 της 18.7.2008, σ. 1).

(5) Τα μετρό, τα τραμ και άλλα ελαφρά σιδηροδρομικά συστήματα υπόκεινται σε τοπικές τεχνικές απαιτήσεις σε πολλά κράτη μέλη. Αυτά τα τοπικά συστήματα δημόσιων συγκοινωνιών συνήθως δεν υπόκεινται σε αδειοδότηση εντός της Ένωσης. Επιπλέον, τα τραμ και τα ελαφρά σιδηροδρομικά συστήματα συχνά υπόκεινται στη νομοθεσία οδικής κυκλοφορίας επειδή χρησιμοποιούν την ίδια υποδομή. Για τους λόγους αυτούς, αυτά τα τοπικά συστήματα δεν χρειάζεται να είναι διαλειτουργικά και θα πρέπει συνεπώς να εξαιρεθούν από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας. Αυτό δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να εφαρμόζουν εθελοντικά τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας στα τοπικά σιδηροδρομικά συστήματα, εφόσον το κρίνουν σκόπιμο.

(6) Το τραμ-τρένο είναι ένα είδος δημόσιας μεταφοράς που επιτρέπει συνδυασμένη λειτουργία επί ελαφράς σιδηροδρομικής υποδομής και επί βαριάς σιδηροδρομικής υποδομής. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιτρέπεται να εξαιρούν από το πεδίο εφαρμογής των εκτελεστικών μέτρων της παρούσας οδηγίας τα οχήματα εκείνα που χρησιμοποιούνται κυρίως σε ελαφρά σιδηροδρομική υποδομή αλλά είναι εξοπλισμένα με ορισμένα βαρέα σιδηροδρομικά στοιχεία που είναι απαραίτητα για τη διέλευση σε περιορισμένο τμήμα της βαριάς σιδηροδρομικής υποδομής με αποκλειστικό σκοπό τη συνδεσιμότητα. Όταν τα τραμ-τρένα χρησιμοποιούν σιδηροδρομική υποδομή, θα πρέπει να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με όλες τις βασικές απαιτήσεις, καθώς και η συμμόρφωση με το αναμενόμενο επίπεδο ασφάλειας στις αντίστοιχες γραμμές. Για τις διασυνοριακές περιπτώσεις, οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να συνεργάζονται.

(7) Για την εμπορική εκμετάλλευση αμαξοστοιχιών σε όλη την έκταση του σιδηροδρομικού δικτύου χρειάζεται ιδίως άριστη συμβατότητα των χαρακτηριστικών της υποδομής με τα χαρακτηριστικά των οχημάτων, αλλά και αποτελεσματική διασύνδεση των πληροφοριακών και τηλεπικοινωνιακών συστημάτων των διάφορων διαχειριστών υποδομής και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Από αυτήν τη συμβατότητα και τη διασύνδεση εξαρτώνται το επίπεδο επιδόσεων, η ασφάλεια, η ποιότητα εξυπηρέτησης και το κόστος τους και σε αυτήν τη συμβατότητα και αυτήν τη διασύνδεση στηρίζεται βασικά η διαλειτουργικότητα του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος.

(8) Το ρυθμιστικό πλαίσιο των σιδηροδρόμων σε επίπεδο Ένωσης και κρατών μελών θα πρέπει να καθορίσει σαφείς ρόλους και αρμοδιότητες οι οποίες να διασφαλίζουν την τήρηση των κανόνων ασφάλειας, υγείας και προστασίας των καταναλωτών που ισχύουν για τα σιδηροδρομικά δίκτυα. Η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση του επιπέδου ασφάλειας ή την αύξηση των δαπανών στο ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα. Προς τούτο, ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης («Οργανισμός») που ιδρύθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) …/ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1]) (*) και οι εθνικές αρχές ασφάλειας θα πρέπει να αναλαμβάνουν πλήρως την ευθύνη για τις εγκρίσεις που χορηγούν.

(9) Υφίστανται σημαντικές διαφορές μεταξύ των εθνικών κανονιστικών ρυθμίσεων, των εσωτερικών κανόνων και των τεχνικών προδιαγραφών που εφαρμόζονται στα σιδηροδρομικά συστήματα, τα υποσυστήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία, διότι ενσωματώνουν ιδιαίτερες τεχνικές της εθνικής βιομηχανίας και καθορίζουν ιδιαίτερες διαστάσεις και συστήματα, καθώς και ειδικά χαρακτηριστικά. Η κατάσταση αυτή μπορεί να εμποδίσει την κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών υπό ομαλές συνθήκες σε ολόκληρη την Ένωση.

(10) Για να είναι σε θέση να αναπτύξουν την ανταγωνιστικότητά τους σε παγκόσμια κλίμακα, οι ενωσιακές σιδηροδρομικές βιομηχανίες χρειάζονται μια ανοικτή και ανταγωνιστική αγορά.

(11) Επομένως είναι σκόπιμο να καθοριστούν για ολόκληρη την Ένωση βασικές απαιτήσεις σχετικά με τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων που θα πρέπει να ισχύουν για το σιδηροδρομικό της σύστημα.

(12) Η ανάπτυξη τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας («ΤΠΔ») κατέδειξε την ανάγκη να διευκρινιστεί η σχέση μεταξύ, αφενός, των βασικών απαιτήσεων και των ΤΠΔ και, αφετέρου, των ευρωπαϊκών προτύπων και άλλων κειμένων ρυθμιστικού χαρακτήρα. Συγκεκριμένα, θα πρέπει να γίνεται σαφής διάκριση μεταξύ των προτύπων ή μερών προτύπων, η εφαρμογή των οποίων θα πρέπει να καταστεί υποχρεωτική προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος της παρούσας οδηγίας, και των «εναρμονισμένων προτύπων» που έχουν αναπτυχθεί δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1025/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([2]). Στις περιπτώσεις που είναι απολύτως αναγκαίο, οι ΤΠΔ είναι δυνατόν να αναφέρουν ρητά ευρωπαϊκά πρότυπα ή προδιαγραφές, που καθίστανται υποχρεωτικές μόλις αρχίσει να ισχύει η ΤΠΔ.

([1]) Κανονισμός (ΕΕ) …/… του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της …, σχετικά με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004 (ΕΕ L …).

(*) Κανονισμός που βρίσκεται στο έγγραφο 2013/0014(COD) (ΕΕ C 56 της 12.2.2016, σ. 1).

([2]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1025/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 2012, σχετικά με την ευρωπαϊκή τυποποίηση, την τροποποίηση των οδηγιών του Συμβουλίου 89/686/ΕΟΚ και 93/15/ΕΟΚ και των οδηγιών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 94/9/ΕΚ, 94/25/ΕΚ, 95/16/ΕΚ, 97/23/ΕΚ, 98/34/ΕΚ, 2004/22/ΕΚ, 2007/23/ΕΚ, 2009/23/ΕΚ και 2009/105/ΕΚ και την κατάργηση της απόφασης 87/95/ΕΟΚ του Συμβουλίου και της απόφασης αριθ. 1673/2006/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 316 της 14.11.2012, σ. 12).

(13) Προκειμένου να ενισχυθεί πραγματικά η ανταγωνιστικότητα του σιδηροδρομικού τομέα της Ένωσης χωρίς στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ των βασικών παραγόντων του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος, οι ΤΠΔ και οι συστάσεις του Οργανισμού σχετικά με αυτές τις ΤΠΔ θα πρέπει να καταρτίζονται με βάση τις αρχές της ανοικτής συμμετοχής, της συναίνεσης και της διαφάνειας κατά τα καθοριζόμενα στο παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1025/2012.

(14) Η ποιότητα των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ένωση εξαρτάται, μεταξύ άλλων, από την άριστη συμβατότητα μεταξύ των χαρακτηριστικών του δικτύου (υπό την πλέον ευρεία έννοια του όρου, π.χ. των σταθερών μερών όλων των σχετικών υποσυστημάτων) και των σταθερών μερών των οχημάτων (στα οποία περιλαμβάνονται τα εποχούμενα μέρη όλων των σχετικών υποσυστημάτων). Από αυτήν τη συμβατότητα εξαρτώνται τα επίπεδα επιδόσεων, η ασφάλεια, η ποιότητα εξυπηρέτησης και το κόστος.

(15) Οι ΤΠΔ έχουν άμεσο ή πιθανό αντίκτυπο στο προσωπικό που συμμετέχει στη λειτουργία και τη συντήρηση του υποσυστήματος. Ως εκ τούτου, κατά την εκπόνηση των ΤΠΔ ο Οργανισμός θα πρέπει να ζητεί τη γνώμη των κοινωνικών εταίρων, κατά περίπτωση.

(16) Οι ΤΠΔ θα πρέπει να καθορίζουν όλους τους όρους που πρέπει να πληρούν τα στοιχεία διαλειτουργικότητας και τη διαδικασία που πρέπει να τηρείται για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης. Επίσης, είναι ανάγκη να διευκρινίζεται ότι κάθε στοιχείο θα πρέπει να υπόκειται στη διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης και της καταλληλότητας χρήσης που αναφέρεται στις ΤΠΔ και να διαθέτει το αντίστοιχο πιστοποιητικό, το οποίο περιλαμβάνει είτε την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, που θεωρείται απομονωμένο, προς τις απαιτούμενες τεχνικές προδιαγραφές, είτε την αξιολόγηση της καταλληλότητας χρήσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, που θεωρείται ότι βρίσκεται εντός του σιδηροδρομικού περιβάλλοντος, σε σχέση με τις τεχνικές προδιαγραφές.

(17) Κατά την ανάπτυξη νέων ΤΠΔ, ο στόχος θα πρέπει πάντα να είναι η εξασφάλιση συμβατότητας με τα ισχύοντα υποσυστήματα. Τούτο θα συμβάλει στην προώθηση της ανταγωνιστικότητας των σιδηροδρομικών μεταφορών και στην πρόληψη περιττής αύξησης του κόστους λόγω της απαίτησης για αναβάθμιση των υπαρχόντων υποσυστημάτων προκειμένου να εξασφαλιστεί η συμβατότητά τους με τα νέα. Στις εξαιρετικές αυτές περιπτώσεις που δεν είναι δυνατή η εξασφάλιση της συμβατότητας, οι ΤΔΠ θα πρέπει να μπορούν να καθορίζουν το απαιτούμενο πλαίσιο για να αποφασιστεί αν το υπάρχον υποσύστημα χρειάζεται νέα απόφαση ή έγκριση για να τεθεί σε λειτουργία ή να διατεθεί στην αγορά, καθώς και τις σχετικές προθεσμίες.

(18) Εάν ορισμένες τεχνικές πτυχές που αντιστοιχούν στις βασικές απαιτήσεις δεν είναι δυνατόν να καλυφθούν ρητώς από ΤΠΔ, οι εν λόγω πτυχές που απομένει να καλυφθούν θα πρέπει να επισημαίνονται σε παράρτημα της εν λόγω ΤΠΔ ως ανοικτά σημεία. Για τα εν λόγω ανοικτά σημεία, καθώς και για συγκεκριμένες περιπτώσεις, με σκοπό τη συμμόρφωση με τα υπάρχοντα συστήματα, θα πρέπει να εφαρμόζονται εθνικοί κανόνες που μπορούν να θεσπίζονται σε κράτος μέλος από οποιαδήποτε αρμόδια εθνική, περιφερειακή ή τοπική αρχή. Για να αποφευχθεί η επανάληψη επαληθεύσεων και ο περιττός διοικητικός φόρτος, θα πρέπει να ταξινομηθούν οι εθνικοί κανόνες, ώστε να υπάρξει αντιστοιχία μεταξύ των εθνικών κανόνων διάφορων κρατών μελών που καλύπτουν τα ίδια θέματα.

(19) Θα πρέπει να διευκρινιστεί η διαδικασία που πρέπει να ακολουθείται στην περίπτωση βασικών απαιτήσεων οι οποίες εφαρμόζονται σε ένα υποσύστημα, χωρίς όμως να έχουν ακόμη καλυφθεί από την αντίστοιχη ΤΠΔ. Στην περίπτωση αυτή, οι οργανισμοί που είναι επιφορτισμένοι με τις διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης και επαλήθευσης θα πρέπει να είναι οι οριισθέντες οργανισμοί που αναφέρονται στην παρούσα οδηγία.

(20) Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να εφαρμόζεται σε ολόκληρο το σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης και το πεδίο εφαρμογής των ΤΠΔ θα πρέπει να επεκταθεί, ώστε να καλυφθούν τα οχήματα και τα δίκτυα που δεν περιλαμβάνονται στο διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα. Συνεπώς, το παράρτημα Ι της οδηγίας 2008/57/ΕΚ θα πρέπει να απλοποιηθεί.

(21) Οι λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει να πληρούν τα υποσυστήματα και οι διεπαφές τους είναι δυνατόν να ποικίλλουν ανάλογα με τη χρήση των οικείων υποσυστημάτων, για παράδειγμα ανάλογα με τις κατηγορίες των γραμμών και των οχημάτων, ιδίως προκειμένου να διασφαλιστεί η συνοχή ανάμεσα στο δίκτυο υψηλών ταχυτήτων και το συμβατικό σιδηροδρομικό δίκτυο.

(22) Προκειμένου να διασφαλιστεί η σταδιακή υλοποίηση της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρόμων σε ολόκληρη την Ένωση και να περιοριστεί βαθμιαία η ποικιλία των κληρονομηθέντων συστημάτων, οι ΤΠΔ θα πρέπει να καθορίζουν τις διατάξεις που πρέπει να εφαρμόζονται σε περίπτωση ανακαίνισης ή αναβάθμισης υφιστάμενων υποσυστημάτων και είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν προτάσεις για τη βαθμιαία ολοκλήρωση του επιδιωκόμενου συστήματος. Ωστόσο, για να παραμείνει ανταγωνιστικός ο σιδηροδρομικός τομέας και να αποφευχθεί το περιττό κόστος, η έναρξη ισχύος των νέων ή τροποποιημένων ΤΠΔ δεν θα πρέπει να οδηγεί σε άμεση προσαρμογή των οχημάτων και της υποδομής στις νέες προδιαγραφές.

(23) Στις ΤΠΔ θα πρέπει να επισημαίνεται πότε η αναβάθμιση και ανακαίνιση της υποδομής και των οχημάτων απαιτεί νέα έγκριση. Σε όλες τις περιπτώσεις, για την αναβάθμιση και την ανακαίνιση της υποδομής, ο αιτών θα πρέπει να υποβάλει, μέσω της υπηρεσίας μιας στάσης που αναφέρεται στον κανονισμό (ΕΕ) …/… (*), φάκελο στην εθνική αρχή ασφάλειας, ώστε η εν λόγω αρχή να μπορεί να αποφασίσει αν χρειάζεται νέα έγκριση βάσει των κριτηρίων που ορίζονται στην παρούσα

(*) Κανονισμός που βρίσκεται στο έγγραφο 2013/0014(COD).

οδηγία. Στην περίπτωση αναβάθμισης και ανακαίνισης οχημάτων που έχουν έγκριση διάθεσης στην αγορά, ο αιτών θα πρέπει να μπορεί να αποφασίζει αν είναι ανάγκη να ζητήσει νέα έγκριση από την εθνική αρχή ασφάλειας ή τον Οργανισμό βάσει των κριτηρίων που ορίζονται στην παρούσα οδηγία.

(24) Εν όψει της σταδιακής προσέγγισης στην εξάλειψη των εμποδίων στη διαλειτουργικότητα του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος και του χρόνου που απαιτείται στη συνέχεια για την έκδοση των ΤΠΔ, θα πρέπει να ληφθούν μέτρα ώστε να αποφευχθεί η περίπτωση τα κράτη μέλη να θεσπίζουν νέους εθνικούς κανόνες ή να ξεκινούν σχέδια που επιτείνουν την ποικιλομορφία του υφιστάμενου συστήματος.

(25) Προκειμένου να εξαλειφθούν τα εμπόδια στη διαλειτουργικότητα και λόγω της επέκτασης του πεδίου εφαρμογής των ΤΠΔ σε ολόκληρο το ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα, ο όγκος εθνικών κανόνων θα πρέπει να περιοριστεί σταδιακά. Οι εθνικοί κανόνες που σχετίζονται αυστηρά με υπάρχοντα συστήματα θα πρέπει να διαχωριστούν από εκείνους που απαιτούνται για να καλυφθούν ανοικτά σημεία στις ΤΠΔ. Οι κανόνες της δεύτερης κατηγορίας θα πρέπει σταδιακά να καταργηθούν με τη συμπλήρωση των ανοικτών σημείων στις ΤΠΔ.

(26) Οι εθνικοί κανόνες θα πρέπει να διατυπώνονται και να δημοσιεύονται με τρόπο ώστε να γίνονται κατανοητοί από κάθε πιθανό χρήστη του εθνικού δικτύου. Τέτοιοι κανόνες συχνά παραπέμπουν σε άλλα έγγραφα όπως εθνικά πρότυπα, ευρωπαϊκά πρότυπα, διεθνή πρότυπα ή άλλες τεχνικές προδιαγραφές που ενδέχεται να προστατεύονται πλήρως ή εν μέρει από δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας. Επομένως, η υποχρέωση δημοσίευσης δεν θα πρέπει να ισχύει για τα έγγραφα που αναφέρονται άμεσα ή έμμεσα στον εθνικό κανόνα.

(27) Η υιοθέτηση σταδιακής προσέγγισης ανταποκρίνεται στον στόχο της διαλειτουργικότητας του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος, που χαρακτηρίζεται από παλαιές εθνικές υποδομές και οχήματα, η προσαρμογή ή η ανανέωση των οποίων προϋποθέτει δαπανηρές επενδύσεις, και θα πρέπει να ληφθεί ιδιαίτερη μέριμνα ώστε να διατηρηθεί η ανταγωνιστικότητα του σιδηρόδρομου σε σχέση με τους άλλους τρόπους μεταφοράς.

(28) Λόγω της έκτασης και της πολυπλοκότητας του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης, αποδείχθηκε αναγκαία, για πρακτικούς λόγους, η υποδιαίρεση του συστήματος στα εξής υποσυστήματα: υποδομή, παρατρόχιος έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση, εποχούμενος 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, είναι ανάγκη να εξειδικευθούν οι βασικές απαιτήσεις και να καθοριστούν οι αναγκαίες τεχνικές προδιαγραφές, ιδίως όσον αφορά τα στοιχεία και τις διεπαφές, για την τήρηση των εν λόγω βασικών απαιτήσεων. Το ίδιο σύστημα διαιρείται 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, άλλα υποσυστήματα (κυρίως το εποχούμενο υποσύστημα έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση). Μολονότι το σύστημα χωρίζεται σε διάφορα στοιχεία, ο Οργανισμός θα πρέπει να διατηρεί τη συνολική εποπτεία του συστήματος, προκειμένου να προωθείται η διαλειτουργικότητα και η ασφάλεια.

(29) Η σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες, της οποίας η Ένωση είναι συμβαλλόμενο μέρος, καθορίζει την προσβασιμότητα ως μία από τις γενικές της αρχές και απαιτεί από τα κράτη που είναι συμβαλλόμενα μέρη να λάβουν τα ενδεικνυόμενα μέτρα για να εξασφαλίσουν στα άτομα με αναπηρίες ισότιμη πρόσβαση, μεταξύ άλλων καταρτίζοντας, εκδίδοντας και παρακολουθώντας την εφαρμογή ελάχιστων προτύπων και κατευθυντήριων γραμμών για την προσβασιμότητα. Η προσβασιμότητα για τα άτομα με αναπηρία και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα αποτελεί επομένως βασική απαίτηση για τη διαλειτουργικότητα του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος.

(30) Κανένα άτομο δεν επιτρέπεται να υφίσταται διακρίσεις, άμεσες ή έμμεσες, λόγω αναπηρίας. Για να διασφαλιστεί ότι όλοι οι πολίτες της Ένωσης είναι σε θέση να απολαμβάνουν τα οφέλη που απορρέουν από τη δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να προωθήσουν ένα σιδηροδρομικό σύστημα προσβάσιμο σε όλους.

(31) Η εφαρμογή των διατάξεων σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος δεν θα πρέπει να προκαλεί αδικαιολόγητο κόστος ούτε να υπονομεύει τη διατήρηση της διαλειτουργικότητας των υφιστάμενων σιδηροδρομικών δικτύων.

(32) Οι ΤΠΔ έχουν επίσης αντίκτυπο στις συνθήκες χρήσης των σιδηροδρομικών μεταφορών από τους χρήστες και, επομένως, είναι ανάγκη να ζητείται η γνώμη των εν λόγω χρηστών για τις παραμέτρους που τους αφορούν, συμπεριλαμβανομένων των οργανώσεων ατόμων με αναπηρία, κατά περίπτωση.

(33) Θα πρέπει να παρέχεται σε κάθε ενδιαφερόμενο κράτος μέλος η δυνατότητα να μην εφαρμόζει ορισμένες ΤΠΔ σε περιορισμένο αριθμό δεόντως αιτιολογημένων περιπτώσεων. Οι εν λόγω περιπτώσεις και οι διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται σε περίπτωση μη εφαρμογής συγκεκριμένης ΤΠΔ θα πρέπει να καθοριστούν σαφώς.

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

(35) Για την τήρηση των κατάλληλων διατάξεων σχετικά με τις διαδικασίες σύναψης συμβάσεων στον σιδηροδρομικό τομέα και, ιδίως, εκείνων που τίθενται με την οδηγία 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1]), οι αναθέτοντες φορείς οφείλουν να συμπεριλαμβάνουν τις τεχνικές προδιαγραφές στα γενικά έγγραφα ή στις συγγραφές υποχρεώσεων κάθε σύμβασης. Προς τον σκοπό αυτό, είναι ανάγκη να δημιουργηθεί ένα σύνολο κανόνων που θα χρησιμεύουν ως στοιχεία αναφοράς για αυτές τις τεχνικές προδιαγραφές.

(36) Θα ήταν προς το συμφέρον της Ένωσης να υπάρχει ένα διεθνές σύστημα τυποποίησης δυνάμενο να παράγει πρότυπα που θα χρησιμοποιούνται πράγματι από τους εμπλεκομένους στο διεθνές εμπορίου και θα ικανοποιούν τις απαιτήσεις της ενωσιακής πολιτικής. Κατά συνέπεια, οι ευρωπαϊκοί οργανισμοί τυποποίησης θα πρέπει να συνεχίσουν τη συνεργασία τους με διεθνείς οργανισμούς τυποποίησης.

(37) Ο αναθέτων φορέας που παραγγέλλει τη μελέτη, την κατασκευή, την ανακαίνιση ή την αναβάθμιση υποσυστήματος θα μπορούσε να είναι σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστής υποδομής, οντότητα υπεύθυνη για τη συντήρηση, κάτοχος ή ανάδοχος υπεύθυνος για την εκτέλεση έργου. Οι αναθέτοντες φορείς θα πρέπει να καθορίζουν τις απαιτήσεις που είναι αναγκαίες για τη συμπλήρωση των ευρωπαϊκών προδιαγραφών ή άλλων προτύπων. Οι προδιαγραφές αυτές θα πρέπει να ικανοποιούν τις εναρμονισμένες σε ενωσιακή κλίμακα βασικές απαιτήσεις στις οποίες θα πρέπει να ανταποκρίνεται το σιδηροδρομικό σύστημα.

(38) Οι διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας χρήσης των στοιχείων θα πρέπει να βασίζονται στη χρήση των ενοτήτων για τις διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης, καταλληλότητας χρήσης και επαλήθευσης «ΕΚ» που πρέπει να χρησιμοποιούνται στις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας οι οποίες έχουν εγκριθεί δυνάμει της παρούσας οδηγίας. Στο μέτρο του δυνατού και προκειμένου να ευνοηθεί η ανάπτυξη των σχετικών βιομηχανικών κλάδων, είναι σκόπιμο να αναπτυχθούν οι διαδικασίες στις οποίες χρησιμοποιείται το σύστημα διασφάλισης της ποιότητας.

(39) Η συμμόρφωση των στοιχείων συνδέεται κυρίως με το πεδίο χρήσης τους που αποσκοπεί να εξασφαλίσει τη διαλειτουργικότητα του συστήματος και όχι μόνο με την ελεύθερη κυκλοφορία τους στην αγορά της Ένωσης. Θα πρέπει να αξιολογείται η καταλληλότητα χρήσης 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 στην παρούσα οδηγία. Με βάση την αξιολόγηση της συμμόρφωσης και/ή της καταλληλότητας χρήσης, θα πρέπει να αρκεί η δήλωση συμμόρφωσης του κατασκευαστή.

(40) Οι κατασκευαστές υποχρεούνται ωστόσο να επιθέτουν, σε ορισμένα στοιχεία, τη σήμανση «CE», προκειμένου να πιστοποιείται η συμμόρφωσή τους προς το υπόλοιπο σχετικό με αυτά ενωσιακό δίκαιο.

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

(42) Τα υποσυστήματα που συγκροτούν το ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα θα πρέπει να υπόκεινται σε διαδικασία επαλήθευσης. Η εν λόγω επαλήθευση θα πρέπει να επιτρέπει στις οντότητες που είναι αρμόδιες για τη θέση σε λειτουργία ή τη διάθεση στην αγορά να βεβαιώνονται ότι, στα στάδια του σχεδιασμού, της κατασκευής και της θέσης σε λειτουργία, το αποτέλεσμα είναι σύμφωνο προς τις ισχύουσες κανονιστικές, τεχνικές και λειτουργικές διατάξεις. Επίσης, θα πρέπει να έχει ως αποτέλεσμα να επιτρέπεται στους κατασκευαστές να αναμένουν ισότητα μεταχείρισης σε όλα τα κράτη μέλη.

(43) Μετά τη θέση υποσυστήματος σε λειτουργία ή τη διάθεσή του στην αγορά, θα πρέπει να διασφαλίζεται ότι η λειτουργία και η συντήρησή του είναι σύμφωνες προς τις σχετικές με αυτό βασικές απαιτήσεις. Σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) …/… του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([2]) (*), την ευθύνη για την τήρηση των απαιτήσεων αυτών φέρει, καθένας για τα δικά του υποσυστήματα, ο διαχειριστής υποδομής, η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο φορέας που είναι αρμόδιος για τη συντήρηση.

(44) Όταν, κατά τη λειτουργία, διαπιστώνεται ότι ένα όχημα ή ένας τύπος οχήματος δεν πληροί μια από τις εφαρμοστέες βασικές απαιτήσεις, θα πρέπει να λαμβάνονται τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα από τις οικείες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, με σκοπό τη συμμόρφωση του οχήματος ή των οχημάτων με τις απαιτήσεις αυτές. Επιπροσθέτως, εάν αυτή η μη συμμόρφωση οδηγεί σε σοβαρό κίνδυνο ασφάλειας, οι εθνικές αρχές ασφάλειας που είναι υπεύθυνες για την εποπτεία της κυκλοφορίας του οχήματος θα πρέπει να δύνανται να λάβουν τα αναγκαία προσωρινά μέτρα ασφάλειας, περιλαμβανομένου του άμεσου περιορισμού ή της άμεσης αναστολής της σχετικής λειτουργίας. Εάν τα διορθωτικά μέτρα δεν επαρκούν και ο σοβαρός κίνδυνος ασφάλειας που προκαλείται από τη μη συμμόρφωση παραμένει, οι εθνικές αρχές ασφάλειας ή ο Οργανισμός θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα να ανακαλούν ή να τροποποιούν την έγκριση. Ως σοβαρός κίνδυνος για την ασφάλεια θα

([1]) Οδηγία 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις προμήθειες φορέων που δραστηριοποιούνται στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών και την κατάργηση της οδηγίας 2004/17/ΕΚ (ΕΕ L 94 της 28.3.2014, σ. 243).

([2]) Οδηγία (ΕΕ) …/… του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της …, για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (ΕΕ L …).

(*) Οδηγία που βρίσκεται στο έγγραφο 2013/0016(COD) (βλέπε σελίδα 64 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας).

πρέπει να νοείται, εν προκειμένω, η μη συμμόρφωση με τις νομικές υποχρεώσεις ή τις απαιτήσεις ασφάλειας, η οποία μπορεί από μόνη της ή στο πλαίσιο σειράς συνεπακόλουθων γεγονότων να προκαλέσει ατύχημα ή σοβαρό ατύχημα. Η διαδικασία ανάκλησης θα πρέπει να στηρίζεται από κατάλληλη ανταλλαγή πληροφοριών ανάμεσα στον Οργανισμό και τις εθνικές αρχές ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης μητρώων.

(45) Οι αντίστοιχοι ρόλοι και ευθύνες όλων των ενδιαφερομένων θα πρέπει να αποσαφηνιστούν σε σχέση με τις διαδικασίες για τη διάθεση στην αγορά και τη χρήση οχημάτων, καθώς και τη θέση σταθερών εγκαταστάσεων σε λειτουργία.

(46) Ο Οργανισμός και οι εθνικές αρχές ασφαλείας θα πρέπει να συνεργάζονται και να κατανέμουν τις αρμοδιότητές τους όπως κρίνεται σκόπιμο για την έκδοση εγκρίσεων λαμβάνοντας δεόντως υπόψη την ασφάλεια. Προς τούτο, θα πρέπει να συναφθούν ρυθμίσεις συνεργασίας ανάμεσα στον Οργανισμό και τις εθνικές αρχές ασφάλειας.

(47) Για να διασφαλιστεί ότι ο εξοπλισμός του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS) πληροί τις σχετικές προδιαγραφές και να αποτραπεί η υπονόμευση της διαλειτουργικότητας του ERTMS από πρόσθετες απαιτήσεις σχετικές με αυτό, ο Οργανισμός θα πρέπει να ενεργεί ως η αρχή του συστήματος ERTMS. Προς τούτο, ο Οργανισμός θα πρέπει να είναι υπεύθυνος για την αξιολόγηση των προβλεπόμενων τεχνικών λύσεων πριν από την έναρξη ή τη δημοσίευση οποιασδήποτε πρόσκλησης υποβολής προσφορών σχετικά με παρατρόχιο εξοπλισμό ERTMS, προκειμένου να ελέγχεται εάν οι εν λόγω τεχνικές λύσεις είναι σύμφωνες με τις σχετικές ΤΠΔ και πλήρως διαλειτουργικές.

Θα πρέπει να αποφεύγεται κάθε αλληλοεπικάλυψη μεταξύ αυτής της αξιολόγησης από τον Οργανισμό και των καθηκόντων των κοινοποιηθέντων οργανισμών στη διαδικασία επαλήθευσης. Ο αιτών θα πρέπει επομένως να ενημερώνει τον Οργανισμό εάν η διαδικασία επαλήθευσης από τον κοινοποιηθέντα οργανισμό έχει ήδη αρχίσει ή εάν υπάρχει ήδη διαθέσιμο οποιοδήποτε πιστοποιητικό συμμόρφωσης. Ο αιτών θα πρέπει να μπορεί να επιλέξει να ζητήσει τέτοια αξιολόγηση από τον Οργανισμό είτε για κάθε επιμέρους έργο ERTMS είτε για συνδυασμό έργων, γραμμή, ομάδα γραμμών ή δίκτυο.

(48) Η έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας δεν θα πρέπει να καθυστερήσει την υλοποίηση έργων του ERTMS για τα οποία έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία υποβολής προσφορών και ανάθεσης.

(49) Για να διευκολυνθεί η διάθεση στην αγορά οχημάτων και να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος, θα πρέπει να εισαχθεί η έννοια της έγκρισης οχήματος για τη διάθεση στην αγορά, η οποία να ισχύει σε όλη την Ένωση. Ενώ οι εγκρίσεις για τη διάθεση στην αγορά επιτρέπουν τις εμπορικές συναλλαγές οχημάτων οπουδήποτε στην αγορά της Ένωσης, το όχημα μπορεί να χρησιμοποιείται μόνο εντός της περιοχής χρήσης για την οποία δίδεται η έγκριση. Εν προκειμένω, οποιαδήποτε επέκταση της περιοχής χρήσης θα πρέπει να υπόκειται σε ενημερωμένη έγκριση για το όχημα. Είναι απαραίτητο τα οχήματα που έχουν ήδη λάβει έγκριση δυνάμει προηγούμενων οδηγιών να λάβουν επίσης έγκριση διάθεσης στην αγορά, αν πρόκειται να χρησιμοποιηθούν σε δίκτυα που δεν καλύπτονται από την έγκρισή τους.

(50) Όταν η περιοχή χρήσης περιορίζεται σε δίκτυο ή δίκτυα εντός ενός κράτους μέλους, ο αιτών θα πρέπει να μπορεί να επιλέξει ανάμεσα στην υποβολή αίτησης για έγκριση οχήματος, μέσω της υπηρεσίας μιας χρήσης που αναφέρεται στον κανονισμό (ΕΕ) …/… (*), στην εθνική αρχή ασφάλειας του εν λόγω κράτους μέλους ή στον Οργανισμό. Η επιλογή του αιτούντος θα πρέπει να είναι δεσμευτική έως ότου η εξέταση της αίτησης ολοκληρωθεί ή τερματισθεί.

(51) Ο αιτών θα πρέπει να έχει στη διάθεσή του κατάλληλη διαδικασία που θα του επιτρέπει να προσφεύγει κατά απόφασης ή παράλειψης του Οργανισμού ή των εθνικών αρχών ασφάλειας. Πέραν αυτού, θα πρέπει να θεσπιστούν σαφείς διαδικαστικές διατάξεις και διατάξεις για την επίλυση διαφορών, ώστε να αντιμετωπιστούν καταστάσεις όπου ο Οργανισμός και οι εθνικές αρχές ασφάλειας διαφωνούν στις αξιολογήσεις τους σε ό,τι αφορά την έκδοση εγκρίσεων οχημάτων.

(52) Συγκεκριμένα μέτρα, μεταξύ άλλων συμφωνίες συνεργασίας, θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη την ειδική γεωγραφική και ιστορική κατάσταση ορισμένων κρατών μελών, με την παράλληλη διασφάλιση της ορθής λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς.

(53) Όταν η λειτουργία περιορίζεται σε δίκτυα που απαιτούν ειδική εμπειρογνωμοσύνη για γεωγραφικούς ή ιστορικούς λόγους και όταν τέτοια δίκτυα είναι απομονωμένα από το υπόλοιπο ενωσιακό σιδηροδρομικό δίκτυο, ο αιτών θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να ολοκληρώσει τις απαραίτητες διατυπώσεις σε τοπικό επίπεδο, απευθυνόμενος στις σχετικές εθνικές αρχές ασφάλειας. Προς τούτο, με στόχο τη μείωση της διοικητικής επιβάρυνσης και του κόστους, οι συμφωνίες συνεργασίας που πρόκειται να συναφθούν ανάμεσα στον Οργανισμό και τις σχετικές εθνικές αρχές ασφάλειας θα πρέπει να μπορούν να προβλέπουν την κατάλληλη κατανομή καθηκόντων, με την επιφύλαξη της ανάληψης από τον Οργανισμό της τελικής ευθύνης όσον αφορά την έκδοση της έγκρισης.

(*) Κανονισμός που βρίσκεται στο έγγραφο 2013/0014(COD).

(54) Τα σιδηροδρομικά δίκτυα που βρίσκονται στις χώρες της Βαλτικής (Εσθονία, Λετονία και Λιθουανία) έχουν εύρος τροχιάς 1 520 mm, το οποίο είναι το ίδιο με εκείνο σε γειτονικές τρίτες χώρες, αλλά είναι διαφορετικό από εκείνο του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου της Ένωσης. Τα εν λόγω δίκτυα της Βαλτικής έχουν κληρονομήσει κοινές τεχνικές και λειτουργικές απαιτήσεις, οι οποίες παρέχουν de facto διαλειτουργικότητα μεταξύ τους, και, στο πλαίσιο αυτό, η έγκριση οχήματος που έχει εκδοθεί σε ένα από τα εν λόγω κράτη μέλη μπορεί να ισχύει για το υπόλοιπο των εν λόγω δικτύων. Για να διευκολυνθεί η αποτελεσματική και αναλογική κατανομή των πόρων για την έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά ή έγκρισης τύπου οχημάτων και να μειωθεί η οικονομική και διοικητική επιβάρυνση του αιτούντος σε τέτοιες περιπτώσεις, οι ειδικές ρυθμίσεις συνεργασίας μεταξύ του Οργανισμού και των αρμόδιων εθνικών αρχών ασφαλείας θα πρέπει να προβλέπουν, κατά περίπτωση, τη δυνατότητα ανάθεσης καθηκόντων στις εν λόγω εθνικές αρχές ασφάλειας.

(55) Τα κράτη μέλη τα οποία μοιράζονται σημαντικό μέρος της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας με τρίτες χώρες που έχουν το ίδιο εύρος σιδηροτροχιών, αλλά το οποίο είναι διαφορετικό από το κύριο σιδηροδρομικό δίκτυο της Ένωσης, θα πρέπει να μπορέσουν να διατηρήσουν διαφορετικές διαδικασίες έγκρισης οχήματος για εμπορευματικές φορτάμαξες και επιβατάμαξες κοινής χρήσης με τις εν λόγω τρίτες χώρες.

(56) Για λόγους ιχνηλασιμότητας και ασφάλειας, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών θα πρέπει να αποδίδουν ευρωπαϊκό αριθμό οχήματος σε όχημα όταν το ζητά ο κάτοχος του οχήματος. Στη συνέχεια οι πληροφορίες για το όχημα θα πρέπει να καταχωρίζονται σε μητρώο οχημάτων. Στα μητρώα οχημάτων θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να ανατρέχουν όλα τα κράτη μέλη καθώς και ορισμένοι οικονομικοί παράγοντες της Ένωσης. Τα μητρώα οχημάτων θα πρέπει να είναι συμβατά όσον αφορά τον μορφότυπο των δεδομένων. Κατά συνέπεια, θα πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο κοινών λειτουργικών και τεχνικών προδιαγραφών. Προκειμένου να αποφευχθούν διοικητικές επιβαρύνσεις και περιττό κόστος, η Επιτροπή θα πρέπει να εγκρίνει προδιαγραφή για ευρωπαϊκό μητρώο οχημάτων, το οποίο θα ενσωματώνει εθνικά μητρώα οχημάτων, με στόχο να δημιουργηθεί ένα κοινό εργαλείο, επιτρέποντας συγχρόνως τη διατήρηση πρόσθετων λειτουργιών σχετικών με τις ειδικές ανάγκες των κρατών μελών.

(57) Για να διασφαλιστεί η ιχνηλασιμότητα των οχημάτων και του ιστορικού τους, τα στοιχεία αναφοράς των εγκρίσεων οχήματος για τη διάθεση στην αγορά θα πρέπει να καταγράφονται μαζί με άλλα στοιχεία του οχήματος.

(58) Θα πρέπει να θεσπιστούν διαδικασίες για τον έλεγχο της συμβατότητας ανάμεσα στα οχήματα και τις διαδρομές στις οποίες πρόκειται να χρησιμοποιηθούν μετά την έκδοση της έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά και πριν από τη χρήση οχήματος από σιδηροδρομική επιχείρηση στην περιοχή χρήσης του, όπως ορίζεται στην έγκριση οχήματος για τη διάθεση στην αγορά.

(59) Οι κοινοποιηθέντες οργανισμοί που είναι υπεύθυνοι για την εξέταση των διαδικασιών αξιολόγησης της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας χρήσης των στοιχείων, καθώς και της διαδικασίας αξιολόγησης των υποσυστημάτων, θα πρέπει, ιδίως όταν δεν υπάρχει ευρωπαϊκή προδιαγραφή, να συντονίζουν όσο το δυνατόν περισσότερο τις αποφάσεις τους.

(60) Η διαφανής διαπίστευση, όπως προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1]), η οποία διασφαλίζει το αναγκαίο επίπεδο εμπιστοσύνης στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης, θα πρέπει να θεωρείται από τις εθνικές δημόσιες αρχές ανά την Ένωση ως ο προτιμητέος τρόπος απόδειξης της τεχνικής επάρκειας των κοινοποιηθέντων οργανισμών και, τηρουμένων των αναλογιών, των οργανισμών που έχουν οριστεί να ελέγχουν τη συμμόρφωση με τους εθνικούς κανόνες. Ωστόσο, οι εθνικές αρχές θα πρέπει να δύνανται να θεωρούν ότι διαθέτουν τα κατάλληλα μέσα για να διενεργούν οι ίδιες αυτήν την αξιολόγηση. Στις περιπτώσεις αυτές, για να διασφαλίζεται το κατάλληλο επίπεδο αξιοπιστίας των αξιολογήσεων από άλλες εθνικές αρχές, θα πρέπει να προσκομίζουν στην Επιτροπή και στα άλλα κράτη μέλη τα αναγκαία έγγραφα που αποδεικνύουν ότι οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης που έχουν αξιολογηθεί πληρούν τις σχετικές κανονιστικές απαιτήσεις.

(61) Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να περιοριστεί στη διατύπωση των απαιτήσεων διαλειτουργικότητας για τα στοιχεία και τα υποσυστήματα διαλειτουργικότητας. Για να διευκολυνθεί η συμμόρφωση προς τις εν λόγω απαιτήσεις, είναι αναγκαίο να προβλεφθεί παραδοχή συμμόρφωσης για στοιχεία και υποσυστήματα διαλειτουργικότητας τα οποία είναι σύμφωνα με τα εναρμονισμένα πρότυπα που εγκρίνονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1025/2012 με σκοπό τη διατύπωση λεπτομερών τεχνικών προδιαγραφών σχετικά με τις εν λόγω απαιτήσεις.

(62) Τα μέτρα που εγκρίνονται δυνάμει της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να συμπληρώνονται από πρωτοβουλίες που έχουν ως στόχο την παροχή χρηματοδοτικής στήριξης σε καινοτόμες και διαλειτουργικές τεχνολογίες στον ενωσιακό σιδηροδρομικό τομέα.

([1]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Ιουλίου 2008, για τον καθορισμό των απαιτήσεων διαπίστευσης και εποπτείας της αγοράς όσον αφορά την εμπορία των προϊόντων και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 339/93 του Συμβουλίου (ΕΕ L 218 της 13.8.2008, σ. 30).

(63) Προκειμένου να συμπληρωθούν μη ουσιώδη στοιχεία της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 ΣΛΕΕ σχετικά με τους ειδικούς στόχους κάθε ΤΠΔ. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διεξάγει η Επιτροπή κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνωμόνων. Η Επιτροπή, κατά την προετοιμασία και τη διατύπωση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, θα πρέπει να διασφαλίζει την ταυτόχρονη, έγκαιρη και κατάλληλη διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

(64) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εκτέλεση της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες σχετικά: με τις ΤΠΔ και τις τροποποιήσεις των ΤΠΔ, συμπεριλαμβανομένων των τροποποιήσεων που απαιτούνται για την αντιμετώπιση των ελλείψεων των ΤΠΔ, το υπόδειγμα της δήλωσης συμμόρφωσης «ΕΚ» ή καταλληλότητας χρήσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας και τα συνοδευτικά έγγραφα, με τις πληροφορίες που θα περιλαμβάνονται στον φάκελο που θα πρέπει να συνοδεύει την αίτηση για τη μη εφαρμογή μιας ή περισσότερων ΤΠΔ ή μερών τους, τον μορφότυπο και τον τρόπο διαβίβασης του εν λόγω φακέλου και, κατά περίπτωση, την απόφαση περί μη εφαρμογής των ΤΠΔ, με την ταξινόμηση των κοινοποιημένων εθνικών κανόνων σε διάφορες ομάδες με στόχο να διευκολυνθούν οι έλεγχοι συμβατότητας μεταξύ σταθερού και κινητού εξοπλισμού, με τις λεπτομέρειες της διαδικασίας επαλήθευσης «ΕΚ» και της διαδικασίας επαλήθευσης σε περίπτωση εθνικών κανόνων και τα υποδείγματα για τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» και τα υποδείγματα για τα έγγραφα του τεχνικού φακέλου που θα πρέπει να συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης, καθώς και τα υποδείγματα για τα πιστοποιητικά επαλήθευσης, με τις πρακτικές ρυθμίσεις για τους σκοπούς της έγκρισης οχήματος, με το υπόδειγμα δήλωσης συμμόρφωσης προς τον τύπο και, όταν ενδείκνυται, με τις κατά περίπτωση ενότητες για την αξιολόγηση συμμόρφωσης, με τα εθνικά μητρώα οχημάτων, το ευρωπαϊκό μητρώο οχημάτων και το μητρώο των εγκρίσεων διάθεσης τύπων οχημάτων στην αγορά και με τις κοινές προδιαγραφές σχετικά με το περιεχόμενο, τον μορφότυπο των δεδομένων, τη λειτουργική και την τεχνική διάρθρωση, τον τρόπο λειτουργίας και τους κανόνες εισαγωγής δεδομένων και πρόσβασης σε αυτά για το μητρώο υποδομής. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1]).

(65) Οι ΤΠΔ θα πρέπει να αναθεωρούνται τακτικά. Όταν διαπιστώνονται ελλείψεις στις ΤΠΔ, θα πρέπει να ζητείται από τον Οργανισμό να συντάξει γνωμοδότηση, η οποία, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, είναι δυνατόν να δημοσιευθεί και να χρησιμοποιηθεί από όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς (συμπεριλαμβανομένου του κλάδου και των κοινοποιηθέντων οργανισμών) ως αποδεκτός τρόπος συμμόρφωσης εν αναμονή της αναθεώρησης των σχετικών ΤΠΔ.

(66) Οι εκτελεστικές πράξεις για την κατάρτιση νέων ΤΠΔ ή την τροποποίηση υφιστάμενων ΤΠΔ θα πρέπει να αντικατοπτρίζουν τους ειδικούς στόχους που τίθενται από την Επιτροπή μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

(67) Είναι αναγκαία ορισμένα οργανωτικά βήματα για να προετοιμαστεί ο Οργανισμός για τον ενισχυμένο ρόλο του κατά την παρούσα οδηγία. Κατά συνέπεια, θα πρέπει να προβλεφθεί κατάλληλη μεταβατική περίοδος. Στη διάρκεια της περιόδου αυτής, η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει την πρόοδο που σημειώνει ο Οργανισμός στο πλαίσιο της προετοιμασίας για τον ενισχυμένο ρόλο του. Στη συνέχεια, η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλλει τακτικά εκθέσεις με θέμα την πρόοδο της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας. Συγκεκριμένα, η έκθεση θα πρέπει να αξιολογεί τη διαδικασία έγκρισης οχημάτων, τις περιπτώσεις μη εφαρμογής των ΤΠΔ και τη χρήση των μητρώων. Η Επιτροπή θα πρέπει επίσης να υποβάλλει εκθέσεις με θέμα την αναληφθείσα δράση σε ό,τι αφορά τον προσδιορισμό και την ιχνηλασιμότητα των στοιχείων που έχουν ουσιώδη σημασία για την ασφάλεια.

(68) Είναι απαραίτητο να επιτραπεί στα κράτη μέλη, στις εθνικές αρχές ασφάλειας και στους ενδιαφερόμενους φορείς αρκετός χρόνος για να προετοιμαστούν για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

(69) Δεδομένου ότι ο στόχος της παρούσας οδηγίας, δηλαδή η διαλειτουργικότητα εντός του σιδηροδρομικού συστήματος σε όλη την Ένωση, δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, μπορεί όμως, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων του, να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να θεσπίσει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που διατυπώνεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα απαιτούμενα για την επίτευξη του στόχου αυτού.

(70) Η υποχρέωση μεταφοράς της παρούσας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο θα πρέπει να περιοριστεί στις διατάξεις που συνιστούν ουσιαστική τροποποίηση σε σχέση με τις διατάξεις της οδηγίας 2008/57/ΕΚ. Η υποχρέωση μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο των διατάξεων που κατ' ουσία δεν τροποποιούνται απορρέει από την οδηγία 2008/57/ΕΚ.

(71) Η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να θίγει τις υποχρεώσεις των κρατών μελών όσον αφορά τις προθεσμίες μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο των οδηγιών που παρατίθενται στο παράρτημα V μέρος Β,

([1]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

1. Η παρούσα οδηγία καθορίζει τις προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται για να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης, κατά τρόπο συμβατό προς την οδηγία (ΕΕ) …/… (*), προκειμένου να καθοριστεί το μέγιστο επίπεδο τεχνικής εναρμόνισης, να καταστεί δυνατή η διευκόλυνση, η βελτίωση και η ανάπτυξη των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών εντός της Ένωσης και με τρίτες χώρες και να προωθηθεί η ολοκλήρωση του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου και η σταδιακή επίτευξη της εσωτερικής αγοράς. Οι προϋποθέσεις αυτές αφορούν τον σχεδιασμό, την κατασκευή, τη θέση σε λειτουργία, την αναβάθμιση, την ανακαίνιση, τη λειτουργία και τη συντήρηση των στοιχείων του εν λόγω συστήματος, καθώς και τα επαγγελματικά προσόντα και τους όρους υγείας και ασφάλειας του προσωπικού που συμμετέχει στη λειτουργία και τη συντήρησή του.

2. Η παρούσα οδηγία θεσπίζει τις διατάξεις που σχετίζονται, για κάθε υποσύστημα, με τα στοιχεία διαλειτουργικότητας, τις διεπαφές και τις διαδικασίες, καθώς και τις προϋποθέσεις γενικής συμβατότητας του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος που απαιτούνται για την επίτευξη της διαλειτουργικότητάς του.

3. Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται για:

α) τα μετρό·

β) τα τραμ και τα ελαφρά σιδηροδρομικά οχήματα και τις υποδομές που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά από τα εν λόγω οχήματα·

γ) τα δίκτυα που είναι λειτουργικώς αποκομμένα από το υπόλοιπο ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα, τα οποία προορίζονται μόνο για τη λειτουργία τοπικών, αστικών ή προαστιακών μεταφορών επιβατών, καθώς και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται μόνο στα εν λόγω δίκτυα.

4. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν από το πεδίο εφαρμογής των μέτρων που εφαρμόζουν την παρούσα οδηγία:

α) την ιδιωτική σιδηροδρομική υποδομή, συμπεριλαμβανομένων των παρακαμπτήριων οδών, η οποία χρησιμοποιείται από τον ιδιοκτήτη ή φορέα εκμετάλλευσης για τις αντίστοιχες εμπορευματικές δραστηριότητές τους ή για τη μεταφορά προσώπων με μη εμπορικούς σκοπούς, και τα οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε αυτήν την υποδομή·

β) την υποδομή και τα οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά για τοπική, ιστορική ή τουριστική χρήση·

γ) την ελαφρά σιδηροδρομική υποδομή που χρησιμοποιείται περιστασιακά από βαριά σιδηροδρομικά οχήματα υπό τις λειτουργικές συνθήκες του ελαφρού σιδηροδρομικού συστήματος, μόνο όταν είναι αναγκαίο για λόγους συνδεσιμότητας των εν λόγω οχημάτων· και

δ) τα οχήματα που χρησιμοποιούνται κυρίως στην ελαφρά σιδηροδρομική υποδομή αλλά είναι εξοπλισμένα με ορισμένα βαρέα σιδηροδρομικά στοιχεία, απαραίτητα για τη διέλευση σε προκαθορισμένο και περιορισμένο τμήμα της βαριάς σιδηροδρομικής υποδομής με αποκλειστικό σκοπό τη συνδεσιμότητα.

5. Στην περίπτωση τραμ-τρένων που κυκλοφορούν στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης και για τα οποία δεν ισχύουν ΤΠΔ, εφαρμόζονται τα ακόλουθα:

α) τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη διασφαλίζουν τη θέσπιση εθνικών κανόνων ή άλλων κατάλληλων προσιτών μέτρων προκειμένου να διασφαλίζεται ότι τα εν λόγω τραμ-τρένα πληρούν τις σχετικές βασικές απαιτήσεις·

β) τα κράτη μέλη μπορούν να θεσπίσουν εθνικούς κανόνες προκειμένου να καθορίσουν τη διαδικασία έγκρισης που εφαρμόζεται στα εν λόγω τραμ-τρένα. Η αρχή που εκδίδει την έγκριση οχήματος διαβουλεύεται με την οικεία εθνική αρχή ασφάλειας, προκειμένου να διασφαλίζεται ότι η μεικτή λειτουργία τραμ-τρένων και βαρέων σιδηροδρομικών οχημάτων πληροί όλες τις βασικές απαιτήσεις, καθώς και σχετικούς κοινούς στόχους ασφαλείας («ΚΣΑ»)·

(*) Οδηγία που βρίσκεται στο έγγραφο 2013/0016(COD).

γ) κατά παρέκκλιση από το άρθρο 21, στην περίπτωση διασυνοριακής κυκλοφορίας, οι σχετικές αρμόδιες αρχές συνεργάζονται με σκοπό την έκδοση των εγκρίσεων οχημάτων.

Η παράγραφος αυτή δεν εφαρμόζεται σε οχήματα που εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας σύμφωνα με τις παραγράφους 3 και 4.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

1) «σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης»: τα στοιχεία όπως απαριθμούνται στο παράρτημα Ι·

2) «διαλειτουργικότητα»: η ικανότητα του σιδηροδρομικού συστήματος να επιτρέπει την ασφαλή και αδιάκοπη κυκλοφορία αμαξοστοιχιών, οι οποίες επιτυγχάνουν τα απαιτούμενα επίπεδα επίδοσης·

3) «όχημα»: σιδηροδρομικό όχημα δυνάμενο να κινηθεί με τροχούς επί σιδηροδρομικών γραμμών, με ή χωρίς έλξη. Το όχημα αποτελείται από ένα ή περισσότερα δομικά και λειτουργικά υποσυστήματα·

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

5) «υποσυστήματα»: τα δομικά ή λειτουργικά μέρη του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος, όπως καθορίζονται στο παράρτημα ΙΙ·

6) «κινητό υποσύστημα»: το υποσύστημα τροχαίου υλικού και το εποχούμενο υποσύστημα ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης·

7) «στοιχεία διαλειτουργικότητας»: κάθε απλό συστατικό στοιχείο, ομάδα συστατικών στοιχείων, υποσύνολο ή πλήρες σύνολο εξοπλισμού ενσωματωμένου ή προοριζόμενου να ενσωματωθεί σε υποσύστημα, από το οποίο εξαρτάται άμεσα ή έμμεσα η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος, συμπεριλαμβανομένων τόσο των υλικών όσο και των άυλων αντικειμένων·

8) «προϊόν»: το προϊόν που επιτυγχάνεται με διαδικασία κατασκευής, συμπεριλαμβανομένων των συστατικών στοιχείων και των υποσυστημάτων διαλειτουργικότητας·

9) «βασικές απαιτήσεις»: το σύνολο των προϋποθέσεων που περιγράφονται στο παράρτημα ΙΙΙ και πρέπει να πληρούν το ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα, τα υποσυστήματα και τα στοιχεία διαλειτουργικότητας, συμπεριλαμβανομένων των διεπαφών·

10) «ευρωπαϊκή προδιαγραφή»: προδιαγραφή, η οποία εμπίπτει σε μία από τις ακόλουθες κατηγορίες:

— κοινή τεχνική προδιαγραφή, όπως καθορίζεται στο παράρτημα VIII της οδηγίας 2014/25/ΕΕ,

— ευρωπαϊκή τεχνική έγκριση, όπως αναφέρεται στο άρθρο 60 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ, ή

— ευρωπαϊκό πρότυπο, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1025/2012·

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

12) «θεμελιώδης παράμετρος»: κάθε κανονιστική, τεχνική ή λειτουργική προϋπόθεση, ουσιώδης για τη διαλειτουργικότητα, που διευκρινίζεται στις αντίστοιχες ΤΠΔ·

13) «ειδική περίπτωση»: κάθε μέρος του σιδηροδρομικού συστήματος για το οποίο στις ΤΠΔ χρειάζονται ειδικές διατάξεις, είτε προσωρινές είτε μόνιμες, εξαιτίας γεωγραφικών ή τοπογραφικών περιορισμών ή περιορισμών αστικού περιβάλλοντος ή εκείνων που επηρεάζουν τη συμβατότητα με το υπάρχον σύστημα, ιδίως οι σιδηροδρομικές γραμμές και τα δίκτυα που είναι αποκομμένα από το δίκτυο της υπόλοιπης Ένωσης, το περιτύπωμα, το εύρος τροχιάς ή το διάκενο μεταξύ των αξόνων των τροχιών και τα οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά και μόνο για τοπική, περιφερειακή ή ιστορική χρήση, καθώς και τα οχήματα που προέρχονται από τρίτες χώρες ή προορίζονται για αυτές·

14) «αναβάθμιση»: κάθε σημαντική εργασία μετατροπής ενός υποσυστήματος ή τμήματός του η οποία έχει ως αποτέλεσμα αλλαγή του τεχνικού φακέλου που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ», εάν υπάρχει ο εν λόγω τεχνικός φάκελος, και η οποία βελτιώνει τις συνολικές επιδόσεις του υποσυστήματος·

15) «ανακαίνιση»: κάθε σημαντική εργασία υποκατάστασης ενός υποσυστήματος ή τμήματός του η οποία δεν αλλάζει τις συνολικές επιδόσεις του υποσυστήματος·

16) «υπάρχον σιδηροδρομικό σύστημα»: η υποδομή η οποία απαρτίζεται από τις γραμμές και τις σταθερές εγκαταστάσεις του υπάρχοντος σιδηροδρομικού δικτύου, καθώς και από τα οχήματα κάθε κατηγορίας και προέλευσης που κυκλοφορούν στην υποδομή αυτή·

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

18) «τραμ-τρένο»: όχημα σχεδιασμένο για συνδυασμένη χρήση τόσο σε ελαφριά, όσο και σε βαριά σιδηροδρομική υποδομή·

19) «θέση σε λειτουργία»: το σύνολο των εργασιών με τις οποίες ένα υποσύστημα τίθεται σε κατάσταση λειτουργίας·

20) «αναθέτων φορέας»: δημόσια ή ιδιωτική οντότητα, που παραγγέλλει τον σχεδιασμό και/ή την κατασκευή ή την ανακαίνιση ή την αναβάθμιση υποσυστήματος·

21) «κάτοχος»: το φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο, είτε ως ιδιοκτήτης οχήματος είτε ως ο έχων το δικαίωμα χρήσης αυτού, εκμεταλλεύεται το όχημα ως μέσο μεταφοράς και είναι καταχωρισμένο με την ιδιότητα αυτή σε μητρώο οχημάτων που αναφέρεται στο άρθρο 47·

22) «αιτών»: φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο αιτείται έγκριση και θα μπορούσε να είναι σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστής υποδομής ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο ή νομική οντότητα, όπως κατασκευαστής, ιδιοκτήτης ή κάτοχος· για τους σκοπούς του άρθρου 15, ως «αιτών» νοείται ο αναθέτων φορέας ή ο κατασκευαστής ή οι εξουσιοδοτημένοι εκπρόσωποί του· για τους σκοπούς του άρθρου 19, ως «αιτών» νοείται το φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο ζητεί την απόφαση του Οργανισμού για την έγκριση των τεχνικών λύσεων που προβλέπονται για τα έργα για τον παρατρόχιο εξοπλισμό ERTMS·

23) «έργο σε προχωρημένο στάδιο εξέλιξης»: κάθε έργο του οποίου η φάση προγραμματισμού ή κατασκευής βρίσκεται σε τέτοιο στάδιο που η τροποποίηση των τεχνικών προδιαγραφών μπορεί να θέσουν σε κίνδυνο τη βιωσιμότητα του έργου όπως έχει προγραμματιστεί·

24) «εναρμονισμένο πρότυπο»: ευρωπαϊκό πρότυπο, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1025/2012·

25) «εθνική αρχή ασφάλειας»: αρχή για την ασφάλεια κατά την έννοια του άρθρου 3 σημείο 7) της οδηγίας (ΕΕ) …/… (*)·

26) «τύπος»: τύπος οχήματος που ορίζει τα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού του οχήματος, σύμφωνα με το πιστοποιητικό εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού που περιγράφεται στη συναφή ενότητα επαλήθευσης·

27) «σειρά»: σύνολο πανομοιότυπων οχημάτων ενός τύπου σχεδιασμού·

28) «υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας» («ΥΣΦ»): ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 20) της οδηγίας (ΕΕ) …/… (*)·

29) «ελαφρός σιδηρόδρομος»: αστικό και/ή προαστιακό σύστημα μεταφορών με αντοχή σε σύγκρουση CIII ή C-IV (σύμφωνα με το EN 15227:2011) και μέγιστη αντοχή οχήματος 800 kN (διαμήκης θλιπτική δύναμη σε περιοχή ζεύξης)· τα ελαφρά σιδηροδρομικά συστήματα μπορούν να έχουν δικό τους αποκλειστικό διάδρομο ή κοινό διάδρομο με την οδική κυκλοφορία και τα οχήματά τους συνήθως δεν εναλλάσσονται με οχήματα της κυκλοφορίας επιβατών ή εμπορευμάτων μεγάλων αποστάσεων·

30) «εθνικοί κανόνες»: το σύνολο των δεσμευτικών κανόνων που εγκρίνονται σε ένα κράτος μέλος, ανεξαρτήτως του φορέα που τους εκδίδει, οι οποίοι περιλαμβάνουν απαιτήσεις σιδηροδρομικής ασφάλειας ή τεχνικές απαιτήσεις, πέραν των κανόνων της Ένωσης ή των διεθνών κανόνων οι οποίοι εφαρμόζονται στο συγκεκριμένο κράτος μέλος σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, σε διαχειριστές υποδομής ή σε τρίτα μέρη·

31) «προβλεπόμενη από κατασκευής κατάσταση λειτουργίας»: ο κανονικός τρόπος λειτουργίας και οι προβλέψιμες εντός των ορίων αντίξοες συνθήκες (συμπεριλαμβανομένης της φθοράς) και οι προϋποθέσεις λειτουργίας που καθορίζονται στον τεχνικό φάκελο και τον φάκελο συντήρησης·

32) «περιοχή χρήσης οχήματος»: δίκτυο ή δίκτυα εντός κράτους μέλους ή ομάδας κρατών μελών όπου προορίζεται να χρησιμοποιηθεί το όχημα·

33) «αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης»: μη δεσμευτικές γνωμοδοτήσεις που εκδίδει ο Οργανισμός για να καθορίζει τρόπους απόδειξης της συμμόρφωσης με τις βασικές απαιτήσεις·

34) «αποδεκτά εθνικά μέσα συμμόρφωσης»: μη δεσμευτικές γνωμοδοτήσεις που εκδίδουν τα κράτη μέλη για να καθορίζουν τρόπους απόδειξης της συμμόρφωσης με τους εθνικούς κανόνες·

35) «διάθεση στην αγορά»: η πρώτη διάθεση στην αγορά της Ένωσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, υποσυστήματος ή οχήματος που είναι έτοιμο να λειτουργήσει στην προβλεπόμενη από κατασκευής κατάσταση λειτουργίας·

(*) Οδηγία που βρίσκεται στο έγγραφο 2013/0016(COD).

36) «κατασκευαστής»: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που κατασκευάζει ή έχει σχεδιάσει ή κατασκευάσει προϊόν υπό μορφή στοιχείου διαλειτουργικότητας, υποσυστήματος ή οχήματος και το διοχετεύει στην αγορά υπό την επωνυμία του ή το εμπορικό του σήμα·

37) «εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος»: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, εγκατεστημένο στην Ένωση, το οποίο έχει λάβει γραπτή εντολή από κατασκευαστή ή αναθέτοντα φορέα να ενεργεί εξ ονόματός του εν λόγω κατασκευαστή ή αναθέτοντος φορέα για την εκτέλεση συγκεκριμένων καθηκόντων·

38) «τεχνική προδιαγραφή»: έγγραφο στο οποίο ορίζονται οι απαιτούμενες τεχνικές απαιτήσεις που πρέπει να πληροί ένα προϊόν, ένα υποσύστημα, μια διαδικασία ή μια υπηρεσία·

39) «διαπίστευση»: διαπίστευση όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 10) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008·

40) «εθνικός οργανισμός διαπίστευσης»: εθνικός οργανισμός διαπίστευσης ως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 11) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008·

41) «αξιολόγηση της συμμόρφωσης»: η διαδικασία με την οποία αποδεικνύεται κατά πόσο πληρούνται οι ειδικές απαιτήσεις που αφορούν προϊόν, διαδικασία, υπηρεσία, υποσύστημα, πρόσωπο ή φορέα·

42) «οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης»: φορέας που έχει κοινοποιηθεί ή ορισθεί υπεύθυνος να εκτελεί δραστηριότητες αξιολόγησης της συμμόρφωσης, συμπεριλαμβανομένων της βαθμονόμησης, των δοκιμών, της πιστοποίησης και της επιθεώρησης. Ο οργανισμός αξιολόγησης χαρακτηρίζεται «κοινοποιηθείς οργανισμός» μετά την κοινοποίηση από κράτος μέλος. Ο οργανισμός αξιολόγησης χαρακτηρίζεται «ορισθείς οργανισμός» μετά τον ορισμό από κράτος μέλος·

43) «άτομο με αναπηρία και άτομο με μειωμένη κινητικότητα»: κάθε πρόσωπο με μόνιμη ή προσωρινή σωματική, ψυχική, νοητική ή αισθητήρια μειονεξία η οποία, όταν συνδυάζεται με διάφορα εμπόδια, μπορεί να δυσχεράνει την πλήρη και ουσιαστική χρήση από το πρόσωπο αυτό των μεταφορών σε ισότιμη βάση με άλλους επιβάτες ή πρόσωπο του οποίου η κινητικότητα κατά τη χρήση των μεταφορικών μέσων έχει μειωθεί λόγω ηλικίας·

44) «διαχειριστής υποδομής»: ο διαχειριστής υποδομής κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 3 σημείο 2) της οδηγίας 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1])·

45) «σιδηροδρομική επιχείρηση»: σιδηροδρομική επιχείρηση όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 1) της οδηγίας 2012/34/ΕΚ, καθώς και κάθε άλλη δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση η δραστηριότητα της οποίας είναι η παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και/ή επιβατών, υπό την προϋπόθεση ότι η επιχείρηση διασφαλίζει υποχρεωτικά και την έλξη· τούτο περιλαμβάνει επίσης τις επιχειρήσεις που παρέχουν μόνο έλξη.

Άρθρο 3

Βασικές απαιτήσεις

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

2. Οι τεχνικές προδιαγραφές του άρθρου 60 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ, οι οποίες είναι αναγκαίες για τη συμπλήρωση των ευρωπαϊκών προδιαγραφών ή άλλων προτύπων που χρησιμοποιούνται στην Ένωση, δεν αντιβαίνουν στις βασικές απαιτήσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ

Άρθρο 4

Περιεχόμενο των ΤΠΔ

1. Κάθε υποσύστημα που ορίζεται στο παράρτημα II αποτελεί αντικείμενο μιας ΤΠΔ. Εφόσον απαιτείται, ένα υποσύστημα μπορεί να καλύπτεται από περισσότερες ΤΠΔ, ενώ μία ΤΠΔ μπορεί να καλύπτει περισσότερα του ενός υποσυστήματα.

2. Τα σταθερά υποσυστήματα είναι σύμφωνα προς τις ΤΠΔ και τους εθνικούς κανόνες που ισχύουν κατά τη στιγμή της υποβολής αίτησης για την έγκριση της θέσης σε λειτουργία, σύμφωνα με την παρούσα οδηγία και με την επιφύλαξη της παραγράφου 3 στοιχείο στ).

([1]) Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ L 343 της 14.12.2012, σ. 32).

Τα οχήματα είναι σύμφωνα προς τις ΤΠΔ και τις εθνικές διατάξεις που ισχύουν κατά τη στιγμή της υποβολής αίτησης για την έγκριση της διάθεσης στην αγορά σύμφωνα με την παρούσα οδηγία και με την επιφύλαξη της παραγράφου 3 στοιχείο στ).

Η συμμόρφωση και συμφωνία των σταθερών υποσυστημάτων και οχημάτων διατηρείται συνεχώς καθ' όλη τη χρήση τους.

3. Στον βαθμό που απαιτείται για την επίτευξη των στόχων της παρούσας οδηγίας που αναφέρονται στο άρθρο 1, κάθε ΤΠΔ:

α) καθορίζει το σκοπούμενο πεδίο εφαρμογής (τμήμα του δικτύου ή οχήματα που αναφέρονται στο παράρτημα I, υποσύστημα ή μέρος υποσυστήματος που αναφέρονται στο παράρτημα II)·

β) προσδιορίζει τις βασικές απαιτήσεις του σχετικού υποσυστήματος και των διεπαφών του σε σχέση με άλλα υποσυστήματα·

γ) καθορίζει τις λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει να πληρούνται από το υποσύστημα και τις διεπαφές του σε σχέση με άλλα υποσυστήματα. Εφόσον απαιτείται, αυτές οι προδιαγραφές μπορούν να διαφοροποιούνται ανάλογα με τη χρήση του υποσυστήματος, για παράδειγμα ανάλογα με τις κατηγορίες γραμμών, κόμβων και/ή οχημάτων υλικού που προβλέπονται στο παράρτημα I·

δ) προσδιορίζει τα στοιχεία διαλειτουργικότητας και τις διεπαφές που πρέπει να καλύπτονται από ευρωπαϊκές προδιαγραφές, συμπεριλαμβανομένων των ευρωπαϊκών προτύπων, οι οποίες είναι αναγκαίες για να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα εντός του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος·

ε) αναφέρει, σε κάθε υπό εξέταση περίπτωση, τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται για να αξιολογείται η συμμόρφωση ή η καταλληλότητα χρήσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας αφενός, ή η επαλήθευση «ΕΚ» των υποσυστημάτων, αφετέρου. Οι εν λόγω διαδικασίες βασίζονται στις ενότητες που ορίζονται στην απόφαση 2010/713/ΕΕ της Επιτροπής ([1])·

στ) περιγράφει τη στρατηγική εφαρμογής της ΤΠΔ. Ειδικότερα, είναι αναγκαίο να διευκρινιστούν τα στάδια που πρέπει να ολοκληρωθούν, λαμβανομένων υπόψη του αναμενόμενου κόστους και οφέλους, καθώς και των επιπτώσεων για τους θιγομένους, ώστε να επιτευχθεί προοδευτική μετάβαση από την υπάρχουσα κατάσταση στην τελική κατάσταση γενικευμένης τήρησης της ΤΠΔ. Όταν απαιτείται συντονισμένη εφαρμογή της ΤΠΔ, όπως κατά μήκος διαδρόμου ή μεταξύ διαχειριστών υποδομής και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, η στρατηγική μπορεί να περιλαμβάνει προτάσεις βαθμιαίας ολοκλήρωσης·

ζ) περιγράφει, για το ενδιαφερόμενο προσωπικό, τις προϋποθέσεις από άποψη επαγγελματικών προσόντων και υγείας και ασφάλειας κατά την εργασία που απαιτούνται για τη λειτουργία και τη συντήρηση του ανωτέρω υποσυστήματος, καθώς και για την εφαρμογή των ΤΠΔ·

η) καθορίζει τις διατάξεις που εφαρμόζονται στα υφιστάμενα υποσυστήματα και οχήματα, ιδίως σε περίπτωση αναβάθμισης και ανακαίνισης, και, στις περιπτώσεις αυτές, στην εργασία τροποποίησης η οποία απαιτεί αίτηση νέας έγκρισης·

θ) καθορίζει τις παραμέτρους των οχημάτων και των σταθερών υποσυστημάτων που πρέπει να ελέγχει η σιδηροδρομική επιχείρηση και τις διαδικασίες που πρέπει να εφαρμόζονται για τον έλεγχο των εν λόγω παραμέτρων μετά την έκδοση της έγκρισης διάθεσης του οχήματος στην αγορά και πριν από την πρώτη χρήση του οχήματος, ώστε να διασφαλίζεται η συμβατότητα μεταξύ των οχημάτων και των διαδρομών στις οποίες πρόκειται να χρησιμοποιηθούν.

4. Κάθε ΤΠΔ καταρτίζεται βάσει εξέτασης του υπάρχοντος υποσυστήματος και υποδεικνύει ένα στοχευμένο υποσύστημα που μπορεί να προκύψει προοδευτικά και εντός εύλογου χρονικού διαστήματος. Αντίστοιχα, η έγκριση των ΤΠΔ και η τήρησή τους διευκολύνουν σταδιακά την επίτευξη της διαλειτουργικότητας του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος.

5. Οι ΤΠΔ διαφυλάσσουν καταλλήλως τη συμβατότητα του υπάρχοντος σιδηροδρομικού συστήματος κάθε κράτους μέλους. Για τον σκοπό αυτό, μπορούν να προβλέπονται για κάθε ΤΠΔ ειδικές περιπτώσεις, τόσο σε θέματα δικτύου όσο και σε θέματα οχημάτων, και συγκεκριμένα για το περιτύπωμα, το εύρος τροχιάς ή το διάκενο 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 τους κανόνες εφαρμογής των στοιχείων των ΤΠΔ που προβλέπονται στην παράγραφο 3 στοιχεία γ) έως ζ).

([1]) Απόφαση 2010/713/ΕΕ της Επιτροπής, της 9ης Νοεμβρίου 2010, σχετικά με τις ενότητες των διαδικασιών αξιολόγησης της συμμόρφωσης, καταλληλότητας χρήσης και ελέγχου «ΕΚ» που πρέπει να χρησιμοποιούνται στις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας που έχουν εγκριθεί δυνάμει της οδηγίας 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 319 της 4.12.2010, σ. 1).

6. Εάν ορισμένες τεχνικές παράμετροι οι οποίες αντιστοιχούν στις βασικές απαιτήσεις δεν είναι δυνατόν να καλυφθούν ρητώς από ΤΠΔ, προσδιορίζονται σαφώς σε παράρτημα της ΤΠΔ ως ανοικτά σημεία.

7. Οι ΤΠΔ δεν εμποδίζουν αποφάσεις των κρατών μελών σχετικά με τη χρήση των υποδομών για την κυκλοφορία οχημάτων που δεν καλύπτονται από τις ΤΠΔ.

8. Οι ΤΠΔ μπορούν να παραπέμπουν ρητώς και σαφώς σε ευρωπαϊκά ή διεθνή πρότυπα ή προδιαγραφές ή τεχνικά έγγραφα που δημοσιεύει ο Οργανισμός, όταν αυτό είναι απολύτως αναγκαίο για την υλοποίηση των στόχων της παρούσας οδηγίας. Στην περίπτωση αυτή, τα εν λόγω πρότυπα ή προδιαγραφές (ή τα σχετικά μέρη τους) ή τεχνικά έγγραφα θεωρούνται παραρτήματα της σχετικής 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, μπορεί να γίνεται παραπομπή σε άλλα σαφώς καθορισμένα κανονιστικά έγγραφα τα οποία είναι ευπρόσιτα και κοινής χρήσης.

Άρθρο 5

Εκπόνηση, έκδοση και αναθεώρηση των ΤΠΔ

1. Προκειμένου να καθορίζονται οι ειδικοί στόχοι κάθε ΤΠΔ, ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 50 όσον αφορά, ιδίως και κατά περίπτωση:

α) το γεωγραφικό και τεχνικό πεδίο εφαρμογής των ΤΠΔ·

β) τις εφαρμοστέες βασικές απαιτήσεις·

γ) τον κατάλογο των κανονιστικών, τεχνικών και επιχειρησιακών προϋποθέσεων που πρέπει να εναρμονιστούν σε επίπεδο υποσυστημάτων και σε επίπεδο διεπαφών μεταξύ των υποσυστημάτων και το αναμενόμενο επίπεδο εναρμόνισής τους·

δ) τις ειδικές σιδηροδρομικές διαδικασίες για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης και της καταλληλότητας προς χρήση των στοιχείων διαλειτουργικότητας·

ε) τις ειδικές σιδηροδρομικές διαδικασίες εκτίμησης της επαλήθευσης «ΕΚ» των υποσυστημάτων·

στ) τις κατηγορίες του προσωπικού που συμμετέχει στη λειτουργία και τη συντήρηση των υποσυστημάτων, καθώς και τους γενικούς στόχους για τον καθορισμό των ελάχιστων απαιτήσεων όσον αφορά τα επαγγελματικά προσόντα και τους όρους υγείας και ασφάλειας για το προσωπικό·

ζ) κάθε άλλο αναγκαίο στοιχείο που πρέπει να ληφθεί υπόψη ώστε να διασφαλιστεί η διαλειτουργικότητα, σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφοι 1 και 2, εντός του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης, όπως η εναρμόνιση των ΤΠΔ με τα ευρωπαϊκά και διεθνή πρότυπα ή προδιαγραφές.

Κατά την έκδοση των εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, η Επιτροπή αιτιολογεί την ανάγκη για νέα ή ουσιωδώς τροποποιημένη ΤΠΔ, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεών της στους ισχύοντες κανόνες και τις τεχνικές προδιαγραφές.

2. Για να διασφαλίζεται η ομοιόμορφη εφαρμογή των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στην παράγραφο 1, η Επιτροπή ζητεί από τον Οργανισμό να διατυπώνει και να τροποποιεί τις ΤΠΔ και να υποβάλλει τις σχετικές συστάσεις στην Επιτροπή.

Κάθε σχέδιο ΤΠΔ εκπονείται στα ακόλουθα στάδια:

α) ο Οργανισμός προσδιορίζει τις θεμελιώδεις παραμέτρους για την ΤΠΔ, καθώς και τις διεπαφές με τα άλλα υποσυστήματα και όποιες άλλες ειδικές περιπτώσεις που μπορεί να είναι αναγκαίες·

β) ο Οργανισμός καταρτίζει το σχέδιο ΤΠΔ με βάση τις θεμελιώδεις παραμέτρους που αναφέρονται στο στοιχείο α). Κατά περίπτωση, ο Οργανισμός λαμβάνει υπόψη την τεχνική πρόοδο, τις εργασίες τυποποίησης που έχουν ήδη επιτελεσθεί, τις ομάδες εργασίας που έχουν ήδη συσταθεί και τις αναγνωρισμένες ερευνητικές εργασίες.

3. Κατά την κατάρτιση ή αναθεώρηση κάθε ΤΠΔ, συμπεριλαμβανομένων των θεμελιωδών παραμέτρων, ο Οργανισμός λαμβάνει υπόψη το αναμενόμενο κόστος και όφελος όλων των εξεταζόμενων τεχνικών λύσεων, καθώς και τις μεταξύ τους διεπαφές, προκειμένου να καθορισθούν και να υλοποιηθούν οι πλέον βιώσιμες λύσεις. Στην εκτίμηση αυτή αναφέρεται ο ενδεχόμενος αντίκτυπος σε όλους τους συμμετέχοντες φορείς εκμετάλλευσης και οικονομικούς παράγοντες και λαμβάνονται δεόντως υπόψη οι απαιτήσεις της οδηγίας (ΕΕ) …/… (*). Τα κράτη μέλη συμμετέχουν στην αξιολόγηση αυτή παρέχοντας, κατά περίπτωση, τα αναγκαία δεδομένα.

4. Ο Οργανισμός εκπονεί τις ΤΠΔ και τις τροποποιήσεις τους σύμφωνα με τα άρθρα 5 και 19 του κανονισμού (ΕΕ) …/… (**) και τηρώντας τα κριτήρια της ανοικτής προσέγγισης, της συναίνεσης και της διαφάνειας, όπως ορίζονται στο παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1025/2012.

5. Η επιτροπή του άρθρου 51 («επιτροπή») τηρείται τακτικά ενήμερη για τις εργασίες κατάρτισης των ΤΠΔ. Η Επιτροπή μπορεί, κατά τη διάρκεια των εργασιών αυτών, προκειμένου να συμμορφωθεί με τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, να διατυπώνει οποιεσδήποτε προϋποθέσεις ή χρήσιμες συστάσεις σχετικά με τον σχεδιασμό των ΤΠΔ, καθώς και ανάλυση κόστους/οφέλους. Ειδικότερα, η Επιτροπή μπορεί να απαιτεί να εξετάζονται εναλλακτικές λύσεις και να συμπεριλαμβάνεται στην έκθεση που επισυνάπτεται στο σχέδιο ΤΠΔ η εκτίμηση κόστους και οφέλους των εν λόγω εναλλακτικών λύσεων.

6. Όταν, για λόγους τεχνικής συμβατότητας, πρέπει να τεθούν ταυτόχρονα σε λειτουργία διάφορα υποσυστήματα, οι ημερομηνίες εφαρμογής των σχετικών ΤΠΔ συμπίπτουν.

7. Κατά την κατάρτιση, έκδοση και αναθεώρηση των ΤΠΔ, ο Οργανισμός λαμβάνει υπόψη τη γνώμη των χρηστών, όσον αφορά τα χαρακτηριστικά που έχουν άμεσο αντίκτυπο στις συνθήκες υπό τις οποίες χρησιμοποιούν τα υποσυστήματα. Προς τον σκοπό αυτό, κατά τις εργασίες κατάρτισης και αναθεώρησης των ΤΠΔ, ο Οργανισμός διαβουλεύεται με τις ενώσεις και τους φορείς εκπροσώπησης των χρηστών. Στο σχέδιο ΤΠΔ ο Οργανισμός επισυνάπτει έκθεση περί των αποτελεσμάτων των διαβουλεύσεων αυτών.

8. Σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΕ) …/… (**), η Επιτροπή, με τη βοήθεια της επιτροπής, καταρτίζει και ενημερώνει τακτικά τον κατάλογο των ενώσεων επιβατών και των οργανισμών των οποίων πρέπει να ζητείται η γνώμη. Ο εν λόγω κατάλογος μπορεί να επανεξετάζεται και να ενημερώνεται κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους ή με πρωτοβουλία της Επιτροπής.

9. Κατά την κατάρτιση ή αναθεώρηση των ΤΠΔ, ο Οργανισμός λαμβάνει υπόψη τη γνώμη των κοινωνικών εταίρων όσον αφορά τα επαγγελματικά προσόντα και τους όρους υγείας και ασφάλειας στην εργασία που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 3 στοιχείο ζ). Προς τον σκοπό αυτό, ο Οργανισμός συμβουλεύεται τους κοινωνικούς εταίρους πριν υποβάλει στην Επιτροπή συστάσεις για ΤΠΔ και τις τροποποιήσεις τους. Η γνώμη των κοινωνικών εταίρων ζητείται στο πλαίσιο της επιτροπής κλαδικού διαλόγου που έχει συσταθεί δυνάμει της απόφασης 98/500/ΕΚ της Επιτροπής ([1]). Οι κοινωνικοί εταίροι διατυπώνουν τη γνώμη τους εντός τριών μηνών από τη διαβούλευση.

10. Όταν η αναθεώρηση μιας ΤΠΔ οδηγεί σε τροποποίηση των απαιτήσεων, η νέα εκδοχή των ΤΠΔ διασφαλίζει συμβατότητα με τα υποσυστήματα που έχουν ήδη τεθεί σε λειτουργία σύμφωνα με προηγούμενες εκδοχές των ΤΠΔ.

11. Η Επιτροπή καθορίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, τις ΤΠΔ για την εφαρμογή των ειδικών στόχων που καθορίζονται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 51 παράγραφος 3. Περιλαμβάνουν όλα τα στοιχεία που απαριθμούνται στο άρθρο 4 παράγραφος 3 και πληρούν όλες τις απαιτήσεις που προβλέπονται στο άρθρο 4 παράγραφοι 4 έως 6 και στο άρθρο 4 παράγραφος 8.

Άρθρο 6

Ελλείψεις των ΤΠΔ

1. Εάν, μετά την έκδοση μιας ΤΠΔ, διαπιστωθεί ότι είναι ελλιπής, η εν λόγω ΤΠΔ τροποποιείται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 11. Εφόσον ενδείκνυται, η Επιτροπή εφαρμόζει τη διαδικασία αυτή χωρίς καθυστέρηση. Στις ελλείψεις αυτές συμπεριλαμβάνονται οι περιπτώσεις που θα μπορούσαν να συνεπάγονται μη ασφαλείς λειτουργίες σε κράτος μέλος.

2. Αναμένοντας την αναθεώρηση μιας ΤΠΔ, η Επιτροπή δύναται να ζητήσει γνωμοδότηση του Οργανισμού. Η Επιτροπή αναλύει τη γνωμοδότηση του Οργανισμού και ενημερώνει την επιτροπή για τα συμπεράσματά της.

(*) Οδηγία που βρίσκεται στο έγγραφο 2013/0016(COD).

(**) Κανονισμός που βρίσκεται στο έγγραφο 2013/0014(COD).

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

3. Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, η γνωμοδότηση του Οργανισμού που αναφέρεται στην παράγραφο 2 αποτελεί αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης και μπορεί συνεπώς να χρησιμοποιηθεί για την αξιολόγηση έργων, εν αναμονή έκδοσης αναθεωρημένης ΤΠΔ.

4. Οποιοδήποτε μέλος του δικτύου των αντιπροσωπευτικών φορέων που αναφέρονται στο άρθρο 38 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) …/… (*) μπορεί να γνωστοποιήσει στην Επιτροπή πιθανές ελλείψεις των ΤΠΔ.

Άρθρο 7

Μη εφαρμογή των ΤΠΔ

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν στον αιτούντα να μην εφαρμόζει μία ή περισσότερες ΤΠΔ ή μέρη αυτών στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) για προτεινόμενο νέο υποσύστημα ή μέρος αυτού, για την ανακαίνιση ή την αναβάθμιση υφισταμένου υποσυστήματος ή μέρος αυτού ή για κάθε στοιχείο κατά το άρθρο 1 παράγραφος 1 το οποίο βρίσκεται σε προηγμένο στάδιο εξέλιξης ή αποτελεί αντικείμενο εκτελούμενης σύμβασης κατά την ημερομηνία εφαρμογής της σχετικής ή των σχετικών ΤΠΔ·

β) όταν, έπειτα από ατύχημα ή φυσική καταστροφή, οι προϋποθέσεις ταχείας αποκατάστασης του δικτύου δεν επιτρέπουν οικονομικώς ή τεχνικώς τη μερική ή ολική εφαρμογή των αντίστοιχων ΤΠΔ, οπότε η μη εφαρμογή των ΤΠΔ περιορίζεται στην περίοδο πριν από την αποκατάσταση του δικτύου·

γ) για κάθε προτεινόμενη ανακαίνιση, επέκταση ή αναβάθμιση υφιστάμενου υποσυστήματος ή μέρους αυτού, όταν η εφαρμογή της σχετικής ή των σχετικών ΤΠΔ θα έθετε σε κίνδυνο την οικονομική βιωσιμότητα του έργου και/ή τη συμβατότητα του σιδηροδρομικού συστήματος στο συγκεκριμένο κράτος μέλος, όπως για παράδειγμα όσον αφορά το περιτύπωμα, το εύρος τροχιάς, το διάκενο μεταξύ των αξόνων των τροχιών ή την τάση της ηλεκτρικής τροφοδότησης·

δ) για οχήματα που φτάνουν από τρίτη χώρα ή με προορισμό τρίτη χώρα όπου το εύρος τροχιάς είναι διαφορετικό από εκείνο του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου εντός της Ένωσης·

ε) για προτεινόμενο νέο υποσύστημα ή για προτεινόμενη ανακαίνιση ή αναβάθμιση υφιστάμενου υποσυστήματος στο έδαφος του οικείου κράτους μέλους, όταν το σιδηροδρομικό του δίκτυο είναι αποκομμένο ή απομονωμένο από τη θάλασσα ή αποκομμένο λόγω ιδιαίτερων γεωγραφικών συνθηκών από το σιδηροδρομικό δίκτυο της υπόλοιπης Ένωσης.

2. Στην περίπτωση της παραγράφου 1 στοιχείο α), εντός ενός έτους από την έναρξη ισχύος κάθε ΤΠΔ, το συγκεκριμένο κράτος μέλος κοινοποιεί στην Επιτροπή κατάλογο έργων τα οποία υλοποιούνται στην επικράτειά του και τα οποία, κατά την άποψη του συγκεκριμένου κράτους μέλους, βρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο εξέλιξης.

3. Στις περιπτώσεις της παραγράφου 1 στοιχεία α) και β), το συγκεκριμένο κράτος μέλος κοινοποιεί στην Επιτροπή την απόφασή του να μην εφαρμόσει μία ή περισσότερες ΤΠΔ ή μέρη αυτών.

4. Στις περιπτώσεις των στοιχείων α, γ), δ) και ε) της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, τα συγκεκριμένα κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή την αίτηση μη εφαρμογής των ΤΠΔ ή μερών αυτής, συνοδευόμενη από φάκελο ο οποίος περιέχει την αιτιολόγηση της αίτησης, διευκρινίζοντας τις εναλλακτικές διατάξεις τις οποίες το εν λόγω κράτος μέλος προτίθεται να εφαρμόσει αντί των ΤΠΔ. Στην περίπτωση του στοιχείου ε) της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, η Επιτροπή αναλύει την αίτηση και αποφασίζει αν την αποδέχεται ή όχι, ανάλογα με την πληρότητα και τη συνάφεια των στοιχείων που περιέχονται στον φάκελο. Στις περιπτώσεις των στοιχείων γ) και δ) της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, η Επιτροπή εκδίδει την απόφασή της με εκτελεστικές πράξεις βάσει της ανάλυσης αυτής. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 51 παράγραφος 3.

Στις περιπτώσεις του άρθρου 21 παράγραφος 6 τρίτο εδάφιο, ο αιτών υποβάλλει τον φάκελο στον Οργανισμό. Ο Οργανισμός συμβουλεύεται τις αρμόδιες αρχές ασφάλειας και δίνει την τελική γνωμοδότησή του στην Επιτροπή.

5. Η Επιτροπή, μέσω εκτελεστικής πράξης, καθορίζει τα στοιχεία που πρέπει να περιλαμβάνονται στον φάκελο που αναφέρεται στην παράγραφο 4, την απαιτούμενη μορφή του εν λόγω φακέλου και τη μέθοδο διαβίβασής του. Η εν λόγω εκτελεστική πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 51 παράγραφος 3.

6. Εν αναμονή της απόφασης της Επιτροπής, το κράτος μέλος μπορεί να εφαρμόσει χωρίς καθυστέρηση τις εναλλακτικές διατάξεις όπως αναφέρονται στην παράγραφο 4.

7. Η Επιτροπή αποφασίζει εντός τετραμήνου από την υποβολή της αίτησης συνοδευόμενης από τον πλήρη φάκελο. Ελλείψει τέτοιας απόφασης, θεωρείται ότι η αίτηση έχει γίνει δεκτή.

(*) Κανονισμός που βρίσκεται στο έγγραφο 2013/0014(COD).

8. Τα κράτη μέλη ενημερώνονται για τα αποτελέσματα των αναλύσεων και για το αποτέλεσμα της διαδικασίας της παραγράφου 4.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ

Άρθρο 8

Όροι διάθεσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας στην αγορά

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

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

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

Η παρούσα παράγραφος δεν εμποδίζει τη διάθεση στην αγορά των εν λόγω στοιχείων για άλλες εφαρμογές.

2. Τα κράτη μέλη δεν απαγορεύουν ούτε περιορίζουν ή εμποδίζουν, στο έδαφός τους και βάσει της παρούσας οδηγίας, τη διάθεση στην αγορά στοιχείων διαλειτουργικότητας προοριζομένων να χρησιμοποιηθούν στο ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα, εφόσον τα στοιχεία αυτά πληρούν τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας. Ειδικότερα, δεν απαιτούν τη διενέργεια ελέγχων που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο της διαδικασίας για τη δήλωση συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης «ΕΚ», όπως ορίζεται στο άρθρο 10.

Άρθρο 9

Συμμόρφωση ή καταλληλότητα χρήσης

1. Τα κράτη μέλη και ο Οργανισμός κρίνουν ότι ένα στοιχείο διαλειτουργικότητας πληροί τις βασικές απαιτήσεις, εφόσον είναι σύμφωνο με τις προϋποθέσεις που ορίζονται στις αντίστοιχες ΤΠΔ ή στις ευρωπαϊκές προδιαγραφές που έχουν συνταχθεί για τη συμμόρφωση προς τις εν λόγω προϋποθέσεις. Η δήλωση συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης «ΕΚ» βεβαιώνει ότι τα στοιχεία διαλειτουργικότητας έχουν υπαχθεί στις διαδικασίες που καθορίζονται στην αντίστοιχη ΤΠΔ για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης.

2. Σε περίπτωση που το απαιτεί η ΤΠΔ, η δήλωση «ΕΚ» συνοδεύεται από:

α) πιστοποιητικό, που εκδίδεται από έναν ή περισσότερους κοινοποιηθέντες οργανισμούς, όσον αφορά την εγγενή συμμόρφωση ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, εξεταζόμενου μεμονωμένα, προς τις τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει να πληροί·

β) πιστοποιητικό, που εκδίδεται από έναν ή περισσότερους κοινοποιηθέντες οργανισμούς, όσον αφορά την καταλληλότητα χρήσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, εξεταζόμενου στο πλαίσιο της σιδηροδρομικής χρήσης, ιδίως σε περίπτωση οικείων λειτουργικών απαιτήσεων.

3. Η δήλωση «ΕΚ» φέρει ημερομηνία και υπογραφή από τον κατασκευαστή ή τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του.

4. Η Επιτροπή καθορίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, το υπόδειγμα της δήλωσης συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης «ΕΚ» των στοιχείων διαλειτουργικότητας και τον κατάλογο των συνοδευτικών εγγράφων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 51 παράγραφος 3.

5. Ανταλλακτικά υποσυστημάτων που έχουν ήδη τεθεί σε λειτουργία κατά την έναρξη ισχύος των αντίστοιχων ΤΠΔ επιτρέπεται να εγκαθίστανται στα εν λόγω υποσυστήματα χωρίς να υπόκεινται στην παράγραφο 1.

6. Οι ΤΠΔ μπορούν να προβλέπουν μεταβατική περίοδο για τα προϊόντα σιδηροδρόμων τα οποία οι ΤΠΔ προσδιορίζουν ως στοιχεία διαλειτουργικότητας και έχουν ήδη διατεθεί στην αγορά όταν οι ΤΠΔ αρχίζουν να ισχύουν. Τα στοιχεία αυτά συμμορφώνονται με το άρθρο 8 παράγραφος 1.

Άρθρο 10

Διαδικασία για τη δήλωση συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης «ΕΚ»

1. Για να συντάξει τη δήλωση συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης «ΕΚ» ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, ο κατασκευαστής ή ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός του εφαρμόζει τις διατάξεις που προβλέπονται από τις σχετικές ΤΠΔ.

2. Όταν απαιτείται από την αντίστοιχη ΤΠΔ, η αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας χρήσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας διενεργείται από τον κοινοποιηθέντα οργανισμό στον οποίο έχει υποβάλει σχετική αίτηση ο κατασκευαστής ή ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός του.

3. Όταν τα στοιχεία διαλειτουργικότητας αποτελούν αντικείμενο άλλων νομικών πράξεων της Ένωσης που αφορούν άλλα θέματα, η δήλωση συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης «ΕΚ» αναφέρει ότι τα στοιχεία διαλειτουργικότητας ανταποκρίνονται και στις απαιτήσεις αυτών των άλλων νομικών πράξεων.

4. Εάν ούτε ο κατασκευαστής ούτε ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός του τηρεί τις υποχρεώσεις των παραγράφων 1 και 3, οι υποχρεώσεις αυτές βαρύνουν κάθε πρόσωπο που διαθέτει το στοιχείο διαλειτουργικότητας στην αγορά. Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, τις ίδιες υποχρεώσεις υπέχει και κάθε πρόσωπο που συναρμολογεί στοιχεία διαλειτουργικότητας ή μέρη στοιχείων διαλειτουργικότητας, διάφορων προελεύσεων, ή κατασκευάζει στοιχεία διαλειτουργικότητας για προσωπική χρήση.

5. Εάν κράτος μέλος διαπιστώσει ότι η δήλωση «ΕΚ» έχει καταρτισθεί παράτυπα, διασφαλίζει ότι το συγκεκριμένο στοιχείο διαλειτουργικότητας δεν διατίθεται στην αγορά. Στην περίπτωση αυτή, ο κατασκευαστής ή ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός του υποχρεούται να αποκαθιστά τη συμμόρφωση του στοιχείου διαλειτουργικότητας, υπό τους όρους που καθορίζει το συγκεκριμένο κράτος μέλος.

Άρθρο 11

Μη συμμόρφωση των στοιχείων διαλειτουργικότητας προς τις βασικές απαιτήσεις

1. Εφόσον κράτος μέλος διαπιστώσει ότι ένα στοιχείο διαλειτουργικότητας, το οποίο καλύπτεται από τη δήλωση συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης «ΕΚ» και έχει διατεθεί στην αγορά ενδέχεται, όταν χρησιμοποιείται σύμφωνα με τον προορισμό του, να μην ικανοποιεί τις βασικές απαιτήσεις, το εν λόγω κράτος μέλος λαμβάνει κάθε αναγκαίο μέτρο για να περιορίσει το πεδίο εφαρμογής του, να απαγορεύσει τη χρήση του, να το αποσύρει από την αγορά ή να το ανακαλέσει. Το κράτος μέλος ενημερώνει αμέσως την Επιτροπή, τον Οργανισμό και τα υπόλοιπα κράτη μέλη για τα μέτρα που λαμβάνει και αναφέρει τους λόγους της απόφασής του, διευκρινίζοντας, ιδίως, αν η έλλειψη συμμόρφωσης προκύπτει από:

α) μη τήρηση των βασικών απαιτήσεων·

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

γ) ανεπάρκεια των ευρωπαϊκών προδιαγραφών.

2. Ο Οργανισμός αρχίζει, κατόπιν εντολής της Επιτροπής, τη διαδικασία διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη χωρίς καθυστέρηση και οπωσδήποτε εντός 20 ημερών από την ημερομηνία παραλαβής της εν λόγω εντολής. Εάν ο Οργανισμός διαπιστώσει, μετά τη διαβούλευση αυτή, ότι το μέτρο είναι αδικαιολόγητο, ενημερώνει αμέσως την Επιτροπή, το κράτος μέλος το οποίο έλαβε την πρωτοβουλία καθώς τα λοιπά κράτη μέλη και τον κατασκευαστή ή τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του. Εάν ο Οργανισμός διαπιστώσει ότι το μέτρο είναι δικαιολογημένο, ενημερώνει αμέσως τα κράτη μέλη.

3. Εφόσον η απόφαση της παραγράφου 1 αιτιολογείται από την ανεπάρκεια των ευρωπαϊκών προδιαγραφών, τα κράτη μέλη, η Επιτροπή ή ο Οργανισμός, κατά περίπτωση, εφαρμόζουν ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα μέτρα:

α) μερική ή ολική απόσυρση της οικείας προδιαγραφής από τις δημοσιεύσεις που τις περιλαμβάνουν·

β) εάν η προδιαγραφή είναι εναρμονισμένο πρότυπο, περιορισμός ή απόσυρση του εν λόγω προτύπου, σύμφωνα με το άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1025/2012·

γ) αναθεώρηση της ΤΠΔ σύμφωνα με το άρθρο 6.

4. Όταν για στοιχείο διαλειτουργικότητας συνοδευόμενο από δήλωση συμμόρφωσης «ΕΚ» αποδειχθεί ότι η συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις δεν υφίσταται, το αρμόδιο κράτος μέλος λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα έναντι κάθε οντότητας που κατάρτισε τη δήλωση και ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή και τα λοιπά κράτη μέλη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

Άρθρο 12

Ελεύθερη κυκλοφορία υποσυστημάτων

Με την επιφύλαξη των διατάξεων του κεφαλαίου V, τα κράτη μέλη δεν απαγορεύουν ούτε περιορίζουν ή παρακωλύουν, στην επικράτειά τους και για λόγους που αφορούν την παρούσα οδηγία, την κατασκευή, τη θέση σε λειτουργία και τη λειτουργία δομικών υποσυστημάτων τα οποία συνιστούν το ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα και τα οποία πληρούν τις βασικές απαιτήσεις. Ειδικότερα, δεν απαιτούν τη διενέργεια ελέγχων που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί:

α) στο πλαίσιο της διαδικασίας για την έκδοση της δήλωσης επαλήθευσης «ΕΚ»· ή

β) 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 13

Συμμόρφωση προς τις ΤΠΔ και τους εθνικούς κανόνες

1. Ο Οργανισμός και οι εθνικές αρχές ασφάλειας θεωρούν σύμφωνα προς τις βασικές απαιτήσεις τα δομικά υποσυστήματα τα οποία συνιστούν το ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα και τα οποία καλύπτονται, κατά περίπτωση, από τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ», η οποία καταρτίζεται με παραπομπή στις ΤΠΔ, σύμφωνα με το άρθρο 15, ή από τη δήλωση επαλήθευσης που καταρτίζεται με παραπομπή στους εθνικούς κανόνες, σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 8 ή από αμφότερες.

2. Οι εθνικοί κανόνες εφαρμογής των βασικών απαιτήσεων και, κατά περίπτωση, τα αποδεκτά εθνικά μέσα συμμόρφωσης εφαρμόζονται στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) όταν οι ΤΠΔ δεν καλύπτουν ή δεν καλύπτουν πλήρως ορισμένες πτυχές που αντιστοιχούν στις βασικές απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων των ανοικτών σημείων του άρθρου 4 παράγραφος 6·

β) όταν έχει κοινοποιηθεί μη εφαρμογή μιας ή περισσότερων ΤΠΔ ή μερών τους δυνάμει του άρθρου 7·

γ) όταν λόγω ειδικής περίπτωσης απαιτείται η εφαρμογή τεχνικών κανόνων που δεν περιέχονται στη σχετική ΤΠΔ·

δ) στην περίπτωση εθνικών κανόνων που χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό υφιστάμενων συστημάτων και περιορίζονται στον σκοπό της αξιολόγησης της τεχνικής συμβατότητας του οχήματος με το δίκτυο·

ε) στην περίπτωση των δικτύων και οχημάτων που δεν καλύπτονται από ΤΠΔ·

στ) ως επείγον προσωρινό προληπτικό μέτρο, ιδίως ύστερα από ατύχημα.

Άρθρο 14

Κοινοποίηση εθνικών κανόνων

1. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή και τον Οργανισμό τους υπάρχοντες εθνικούς κανόνες που αναφέρονται στο άρθρο 13 παράγραφος 2 στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) όταν ο εθνικός κανόνας ή οι εθνικοί κανόνες δεν έχουν κοινοποιηθεί έως … (*). Στην περίπτωση αυτή, κοινοποιούνται έως … (**)·

β) όποτε αλλάζουν οι κανόνες·

γ) όταν έχει υποβληθεί νέα αίτηση σύμφωνα με το άρθρο 7 για τη μη εφαρμογή της ΤΠΔ·

δ) όταν οι εθνικοί κανόνες καθίστανται άνευ αντικειμένου μετά τη δημοσίευση ή την αναθεώρηση της συναφούς ΤΠΔ.

(*) Ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας
(**) Έξι μήνες μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

2. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν το πλήρες κείμενο των εθνικών κανόνων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 χρησιμοποιώντας το κατάλληλο σύστημα ΤΠ σύμφωνα με το άρθρο 27 του κανονισμού (ΕΕ) …/… (*).

3. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι εθνικοί κανόνες που αναφέρονται στην παράγραφο 1, συμπεριλαμβανομένων όσων καλύπτουν τις διεπαφές μεταξύ οχημάτων και δικτύων, είναι ευπρόσιτοι, κοινής χρήσης και διατυπωμένοι με ορολογία κατανοητή από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη. Μπορεί να ζητηθεί από τα κράτη μέλη να παράσχουν πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με τους εν λόγω εθνικούς κανόνες.

4. Τα κράτη μέλη δύνανται να καθορίζουν νέους εθνικούς κανόνες μόνο στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) όταν μια ΤΠΔ δεν καλύπτει πλήρως τις βασικές απαιτήσεις·

β) ως επείγον προληπτικό μέτρο, ιδίως ύστερα από ατύχημα.

5. Τα κράτη μέλη υποβάλλουν, μέσω του κατάλληλου συστήματος ΤΠ σύμφωνα με το άρθρο 27 του κανονισμού (ΕΕ) …/… (*), τα σχέδια νέων εθνικών κανόνων στον Οργανισμό και την Επιτροπή προς εξέταση πριν από την αναμενόμενη εισαγωγή του προτεινόμενου νέου κανόνα στην εθνική έννομη τάξη, εγκαίρως και εντός των προθεσμιών που αναφέρονται στο άρθρο 25 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) …/… (*), αιτιολογώντας την εισαγωγή του εν λόγω νέου εθνικού κανόνα. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι το σχέδιο έχει αναπτυχθεί επαρκώς ώστε να επιτρέπει στον Οργανισμό να διενεργεί την εξέτασή του σύμφωνα με το άρθρο 25 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) …/… (*).

6. Κατά τη θέσπιση νέου εθνικού κανόνα, τα κράτη μέλη ενημερώνουν τον Οργανισμό και την Επιτροπή χρησιμοποιώντας το κατάλληλο σύστημα ΤΠ, σύμφωνα με το άρθρο 27 του κανονισμού (ΕΕ) …/… (*).

7. Σε περίπτωση προληπτικών μέτρων έκτακτης ανάγκης, μπορούν τα κράτη μέλη να θεσπίζουν και να εφαρμόζουν χωρίς καθυστέρηση νέο εθνικό κανόνα. Ο εν λόγω κανόνας κοινοποιείται σύμφωνα με το άρθρο 27 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) …/… (*) και υπόκειται στην αξιολόγηση του Οργανισμού σύμφωνα με το άρθρο 26 παράγραφοι 1, 2 και 5 του εν λόγω κανονισμού.

8. Κατά την κοινοποίηση εθνικού κανόνα που αναφέρεται στην παράγραφο 1 ή νέου εθνικού κανόνα, τα κράτη μέλη αιτιολογούν την αναγκαιότητα του εν λόγω κανόνα για την εκπλήρωση κάποιας απαίτησης που δεν καλύπτεται ήδη από τη συναφή ΤΠΔ.

9. Τα σχέδια εθνικών κανόνων και οι εθνικοί κανόνες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 εξετάζονται από τον Οργανισμό σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται στα άρθρα 25 και 26 του κανονισμού (ΕΕ) …/… (*).

10. Η Επιτροπή καθορίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, την ταξινόμηση των κοινοποιημένων εθνικών κανόνων σε διάφορες ομάδες με στόχο τη διευκόλυνση της αμοιβαίας αποδοχής οχημάτων σε διάφορα κράτη μέλη και της διάθεσής τους στην αγορά, συμπεριλαμβανομένης της συμβατότητας μεταξύ σταθερού και κινητού εξοπλισμού. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις αξιοποιούν την πρόοδο που έχει σημειώσει ο Οργανισμός στον τομέα της αμοιβαίας αποδοχής και εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 51 παράγραφος 3.

Ο Οργανισμός ταξινομεί, σύμφωνα με τις εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο, τους εθνικούς κανόνες που έχουν κοινοποιηθεί σύμφωνα με το παρόν άρθρο.

11. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να μην κοινοποιήσουν κανόνες και περιορισμούς αυστηρά τοπικού χαρακτήρα. Σε τέτοιες περιπτώσεις, τα κράτη μέλη μνημονεύουν τους εν λόγω κανόνες και περιορισμούς στα μητρώα υποδομής του άρθρου 49.

12. Οι εθνικοί κανόνες που κοινοποιούνται βάσει του παρόντος άρθρου δεν υπόκεινται στη διαδικασία κοινοποίησης βάσει της οδηγίας (ΕΕ) 2015/1535 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1]).

13. Οι εθνικοί κανόνες που δεν κοινοποιούνται σύμφωνα με το παρόν άρθρο δεν εφαρμόζονται για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας.

(*) Κανονισμός που βρίσκεται στο έγγραφο 2013/0014(COD).

([1]) Οδηγία (ΕΕ) 2015/1535 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Σεπτεμβρίου 2015, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προδιαγραφών και των κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών (ΕΕ L 241 της 17.9.2015, σ. 1).

Άρθρο 15

Διαδικασία για τη σύνταξη της δήλωσης επαλήθευσης «ΕΚ»

1. Για τη σύνταξη της δήλωσης επαλήθευσης «ΕΚ» που απαιτείται για τη διάθεση στην αγορά και τη θέση σε λειτουργία, σύμφωνα με το κεφάλαιο V, ο αιτών ζητεί από τον οργανισμό ή τους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης που επέλεξε για τον συγκεκριμένο σκοπό να εφαρμόσουν τη διαδικασία επαλήθευσης «ΕΚ» που καθορίζεται στο παράρτημα IV.

2. Ο αιτών συντάσσει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» ενός υποσυστήματος. Ο αιτών δηλώνει με αποκλειστική του ευθύνη ότι το εν λόγω υποσύστημα έχει υπαχθεί στις σχετικές διαδικασίες επαλήθευσης και ότι πληροί τις απαιτήσεις του σχετικού ενωσιακού δικαίου και τυχόν σχετικών εθνικών κανόνων. Η δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» και τα συνοδευτικά έγγραφα φέρουν ημερομηνία και την υπογραφή του αιτούντος.

3. Η αποστολή του κοινοποιηθέντος οργανισμού, ο οποίος είναι επιφορτισμένος με την επαλήθευση «ΕΚ» ενός υποσυστήματος, αρχίζει από το στάδιο του σχεδιασμού και καλύπτει ολόκληρη την περίοδο της κατασκευής μέχρι το στάδιο της αποδοχής πριν διατεθεί στην αγορά ή τεθεί σε λειτουργία το υποσύστημα. Επίσης, σύμφωνα με τη συναφή ΤΠΔ, καλύπτει την επαλήθευση των διεπαφών του υποσυστήματος αυτού με το σύστημα στο οποίο ενσωματώνεται.

4. Ο αιτών είναι υπεύθυνος για την κατάρτιση του τεχνικού φακέλου που πρέπει να συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ». Ο εν λόγω τεχνικός φάκελος περιέχει όλα τα αναγκαία έγγραφα σχετικά με τα χαρακτηριστικά του υποσυστήματος και, κατά περίπτωση, όλα τα έγγραφα από τα οποία προκύπτει η συμμόρφωση των στοιχείων διαλειτουργικότητας. Επίσης περιέχει όλα τα στοιχεία που αφορούν τις προϋποθέσεις και τα όρια χρήσης και τις οδηγίες σχετικά με την εξυπηρέτηση, τη συνεχή ή περιοδική παρακολούθηση, τη ρύθμιση και τη συντήρηση.

5. Σε περίπτωση ανακαίνισης ή αναβάθμισης υποσυστήματος που έχει ως αποτέλεσμα τροποποίηση του τεχνικού φακέλου και θίγει το κύρος των διαδικασιών επαλήθευσης που έχουν ήδη διενεργηθεί, ο αιτών αξιολογεί την ανάγκη νέας δήλωσης επαλήθευσης «ΕΚ».

6. Ο κοινοποιηθείς οργανισμός μπορεί να εκδίδει προσωρινές δηλώσεις επαλήθευσης για την κάλυψη ορισμένων σταδίων της διαδικασίας επαλήθευσης ή ορισμένων μερών του υποσυστήματος.

7. Εάν το επιτρέπουν οι σχετικές ΤΠΔ, ο κοινοποιηθείς οργανισμός μπορεί να εκδίδει πιστοποιητικά επαλήθευσης για ένα ή περισσότερα υποσυστήματα ή για ορισμένα μέρη των υποσυστημάτων αυτών.

8. Τα κράτη μέλη ορίζουν τους οργανισμούς που είναι υπεύθυνοι για τη διενέργεια της διαδικασίας επαλήθευσης όσον αφορά τους εθνικούς κανόνες. Εν προκειμένω, οι ορισθέντες οργανισμοί είναι υπεύθυνοι για τα σχετικά καθήκοντα. Με την επιφύλαξη του άρθρου 30, ένα κράτος μέλος μπορεί να επιλέγει έναν κοινοποιηθέντα οργανισμό ως ορισθέντα οργανισμό, περίπτωση κατά την οποία η όλη διαδικασία μπορεί να διενεργείται από έναν μόνο οργανισμό αξιολόγησης της συμμόρφωσης.

9. Η Επιτροπή μπορεί να προσδιορίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων:

α) τις λεπτομέρειες των διαδικασιών επαλήθευσης «ΕΚ» για τα υποσυστήματα, περιλαμβανομένης της διαδικασίας επαλήθευσης στην περίπτωση εθνικών κανόνων και των εγγράφων που υποβάλλονται από τον αιτούντα στο πλαίσιο της εν λόγω διαδικασίας·

β) τα υποδείγματα της δήλωσης επαλήθευσης «ΕΚ», μεταξύ των οποίων, σε περίπτωση τροποποίησης του υποσυστήματος ή πρόσθετων επαληθεύσεων, την ενδιάμεση δήλωση επαλήθευσης, και τα υποδείγματα για έγγραφα του τεχνικού φακέλου που οφείλει να συνοδεύει τις δηλώσεις αυτές, καθώς και υποδείγματα για το πιστοποιητικό επαλήθευσης.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 51 παράγραφος 3.

Άρθρο 16

Μη συμμόρφωση των υποσυστημάτων προς τις βασικές απαιτήσεις

1. Όταν κράτος μέλος διαπιστώσει ότι διαρθρωτικό υποσύστημα, το οποίο καλύπτεται από δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» που συνοδεύεται από 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 τους συμπληρωματικούς ελέγχους που ζήτησε, αναφέροντας τους λόγους που τους δικαιολογούν. Η Επιτροπή συμβουλεύεται 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 των βασικών απαιτήσεων ή μιας ΤΠΔ ή σε ελλιπή εφαρμογή μιας ΤΠΔ, οπότε η Επιτροπή ενημερώνει αμέσως το κράτος μέλος στο οποίο κατοικεί το πρόσωπο το οποίο εξέδωσε παράτυπα τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» και ζητεί από το εν λόγω κράτος μέλος να λάβει τα ενδεδειγμένα μέτρα·

β) σε ανεπάρκεια μιας ΤΠΔ, οπότε ισχύει η διαδικασία τροποποίησης της ΤΠΔ, όπως αναφέρεται στο άρθρο 6.

Άρθρο 17

Τεκμήριο συμμόρφωσης

Τα στοιχεία διαλειτουργικότητας και τα υποσυστήματα που είναι σύμφωνα με εναρμονισμένα πρότυπα ή με μέρη αυτών, τα στοιχεία των οποίων έχουν δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, τεκμαίρεται ότι είναι σύμφωνα με τις βασικές απαιτήσεις και καλύπτονται από τα εν λόγω πρότυπα ή τα μέρη τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΔΙΑΘΕΣΗ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΚΑΙ ΘΕΣΗ ΣΕ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

Άρθρο 18

Έγκριση της θέσης σταθερών εγκαταστάσεων σε λειτουργία

1. Τα υποσυστήματα παρατρόχιου ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης, ενέργειας και υποδομής τίθενται σε λειτουργία μόνο εάν έχουν σχεδιασθεί, κατασκευασθεί και εγκατασταθεί κατά τρόπο που να πληρούν τις βασικές απαιτήσεις και έχει ληφθεί η σχετική έγκριση σύμφωνα με τις παραγράφους 3 και 4.

2. Κάθε εθνική αρχή ασφάλειας εγκρίνει τη θέση σε λειτουργία των υποσυστημάτων ενέργειας, υποδομής και παρατρόχιου ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης που βρίσκονται ή λειτουργούν στο έδαφος του κράτους μέλους της.

3. Οι εθνικές αρχές ασφάλειας παρέχουν λεπτομερή καθοδήγηση για τον τρόπο με τον οποίο λαμβάνονται οι εγκρίσεις που αναφέρονται στο παρόν άρθρο. Στους αιτούντες παρέχεται δωρεάν έγγραφο κατευθυντηρίων γραμμών για τις αιτήσεις που περιγράφει και επεξηγεί τις απαιτήσεις για τις εν λόγω εγκρίσεις και απαριθμεί τα απαιτούμενα έγγραφα. Ο Οργανισμός και οι εθνικές αρχές ασφάλειας συνεργάζονται όσον αφορά τη διάδοση των εν λόγω πληροφοριών.

4. Ο αιτών υποβάλλει στην εθνική αρχή ασφάλειας αίτηση για έγκριση της θέσης σταθερών εγκαταστάσεων σε λειτουργία. Η αίτηση συνοδεύεται από φάκελο ο οποίος περιλαμβάνει αποδεικτικά έγγραφα για τα εξής:

α) των δηλώσεων επαλήθευσης που αναφέρονται στο άρθρο 15·

β) της τεχνικής συμβατότητας των υποσυστημάτων με το σύστημα στο οποίο ενσωματώνονται, η οποία αποδεικνύεται βάσει των σχετικών ΤΠΔ, εθνικών κανόνων και μητρώων·

γ) της ασφαλούς ενσωμάτωσης των υποσυστημάτων, βάσει των σχετικών ΤΠΔ, των εθνικών κανόνων και των κοινών μεθόδων ασφάλειας («ΚΜΑ») που καθορίζονται στο άρθρο 6 της οδηγίας (ΕΕ) …/… (*)·

δ) στην περίπτωση των παρατρόχιων υποσυστημάτων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης που περιλαμβάνουν το Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS) και/ή το Παγκόσμιο Σύστημα Κινητών Επικοινωνιών Σιδηροδρόμων (GSM-R), τη θετική απόφαση του Οργανισμού που έχει εκδοθεί σύμφωνα με το άρθρο 19 της παρούσας οδηγίας και, σε περίπτωση αλλαγής στο σχέδιο της συγγραφής υποχρεώσεων ή στην περιγραφή των προτεινόμενων τεχνικών λύσεων που προέκυψαν μετά τη θετική απόφαση, τη συμμόρφωση με το αποτέλεσμα της διαδικασίας που αναφέρεται στο άρθρο 30 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) …/… (**).

5. Εντός μηνός από την παραλαβή της αίτησης του αιτούντος, η εθνική αρχή ασφάλειας ενημερώνει τον αιτούντα ότι ο φάκελος είναι πλήρης ή ζητεί συμπληρωματικές πληροφορίες, ορίζοντας εύλογη προθεσμία για την παροχή τους.

(*) Οδηγία που βρίσκεται στο έγγραφο 2013/0016(COD).
(**) Κανονισμός που βρίσκεται στο έγγραφο 2013/0014(COD).

Η εθνική αρχή ασφαλείας επαληθεύει την πληρότητα, τη συνάφεια και τη συνοχή του φακέλου και, σε περίπτωση παρατρόχιου εξοπλισμού ERTMS, τη συμμόρφωση με τη θετική απόφαση του Οργανισμού που έχει εκδοθεί σύμφωνα με το άρθρο 19 της παρούσας οδηγίας και, κατά περίπτωση, τη συμμόρφωση με το αποτέλεσμα της διαδικασίας που αναφέρεται στο άρθρο 30 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) …/… (*). Μετά την επαλήθευση αυτή, η εθνική αρχή ασφαλείας εκδίδει την έγκριση για τη θέση σε λειτουργία σταθερών εγκαταστάσεων ή ενημερώνει τον αιτούντα σχετικά με την απορριπτική της απόφαση, εντός προκαθορισμένης, εύλογης προθεσμίας και, εν πάση περιπτώσει, εντός τεσσάρων μηνών από την παραλαβή όλων των συναφών πληροφοριών.

6. Σε περίπτωση ανακαίνισης ή αναβάθμισης των υφιστάμενων υποσυστημάτων, ο αιτών διαβιβάζει στην εθνική αρχή ασφάλειας φάκελο στον οποίο περιγράφεται το έργο. Εντός μηνός από την παραλαβή της αίτησης του αιτούντος, η εθνική αρχή ασφάλειας ενημερώνει τον αιτούντα ότι ο φάκελος είναι πλήρης ή ζητεί συμπληρωματικές πληροφορίες, ορίζοντας εύλογη προθεσμία για την παροχή τους. Η εθνική αρχή ασφαλείας, σε στενή συνεργασία με τον Οργανισμό στην περίπτωση παρατρόχιων έργων ERTMS, εξετάζει τον φάκελο και αποφασίζει αν απαιτείται νέα έγκριση θέσης σε λειτουργία, βάσει των ακόλουθων κριτηρίων:

α) το συνολικό επίπεδο ασφάλειας του σχετικού υποσυστήματος ενδέχεται να επηρεαστεί αρνητικά από τις προβλεπόμενες εργασίες·

β) απαιτείται από τις σχετικές ΤΠΔ·

γ) απαιτείται από τα εθνικά σχέδια εφαρμογής που έχουν θεσπίσει τα κράτη μέλη· ή

δ) μεταβάλλονται οι τιμές των παραμέτρων βάσει των οποίων έχει ήδη δοθεί η έγκριση.

Η εθνική αρχή ασφάλειας λαμβάνει την απόφασή της εντός προκαθορισμένης, εύλογης προθεσμίας και, εν πάση περιπτώσει, εντός τετραμήνου από την παραλαβή όλων των σχετικών πληροφοριών.

7. Οποιαδήποτε απόφαση απορρίπτει την αίτηση έγκρισης για τη θέση των σταθερών εγκαταστάσεων σε λειτουργία αιτιολογείται δεόντως από την εθνική αρχή ασφάλειας. Ο αιτών μπορεί, εντός μηνός από την παραλαβή της απορριπτικής απόφασης, να υποβάλλει στην εθνική αρχή ασφάλειας αίτημα επανεξέτασης της απόφασής της. Το αίτημα συνοδεύεται από αιτιολόγηση. Η εθνική αρχή ασφάλειας διαθέτει προθεσμία δύο μηνών από την ημερομηνία παραλαβής του αιτήματος επανεξέτασης για να επιβεβαιώσει ή να ανακαλέσει την απόφασή της. Εάν επιβεβαιωθεί η απορριπτική απόφαση εθνικής αρχής ασφάλειας, ο αιτών δύναται να προσφύγει στην αρμόδια για την προσφυγή αρχή βάσει του άρθρου 18 παράγραφος 3 της οδηγίας (ΕΕ) …/… (**).

Άρθρο 19

Εναρμονισμένη εφαρμογή του συστήματος ERTMS στην Ένωση

1. Στην περίπτωση των παρατρόχιων υποσυστημάτων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης, περιλαμβανομένων του ETCS και/ή του GSM-R, ο Οργανισμός διασφαλίζει την εναρμονισμένη εφαρμογή του συστήματος ERTMS στην Ένωση.

2. Προκειμένου να διασφαλιστεί η εναρμονισμένη εφαρμογή του ERTMS και της διαλειτουργικότητας σε επίπεδο Ένωσης, πριν από κάθε πρόσκληση υποβολής προσφορών σχετικά με παρατρόχιο εξοπλισμό ERTMS, ο Οργανισμός επαληθεύει ότι οι εξεταζόμενες τεχνικές λύσεις συμμορφώνονται πλήρως με τις σχετικές ΤΠΔ και, ως εκ τούτου, είναι πλήρως διαλειτουργικές.

3. Ο αιτών υποβάλλει αίτηση έγκρισης στον Οργανισμό. Η αίτηση για επιμέρους έργα ERTMS ή για συνδυασμό έργων, γραμμή, δίκτυο ή ομάδα γραμμών συνοδεύεται από φάκελο ο οποίος περιλαμβάνει:

α) το σχέδιο της συγγραφής υποχρεώσεων ή την περιγραφή των εξεταζόμενων τεχνικών λύσεων·

β) αποδεικτικά έγγραφα ως προς τις προϋποθέσεις που είναι αναγκαίες για την τεχνική και λειτουργική συμβατότητα του υποσυστήματος με τα οχήματα που προορίζονται να κυκλοφορούν στο σχετικό δίκτυο·

γ) αποδεικτικά έγγραφα για τη συμμόρφωση των εξεταζόμενων τεχνικών λύσεων με τις σχετικές ΤΠΔ·

δ) κάθε άλλο συναφές έγγραφο, όπως γνωμοδοτήσεις της εθνικής αρχής ασφάλειας, δηλώσεις επαλήθευσης ή πιστοποιητικά συμμόρφωσης.

(*) Κανονισμός που βρίσκεται στο έγγραφο 2013/0014(COD).
(**) Οδηγία που βρίσκεται στο έγγραφο 2013/0016(COD).

Η εν λόγω αίτηση και οι πληροφορίες σχετικά με όλες τις αιτήσεις, τα στάδια των σχετικών διαδικασιών και το αποτέλεσμά τους, καθώς και, κατά περίπτωση, τα αιτήματα και τις αποφάσεις του τμήματος προσφυγών, υποβάλλονται μέσω της υπηρεσίας μιας χρήσης που αναφέρεται στο άρθρο 12 του κανονισμού (ΕΕ) …/… (*).

Οι εθνικές αρχές ασφαλείας μπορούν να εκδίδουν γνωμοδότηση σχετικά με την αίτηση έγκρισης, είτε προς τον αιτούντα πριν από την υποβολή της αίτησης είτε προς τον οργανισμό μετά την υποβολή της.

4. Εντός μηνός από την παραλαβή της αίτησης του αιτούντος, ο Οργανισμός ενημερώνει τον αιτούντα ότι ο φάκελος είναι πλήρης ή ζητεί συμπληρωματικές πληροφορίες, ορίζοντας εύλογη προθεσμία για την παροχή τους.

Ο Οργανισμός εκδίδει θετική απόφαση ή ενημερώνει τον αιτούντα σχετικά με ενδεχόμενες ελλείψεις, εντός προκαθορισμένης, εύλογης προθεσμίας και, εν πάση περιπτώσει, εντός δύο μηνών από την παραλαβή όλων των συναφών πληροφοριών. Ο Οργανισμός βασίζει τη γνώμη του στο φάκελο του αιτούντος καθώς και στις ενδεχόμενες γνωμοδοτήσεις των εθνικών αρχών ασφάλειας.

Εάν ο αιτών συμφωνεί με τις ελλείψεις που εντοπίστηκαν από τον Οργανισμό, οφείλει να διορθώσει τον σχεδιασμό των έργων και να υποβάλει νέα αίτηση έγκρισης στον Οργανισμό.

Εάν ο αιτών δεν συμφωνεί με τις ελλείψεις που εντοπίστηκαν από τον Οργανισμό, εφαρμόζεται η διαδικασία που αναφέρεται στην παράγραφο 5.

Στην περίπτωση που αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 1 στοιχείο α), ο αιτών δεν ζητεί νέα αξιολόγηση.

5. Ο Οργανισμός αιτιολογεί δεόντως κάθε μη θετική απόφασή του. Ο αιτών μπορεί, εντός μηνός από την παραλαβή της απόφασης αυτής, να υποβάλει στον Οργανισμό αιτιολογημένο αίτημα αναθεώρησης της απόφασής του. Ο Οργανισμός επιβεβαιώνει ή ανακαλεί την απόφασή του εντός δύο μηνών από την ημερομηνία παραλαβής του αιτήματος. Εάν ο Οργανισμός επιβεβαιώνει την αρχική απόφασή του, ο αιτών έχει δικαίωμα να προσφύγει στο τμήμα προσφυγών που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 55 του κανονισμού (ΕΕ) …/… (*).

6. Σε περίπτωση αλλαγής στο σχέδιο της συγγραφής υποχρεώσεων ή στην περιγραφή των προτεινόμενων τεχνικών λύσεων που προέκυψαν μετά τη θετική απόφαση, ο αιτών, χωρίς καθυστέρηση, ενημερώνει τον Οργανισμό και την εθνική αρχή ασφάλειας μέσω της «υπηρεσίας μιας στάσης» που αναφέρεται στο άρθρο 12 του κανονισμού (ΕΕ) …/… (*). Στην περίπτωση αυτή, εφαρμόζεται το άρθρο 30 παράγραφος 2 στοιχείο α) του εν λόγω κανονισμού.

Άρθρο 20

Διάθεση κινητών υποσυστημάτων στην αγορά

1. Τα κινητά υποσυστήματα διατίθενται στην αγορά από τον αιτούντα μόνο εάν έχουν σχεδιαστεί, κατασκευαστεί και εγκατασταθεί κατά τρόπο που να πληρούν τις βασικές απαιτήσεις.

2. Συγκεκριμένα, ο αιτών διασφαλίζει την υποβολή της σχετικής δήλωσης επαλήθευσης.

Άρθρο 21

Έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά

1. Ο αιτών διαθέτει όχημα στην αγορά μόνο αφού λάβει έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά που εκδίδεται από τον Οργανισμό σύμφωνα με τις παραγράφους 5 έως 7 ή από την εθνική αρχή ασφάλειας, σύμφωνα με την παράγραφο 8.

2. Στην αίτηση έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά, ο αιτών προσδιορίζει την περιοχή χρήσης του οχήματος. Η αίτηση περιλαμβάνει αποδεικτικά στοιχεία ότι έχει ελεγχθεί η τεχνική συμβατότητα μεταξύ του οχήματος και του δικτύου της περιοχής χρήσης.

(*) Κανονισμός που βρίσκεται στο έγγραφο 2013/0014(COD).

3. Η αίτηση έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά συνοδεύεται από φάκελο που αφορά το όχημα ή τον τύπο οχήματος και περιλαμβάνει αποδεικτικά έγγραφα για τα εξής:

α) τη διάθεση στην αγορά των κινητών υποσυστημάτων από τα οποία αποτελείται το όχημα σύμφωνα με το άρθρο 20, με βάση τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ»·

β) την τεχνική συμβατότητα των υποσυστημάτων του στοιχείου α) εντός του οχήματος, που αποδεικνύεται βάσει των σχετικών ΤΠΔ και, κατά περίπτωση, των εθνικών κανόνων·

γ) την ασφαλή ενσωμάτωση εντός του οχήματος των υποσυστημάτων του στοιχείου α), που αποδεικνύεται βάσει των σχετικών ΤΠΔ και, κατά περίπτωση, των εθνικών κανόνων και των κοινών μεθόδων ασφάλειας που αναφέρονται στο άρθρο 6 της οδηγίας (ΕΕ) …/… (*)·

δ) την τεχνική συμβατότητα του οχήματος με το δίκτυο στην περιοχή χρήσης που αναφέρεται στην παράγραφο 2, βάσει των σχετικών ΤΠΔ, και, κατά περίπτωση, των εθνικών κανόνων, των μητρώων υποδομής και των ΚΜΑ για την εκτίμηση κινδύνων που καθορίζονται στο άρθρο 6 της οδηγίας (ΕΕ) …/… (*).

Η εν λόγω αίτηση και οι πληροφορίες σχετικά με όλες τις αιτήσεις, τα στάδια των σχετικών διαδικασιών και το αποτέλεσμά τους, καθώς και, κατά περίπτωση, τα αιτήματα και τις αποφάσεις του τμήματος προσφυγών, υποβάλλονται μέσω της υπηρεσίας μιας χρήσης που αναφέρεται στο άρθρο 12 του κανονισμού (ΕΕ) …/… (**).

Όταν απαιτούνται δοκιμές για τη λήψη αποδεικτικών εγγράφων της τεχνικής συμβατότητας που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο στοιχεία β) και δ), οι συμμετέχουσες εθνικές αρχές ασφάλειας μπορούν να εκδίδουν προσωρινές εγκρίσεις στον αιτούντα για να χρησιμοποιεί το όχημα για τις πρακτικές επαληθεύσεις στο δίκτυο. Ο διαχειριστής υποδομής, σε συνεννόηση με τον αιτούντα, καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια προκειμένου να διασφαλίσει τη διενέργεια δοκιμών εντός τριών μηνών από την παραλαβή της αίτησης του αιτούντος. Εφόσον ενδείκνυται, η εθνική αρχή ασφάλειας λαμβάνει μέτρα για τη διασφάλιση της διενέργειας των δοκιμών.

4. Ο Οργανισμός ή, στην περίπτωση της παραγράφου 8, η εθνική αρχή ασφαλείας εκδίδει έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά ή ενημερώνει τον αιτούντα για την απορριπτική απόφασή του εντός προκαθορισμένης, εύλογης προθεσμίας και, εν πάση περιπτώσει, εντός τεσσάρων μηνών από την παραλαβή όλων των σχετικών πληροφοριών από τον αιτούντα. Ο Οργανισμός ή, στις περιπτώσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 8, η εθνική αρχή ασφάλειας εφαρμόζει τις πρακτικές ρυθμίσεις για τη διαδικασία έγκρισης οι οποίες ορίζονται σε εκτελεστική πράξη, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 9. Οι εγκρίσεις αυτές επιτρέπουν στα οχήματα να διατεθούν στην αγορά της Ένωσης.

5. Ο Οργανισμός εκδίδει έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά όσον αφορά τα οχήματα με περιοχή χρήσης σε ένα ή περισσότερα κράτη μέλη. Προκειμένου να εκδίδει τις εγκρίσεις αυτές, ο Οργανισμός:

α) αξιολογεί τα στοιχεία του φακέλου που προβλέπονται στην παράγραφο 3 πρώτο εδάφιο στοιχεία β), γ) και δ), προκειμένου να εξακριβώνονται η πληρότητα, η συνάφεια και η συνέπεια του φακέλου όσον αφορά τις σχετικές ΤΠΔ· και

β) παραπέμπει τον φάκελο του αιτούντος στις εθνικές αρχές ασφάλειας που είναι αρμόδιες για την προτιθέμενη περιοχή χρήσης, με σκοπό την αξιολόγηση του φακέλου, προκειμένου να εξακριβώνονται η πληρότητα, η συνάφεια και η συνέπειά του όσον αφορά την παράγραφο 3 πρώτο εδάφιο στοιχείο δ) και τα στοιχεία που προβλέπονται στην παράγραφο 3 πρώτο εδάφιο στοιχεία α), β) και γ) σε σχέση με τους συναφείς εθνικούς κανόνες.

Στο πλαίσιο των αξιολογήσεων δυνάμει των στοιχείων α) και β) και στην περίπτωση δικαιολογημένων αμφιβολιών, ο Οργανισμός ή οι εθνικές αρχές ασφάλειας μπορούν να ζητούν τη διενέργεια δοκιμών στο δίκτυο. Προκειμένου να διευκολύνονται οι εν λόγω δοκιμές, οι συμμετέχουσες εθνικές αρχές ασφάλειας μπορούν να εκδίδουν προσωρινές εγκρίσεις στον αιτούντα για να χρησιμοποιεί το όχημα για δοκιμές στο δίκτυο. Ο διαχειριστής υποδομής καταβάλλει κάθε προσπάθεια ώστε να διασφαλίσει ότι οι εν λόγω δοκιμές διενεργούνται εντός τριών μηνών μετά την αίτηση του Οργανισμού ή της εθνικής αρχής ασφάλειας.

6. Εντός μηνός από την παραλαβή της αίτησης του αιτούντος, ο Οργανισμός ενημερώνει τον αιτούντα ότι ο φάκελος είναι πλήρης ή ζητεί συμπληρωματικές πληροφορίες, ορίζοντας εύλογη προθεσμία για την παροχή τους. Όσον αφορά την πληρότητα, τη συνάφεια και τη συνέπεια του φακέλου, ο Οργανισμός μπορεί να αξιολογεί επίσης τα στοιχεία της παραγράφου 3 στοιχείο δ).

(*) Οδηγία που βρίσκεται στο έγγραφο 2013/0016(COD).
(**) Κανονισμός που βρίσκεται στο έγγραφο 2013/0014(COD).

Ο Οργανισμός λαμβάνει πλήρως υπόψη τις αξιολογήσεις της παραγράφου 5, πριν λάβει την απόφασή του σχετικά με την έκδοση της έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά. Ο Οργανισμός εκδίδει την έγκριση για διάθεση στην αγορά ή ενημερώνει τον αιτούντα σχετικά με την απορριπτική του απόφαση, εντός προκαθορισμένης, εύλογης προθεσμίας και, εν πάση περιπτώσει, εντός τεσσάρων μηνών από την παραλαβή όλων των συναφών πληροφοριών.

Σε περίπτωση μη εφαρμογής μιας ή περισσότερων ΤΠΔ ή μερών αυτών, όπως αναφέρεται στο άρθρο 7, ο Οργανισμός εκδίδει την έγκριση οχήματος μόνο μετά την εφαρμογή της διαδικασίας του εν λόγω άρθρου.

Ο Οργανισμός αναλαμβάνει την πλήρη ευθύνη για τις εγκρίσεις τις οποίες εκδίδει.

7. Όταν ο Οργανισμός διαφωνεί με την αρνητική αξιολόγηση που έχει διενεργήσει μία ή περισσότερες εθνικές αρχές ασφάλειας σύμφωνα με την παράγραφο 5 στοιχείο β), ενημερώνει την εν λόγω αρχή ή αρχές, αιτιολογώντας τη διαφωνία του. Ο Οργανισμός και η εθνική αρχή ή αρχές ασφάλειας συνεργάζονται με σκοπό την επίτευξη συμφωνίας επί μιας αμοιβαίως αποδεκτής αξιολόγησης. Όταν απαιτείται και σύμφωνα με απόφαση του Οργανισμού και της εθνικής αρχής ή αρχών ασφάλειας, στη διαδικασία αυτή συμμετέχει και ο αιτών. Εάν δεν υπάρξει συμφωνία για αμοιβαίως αποδεκτή αξιολόγηση εντός ενός μηνός από την ημερομηνία κατά την οποία ο Οργανισμός γνωστοποιεί τη διαφωνία του στην εθνική ή στις εθνικές αρχές ασφάλειας, ο Οργανισμός λαμβάνει την τελική του απόφαση, εκτός εάν η εθνική αρχή ή αρχές ασφάλειας παραπέμπουν το ζήτημα για διαιτησία στο τμήμα προσφυγών το οποίο έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 55 του κανονισμού (ΕΕ) …/… (*). Το τμήμα προσφυγών αποφασίζει αν θα επιβεβαιώσει το σχέδιο απόφασης του Οργανισμού εντός μηνός από την αίτηση της εθνικής αρχής ή αρχών ασφάλειας.

Όταν το τμήμα προσφυγών συμφωνεί με τον Οργανισμό, ο Οργανισμός λαμβάνει απόφαση χωρίς καθυστέρηση.

Όταν το τμήμα προσφυγών συμφωνεί με την αρνητική αξιολόγηση της εθνικής αρχής ασφάλειας, ο Οργανισμός εκδίδει έγκριση με περιοχή χρήσης εξαιρώντας τα τμήματα του δικτύου τα οποία αξιολογήθηκαν αρνητικά.

Όταν ο Οργανισμός διαφωνεί με τη θετική αξιολόγηση που έχει διενεργήσει μία ή περισσότερες εθνικές αρχές ασφάλειας σύμφωνα με την παράγραφο 5 στοιχείο β), ενημερώνει την εν λόγω αρχή ή αρχές, αιτιολογώντας τη διαφωνία του. Ο Οργανισμός και η εθνική αρχή ή αρχές ασφάλειας συνεργάζονται με σκοπό τη συμφωνία επί μιας αμοιβαίως αποδεκτής αξιολόγησης. Όταν απαιτείται και σύμφωνα με απόφαση του Οργανισμού και της εθνικής αρχής ή αρχών ασφάλειας, στη διαδικασία αυτή συμμετέχει και ο αιτών. Εάν δεν υπάρξει συμφωνία για αμοιβαίως αποδεκτή αξιολόγηση εντός μηνός από την ημερομηνία κατά την οποία ο Οργανισμός γνωστοποιεί τη διαφωνία του στην εθνική αρχή ή αρχές ασφάλειας, ο Οργανισμός λαμβάνει την τελική του απόφαση.

8. Όταν η περιοχή χρήσης περιορίζεται σε δίκτυο ή δίκτυα μόνο σε ένα κράτος μέλος, η εθνική αρχή ασφάλειας του συγκεκριμένου κράτους μέλους δύναται, ιδία ευθύνη και εφόσον το ζητεί ο αιτών, να εκδίδει την έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά. Για την έκδοση των εν λόγω εγκρίσεων, η εθνική αρχή ασφάλειας αξιολογεί τον φάκελο όσον αφορά τα στοιχεία που προσδιορίζονται στην παράγραφο 3 και σύμφωνα με τις διαδικασίες που θα καθορισθούν στην εκτελεστική πράξη η οποία εκδίδεται δυνάμει της παραγράφου 9. Εντός μηνός από την παραλαβή της αίτησης, η εθνική αρχή ασφάλειας ενημερώνει τον αιτούντα ότι ο φάκελος είναι πλήρης ή ζητεί σχετικές συμπληρωματικές πληροφορίες. Η έγκριση ισχύει επίσης χωρίς επέκταση της περιοχής χρήσης για τα οχήματα τα οποία ταξιδεύουν σε σταθμούς γειτονικών κρατών μελών με παρεμφερή χαρακτηριστικά δικτύου, όταν οι εν λόγω σταθμοί βρίσκονται κοντά στα σύνορα, μετά από διαβούλευση με τις αρμόδιες εθνικές αρχές ασφάλειας. Η διαβούλευση αυτή μπορεί να πραγματοποιείται κατά περίπτωση ή να προβλέπεται σε διασυνοριακή συμφωνία μεταξύ των εθνικών αρχών ασφάλειας.

Εάν η περιοχή χρήσης περιορίζεται στο έδαφος ενός κράτους μέλους και σε περίπτωση μη εφαρμογής μιας ή περισσότερων ΤΠΔ ή μερών αυτών όπως αναφέρονται στο άρθρο 7, η εθνική αρχή ασφάλειας εκδίδει την έγκριση οχήματος μόνο μετά την εφαρμογή της διαδικασίας του εν λόγω άρθρου.

Ο Οργανισμός αναλαμβάνει την πλήρη ευθύνη για τις εγκρίσεις τις οποίες εκδίδει.

9. Η Επιτροπή εγκρίνει έως … (**), μέσω εκτελεστικών πράξεων, πρακτικές ρυθμίσεις όπου προσδιορίζονται:

α) ο τρόπος εκπλήρωσης των απαιτήσεων της έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά και της έγκρισης του τύπου οχήματος που καθορίζονται στο παρόν άρθρο από τον αιτούντα και ο κατάλογος των απαιτούμενων εγγράφων·

(*) Κανονισμός που βρίσκεται στο έγγραφο 2013/0014(COD).
(**) Δύο έτη από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

β) οι λεπτομέρειες της διαδικασίας έγκρισης, όπως τα διαδικαστικά στάδια και οι προθεσμίες για κάθε στάδιο της διαδικασίας·

γ) ο τρόπος εκπλήρωσης των απαιτήσεων του παρόντος άρθρου από τον Οργανισμό και την εθνική αρχή ασφαλείας στα διάφορα στάδια της διαδικασίας υποβολής αίτησης και έγκρισης, περιλαμβανομένης της αξιολόγησης των φακέλων των αιτούντων.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 51 παράγραφος 3. Λαμβάνουν υπόψη την πείρα από την προετοιμασία των συμφωνιών συνεργασίας που αναφέρονται στην παράγραφο 14 του παρόντος άρθρου.

10. Οι εγκρίσεις οχημάτων για διάθεση στην αγορά αναφέρουν:

α) την περιοχή ή τις περιοχές χρήσης·

β) τις τιμές των παραμέτρων των ΤΠΔ και, κατά περίπτωση, των εθνικών κανόνων για τον έλεγχο της τεχνικής συμβατότητας μεταξύ του οχήματος και της περιοχής χρήσης·

γ) τη συμμόρφωση του οχήματος προς τις σχετικές ΤΠΔ και τις ομάδες εθνικών κανόνων, όσον αφορά τις παραμέτρους του στοιχείου β)·

δ) τους όρους χρήσης των οχημάτων και άλλους περιορισμούς.

11. Κάθε απόφαση για την απόρριψη της έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά ή για την εξαίρεση τμήματος του δικτύου λόγω αρνητικής αξιολόγησης κατά την παράγραφο 7 είναι δεόντως αιτιολογημένη. Ο αιτών δύναται, εντός μηνός από την παραλαβή της απορριπτικής απόφασης, να ζητεί από τον Οργανισμό ή την εθνική αρχή ασφάλειας, κατά περίπτωση, να αναθεωρήσει την απόφαση. Ο Οργανισμός ή η εθνική αρχή ασφάλειας διαθέτει προθεσμία δύο μηνών από την ημερομηνία παραλαβής του αιτήματος αναθεώρησης για την επιβεβαίωση ή την ανάκληση της απόφασής του.

Εάν επιβεβαιωθεί η απορριπτική απόφαση του Οργανισμού, ο αιτών δύναται να προσφύγει στο τμήμα προσφυγών που έχει οριστεί βάσει του άρθρου 55 του κανονισμού (ΕΕ) …/… (*).

Εάν επιβεβαιωθεί η απορριπτική απόφαση εθνικής αρχής ασφάλειας, ο αιτών δύναται να προσφύγει ενώπιον οργάνου προσφυγών σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο. Τα κράτη μέλη δύνανται να ορίζουν τον ρυθμιστικό φορέα που αναφέρεται στο άρθρο 55 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ για τον σκοπό της διαδικασίας προσφυγής. Σε αυτήν την περίπτωση, εφαρμόζεται το άρθρο 18 παράγραφος 3 της οδηγίας (ΕΕ) …/… (**).

12. Σε περίπτωση ανακαίνισης ή αναβάθμισης υφιστάμενων οχημάτων τα οποία ήδη διαθέτουν έγκριση για διάθεση στην αγορά, απαιτείται νέα έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά, εάν:

α) μεταβληθούν οι τιμές των παραμέτρων που αναφέρονται στην παράγραφο 10 στοιχείο β) οι οποίες είναι εκτός του εύρους των αποδεκτών παραμέτρων όπως ορίζεται στις ΤΠΔ·

β) το συνολικό επίπεδο ασφάλειας του σχετικού οχήματος ενδέχεται να επηρεαστεί αρνητικά από τις προβλεπόμενες εργασίες· ή

γ) απαιτείται από τις σχετικές ΤΠΔ.

13. Όταν ο αιτών επιθυμεί να επεκτείνει την περιοχή χρήσης οχήματος που έχει ήδη λάβει έγκριση, συμπληρώνει τον φάκελο με τα σχετικά έγγραφα που αναφέρονται στην παράγραφο 3 σχετικά με την πρόσθετη περιοχή χρήσης. Ο αιτών υποβάλλει τον φάκελο στον Οργανισμό, ο οποίος, αφού ακολουθήσει τις διαδικασίες των παραγράφων 4 έως 7, εκδίδει ενημερωμένη έγκριση που καλύπτει την εκτεταμένη περιοχή χρήσης.

Εάν ο αιτών έχει λάβει έγκριση οχήματος σύμφωνα με την παράγραφο 8 και επιθυμεί να επεκτείνει την περιοχή χρήσης εντός του εν λόγω κράτους μέλους, συμπληρώνει τον φάκελο με τα σχετικά έγγραφα που αναφέρονται στην παράγραφο 3 όσον αφορά την πρόσθετη περιοχή χρήσης. Υποβάλλει τον φάκελο στην εθνική αρχή ασφάλειας, η οποία, αφού ακολουθήσει τις διαδικασίες της παραγράφου 8, εκδίδει ενημερωμένη έγκριση που καλύπτει την εκτεταμένη περιοχή χρήσης.

(*) Κανονισμός που βρίσκεται στο έγγραφο 2013/0014(COD).
(**) Οδηγία που βρίσκεται στο έγγραφο 2013/0016(COD).

14. Για τους σκοπούς των παραγράφων 5 και 6 του παρόντος άρθρου, ο Οργανισμός συνάπτει συμφωνίες συνεργασίας με τις εθνικές αρχές ασφάλειας, σύμφωνα με το άρθρο 76 του κανονισμού (ΕΕ) …/… (*). Οι εν λόγω συμφωνίες είναι δυνατόν να είναι ειδικές ή συμφωνίες πλαίσιο και είναι δυνατόν να αφορούν μία ή περισσότερες εθνικές αρχές ασφάλειας. Περιγράφουν λεπτομερώς τα καθήκοντα και τους όρους για τα παραδοτέα, τις προθεσμίες παράδοσής τους και τον επιμερισμό των τελών που οφείλει να καταβάλει ο αιτών. Επίσης, μπορούν να περιλαμβάνουν ειδικές ρυθμίσεις συνεργασίας όταν τα δίκτυα απαιτούν συγκεκριμένη εμπειρογνωμοσύνη για γεωγραφικούς ή ιστορικούς λόγους, με σκοπό τη μείωση του διοικητικού φόρτου και του κόστους για τον αιτούντα. Στην περίπτωση δικτύων που είναι απομονωμένα από το υπόλοιπο σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης, αυτές οι ειδικές ρυθμίσεις συνεργασίας είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν τη δυνατότητα ανάθεσης καθηκόντων στις σχετικές αρχές εθνικής ασφάλειας όταν αυτό είναι αναγκαίο για να εξασφαλιστεί αποτελεσματική και αναλογική κατανομή των πόρων για την έγκριση. Οι εν λόγω συμφωνίες τίθενται σε εφαρμογή πριν αναλάβει ο Οργανισμός τα καθήκοντα έγκρισης σύμφωνα με το άρθρο 54 παράγραφος 4 της παρούσας οδηγίας.

15. Στην περίπτωση των εν λόγω κρατών μελών τα σιδηροδρομικά δίκτυα των οποίων έχουν εύρος σιδηροτροχιάς που είναι διαφορετικό από εκείνο του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου εντός της Ένωσης και έχουν πανομοιότυπες τεχνικές και λειτουργικές απαιτήσεις με τις γειτονικές τρίτες χώρες, εκτός από τις συμφωνίες συνεργασίας που αναφέρονται στην παράγραφο 14, όλες οι ενδιαφερόμενες εθνικές αρχές ασφάλειας στα εν λόγω κράτη μέλη αυτά συνάπτουν με τον Οργανισμό πολυμερή συμφωνία με σκοπό να καθοριστούν οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες η έγκριση οχήματος που εκδίδεται σε ένα από αυτά τα κράτη μέλη ισχύει επίσης στα άλλα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη.

16. Το παρόν άρθρο δεν ισχύει για τα φορτηγά οχήματα ή τις επιβατάμαξες κοινής χρήσης με τρίτες χώρες, των οποίων το εύρος τροχιάς διαφέρει από εκείνο του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου εντός της Ένωσης και τα οποία έχουν λάβει έγκριση σύμφωνα με διαφορετική διαδικασία έγκρισης οχήματος. Οι κανόνες που διέπουν τη διαδικασία έγκρισης τέτοιων οχημάτων δημοσιεύονται και κοινοποιούνται στην Επιτροπή. Η συμμόρφωση των οχημάτων αυτών με τις βασικές απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας διασφαλίζεται από την οικεία σιδηροδρομική επιχείρηση στο πλαίσιο του συστήματός της για τη διαχείριση της ασφάλειας. Η Επιτροπή, με βάση την έκθεση του Οργανισμού, μπορεί να γνωμοδοτήσει σχετικά με το κατά πόσον αυτοί οι κανόνες συνάδουν με τους στόχους της παρούσας οδηγίας. Εάν οι εν λόγω κανόνες δεν συνάδουν, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και η Επιτροπή μπορούν να συνεργαστούν προκειμένου να καθοριστούν τα κατάλληλα ληπτέα μέτρα, με τη συμμετοχή σχετικών διεθνών οργανισμών, εφόσον είναι αναγκαίο.

17. Ένα κράτος μέλος μπορεί να αποφασίσει να μην εφαρμόσει το παρόν άρθρο στις σιδηροδρομικές μηχανές ή τις αυτοκινούμενες αμαξοστοιχίες που φτάνουν από τρίτες χώρες και προορίζονται να διανύσουν τη διαδρομή έως σταθμό που βρίσκεται κοντά στα σύνορα στην επικράτειά του και ο οποίος έχει οριστεί για τις διασυνοριακές υπηρεσίες. Η συμμόρφωση των οχημάτων αυτών με τις βασικές απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας διασφαλίζεται από τη συγκεκριμένη σιδηροδρομική επιχείρηση στο πλαίσιο του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας που εφαρμόζει και, εφόσον ενδείκνυται, σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 9 της οδηγίας (ΕΕ) …/… (**).

Άρθρο 22

Καταχώριση οχημάτων τα οποία έχουν λάβει έγκριση για διάθεση στην αγορά

1. Πριν από την πρώτη χρήση του οχήματος και μετά την έγκριση διάθεσης στην αγορά σύμφωνα με το άρθρο 21, το όχημα καταχωρίζεται σε μητρώο οχημάτων όπως αναφέρεται στο άρθρο 47, κατόπιν αιτήσεως του κατόχου.

2. Όταν η περιοχή χρήσης του οχήματος περιορίζεται στο έδαφος ενός κράτους μέλους, το όχημα καταχωρίζεται στο εν λόγω κράτος μέλος.

3. Όταν η περιοχή χρήσης του οχήματος καλύπτει το έδαφος περισσότερων του ενός κρατών μελών, το όχημα καταχωρίζεται σε ένα εκ των σχετικών κρατών μελών.

Άρθρο 23

Έλεγχοι πριν από τη χρήση εγκριθέντων οχημάτων

1. Πριν χρησιμοποιήσει όχημα στην περιοχή χρήσης που ορίζεται στην έγκριση για διάθεση στην αγορά, η σιδηροδρομική επιχείρηση ελέγχει:

(*) Κανονισμός που βρίσκεται στο έγγραφο 2013/0014(COD).
(**) Οδηγία που βρίσκεται στο έγγραφο 2013/0016(COD).

α) ότι το όχημα έχει λάβει έγκριση για διάθεση στην αγορά σύμφωνα με το άρθρο 21 και έχει καταχωρισθεί δεόντως·

β) ότι το όχημα είναι συμβατό με τη διαδρομή βάσει του μητρώου υποδομής, των σχετικών ΤΠΔ ή οποιωνδήποτε συναφών πληροφοριών που παρέχει δωρεάν και εντός εύλογης προθεσμίας ο διαχειριστής υποδομής, όταν το συγκεκριμένο μητρώο δεν υπάρχει ή είναι ελλιπές· και

γ) ότι το όχημα έχει ενταχθεί με ορθό τρόπο στη σύνθεση του συρμού στον οποίο πρόκειται να χρησιμοποιηθεί, λαμβάνοντας υπόψη το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας που αναφέρεται στο άρθρο 9 της οδηγίας (ΕΕ) /… (*) και την ΤΠΔ για τη λειτουργία και τη διαχείριση της κυκλοφορίας.

2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, η σιδηροδρομική επιχείρηση δύναται να διενεργεί δοκιμές σε συνεργασία με τον διαχειριστή υποδομής.

Ο διαχειριστής υποδομής, σε συνεννόηση με τον αιτούντα, καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια προκειμένου να διασφαλίσει τη διενέργεια δοκιμών εντός τριών μηνών από την παραλαβή της αίτησης του αιτούντος.

Άρθρο 24

Έγκριση τύπου οχημάτων

1. Ο Οργανισμός ή η εθνική αρχή ασφάλειας μπορεί, κατά περίπτωση, να χορηγεί, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21, εγκρίσεις τύπου οχήματος. Η αίτηση για έγκριση τύπου οχήματος και πληροφορίες σχετικά με όλες τις αιτήσεις, τα στάδια των διαδικασιών και το αποτέλεσμά τους, καθώς και, κατά περίπτωση, τα αιτήματα και τις αποφάσεις του τμήματος προσφυγών, υποβάλλονται μέσω της υπηρεσίας μιας χρήσης που αναφέρεται στο άρθρο 12 του κανονισμού (ΕΕ) …/… (**).

2. Εάν ο Οργανισμός ή η εθνική αρχή ασφάλειας εκδίδει έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά, ταυτόχρονα με την αίτηση του αιτούντος εκδίδει την έγκριση τύπου οχήματος, η οποία αφορά την ίδια περιοχή χρήσης του οχήματος.

3. Σε περίπτωση αλλαγών οποιωνδήποτε συναφών διατάξεων των ΤΠΔ ή των εθνικών κανόνων, βάσει των οποίων χορηγήθηκε έγκριση τύπου οχήματος, η ΤΠΔ ή ο εθνικός κανόνας προσδιορίζει αν η ήδη χορηγηθείσα έγκριση τύπου οχήματος παραμένει σε ισχύ ή χρειάζεται ανανέωση. Εάν η εν λόγω έγκριση χρειάζεται ανανέωση, οι έλεγχοι του Οργανισμού ή της εθνικής αρχής ασφάλειας δύνανται να αφορούν μόνο τους κανόνες που υπέστησαν αλλαγή.

4. Η Επιτροπή καθορίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, το υπόδειγμα δήλωσης συμμόρφωσης προς τον τύπο. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 51 παράγραφος 3.

5. Η δήλωση συμμόρφωσης προς τον τύπο συντάσσεται:

α) σύμφωνα με τις διαδικασίες επαλήθευσης των σχετικών ΤΠΔ· ή

β) όταν δεν ισχύουν ΤΠΔ, σύμφωνα με τις διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης που ορίζονται στις ενότητες Β+Δ, Β+ΣΤ και Η1 της απόφασης αριθ. 768/2008/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1]).

6. Όταν απαιτείται, η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για να θεσπίσει κατά περίπτωση ενότητες για αξιολόγηση συμμόρφωσης. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 51 παράγραφος 3.

7. Οι εγκρίσεις τύπου οχήματος καταχωρίζονται στο ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων οχήματος του άρθρου 48.

(*) Οδηγία που βρίσκεται στο έγγραφο 2013/0016(COD).
(**) Κανονισμός που βρίσκεται στο έγγραφο 2013/0014(COD).
([1]) Απόφαση αριθ. 768/2008/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Ιουλίου 2008, για κοινό πλαίσιο εμπορίας των προϊόντων και για την κατάργηση της απόφασης 93/465/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 218 της 13.8.2008, σ. 82).

Άρθρο 25

Συμμόρφωση των οχημάτων με εγκεκριμένο τύπο οχήματος

1. Ένα όχημα ή μια σειρά οχημάτων που συμμορφώνεται με εγκεκριμένο τύπο οχήματος λαμβάνει, χωρίς περαιτέρω ελέγχους, έγκριση οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 21 βάσει δήλωσης συμμόρφωσης προς τον εν λόγω τύπο οχήματος την οποία υποβάλλει ο αιτών.

2. Η ανανέωση της έγκρισης τύπου οχήματος, όπως αναφέρεται στο άρθρο 24 παράγραφος 3, δεν επηρεάζει τις εγκρίσεις για διάθεση στην αγορά που έχουν ήδη εκδοθεί βάσει της προηγούμενης έγκρισης διάθεσης του εν λόγω τύπου οχήματος στην αγορά.

Άρθρο 26

Μη συμμόρφωση οχημάτων ή τύπων οχημάτων με βασικές απαιτήσεις

1. Όταν σιδηροδρομική επιχείρηση διαπιστώνει, κατά τη λειτουργία, ότι ένα όχημα που χρησιμοποιεί δεν πληροί μια από τις εφαρμοστέες βασικές απαιτήσεις, λαμβάνει τα απαραίτητα διορθωτικά μέτρα για τη συμμόρφωση του οχήματος προς τις απαιτήσεις αυτές. Επιπλέον, μπορεί να ενημερώσει τον Οργανισμό και τυχόν οικείες εθνικές αρχές ασφάλειας για τα μέτρα που έλαβε. Εάν η σιδηροδρομική επιχείρηση διαθέτει στοιχεία που αποδεικνύουν ότι η μη συμμόρφωση υφίστατο ήδη κατά τον χρόνο έκδοσης της έγκρισης για διάθεση στην αγορά, ενημερώνει τον Οργανισμό και τυχόν άλλες οικείες εθνικές αρχές ασφάλειας.

2. Όταν περιέρχεται στη γνώση εθνικής αρχής ασφάλειας, για παράδειγμα, στο πλαίσιο της διαδικασίας εποπτείας που προβλέπεται στο άρθρο 17 της οδηγίας (ΕΕ) …/… (*), ότι, όταν χρησιμοποιείται όπως προβλέπεται, ένα όχημα ή ένας τύπος οχήματος στο οποίο έχει χορηγηθεί έγκριση για διάθεση στην αγορά είτε από τον Οργανισμό, σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 5 ή το άρθρο 24, είτε από την εθνική αρχή ασφάλειας, σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 8 ή το άρθρο 24, δεν πληροί μια από τις εφαρμοστέες βασικές απαιτήσεις, ενημερώνει τη σιδηροδρομική επιχείρηση που χρησιμοποιεί το όχημα ή τον τύπο οχήματος και της ζητά να λάβει τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα για τη συμμόρφωση του οχήματος ή των οχημάτων με τις απαιτήσεις αυτές. Η εθνική αρχή ασφάλειας ενημερώνει τον Οργανισμό και τυχόν άλλες οικείες εθνικές αρχές ασφάλειας, περιλαμβανομένων αυτών που βρίσκονται σε έδαφος όπου εκκρεμεί αίτηση για την έγκριση διάθεσης οχήματος του ίδιου τύπου στην αγορά.

3. Όταν, στις περιπτώσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 1 ή 2 του παρόντος άρθρου, τα διορθωτικά μέτρα που εφαρμόζονται από τη σιδηροδρομική επιχείρηση δεν διασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τις εφαρμοστέες βασικές απαιτήσεις και η μη συμμόρφωση οδηγεί σε σοβαρό κίνδυνο ασφάλειας, η οικεία εθνική αρχή ασφάλειας μπορεί να εφαρμόζει προσωρινά μέτρα ασφάλειας στο πλαίσιο των εποπτικών της καθηκόντων, σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 6 της οδηγίας (ΕΕ) …/… (*). Η εθνική αρχή ασφάλειας ή ο Οργανισμός μπορεί παράλληλα να εφαρμόσει προσωρινά μέτρα ασφάλειας υπό τη μορφή αναστολής της έγκρισης τύπου του οχήματος, τα οποία υπόκεινται σε δικαστικό έλεγχο και στη διαδικασία διαιτησίας που προβλέπεται στο άρθρο 21 παράγραφος 7.

4. Στις περιπτώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 3, ο Οργανισμός ή η εθνική αρχή ασφάλειας που έχει εκδώσει την έγκριση, κατόπιν εξέτασης της αποτελεσματικότητας οποιωνδήποτε μέτρων που λήφθηκαν για την αντιμετώπιση του σοβαρού κινδύνου ασφάλειας, μπορεί να αποφασίσει την ανάκληση ή την τροποποίηση της έγκρισης, εφόσον αποδεικνύεται ότι κατά τον χρόνο της έγκρισης δεν τηρούταν κάποια από τις βασικές απαιτήσεις. Για τον σκοπό αυτό, κοινοποιούν την απόφασή τους στον κάτοχο της έγκρισης για διάθεση στην αγορά ή της έγκρισης του τύπου οχήματος, αιτιολογώντας την απόφασή τους. Ο κάτοχος δύναται, εντός μηνός από την παραλαβή της απόφασης του Οργανισμού ή της εθνικής αρχής ασφάλειας, να τους ζητήσει να επανεξετάσουν την απόφαση. Στην περίπτωση αυτή, η απόφαση αναστέλλεται προσωρινώς. Ο Οργανισμός ή η εθνική αρχή ασφάλειας έχει προθεσμία ενός μηνός από την ημερομηνία παραλαβής της αίτησης επανεξέτασης για να επιβεβαιώσει ή να ανακαλέσει την απόφασή του.

Όπου αρμόζει, σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ του Οργανισμού και της εθνικής αρχής ασφάλειας σχετικά με την ανάγκη περιορισμού ή ανάκλησης της έγκρισης, εφαρμόζεται η διαδικασία διαιτησίας που ορίζεται στο άρθρο 21 παράγραφος 7. Εάν από την εν λόγω διαδικασία προκύψει ότι η έγκριση του οχήματος δεν πρέπει ούτε να περιοριστεί ούτε να ανακληθεί, αναστέλλονται τα προσωρινά μέτρα ασφάλειας που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου.

(*) Οδηγία που βρίσκεται στο έγγραφο 2013/0016(COD).

5. Εάν επιβεβαιωθεί η απόφαση του Οργανισμού, ο κάτοχος της έγκρισης του οχήματος δύναται να προσφύγει στο τμήμα προσφυγών που έχει ορισθεί βάσει του άρθρου 55 του κανονισμού (ΕΕ) …/… (*) εντός της προθεσμίας που αναφέρεται στο άρθρο 59 του εν λόγω κανονισμού. Εάν επιβεβαιωθεί η απόφαση της εθνικής αρχής ασφάλειας, ο κάτοχος της έγκρισης του οχήματος δύναται να προσφύγει, εντός διμήνου από την κοινοποίηση της εν λόγω απόφασης, δυνάμει του εθνικού συστήματος ένδικων μέσων που αναφέρονται στο άρθρο 18 παράγραφος 3 της οδηγίας (ΕΕ)…/… (**). Τα κράτη μέλη δύνανται να ορίζουν τον ρυθμιστικό φορέα που προβλέπεται στο άρθρο 56 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ για τον σκοπό αυτής της διαδικασίας προσφυγής.

6. Όταν ο Οργανισμός αποφασίζει την ανάκληση ή την τροποποίηση έγκρισης για διάθεση στην αγορά που έχει χορηγήσει ο ίδιος, ενημερώνει άμεσα όλες τις εθνικές αρχές ασφάλειας, αιτιολογώντας την απόφασή του.

Όταν μια εθνική αρχή ασφάλειας αποφασίζει την ανάκληση έγκρισης για διάθεση στην αγορά που έχει χορηγήσει η ίδια, ενημερώνει αμέσως τον Οργανισμό, αιτιολογώντας την απόφασή της. Ο Οργανισμός ενημερώνει ακολούθως τις υπόλοιπες εθνικές αρχές ασφάλειας.

7. Η απόφαση του Οργανισμού ή της εθνικής αρχής ασφαλείας για την ανάκληση της έγκρισης καταχωρίζεται στο κατάλληλο μητρώο οχημάτων, σύμφωνα με το άρθρο 22 ή, σε περίπτωση έγκρισης τύπου οχημάτων, στο ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 7. Ο Οργανισμός και οι εθνικές αρχές ασφάλειας μεριμνούν για τη δέουσα ενημέρωση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που χρησιμοποιούν οχήματα του ίδιου τύπου με το όχημα ή τον τύπο που ανακλήθηκε. Οι εν λόγω σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ελέγχουν κατ' αρχάς αν συντρέχει το ίδιο πρόβλημα μη συμμόρφωσης. Στην περίπτωση αυτή, εφαρμόζεται η διαδικασία που προβλέπεται στο παρόν άρθρο.

8. Σε περίπτωση ανάκλησης έγκρισης για διάθεση στην αγορά, το σχετικό όχημα παύει να χρησιμοποιείται πλέον και η περιοχή χρήσης του δεν επεκτείνεται. Σε περίπτωση ανάκλησης έγκρισης τύπου οχήματος, τα οχήματα που έχουν κατασκευαστεί βάσει αυτής δεν διατίθενται στην αγορά ή, εάν έχουν ήδη διατεθεί στην αγορά, αποσύρονται. Μπορεί να ζητηθεί νέα έγκριση βάσει της διαδικασίας του άρθρου 21 για μεμονωμένα οχήματα ή του άρθρου 24 για τύπο οχήματος.

9. Όταν, στις περιπτώσεις που προβλέπονται στις παραγράφους 1 ή 2, η μη συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις περιορίζεται σε τμήμα της περιοχής χρήσης του σχετικού οχήματος και η εν λόγω μη συμμόρφωση υφίστατο ήδη κατά τον χρόνο έκδοσης της έγκρισης για διάθεση στην αγορά, η έγκριση αυτή τροποποιείται ώστε να εξαιρεθούν τα σχετικά τμήματα της περιοχής χρήσης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΗΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ

Άρθρο 27

Κοινοποιούσες αρχές

1. Τα κράτη μέλη ορίζουν κοινοποιούσες αρχές, υπεύθυνες για τον καθορισμό και τη διεξαγωγή των αναγκαίων διαδικασιών αξιολόγησης, κοινοποίησης και παρακολούθησης των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης, συμπεριλαμβανομένης της συμμόρφωσης με το άρθρο 34.

2. Τα κράτη μέλη μεριμνούν για την κοινοποίηση από τις εν λόγω αρχές προς την Επιτροπή και τους οργανισμούς των λοιπών κρατών μελών που έχουν λάβει έγκριση για την εκτέλεση καθηκόντων αξιολόγησης της συμμόρφωσης ως τρίτοι, όπως προβλέπονται στο άρθρο 10 παράγραφος 2 και στο άρθρο 15 παράγραφος 1. Μεριμνούν επίσης ώστε οι αρχές να κοινοποιούν στην Επιτροπή και στα λοιπά κράτη μέλη τους οριισθέντες οργανισμούς που αναφέρονται στο άρθρο 15 παράγραφος 8.

3. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίζουν ότι η αξιολόγηση και η παρακολούθηση στις οποίες αναφέρεται η παράγραφος 1 διεξάγονται από εθνικό οργανισμό διαπίστευσης, κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008 και σύμφωνα με αυτόν.

4. Εφόσον η κοινοποιούσα αρχή εκχωρήσει ή αναθέσει με άλλο τρόπο την αξιολόγηση, την κοινοποίηση ή την παρακολούθηση κατά την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου σε οργανισμό που δεν είναι κρατική υπηρεσία, ο εν λόγω οργανισμός οφείλει να είναι νομικό πρόσωπο και να συμμορφώνεται προς τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 28. Ο εν λόγω οργανισμός θεσπίζει ρυθμίσεις για την κάλυψη των ευθυνών που προκύπτουν από τις δραστηριότητές του.

5. Η κοινοποιούσα αρχή αναλαμβάνει πλήρως την ευθύνη για τα καθήκοντα που εκτελεί ο οργανισμός που αναφέρεται στην παράγραφο 3.

(*) Κανονισμός που βρίσκεται στο έγγραφο 2013/0014(COD).
(**) Οδηγία που βρίσκεται στο έγγραφο 2013/0016(COD).

Άρθρο 28

Απαιτήσεις σχετικά με τις κοινοποιούσες αρχές

Η κοινοποιούσα αρχή:

α) συστήνεται κατά τρόπο που να αποφεύγεται σύγκρουση συμφερόντων με τους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης·

β) οργανώνεται και λειτουργεί ούτως ώστε να διασφαλίζει την αντικειμενικότητα και την αμεροληψία των δραστηριοτήτων της·

γ) οργανώνεται κατά τρόπον ώστε κάθε απόφαση που αφορά την κοινοποίηση του οργανισμού αξιολόγησης της συμμόρφωσης να λαμβάνεται από αρμόδια πρόσωπα, διαφορετικά από τα πρόσωπα που διενήργησαν την αξιολόγηση·

δ) δεν προσφέρει και δεν παρέχει δραστηριότητες που εκτελούνται από τους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης ή συμβουλευτικές υπηρεσίες σε εμπορική ή ανταγωνιστική βάση·

ε) διαφυλάσσει την εμπιστευτικότητα των πληροφοριών που λαμβάνει·

στ) διαθέτει επαρκές και ικανό προσωπικό για τη σωστή εκτέλεση των καθηκόντων της.

Άρθρο 29

Υποχρέωση παροχής πληροφοριών από τις κοινοποιούσες αρχές

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή όσον αφορά τις διαδικασίες τους για την αξιολόγηση, την κοινοποίηση και την παρακολούθηση των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης και τυχόν σχετικές αλλαγές στις εν λόγω διαδικασίες.

Η Επιτροπή δημοσιοποιεί αυτές τις πληροφορίες.

Άρθρο 30

Οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης

1. Για τους σκοπούς της κοινοποίησης, οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης πληρούν τις απαιτήσεις των παραγράφων 2 έως 7 του παρόντος άρθρου και των άρθρων 31 και 32.

2. Οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης συγκροτούνται βάσει της εθνικής νομοθεσίας και διαθέτουν νομική προσωπικότητα.

3. Οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης είναι σε θέση να εκτελούν όλα τα σχετικά με την αξιολόγηση της συμμόρφωσης καθήκοντα που τους έχουν ανατεθεί βάσει των συναφών ΤΠΔ οι οποίες τους έχουν κοινοποιηθεί, είτε πρόκειται για καθήκοντα που εκτελούνται από τους ίδιους τους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης είτε εξ ονόματός αυτών και υπ' ευθύνη τους.

Ανά πάσα στιγμή και για κάθε διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης και για κάθε είδος ή κατηγορία προϊόντων τα οποία τους έχουν κοινοποιηθεί, οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης έχουν στη διάθεσή τους:

α) το αναγκαίο προσωπικό με τις τεχνικές γνώσεις και την επαρκή και κατάλληλη πείρα για την εκτέλεση των καθηκόντων αξιολόγησης της συμμόρφωσης·

β) τις σχετικές περιγραφές των διαδικασιών, σύμφωνα με τις οποίες πρέπει να διενεργείται η αξιολόγηση συμμόρφωσης, διασφαλίζοντας τη διαφάνεια και τη δυνατότητα εφαρμογής αυτών των διαδικασιών. Διαθέτουν κατάλληλες πολιτικές και διαδικασίες για τον διαχωρισμό των καθηκόντων που εκτελούν ως κοινοποιηθέντες οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης από οποιαδήποτε άλλη δραστηριότητα·

γ) τις αναγκαίες διαδικασίες για να ασκούν τις δραστηριότητές τους, που λαμβάνουν δεόντως υπόψη το μέγεθος επιχείρησης, τον τομέα δραστηριοποίησής της, τη δομή της, τον βαθμό πολυπλοκότητας της τεχνολογίας του σχετικού προϊόντος και τον μαζικό ή εν σειρά χαρακτήρα της παραγωγικής διαδικασίας.

Διαθέτουν τα αναγκαία μέσα για να εκτελούν σωστά τα τεχνικά και διοικητικά καθήκοντα που συνδέονται με τις δραστηριότητες αξιολόγησης της συμμόρφωσης και έχουν πρόσβαση σε όλο τον αναγκαίο εξοπλισμό ή εγκαταστάσεις.

4. Οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης διαθέτουν ασφάλεια αστικής ευθύνης, εκτός εάν η ευθύνη αυτή καλύπτεται από το κράτος βάσει του εθνικού δικαίου ή εάν η αξιολόγηση της συμμόρφωσης πραγματοποιείται υπό την άμεση ευθύνη του κράτους μέλους.

5. Το προσωπικό των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης τηρεί το επαγγελματικό απόρρητο για κάθε πληροφορία που λαμβάνει κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του σύμφωνα με τη συναφή ΤΠΔ ή οποιαδήποτε διάταξη του εθνικού δικαίου που την εφαρμόζει, πλην όσον αφορά τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους στο οποίο διεξάγονται οι δραστηριότητές τους. Τα δικαιώματα κυριότητας προστατεύονται.

6. Οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης συμμετέχουν στις σχετικές δραστηριότητες τυποποίησης και στις δραστηριότητες της ομάδας συντονισμού των κοινοποιηθέντων οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης, η οποία έχει συσταθεί δυνάμει του σχετικού ενωσιακού δικαίου, ή διασφαλίζουν ότι το προσωπικό αξιολόγησης ενημερώνεται για τις δραστηριότητες αυτές, και εφαρμόζουν ως γενικές οδηγίες τις διοικητικές αποφάσεις και τα έγγραφα που συνιστούν το αποτέλεσμα των εργασιών της εν λόγω ομάδας.

7. Οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης, στους οποίους κοινοποιούνται τα παρατρόχια και/ή εποχούμενα υποσυστήματα ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης, συμμετέχουν στις δραστηριότητες της ομάδας για το ERTMS που αναφέρεται στο άρθρο 29 του κανονισμού (ΕΕ) …/… (*) ή διασφαλίζουν ότι το προσωπικό τους αξιολόγησης ενημερώνεται για τις δραστηριότητες αυτές. Τηρούν τις κατευθυντήριες οδηγίες που προκύπτουν ως αποτέλεσμα των εργασιών της εν λόγω ομάδας. Εάν θεωρήσουν ότι η εφαρμογή τους είναι ακατάλληλη ή αδύνατη, οι σχετικοί οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης υποβάλλουν τις παρατηρήσεις τους προς συζήτηση στην ομάδα εργασίας για το ERTMS με στόχο τη συνεχή βελτίωση των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών.

Άρθρο 31

Αμεροληψία των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης

1. Οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης αποτελούν τρίτο μέρος ανεξάρτητο από τον οργανισμό ή τον κατασκευαστή του προϊόντος που αξιολογεί.

Ένας οργανισμός ο οποίος ανήκει σε ένωση επιχειρήσεων ή επαγγελματική ομοσπονδία που εκπροσωπεί τις επιχειρήσεις οι οποίες συμμετέχουν στον σχεδιασμό, την κατασκευή, την παροχή, τη συναρμολόγηση, τη χρήση ή τη συντήρηση των προϊόντων που αξιολογεί, μπορεί να θεωρείται οργανισμός αξιολόγησης, υπό την προϋπόθεση ότι είναι αποδεδειγμένες η ανεξαρτησία του και η απουσία σύγκρουσης συμφερόντων.

2. Εξασφαλίζεται η αμεροληψία των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης, των διευθυντικών στελεχών τους και του προσωπικού αξιολόγησης.

3. Οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης, τα διευθυντικά τους στελέχη και το προσωπικό που είναι αρμόδιο για την εκτέλεση των καθηκόντων αξιολόγησης της συμμόρφωσης δεν είναι ο σχεδιαστής, ο κατασκευαστής, ο προμηθευτής, ο εγκαταστάτης, ο αγοραστής, ο ιδιοκτήτης, ο χρήστης ή ο συντηρητής των προϊόντων που αξιολογούν, ούτε ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος των ανωτέρω. Αυτό δεν αποκλείει τη χρήση αξιολογημένων προϊόντων που είναι αναγκαία για τις λειτουργίες του οργανισμού αξιολόγησης της συμμόρφωσης ή τη χρήση των προϊόντων για προσωπικούς σκοπούς.

4. Οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης, τα διευθυντικά τους στελέχη και το προσωπικό που είναι αρμόδιο για την εκτέλεση των καθηκόντων αξιολόγησης της συμμόρφωσης δεν συμμετέχουν άμεσα στο σχεδιασμό, την παραγωγή ή την κατασκευή, την εμπορία, την εγκατάσταση, τη χρήση ή τη συντήρηση των εν λόγω προϊόντων, ούτε εκπροσωπούν μέρη που συμμετέχουν στις δραστηριότητες αυτές. Δεν αναλαμβάνουν καμιά δραστηριότητα που μπορεί να θίξει την ανεξάρτητη κρίση και την ακεραιότητά τους σε σχέση με τις δραστηριότητες αξιολόγησης για τις οποίες έχουν κοινοποιηθεί. Η απαγόρευση αυτή ισχύει ιδίως για συμβουλευτικές υπηρεσίες.

5. Οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης διασφαλίζουν ότι οι δραστηριότητες των θυγατρικών ή των υπεργολάβων δεν επηρεάζουν την εμπιστευτικότητα, την αντικειμενικότητα και την αμεροληψία των οικείων δραστηριοτήτων αξιολόγησης της συμμόρφωσης.

6. Οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης και το προσωπικό τους εκτελούν τις δραστηριότητες αξιολόγησης της συμμόρφωσης με τη μεγαλύτερη επαγγελματική ακεραιότητα και την απαιτούμενη τεχνική επάρκεια στον συγκεκριμένο τομέα και είναι απαλλαγμένοι από κάθε πίεση και προτροπή, κυρίως οικονομική, που θα μπορούσε να επηρεάσει την κρίση τους ή τα αποτελέσματα των δραστηριοτήτων τους αξιολόγησης της συμμόρφωσης, ιδίως από πρόσωπα ή ομάδες προσώπων που έχουν συμφέρον από τα αποτελέσματα των εν λόγω δραστηριοτήτων.

Άρθρο 32

Προσωπικό των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης

1. Το προσωπικό που είναι αρμόδιο για τη διεξαγωγή των δραστηριοτήτων αξιολόγησης της συμμόρφωσης διαθέτει τα ακόλουθα προσόντα:

α) πλήρη τεχνική και επαγγελματική κατάρτιση, η οποία καλύπτει όλα τα καθήκοντα αξιολόγησης της συμμόρφωσης για τα οποία έχει κοινοποιηθεί ο οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης·

(*) Κανονισμός που βρίσκεται στο έγγραφο 2013/0014(COD).

β) επαρκή γνώση των απαιτήσεων των αξιολογήσεων που διενεργεί και επαρκές κύρος για την εκτέλεση των εν λόγω αξιολογήσεων·

γ) κατάλληλες γνώσεις και κατανόηση των βασικών απαιτήσεων, των εφαρμοστέων εναρμονισμένων προτύπων και των σχετικών διατάξεων του ενωσιακού δικαίου·

δ) την ικανότητα να καταρτίζει τα πιστοποιητικά, τα πρακτικά και τις εκθέσεις που αποδεικνύουν τη διεξαγωγή των αξιολογήσεων.

2. Η αμοιβή των διευθυντικών στελεχών και του προσωπικού του οργανισμού αξιολόγησης της συμμόρφωσης δεν εξαρτάται από τον αριθμό των διεξαγόμενων αξιολογήσεων ή από τα αποτελέσματα των αξιολογήσεων αυτών.

Άρθρο 33

Τεκμήριο συμμόρφωσης οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης

Εάν οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης αποδείξουν ότι πληρούν τα κριτήρια συμμόρφωσης που ορίζονται στα σχετικά εναρμονισμένα πρότυπα ή σε μέρη αυτών, τα στοιχεία των οποίων έχουν δημοσιευτεί στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, τεκμαίρεται ότι συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις των άρθρων 30 έως 32, εφόσον τα εφαρμοστέα εναρμονισμένα πρότυπα καλύπτουν τις εν λόγω απαιτήσεις.

Άρθρο 34

Θυγατρικές και υπεργολάβοι κοινοποιηθέντων οργανισμών

1. Όταν οι κοινοποιηθέντες οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης αναθέτουν υπεργολαβικά συγκεκριμένα καθήκοντα που συνδέονται με την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή προσφεύγουν σε θυγατρική, διασφαλίζουν ότι ο υπεργολάβος ή η θυγατρική πληρούν τις απαιτήσεις των άρθρων 30 έως 32 και ενημερώνει σχετικά την κοινοποιούσα αρχή.

2. Οι κοινοποιηθέντες οργανισμοί αναλαμβάνουν πλήρως την ευθύνη για τα καθήκοντα που εκτελούν οι υπεργολάβοι ή οι θυγατρικές, όπου κι αν είναι εγκατεστημένοι.

3. Οι δραστηριότητες κοινοποιηθέντων οργανισμών μπορούν να ανατίθενται σε υπεργολάβο ή να διεξάγονται από θυγατρική μόνο αφού συμφωνήσει ο πελάτης.

4. Οι κοινοποιηθέντες οργανισμοί θέτουν στη διάθεση της κοινοποιούσας αρχής τα σχετικά έγγραφα που αφορούν την αξιολόγηση των προσόντων του υπεργολάβου ή της θυγατρικής και τις εργασίες που διεξήγαγε ο υπεργολάβος ή η θυγατρική δυνάμει της συναφούς ΤΠΔ.

Άρθρο 35

Διαπιστευμένα εσωτερικά όργανα

1. Οι αιτούντες μπορούν να χρησιμοποιούν διαπιστευμένο εσωτερικό όργανο για την εκτέλεση δραστηριοτήτων αξιολόγησης της συμμόρφωσης με στόχο την εφαρμογή των διαδικασιών που καθορίζονται στις ενότητες Α1, Α2, Γ1 ή Γ2 που ορίζονται στο παράρτημα ΙΙ της απόφασης αριθ. 768/2008/ΕΚ και στις ενότητες CA1 και CA2 που ορίζονται στο παράρτημα Ι της απόφασης 2010/713/ΕΕ. Το όργανο αυτό αποτελεί χωριστό και διακριτό μέρος του σχετικού αιτούντος και δεν συμμετέχει στον σχεδιασμό, την παραγωγή, τον εφοδιασμό, την εγκατάσταση, τη χρήση ή τη συντήρηση των προϊόντων που αξιολογεί.

2. Τα διαπιστευμένα εσωτερικά όργανα πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

α) είναι διαπιστευμένα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 765/2008·

β) τα όργανα και το προσωπικό τους, εντός της επιχείρησης στην οποία ανήκουν, έχουν αναγνωρίσιμη οργανωτική δομή και μεθόδους αναφοράς οι οποίες διασφαλίζουν την αμεροληψία τους και την αποδεικνύουν στον αρμόδιο εθνικό οργανισμό διαπίστευσης·

γ) ούτε τα όργανα ούτε το προσωπικό τους ευθύνονται για τον σχεδιασμό, την κατασκευή, την προμήθεια, την εγκατάσταση, τη λειτουργία ή τη συντήρηση των προϊόντων που αξιολογούν, ούτε εκτελούν δραστηριότητες που ενδέχεται να θίξουν την αμερόληπτη κρίση ή την ακεραιότητά τους όσον αφορά τις δραστηριότητές τους αξιολόγησης·

δ) τα όργανα παρέχουν τις υπηρεσίες τους αποκλειστικά στην επιχείρηση στην οποία ανήκει.

3. Τα διαπιστευμένα εσωτερικά όργανα δεν κοινοποιούνται στα κράτη μέλη ή την Επιτροπή, αλλά οι πληροφορίες για τη διαπίστευσή τους παρέχονται από την επιχείρηση της οποίας αποτελούν τμήμα ή από το εθνικό όργανο διαπίστευσης στην κοινοποιούσα αρχή, κατόπιν αιτήματος της εν λόγω αρχής.

Άρθρο 36

Αίτηση για κοινοποίηση

1. Οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης υποβάλλουν αίτηση κοινοποίησης στην κοινοποιούσα αρχή του κράτος μέλους στο οποίο είναι εγκατεστημένοι.

2. Η εν λόγω αίτηση συνοδεύεται από περιγραφή των δραστηριοτήτων αξιολόγησης της συμμόρφωσης, της ενότητας ή των ενοτήτων αξιολόγησης της συμμόρφωσης και του προϊόντος ή των προϊόντων για τα οποία ο οργανισμός ισχυρίζεται ότι είναι αρμόδιος, καθώς και από πιστοποιητικό διαπίστευσης, όταν αυτό υπάρχει, το οποίο έχει εκδοθεί από εθνικό οργανισμό διαπίστευσης, διά του οποίου πιστοποιείται ότι ο οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης πληροί τις απαιτήσεις των άρθρων 30 έως 32.

3. Εάν ο οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης δεν μπορεί να προσκομίσει πιστοποιητικό διαπίστευσης, τότε παρέχει στην κοινοποιούσα αρχή όλα τα αποδεικτικά έγγραφα που είναι αναγκαία για την επαλήθευση, αναγνώριση και τακτική παρακολούθηση της συμμόρφωσής του με τις απαιτήσεις των άρθρων 30 έως 32.

Άρθρο 37

Διαδικασία κοινοποίησης

1. Οι κοινοποιούσες αρχές κοινοποιούν μόνο τους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης που πληρούν τις απαιτήσεις των άρθρων 30 έως 32.

2. Οι κοινοποιούσες αρχές γνωστοποιούν στην Επιτροπή και στα λοιπά κράτη μέλη τους οργανισμούς που αναφέρονται στην παράγραφο 1, μέσω του ηλεκτρονικού μέσου κοινοποίησης που έχει δημιουργήσει και διαχειρίζεται η Επιτροπή.

3. Στην κοινοποίηση περιλαμβάνονται όλα τα στοιχεία για τις δραστηριότητες αξιολόγησης της συμμόρφωσης, την ενότητα ή τις ενότητες αξιολόγησης της συμμόρφωσης και το σχετικό προϊόν ή προϊόντα και το σχετικό πιστοποιητικό διαπίστευσης ή άλλη βεβαίωση επάρκειας που προβλέπεται στην παράγραφο 4.

4. Όταν η κοινοποίηση δεν βασίζεται στο πιστοποιητικό διαπίστευσης όπως αναφέρεται στο άρθρο 36 παράγραφος 2, η κοινοποιούσα αρχή υποβάλλει στην Επιτροπή και τα λοιπά κράτη μέλη αποδεικτικά έγγραφα που πιστοποιούν την επάρκεια του οργανισμού αξιολόγησης της συμμόρφωσης και τις υφιστάμενες ρυθμίσεις προκειμένου να διασφαλίζεται ότι ο οργανισμός ελέγχεται τακτικά και εξακολουθεί να πληροί τις απαιτήσεις των άρθρων 30 έως 32.

5. Ο οικείος οργανισμός μπορεί να εκτελεί τις δραστηριότητες κοινοποιηθέντος οργανισμού μόνο εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από την Επιτροπή ή τα λοιπά κράτη μέλη εντός δύο εβδομάδων από την κοινοποίηση, όταν χρησιμοποιείται πιστοποιητικό διαπίστευσης, ή εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση, όταν δεν χρησιμοποιείται διαπίστευση.

6. Η Επιτροπή και τα λοιπά κράτη μέλη ενημερώνονται για κάθε μεταγενέστερη σχετική τροποποίηση της κοινοποίησης.

Άρθρο 38

Αναγνωριστικοί αριθμοί και κατάλογοι κοινοποιηθέντων οργανισμών

1. Η Επιτροπή χορηγεί αριθμό αναγνώρισης σε κάθε κοινοποιηθέντα οργανισμό.

Ο κοινοποιηθείς οργανισμός λαμβάνει ένα μόνο αριθμό αναγνώρισης, ακόμη και στην περίπτωση που έχει κοινοποιηθεί βάσει διάφορων νομικών πράξεων της Ένωσης.

2. Η Επιτροπή δημοσιοποιεί τον κατάλογο των οργανισμών που κοινοποιούνται δυνάμει της παρούσας οδηγίας, συμπεριλαμβανομένων των αριθμών αναγνώρισης που τους έχουν χορηγηθεί και των δραστηριοτήτων για τις οποίες έχουν κοινοποιηθεί.

Η Επιτροπή μεριμνά για την ενημέρωση του εν λόγω καταλόγου.

Άρθρο 39

Αλλαγές κοινοποιήσεων

1. Όταν η κοινοποιούσα αρχή διαπιστώνει ή πληροφορείται ότι ο κοινοποιηθείς οργανισμός δεν πληροί πλέον τις απαιτήσεις των άρθρων 30 έως 32 ή ότι αδυνατεί να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του, η κοινοποιούσα αρχή περιορίζει, αναστέλλει ή αποσύρει την κοινοποίηση, κατά περίπτωση, αναλόγως της σοβαρότητας της μη τήρησης των εν λόγω απαιτήσεων ή εκπλήρωσης των εν λόγω υποχρεώσεων. Ενημερώνει αμέσως την Επιτροπή και τα λοιπά κράτη μέλη σχετικά.

2. Στην περίπτωση περιορισμού, αναστολής ή απόσυρσης της κοινοποίησης ή όταν ο κοινοποιηθείς οργανισμός παύσει τη δραστηριότητά του, το κοινοποιούν κράτος μέλος προβαίνει στις δέουσες ενέργειες για να διασφαλίσει ότι τα αρχεία του οργανισμού αυτού τα χειρίζεται άλλος κοινοποιηθείς οργανισμός ή τα καθιστά διαθέσιμα στις αρμόδιες αρχές κοινοποίησης και εποπτείας της αγοράς, εφόσον το ζητήσουν.

Άρθρο 40

Αμφισβητήσεις της επάρκειας των κοινοποιηθέντων οργανισμών

1. Η Επιτροπή ερευνά όλες τις περιπτώσεις κατά τις οποίες έχει οποιεσδήποτε αμφιβολίες ή περιέρχονται σε γνώση της αμφιβολίες για την επάρκεια κοινοποιηθέντος οργανισμού ή για την ικανότητα αδιάλειπτης εκπλήρωσης από κοινοποιηθέντα οργανισμό των απαιτήσεων και των υποχρεώσεων που υπέχει.

2. Το κοινοποιούν κράτος μέλος παρέχει στην Επιτροπή, κατόπιν αιτήματος, όλες τις πληροφορίες σχετικά με την αιτιολόγηση της κοινοποίησης ή της διατήρησης επάρκειας του οικείου οργανισμού.

3. Η Επιτροπή διασφαλίζει τον εμπιστευτικό χαρακτήρα όλων των ευαίσθητων πληροφοριών που λαμβάνει στο πλαίσιο των εν λόγω ερευνών.

4. Όταν η Επιτροπή διαπιστώνει ότι κοινοποιηθείς οργανισμός δεν πληροί ή παύει να πληροί τις απαιτήσεις κοινοποίησής του, ενημερώνει το κοινοποιούν κράτος μέλος σχετικά και ζητεί από το τελευταίο να λάβει τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα, συμπεριλαμβανομένης της απόσυρσης της κοινοποίησης, εφόσον είναι αναγκαίο.

Άρθρο 41

Λειτουργικές υποχρεώσεις των κοινοποιηθέντων οργανισμών

1. Οι κοινοποιηθέντες οργανισμοί διενεργούν αξιολογήσεις της συμμόρφωσης σύμφωνα με τις διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης που προβλέπονται στη συναφή ΤΠΔ.

2. Οι αξιολογήσεις συμμόρφωσης διενεργούνται κατά τρόπον ώστε να αποφεύγονται οι περιττές επιβαρύνσεις για τους οικονομικούς φορείς. Οι κοινοποιηθέντες οργανισμοί, όταν ασκούν τις δραστηριότητές τους, λαμβάνουν δεόντως υπόψη το μέγεθος μιας επιχείρησης, τον τομέα στον οποίο δραστηριοποιείται, τη δομή της, την πολυπλοκότητα της τεχνολογίας που χρησιμοποιείται για τα σχετικά προϊόντα και τον μαζικό ή εν σειρά χαρακτήρα της διαδικασίας παραγωγής.

Ωστόσο, κατά την άσκηση των δραστηριοτήτων τους λειτουργούν με στόχο της αξιολόγηση της συμμόρφωσης του προϊόντος με την παρούσα οδηγία.

3. Όταν κοινοποιηθείς οργανισμός διαπιστώσει ότι οι απαιτήσεις της σχετικής ΤΠΔ ή των αντίστοιχων εναρμονισμένων προτύπων ή των τεχνικών προδιαγραφών δεν πληρούνται από τον κατασκευαστή, του ζητεί να λάβει τα ενδεδειγμένα διορθωτικά μέτρα και δεν εκδίδει πιστοποιητικό συμμόρφωσης.

4. Όταν, κατά την παρακολούθηση της συμμόρφωσης μετά την έκδοση του πιστοποιητικού, κοινοποιηθείς οργανισμός διαπιστώσει ότι κάποιο προϊόν δεν είναι πλέον σύμφωνο με τη σχετική ΤΠΔ ή τα αντίστοιχα εναρμονισμένα πρότυπα ή τεχνικές προδιαγραφές, απαιτεί από τον κατασκευαστή να λάβει τα απαραίτητα διορθωτικά μέτρα και αναστέλλει ή αποσύρει τη βεβαίωση, εφόσον απαιτείται.

5. Εάν δεν ληφθούν διορθωτικά μέτρα ή αυτά δεν έχουν το απαιτούμενο αποτέλεσμα, ο κοινοποιηθείς οργανισμός περιορίζει, αναστέλλει ή αποσύρει το πιστοποιητικό, κατά περίπτωση.

Άρθρο 42

Υποχρέωση παροχής πληροφοριών από τους κοινοποιηθέντες οργανισμούς

1. Οι κοινοποιηθέντες οργανισμοί ενημερώνουν την κοινοποιούσα αρχή για τα ακόλουθα:

α) τυχόν άρνηση, περιορισμό, αναστολή ή απόσυρση πιστοποιητικού·

β) καταστάσεις που επηρεάζουν το πεδίο εφαρμογής και τους όρους της κοινοποίησης·

γ) κάθε αίτημα για ενημέρωση το οποίο έλαβαν από τις αρχές εποπτείας της αγοράς σχετικά με τις δραστηριότητες αξιολόγησης της συμμόρφωσης·

δ) κατόπιν αιτήματος, τις δραστηριότητες αξιολόγησης της συμμόρφωσης που εκτελούν στο πλαίσιο της κοινοποίησής τους και οποιαδήποτε άλλη δραστηριότητα διενεργήθηκε, συμπεριλαμβανομένων των διασυνοριακών δραστηριοτήτων και υπεργολαβιών.

Οι αρμόδιες εθνικές αρχές ασφάλειας ενημερώνονται επίσης για οποιαδήποτε άρνηση, περιορισμό, αναστολή ή απόσυρση πιστοποιητικού του στοιχείου α).

2. Οι κοινοποιηθέντες οργανισμοί παρέχουν στους άλλους κοινοποιηθέντες δυνάμει της παρούσας οδηγίας οργανισμούς που διεξάγουν παρόμοιες δραστηριότητες αξιολόγησης της συμμόρφωσης και καλύπτουν τα ίδια προϊόντα τις σχετικές πληροφορίες για ζητήματα που αφορούν αρνητικά και, εάν τους ζητηθεί, θετικά αποτελέσματα αξιολόγησης της συμμόρφωσης.

3. Οι κοινοποιηθέντες οργανισμοί παρέχουν στον Οργανισμό τα πιστοποιητικά ελέγχου των υποσυστημάτων «ΕΚ», τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας «ΕΚ» και τα πιστοποιητικά καταλληλότητας χρήσης «ΕΚ» για τα στοιχεία διαλειτουργικότητας.

Άρθρο 43

Ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών

Η Επιτροπή μεριμνά για τις ανταλλαγές βέλτιστων πρακτικών μεταξύ των εθνικών αρχών των κρατών μελών που είναι αρμόδιες για την πολιτική κοινοποίησης.

Άρθρο 44

Συντονισμός των κοινοποιηθέντων οργανισμών

Η Επιτροπή διασφαλίζει κατάλληλο συντονισμό και συνεργασία των οργανισμών που κοινοποιούνται δυνάμει της παρούσας οδηγίας με τη θέσπιση τομεακής ομάδας κοινοποιηθέντων οργανισμών. Ο Οργανισμός υποστηρίζει τις δραστηριότητες των κοινοποιηθέντων οργανισμών σύμφωνα με το άρθρο 24 του κανονισμού (ΕΕ) …/… (*).

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι οργανισμοί τους οποίους έχουν κοινοποιήσει συμμετέχουν στις εργασίες της εν λόγω ομάδας, απευθείας ή μέσω ορισθέντων αντιπροσώπων.

Άρθρο 45

Ορισθέντες οργανισμοί

1. Οι απαιτήσεις σχετικά με τους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης που προβλέπονται στα άρθρα 30 έως 34 ισχύουν και για τους οργανισμούς που ορίζονται βάσει του άρθρου 15 παράγραφος 8, εκτός από:

α) την περίπτωση δεξιοτήτων που απαιτούνται από το προσωπικό βάσει του άρθρου 32 παράγραφος 1 στοιχείο γ), όπου ο ορισθείς οργανισμός οφείλει να διαθέτει την κατάλληλη γνώση και κατανόηση του εθνικού δικαίου,

β) την περίπτωση εγγράφων τα οποία πρέπει να τίθενται στη διάθεση της κοινοποιούσας αρχής βάσει του άρθρου 34 παράγραφος 4, όπου ο ορισθείς οργανισμός οφείλει να περιλαμβάνει έγγραφα που αφορούν τις εργασίες που πρέπει να διεξαχθούν από θυγατρικές ή υπεργολάβους δυνάμει των συναφών εθνικών κανόνων.

2. Οι λειτουργικές υποχρεώσεις του άρθρου 41 ισχύουν και για τους οργανισμούς που ορίζονται βάσει του άρθρου 15 παράγραφος 8, με εξαίρεση ότι οι εν λόγω υποχρεώσεις αφορούν εθνικούς κανόνες και όχι ΤΠΔ.

3. Η υποχρέωση ενημέρωσης του άρθρου 42 παράγραφος 1 ισχύει και για τους ορισθέντες οργανισμούς, οι οποίοι ενημερώνουν σχετικά τα κράτη μέλη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII

ΜΗΤΡΩΑ

Άρθρο 46

Σύστημα αρίθμησης οχημάτων

1. Κατά την καταχώριση, σύμφωνα με το άρθρο 22, κάθε όχημα λαμβάνει ευρωπαϊκό αριθμό οχήματος (ΕΑΟ) από την αρμόδια αρχή στο κράτος μέλος καταχώρισης. Κάθε όχημα επισημαίνεται με ατομικό ΕΑΟ.

(*) Κανονισμός που βρίσκεται στο έγγραφο 2013/0014(COD).

2. Οι προδιαγραφές του ΕΑΟ καθορίζονται στα μέτρα που αναφέρονται στο άρθρο 47 παράγραφος 2, σύμφωνα με τη σχετική ΤΠΔ.

3. Σε κάθε όχημα δίνεται ΕΑΟ άπαξ, εκτός εάν προβλέπουν διαφορετικά τα μέτρα του άρθρου 47 παράγραφος 2, σύμφωνα με τη σχετική ΤΠΔ.

4. Παρά τα προβλεπόμενα στην 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 Ένωσης, τα κράτη μέλη δύνανται να αποδεχθούν οχήματα σαφώς προσδιορισμένα σύμφωνα με διαφορετικό σύστημα κωδικοποίησης.

Άρθρο 47

Μητρώα οχημάτων

1. Έως ότου λειτουργήσει το ευρωπαϊκό μητρώο οχημάτων που αναφέρεται στην παράγραφο 5, κάθε κράτος μέλος τηρεί εθνικό μητρώο οχημάτων. Το μητρώο αυτό:

α) τηρεί τις κοινές προδιαγραφές που αναφέρονται στην παράγραφο 2·

β) ενημερώνεται από οργανισμό ανεξάρτητο από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση·

γ) είναι προσβάσιμο από τις εθνικές αρχές ασφάλειας και τους φορείς διερεύνησης στους οποίους αναφέρονται τα άρθρα 16 και 22 της οδηγίας (ΕΕ) …/… (*)· επίσης σε αυτό έχουν πρόσβαση, κατόπιν νόμιμου αιτήματος, τα ρυθμιστικά όργανα τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 55 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και ο Οργανισμός, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής, καθώς και τα πρόσωπα ή οι οργανισμοί που καταχωρίζουν οχήματα ή που περιλαμβάνονται στο μητρώο.

2. Η Επιτροπή εγκρίνει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, κοινές προδιαγραφές για τα εθνικά μητρώα οχημάτων όσον αφορά το περιεχόμενο, τη μορφή των δεδομένων, τη λειτουργική και τεχνική διάρθρωση, τον τρόπο λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένων ρυθμίσεων για την ανταλλαγή των δεδομένων, και τους κανόνες για την εισαγωγή στοιχείων και τη διερεύνηση.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 51 παράγραφος 3.

3. Το εθνικό μητρώο οχημάτων περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

α) τον ΕΑΟ·

β) παραπομπές στη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» και στον φορέα που την εξέδωσε·

γ) παραπομπές στο ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων οχημάτων του άρθρου 48·

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

ε) τους περιορισμούς όσον αφορά τη χρήση του οχήματος·

στ) τον φορέα που είναι αρμόδιος για τη συντήρηση.

4. Εφόσον τα εθνικά μητρώα οχημάτων των κρατών μελών δεν είναι συνδεδεμένα σύμφωνα με την προδιαγραφή της παραγράφου 2, κάθε κράτος μέλος ενημερώνει το μητρώο του, όσον αφορά τα δεδομένα που το αφορούν, με τις τροποποιήσεις που επιφέρει άλλο κράτος μέλος στο οικείο μητρώο.

5. Προκειμένου να αποφευχθούν ο διοικητικός φόρτος και το περιττό κόστος για τα κράτη μέλη και τους ενδιαφερόμενους φορείς, η Επιτροπή, έως … (**), λαμβάνοντας υπόψη το πόρισμα εκτίμησης κόστους-οφέλους, εγκρίνει μέσω εκτελεστικών πράξεων τις τεχνικές και λειτουργικές προδιαγραφές για το ευρωπαϊκό μητρώο οχημάτων, το οποίο προβλέπεται να ενσωματώσει τα εθνικά μητρώα οχημάτων, με σκοπό την παροχή εναρμονισμένης διεπαφής για όλους τους χρήστες για την καταχώριση οχημάτων και τη διαχείριση δεδομένων. Εφαρμόζονται η παράγραφος 1 στοιχεία β) και γ) και η παράγραφος 3. Η προδιαγραφή αυτή ορίζει το περιεχόμενο, τη μορφή των δεδομένων, τη λειτουργική και τεχνική διάρθρωση, τον τρόπο λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένων των ρυθμίσεων για την ανταλλαγή των δεδομένων, και τους κανόνες για την εισαγωγή στοιχείων και τη διερεύνηση, καθώς και τα βήματα μετάβασης.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 51 παράγραφος 3 και βάσει σύστασης του Οργανισμού.

(*) Οδηγία που βρίσκεται στο έγγραφο 2013/0016(COD).
(**) Δύο έτη από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

Το ευρωπαϊκό μητρώο οχημάτων καταρτίζεται λαμβάνοντας υπόψη τις εφαρμογές πληροφορικής και τα μητρώα που έχουν ήδη καταρτιστεί από τον Οργανισμό και τα κράτη μέλη, όπως το ευρωπαϊκό συγκεντρωμένο εικονικό μητρώο οχημάτων που συνδέεται με τα εθνικά μητρώα οχημάτων. Το ευρωπαϊκό μητρώο οχημάτων καθίσταται λειτουργικό έως τις … (*).

6. Ο κάτοχος δηλώνει αμέσως οποιαδήποτε τροποποίηση των δεδομένων που είναι καταχωρισμένα στα μητρώα οχημάτων, την καταστροφή οχήματος ή την απόφασή του να μην καταχωρίζει πλέον ένα όχημα, στο κράτος μέλος στο οποίο έχει καταχωριστεί το όχημα.

7. Στην περίπτωση οχημάτων τα οποία λαμβάνουν έγκριση για πρώτη φορά σε τρίτη χώρα και στη συνέχεια χρησιμοποιούνται σε κράτος μέλος, το εν λόγω κράτος μέλος διασφαλίζει ότι τα δεδομένα του οχήματος, συμπεριλαμβανομένων, τουλάχιστον, των δεδομένων που αφορούν τον κάτοχο του οικείου οχήματος, την υπεύθυνη για τη συντήρησή του οντότητα και τους περιορισμούς χρήσης του οχήματος, μπορούν να ανακτώνται μέσω μητρώου οχημάτων ή ότι τα δεδομένα αυτά είναι διαθέσιμα με άλλον τρόπο σε ευκόλως αναγνώσιμη μορφή και χωρίς καθυστέρηση, σύμφωνα με τις ίδιες αρχές περί μη διακρίσεων που εφαρμόζονται στα αντίστοιχα δεδομένα που βρίσκονται σε μητρώο οχημάτων.

Άρθρο 48

Ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων οχήματος

1. Ο Οργανισμός δημιουργεί και τηρεί μητρώο των εγκρίσεων διάθεσης τύπων οχήματος στην αγορά που έχουν χορηγηθεί σύμφωνα με το άρθρο 24. Το μητρώο αυτό:

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

β) τηρεί τις κοινές προδιαγραφές που αναφέρονται στην παράγραφο 2·

γ) συνδέεται με τα σχετικά μητρώα οχημάτων.

2. Η Επιτροπή εγκρίνει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, κοινές προδιαγραφές για το περιεχόμενο, τη μορφή των δεδομένων, τη λειτουργική και τεχνική διάρθρωση, τον τρόπο λειτουργίας και τους κανόνες για την εισαγωγή στοιχείων και τη διερεύνηση. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 51 παράγραφος 3.

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

α) τεχνικά χαρακτηριστικά, συμπεριλαμβανομένων αυτών που αφορούν την πρόσβαση των ατόμων με αναπηρίες και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, του τύπου οχήματος κατά τα οριζόμενα στις σχετικές ΤΠΔ·

β) την επωνυμία του κατασκευαστή·

γ) τα στοιχεία των εγκρίσεων που σχετίζονται με την περιοχή χρήσης για τον τύπο οχήματος, συμπεριλαμβανομένων τυχόν περιορισμών ή αποσύρσεων.

Άρθρο 49

Μητρώο υποδομής

1. Κάθε κράτος μέλος μεριμνά για τη δημοσίευση μητρώου υποδομής που περιέχει τις τιμές των παραμέτρων του δικτύου για κάθε συναφές υποσύστημα ή μέρος υποσυστήματος, όπως ορίζεται στη σχετική ΤΠΔ.

2. Οι τιμές των παραμέτρων που καταγράφονται στο μητρώο υποδομής χρησιμοποιούνται σε συνδυασμό με τις τιμές των παραμέτρων που καταγράφονται στην έγκριση οχήματος για τη διάθεση στην αγορά, προκειμένου να ελεγχθεί η τεχνική συμβατότητα μεταξύ οχήματος και δικτύου.

3. Το μητρώο υποδομής μπορεί να αναφέρει προϋποθέσεις για τη χρήση σταθερών εγκαταστάσεων και άλλους περιορισμούς.

4. Κάθε κράτος μέλος διασφαλίζει ότι το μητρώο υποδομής είναι επικαιροποιημένο σύμφωνα με την παράγραφο 5.

5. Η Επιτροπή εγκρίνει κοινές προδιαγραφές για το μητρώο υποδομής, όσον αφορά το περιεχόμενο, τη μορφή των δεδομένων, τη λειτουργική και τεχνική διάρθρωση, τον τρόπο λειτουργίας και τους κανόνες για την εισαγωγή στοιχείων και τη διερεύνηση, μέσω εκτελεστικών πράξεων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 51 παράγραφος 3.

(*) Πέντε έτη από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII

ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 50

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.

2. Η εξουσία έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1 ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από … (*). Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των πέντε ετών. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται αυτομάτως για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός εάν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.

3. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να ακολουθεί τη συνήθη πρακτική της και, πριν από την έκδοση αυτών των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, να διενεργεί διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες, συμπεριλαμβανομένων των εμπειρογνωμόνων των κρατών μελών.

4. Η αναφερόμενη στο άρθρο 5 παράγραφος 1 εξουσιοδότηση μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή από το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Τίθεται σε ισχύ την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται στις διατάξεις της. Η ανάκληση δεν επηρεάζει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που βρίσκονται ήδη σε ισχύ.

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

6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 5 παράγραφος 1 τίθεται σε ισχύ μόνον εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εφόσον, προτού λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Άρθρο 51

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 21 της οδηγίας 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου ([1]). Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

2. Οσάκις γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

3. Οσάκις γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011. Εάν η επιτροπή δεν διατυπώσει γνώμη, η Επιτροπή δεν εκδίδει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Άρθρο 52

Αιτιολόγηση

Όλες οι αποφάσεις που λαμβάνονται κατ' εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και αφορούν την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας χρήσης στοιχείων διαλειτουργικότητας ή την επαλήθευση υποσυστημάτων που απαρτίζουν το ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα ή όλες οι αποφάσεις που λαμβάνονται κατ' εφαρμογή των άρθρων 7, 12 και 17 αιτιολογούνται επακριβώς. Κοινοποιούνται στον ενδιαφερόμενο το συντομότερο δυνατόν με μνεία των ένδικων μέσων που προβλέπει το ισχύον στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος δίκαιο και των προθεσμιών για την άσκηση των εν λόγω ένδικων μέσων.

Άρθρο 53

Εκθέσεις και ενημέρωση

1. Έως … (**), η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με την πρόοδο προετοιμασίας του ενισχυμένου ρόλου του Οργανισμού βάσει της παρούσας οδηγίας. Επίσης, ανά τριετία και για πρώτη φορά τρία έτη μετά το πέρας της μεταβατικής περιόδου που προβλέπεται στο άρθρο 54, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έκθεση σχετικά με την πρόοδο που έχει σημειωθεί ως προς τη διαλειτουργικότητα του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος και τη λειτουργία του Οργανισμού εν προκειμένω. Στην εν λόγω έκθεση περιλαμβάνονται επίσης αξιολόγηση της εφαρμογής και χρήσης των μητρώων βάσει του κεφαλαίου VII και ανάλυση των περιπτώσεων του άρθρου 7 και της εφαρμογής του Κεφαλαίου V και, συγκεκριμένα, αξιολόγηση της λειτουργίας των συμφωνιών συνεργασίας που έχουν συναφθεί μεταξύ του Οργανισμού και των εθνικών αρχών ασφάλειας. Για τους σκοπούς της πρώτης έκθεσης, μετά το πέρας της μεταβατικής περιόδου η Επιτροπή διενεργεί εκτεταμένες διαβουλεύσεις με

(*) Ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

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

(**) Δύο έτη μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας,

τους ενδιαφερόμενους φορείς και θεσπίζει πρόγραμμα για την αξιολόγηση της προόδου. Εφόσον ενδείκνυται υπό το φως της ανωτέρω ανάλυσης, η Επιτροπή προτείνει νομοθετικά μέτρα, συμπεριλαμβανομένων μέτρων για τον μελλοντικό ρόλο του Οργανισμού στην ενίσχυση της διαλειτουργικότητας.

2. Ο Οργανισμός διαμορφώνει και αναπροσαρμόζει ανά τακτά διαστήματα εργαλείο ικανό να παρέχει, εφόσον το ζητήσει κράτος μέλος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή η Επιτροπή, επισκόπηση του επιπέδου διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης. Το εργαλείο αυτό χρησιμοποιεί τις πληροφορίες που περιλαμβάνονται στα μητρώα που προβλέπονται στο κεφάλαιο VII.

Άρθρο 54

Μεταβατικό καθεστώς για τη χρήση οχημάτων

1. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 4 του παρόντος άρθρου, τα οχήματα που χρειάζεται να λάβουν έγκριση μεταξύ … (*) και … (**) υπόκεινται στις διατάξεις του κεφαλαίου V της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.

2. Οι εγκρίσεις θέσης οχημάτων σε λειτουργία οι οποίες χορηγήθηκαν δυνάμει της παραγράφου 1 και όλες οι άλλες εγκρίσεις που χορηγήθηκαν πριν από … (*), συμπεριλαμβανομένων όσων χορηγήθηκαν δυνάμει διεθνών συμφωνιών, ιδίως των RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) και RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), παραμένουν σε ισχύ σύμφωνα με τους όρους με τους οποίους χορηγήθηκαν οι εγκρίσεις.

3. Οχήματα με έγκριση θέσης σε λειτουργία σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2 λαμβάνουν νέα έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά προκειμένου να λειτουργούν σε ένα ή περισσότερα δίκτυα που δεν καλύπτονται ακόμη από την έγκρισή τους. Η διάθεση στην αγορά στα εν λόγω επιπλέον δίκτυα υπόκειται στις διατάξεις του άρθρου 21.

4. Έως … (**), ο Οργανισμός αναλαμβάνει τα καθήκοντα έγκρισης σύμφωνα με τα άρθρα 21 και 24 και τα καθήκοντα που αναφέρονται στο άρθρο 19 όσον αφορά τις περιοχές χρήσης στα κράτη μέλη που δεν έχουν ενημερώσει τον Οργανισμό και την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 57 παράγραφος 2. Κατά παρέκκλιση από τα άρθρα 21 και 24, οι εθνικές αρχές ασφάλειας των κρατών μελών τα οποία έχουν ενημερώσει τον Οργανισμό και την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 57 παράγραφος 2 μπορούν να συνεχίσουν να χορηγούν εγκρίσεις σύμφωνα με την οδηγία 2008/57/ΕΚ έως … (***).

Άρθρο 55

Άλλες μεταβατικές διατάξεις

1. Τα παραρτήματα IV, V, VII και IX της οδηγίας 2008/57/ΕΚ ισχύουν μέχρι την ημερομηνία εφαρμογής των αντίστοιχων εκτελεστικών πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφος 5, το άρθρο 9 παράγραφος 4, το άρθρο 14 παράγραφος 10 και το άρθρο 15 παράγραφος 9 της παρούσας οδηγίας.

2. Η οδηγία 2008/57/ΕΚ εξακολουθεί να ισχύει για έργα σχετικά με τον παρατρόχιο εξοπλισμό ERTMS τα οποία πρόκειται να τεθούν σε λειτουργία κατά την περίοδο μεταξύ … (*) και … (**).

3. Έργα στα οποία έχει ολοκληρωθεί το στάδιο διαγωνισμού ή ανάθεσης συμβάσεων πριν από … (**) δεν υπόκεινται στην προηγούμενη έγκριση από τον Οργανισμό που αναφέρεται στο άρθρο 19.

4. Έως … (****), τα δικαιώματα προαίρεσης που περιλαμβάνονται στις συμβάσεις που υπογράφηκαν πριν από … (*) δεν υπόκεινται στην προηγούμενη έγκριση από τον Οργανισμό που αναφέρεται στο άρθρο 19, ακόμη και αν ασκούνται μετά … (*).

(*) Ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.
(**) Τρία έτη μετά την έναρξη ισχύος της οδηγίας.
(***) Τέσσερα έτη μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.
(****) Δεκαπέντε έτη από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

5. Πριν από την έγκριση της θέσης σε λειτουργία παρατρόχιου εξοπλισμού ERTMS που δεν υποβλήθηκε στην προηγούμενη έγκριση του Οργανισμού που αναφέρεται στο άρθρο 19, οι εθνικές αρχές ασφάλειας συνεργάζονται με τον Οργανισμό, ώστε να διασφαλίζεται ότι οι τεχνικές λύσεις είναι πλήρως διαλειτουργικές, σύμφωνα με το άρθρο 30 παράγραφος 3 και το άρθρο 31 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) …/… (*).

Άρθρο 56

Συστάσεις και γνωμοδοτήσεις του Οργανισμού

Ο Οργανισμός παρέχει συστάσεις και γνωμοδοτήσεις σύμφωνα με το άρθρο 19 του κανονισμού (ΕΕ) …/… Κανονισμός που βρίσκεται στο έγγραφο 2013/0014(COD) (*). για τον σκοπό της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας. Όπου ενδείκνυται, οι εν λόγω συστάσεις και γνωμοδοτήσεις λαμβάνονται υπόψη κατά την κατάρτιση εκτελεστικών πράξεων βάσει της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 57

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που απαιτούνται για τη συμμόρφωση προς τα άρθρα 1 και 2, το άρθρο 7 παράγραφοι 1 έως 4 και παράγραφος 6, το άρθρο 8, το άρθρο 9 παράγραφος 1, το άρθρο 10 παράγραφος 5, το άρθρο 11 παράγραφοι 1, 3 και 4, τα άρθρα 12, 13 και 14, το άρθρο 15 παράγραφοι 1 έως 8, τα άρθρα 16 και 18, το άρθρο 19 παράγραφος 3, τα άρθρα 21 έως 39, το άρθρο 40 παράγραφος 2, τα άρθρα 41, 42, 44, 45 και 46, το άρθρο 47 παράγραφοι 1, 3, 4 και 7, το άρθρο 49 παράγραφοι 1 έως 4, το άρθρο 54 και τα παραρτήματα I, II, III και IV έως … (**). Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω μέτρων.

2. Τα κράτη μέλη μπορούν να παρατείνουν την προθεσμία μεταφοράς στο εσωτερικό δίκαιο που αναφέρεται στην παράγραφο 1 έως ένα έτος. Για το σκοπό, αυτό έως … (***), τα κράτη μέλη που δεν θα θέσουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις εντός της περιόδου για τη μεταφορά στο εσωτερικό δίκαιο που αναφέρεται στην παράγραφο 1 ενημερώνουν σχετικά τον Οργανισμό και την Επιτροπή και παρέχουν αιτιολόγηση για την εν λόγω παράταση.

3. Όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, τα εν λόγω μέτρα παραπέμπουν στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από τέτοια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Περιλαμβάνουν επίσης δήλωση σύμφωνα με την οποία οι παραπομπές σε ισχύουσες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις, που περιλαμβάνονται στις οδηγίες που καταργούνται με την παρούσα οδηγία νοούνται ως παραπομπές στην παρούσα οδηγία. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τον τρόπο με τον οποίο γίνεται η παραπομπή αυτή και τον τρόπο διατύπωσης της εν λόγω δήλωσης.

4. Τα κράτη μέλη γνωστοποιούν στην Επιτροπή το κείμενο των κύριων διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

5. Οι υποχρεώσεις για τη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο και την εφαρμογή του άρθρου 13, του άρθρου 14 παράγραφοι 1 έως 8, του άρθρου 14 παράγραφοι 11 και 12, του άρθρου 15 παράγραφοι 1 έως 9, του άρθρου 16 παράγραφος 1, των άρθρων 19 έως 26, των άρθρων 45, 46 και 47, του άρθρου 49 παράγραφοι 1 έως 4 και του άρθρου 54 της παρούσας οδηγίας δεν ισχύουν για την Κύπρο και τη Μάλτα ενόσω δεν έχει εγκατασταθεί 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 μέτρα για την εφαρμογή των άρθρων που μνημονεύονται στο πρώτο εδάφιο εντός δύο ετών από την παραλαβή της αίτησης.

Άρθρο 58

Κατάργηση

Η οδηγία 2008/57/ΕΚ όπως έχει τροποποιηθεί με τις οδηγίες που αναφέρονται στο παράρτημα V μέρος Α καταργείται από … (****), με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων των κρατών μελών σχετικά με τις προθεσμίες μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο των οδηγιών που ορίζονται στο παράρτημα V μέρος Β.

Οι παραπομπές στην καταργούμενη οδηγία θεωρούνται παραπομπές στην παρούσα οδηγία και διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας του παραρτήματος VI.

(*) Κανονισμός που βρίσκεται στο έγγραφο 2013/0014(COD).
(**) Τρία έτη από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.
(***) Τριάντα μήνες από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.
(****) Τέσσερα έτη από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας

Άρθρο 59

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Άρθρο 60

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

…,

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΕΝΩΣΙΑΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

1. ΔΙΚΤΥΟ

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, το δίκτυο της Ένωσης περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

α) ειδικά κατασκευασμένες γραμμές υψηλών ταχυτήτων με τεχνικό εξοπλισμό για ταχύτητες κατά κανόνα ίσες ή μεγαλύτερες των 250 km/h·

β) γραμμές που έχουν ειδικά αναβαθμισθεί για υψηλές ταχύτητες και είναι εξοπλισμένες για ταχύτητες της τάξης των 200 km/h·

γ) γραμμές που έχουν διευθετηθεί ειδικά για υψηλή ταχύτητα ειδικού τύπου λόγω δυσκολιών σχετιζομένων με την τοπογραφία, τη μορφολογία του εδάφους ή το αστικό περιβάλλον, των οποίων η ταχύτητα πρέπει να προσαρμόζεται κατά περίπτωση. Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει επίσης γραμμές διασύνδεσης μεταξύ δικτύων υψηλών ταχυτήτων και συμβατικών δικτύων, γραμμές διέλευσης σταθμών, γραμμές πρόσβασης στους τερματικούς σταθμούς, στα αμαξοστάσια κ. λπ., στις οποίες το τροχαίο υλικό «υψηλών ταχυτήτων» κινείται με συμβατική ταχύτητα·

δ) συμβατικές γραμμές προβλεπόμενες για τη μεταφορά επιβατών·

ε) συμβατικές γραμμές προβλεπόμενες για μεικτή μεταφορά (επιβατών και εμπορευμάτων)·

στ) συμβατικές γραμμές προοριζόμενες για την κυκλοφορία εμπορευμάτων·

ζ) επιβατικούς κόμβους·

η) εμπορευματικούς κόμβους, συμπεριλαμβανομένων των τερματικών σταθμών συνδυασμένων μεταφορών,

θ) 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.

2. ΟΧΗΜΑΤΑ

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, τα οχήματα της Ένωσης περιλαμβάνουν όλα τα οχήματα που μπορούν να κυκλοφορούν στο σύνολο ή σε τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου της Ένωσης:

— μηχανές έλξης και τροχαίο υλικό επιβατικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των θερμικών ή ηλεκτροκίνητων μηχανών έλξης, των θερμικών ή ηλεκτροκίνητων αυτοκινούμενων αμαξοστοιχιών και των επιβαταμαξών,

— φορτάμαξες, συμπεριλαμβανομένων των χαμηλών οχημάτων που προορίζονται για το σύνολο του δικτύου και των οχημάτων που προορίζονται για τη μεταφορά φορτηγών αυτοκινήτων,

— ειδικά οχήματα, όπως επιτρόχια μηχανήματα.

Σε αυτόν τον κατάλογο οχημάτων περιλαμβάνονται τα οχήματα που έχουν ειδικά σχεδιασθεί ώστε να λειτουργούν στα διάφορα είδη γραμμών υψηλών ταχυτήτων που περιγράφονται στο σημείο 1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

1. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

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

α) τομείς δομικής φύσεως:

— υποδομή,

— ενέργεια,

— παρατρόχιος έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση,

— εποχούμενος έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση,

— τροχαίο υλικό, είτε

β) λειτουργικοί τομείς:

— διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας,

— συντήρηση,

— τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβατικές και για εμπορευματικές μεταφορές.

2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

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. **Υποδομές**

Η τροχιά, οι αλλαγές τροχιάς, οι ισόπεδες διαβάσεις, τα τεχνικά έργα (γέφυρες, σήραγγες κ.λπ.), η σχετική υποδομή σταθμού (συγκαταλέγονται είσοδοι, κρηπιδώματα, ζώνες πρόσβασης, προσβάσεις εξυπηρέτησης, αποχωρητήρια και συστήματα πληροφοριών καθώς και χαρακτηριστικά πρόσβασης ατόμων με αναπηρίες και ατόμων με μειωμένη κινητικότητα) και ο εξοπλισμός ασφάλειας και προστασίας.

2.2. **Ενέργεια**

Το σύστημα ηλεκτροκίνησης, όπου περιλαμβάνονται οι εναέριες γραμμές και το παρατρόχιο σύστημα μέτρησης της κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας και χρέωσης.

2.3. **Παρατρόχιος έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση**

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

2.5. **Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας**

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

Τα επαγγελματικά προσόντα που απαιτούνται για την παροχή σιδηροδρομικών μεταφορών κάθε είδους.

2.6. **Τηλεματικές εφαρμογές**

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

α) τις εφαρμογές για επιβατικές μεταφορές, 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 τη μεταφορά εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων ενημέρωσης (παρακολούθηση εμπορευμάτων και αμαξοστοιχιών σε πραγματικό χρόνο), των συστημάτων διαλογής και διάθεσης, των συστημάτων κράτησης, πληρωμής και τιμολόγησης, της διαχείρισης των ανταποκρίσεων με άλλα μέσα μεταφοράς και της έκδοσης ηλεκτρονικών συνοδευτικών εγγράφων.

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 κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας και τη χρέωση, 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 χαρακτηριστικών πρόσβασης ατόμων με αναπηρίες και ατόμων με μειωμένη κινητικότητα), 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 υλικοτεχνικής στήριξης για εργασίες συντήρησης και τα αποθέματα για την κάλυψη των αναγκών της επισκευαστικής και της προληπτικής συντήρησης, ώστε να εξασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος και να είναι εγγυημένες οι απαιτούμενες επιδόσεις.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

1. ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

1.1. **Ασφάλεια**

1.1.1. Ο σχεδιασμός, η κατασκευή ή συναρμογή, η συντήρηση και η επιτήρηση των καίριων για την ασφάλεια στοιχείων και, ειδικότερα, των στοιχείων που αφορούν την κίνηση των αμαξοστοιχιών πρέπει να εγγυώνται την ασφάλεια στο επίπεδο που αντιστοιχεί προς τους στόχους που έχουν καθορισθεί για το δίκτυο, ακόμα και υπό τις καθορισμένες αντίξοες συνθήκες.

1.1.2. Οι παράμετροι που υπεισέρχονται στην επαφή τροχού-τροχιάς πρέπει να πληρούν τα κριτήρια σταθερότητας που είναι αναγκαία για την εγγύηση της ασφαλούς κυκλοφορία με τη μέγιστη επιτρεπόμενη 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 στοιχεία πρέπει να ανθίστανται στις συνήθεις ή εξαιρετικές καταπονήσεις που έχουν καθορισθεί 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. Ο σχεδιασμός των σταθερών εγκαταστάσεων και του τροχαίου υλικού, καθώς και η επιλογή των χρησιμοποιουμένων υλικών, πρέπει να γίνονται ούτως 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 θίγεται η ασφαλής λειτουργία των συστημάτων ή η υγεία και η ασφάλεια των χρηστών σε περίπτωση προβλέψιμων χρήσεων που δεν είναι σύμφωνες προς τις αναγραφόμενες οδηγίες.

1.2. **Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα**

Η επιτήρηση και η συντήρηση των σταθερών ή των κινητών στοιχείων που υπεισέρχονται στην κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών πρέπει να οργανώνονται, να διενεργούνται και να εκτιμώνται ποσοτικά 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 που έχουν πρόσβαση σε αυτά δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται 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 το ενωσιακό δίκαιο οι επιπτώσεις της εγκατάστασης και της λειτουργίας του σιδηροδρομικού συστήματος στο περιβάλλον.

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 σχεδιασμένα 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.

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 σημείο 3) της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, και

— στον θάλαμο του μηχανοδηγού.

1.4.5. Η 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 σταθερών εγκαταστάσεων πρέπει να είναι συμβατά και μεταξύ τους και με τα χαρακτηριστικά των αμαξοστοιχιών που πρόκειται να κυκλοφορήσουν στο σιδηροδρομικό σύστημα. Η απαίτηση αυτή περιλαμβάνει την ασφαλή ενσωμάτωση του υποσυστήματος του οχήματος στην υποδομή.

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

1.6. **Δυνατότητα πρόσβασης**

1.6.1. Τα υποσυστήματα «υποδομής» και «τροχαίου υλικού» πρέπει να είναι προσιτά σε άτομα με αναπηρίες και άτομα με μειωμένη κινητικότητα, ούτως ώστε να τους εξασφαλίζεται πρόσβαση υπό τους ίδιους όρους με τους υπόλοιπους χρήστες, με την πρόληψη ή την άρση εμποδίων και με άλλα κατάλληλα μέσα. Συμπεριλαμβάνονται ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η ανακαίνιση, η αναβάθμιση, η συντήρηση και η λειτουργία των σχετικών μερών των υποσυστημάτων στα οποία έχει πρόσβαση το κοινό.

1.6.2. Τα υποσυστήματα «λειτουργιών» και «τηλεματικών εφαρμογών για τους επιβάτες» πρέπει να προβλέπουν τη λειτουργικότητα που απαιτείται για τη διευκόλυνση της πρόσβασης ατόμων με αναπηρίες και ατόμων με μειωμένη κινητικότητα υπό τους ίδιους όρους με τους υπόλοιπους χρήστες, με την πρόληψη ή την άρση εμποδίων και με άλλα κατάλληλα μέσα.

2. ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ

2.1. **Υποδομές**

2.1.1. *Ασφάλεια*

Πρέπει να λαμβάνονται κατάλληλα μέτρα για την αποφυγή πρόσβασης ή ανεπιθύμητης 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 σχεδιασμένη 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 ασφάλειας εντός των σηράγγων και γεφυρών μεγάλου μήκους.

2.1.2. *Δυνατότητα πρόσβασης*

Τα υποσυστήματα υποδομής στα οποία έχει πρόσβαση το κοινό πρέπει να είναι προσιτά στα άτομα με αναπηρίες και στα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, σύμφωνα με το σημείο 1.6.

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 καθορισμένες 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 σε επίπεδο ασφάλειας αντίστοιχο προς τους στόχους που έχουν καθορισθεί για το δίκτυο. Τα συστήματα ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης πρέπει να εξακολουθούν να καθιστούν δυνατή την κυκλοφορία αμαξοστοιχιών οι οποίες επιτρέπεται να κυκλοφορούν υπό αντίξοες 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 προσαρμόζεται στη χρήση των εν λόγω συστημάτων.

Ο τεχνικός εξοπλισμός ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης που είναι εγκατεστημένος στο θάλαμο οδήγησης αμαξοστοιχίας πρέπει να επιτρέπει την ομαλή 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 σχεδιασθεί 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.

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

Πρέπει να διασφαλίζεται η ασφάλεια των επιβατών κατά την επιβίβαση και την αποβίβαση από αμαξοστοιχίες. 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 ασφάλειας εντός των σηράγγων μεγάλου μήκους.

Είναι υποχρεωτική η εγκατάσταση επί των αμαξοστοιχιών συστήματος φωτισμού ασφάλειας 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.

Οι επιβάτες πρέπει να πληροφορούνται με ευνόητο και ολοκληρωμένο τρόπο σχετικά με τους κανόνες που τους αφορούν τόσο στους σιδηροδρομικούς σταθμούς όσο και στις αμαξοστοιχίες.

2.4.2. *Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα*

Ο σχεδιασμός του τεχνικού εξοπλισμού ζωτικής σημασίας και του τεχνικού εξοπλισμού κύλισης, έλξης και πέδησης, καθώς και του συστήματος 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. *Έλεγχοι*

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

2.4.5. *Δυνατότητα πρόσβασης*

Τα υποσυστήματα τροχαίου υλικού στα οποία έχει πρόσβαση το κοινό πρέπει να είναι προσιτά στα άτομα με αναπηρίες και στα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, σύμφωνα με το σημείο 1.6.

2.5. **Συντήρηση**

2.5.1. *Ασφάλεια και υγεία*

Οι τεχνικές εγκαταστάσεις και οι εφαρμοζόμενες διαδικασίες στα κέντρα συντήρησης πρέπει να εγγυώνται την ασφαλή λειτουργία του 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.

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 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 από τους σχετικούς φορείς εκμετάλλευσης στα κέντρα ελέγχου και συντήρησης, 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 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.

2.6.4. *Δυνατότητα πρόσβασης*

Πρέπει να λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι κανόνες λειτουργίες παρέχουν τη λειτουργικότητα που απαιτείται για την εγγύηση της δυνατότητας πρόσβασης των ατόμων με αναπηρίες και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.

2.7. **Τηλεματικές εφαρμογές στις επιβατικές και στις εμπορευματικές μεταφορές**

2.7.1. *Τεχνική συμβατότητα*

Οι βασικές απαιτήσεις στον τομέα των τηλεματικών εφαρμογών εγγυώνται ελάχιστη ποιότητα εξυπηρέτησης των επιβατών και των μεταφορέων εμπορευμάτων, ιδίως όσον αφορά την τεχνική συμβατότητα.

Πρέπει να λαμβάνοντα μέτρα ώστε:

— οι βάσεις δεδομένων, τα λογισμικά και τα πρωτόκολλα επικοινωνίας δεδομένων να αναπτύσσονται ούτως ώστε να εγγυώνται μέγιστες δυνατότητες ανταλλαγής δεδομένων μεταξύ διαφόρων εφαρμογών και 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, ενημέρωσης και συντήρησης αυτών των βάσεων δεδομένων, λογισμικών και πρωτοκόλλων επικοινωνίας δεδομένων πρέπει να εγγυώνται την αποδοτικότητα των ανωτέρω συστημάτων και την ποιότητα εξυπηρέτησης.

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.

2.7.5. *Δυνατότητα πρόσβασης*

Πρέπει να λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι τηλεματικές εφαρμογές για τα υποσυστήματα επιβατών παρέχουν τη λειτουργικότητα που απαιτείται για την εγγύηση της δυνατότητας πρόσβασης των ατόμων με αναπηρίες και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗΣ «ΕΚ» ΓΙΑ ΤΑ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

1. ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

Ως «επαλήθευση "ΕΚ"» νοείται η διαδικασία που διενεργεί ο αιτών κατά την έννοια του άρθρου 15 για να αποδεικνύεται ότι πληρούνται οι σχετικές με υποσύστημα απαιτήσεις του σχετικού ενωσιακού δικαίου, συμπεριλαμβανομένων τυχόν σχετικών εθνικών κανόνων, και ότι μπορεί να εγκριθεί η θέση του υποσυστήματος σε λειτουργία.

2. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗΣ ΠΟΥ ΕΚΔΙΔΕΤΑΙ ΑΠΟ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΘΕΝΤΑ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ

2.1. **Εισαγωγή**

Για τον σκοπό της παρούσας οδηγίας, η επαλήθευση κατ' αναφορά προς τις ΤΠΔ είναι η διαδικασία με την οποία κοινοποιηθείς οργανισμός ελέγχει και πιστοποιεί ότι το υποσύστημα είναι σύμφωνο προς τις σχετικές τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ).

Τούτο ισχύει με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων του αιτούντος να συμμορφώνεται με τις άλλες νομικές πράξεις της Ένωσης που εφαρμόζονται και με τυχόν επαληθεύσεις που διενεργούνται από τους οργανισμούς αξιολόγησης σύμφωνα με τους άλλους κανόνες.

2.2. **Προσωρινή Δήλωση Επαλήθευσης (ΠΔΕ)**

2.2.1. *Αρχές*

Εφόσον ζητηθεί από τον αιτούντα, οι επαληθεύσεις είναι δυνατόν να πραγματοποιηθούν για μέρη υποσυστήματος ή να περιοριστούν σε ορισμένες φάσεις της διαδικασίας επαλήθευσης. Στις περιπτώσεις αυτές, τα αποτελέσματα της επαλήθευσης μπορούν να τεκμηριωθούν σε «ενδιάμεση δήλωση επαλήθευσης» (ΕΔΕ) η οποία εκδίδεται από τον κοινοποιηθέντα οργανισμό που έχει επιλέξει ο αιτών. Η ΕΔΕ πρέπει να περιέχει παραπομπή στις ΤΠΔ με τις οποίες έχει αξιολογηθεί η συμμόρφωση.

2.2.2. *Μέρη του υποσυστήματος*

Ο αιτών μπορεί να υποβάλει αίτηση ΕΔΕ για οποιοδήποτε μέρος στο οποίο αποφασίζει να χωρίσει το υποσύστημα. Κάθε μέρος ελέγχεται σε κάθε στάδιο όπως καθορίζεται στο σημείο 2.2.3.

2.2.3. *Φάσεις της διαδικασίας επαλήθευσης*

Το υποσύστημα, ή ορισμένα μέρη του υποσυστήματος, ελέγχονται σε όλα τα ακόλουθα στάδια:

α) συνολική μελέτη·

β) παραγωγή: κατασκευή, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, των εργασιών πολιτικού μηχανικού, της κατασκευής, της συναρμολόγησης των στοιχείων και της ρύθμισης του συνόλου·

γ) τελική δοκιμή.

Ο αιτών μπορεί να υποβάλει αίτηση για ΕΔΕ σχετικά με το στάδιο της μελέτης (συμπεριλαμβανομένων των δοκιμών τύπου) και σχετικά με το στάδιο παραγωγής για ολόκληρο το υποσύστημα ή για οποιοδήποτε μέρος στο οποίο ο αιτών αποφάσισε να το χωρίσει (βλέπε σημείο 2.2.2).

2.3. **Πιστοποιητικό επαλήθευσης**

2.3.1. Οι κοινοποιηθέντες οργανισμοί που είναι αρμόδιοι για την επαλήθευση αξιολογούν τη μελέτη, την παραγωγή και την τελική δοκιμή του υποσυστήματος και συντάσσουν το πιστοποιητικό επαλήθευσης που προορίζεται για τον αιτούντα, ο οποίος στη συνέχεια συντάσσει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ». Το πιστοποιητικό επαλήθευσης πρέπει να περιέχει παραπομπή στις ΤΠΔ με τις οποίες έχει αξιολογηθεί η συμμόρφωση.

Όταν ένα υποσύστημα δεν έχει αξιολογηθεί για τη συμμόρφωσή του με 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 επαλήθευσης παρέχει την ακριβή παραπομπή στην (στις) ΤΠΔ ή σε μέρη της (τους) με τα οποία δεν έχει εξεταστεί η συμμόρφωση από τον κοινοποιηθέντα οργανισμό κατά τη διαδικασία επαλήθευσης.

2.3.2. Σε περίπτωση που έχουν εκδοθεί ΕΔΕ, ο αρμόδιος για την επαλήθευση του υποσυστήματος κοινοποιηθείς οργανισμός λαμβάνει υπόψη τις εν λόγω ΕΔΕ και, πριν εκδώσει το πιστοποιητικό επαλήθευσης:

α) ελέγχει ότι οι ΕΔΕ καλύπτουν σωστά τις σχετικές απαιτήσεις της (των) ΤΠΔ·

β) ελέγχει όλες τις παραμέτρους που δεν καλύπτονται από το τις ΕΔΕ· και

γ) ελέγχει την τελική δοκιμή του υποσυστήματος ως συνόλου.

2.3.3. Σε περίπτωση τροποποίησης υποσυστήματος που καλύπτεται ήδη από πιστοποιητικό επαλήθευσης, ο κοινοποιηθείς οργανισμός διενεργεί μόνο τις εξετάσεις και δοκιμές που είναι συναφείς και απαραίτητες, δηλαδή η αξιολόγηση αφορά μόνο τα μέρη του υποσυστήματος που μεταβάλλονται και τις διεπαφές τους με τα αμετάβλητα μέρη του υποσυστήματος.

2.3.4. Κάθε κοινοποιηθείς οργανισμός που συμμετέχει στην επαλήθευση υποσυστήματος συντάσσει φάκελο σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 4 που καλύπτει το πεδίο των δραστηριοτήτων του.

2.4. **Τεχνικός φάκελος που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ»**

Ο τεχνικός φάκελος που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» καταρτίζεται από τον αιτούντα και πρέπει να περιέχει τα εξής:

α) τα τεχνικά χαρακτηριστικά που συνδέονται με τη μελέτη, στα οποία περιλαμβάνονται γενικά και λεπτομερή σχέδια όσον αφορά την εκτέλεση, ηλεκτρικά και υδραυλικά διαγράμματα, διαγράμματα του κυκλώματος ελέγχου, περιγραφή των συστημάτων επεξεργασίας δεδομένων και αυτοματισμού επαρκώς λεπτομερή για την τεκμηρίωση της διενεργηθείσας επαλήθευσης της συμμόρφωσης, τεκμηρίωση όσον αφορά τη λειτουργία και τη συντήρηση κ.λπ., για το σχετικό υποσύστημα·

β) κατάλογο των στοιχείων διαλειτουργικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 3 στοιχείο δ), τα οποία είναι ενσωματωμένα στο υποσύστημα·

γ) τους φακέλους που αναφέρονται στο άρθρο 15 παράγραφος 4, τους οποίους καταρτίζει κάθε κοινοποιηθείς οργανισμός που εμπλέκεται στην επαλήθευση του υποσυστήματος και οι οποίοι περιλαμβάνουν:

— αντίγραφα των δηλώσεων επαλήθευσης «ΕΚ» και, κατά περίπτωση, των δηλώσεων καταλληλότητας για χρήση «ΕΚ» που έχουν συνταχθεί για τα στοιχεία διαλειτουργικότητας που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 3 στοιχείο δ), συνοδευόμενα, εάν συντρέχει λόγος, από τα αντίστοιχα φύλλα υπολογισμού και από αντίγραφο των πρακτικών των δοκιμών και εξετάσεων που έχουν διεξαγάγει οι κοινοποιηθέντες οργανισμοί βάσει των κοινών τεχνικών προδιαγραφών,

— εφόσον είναι διαθέσιμες, τις ΕΔΕ που συνοδεύουν το πιστοποιητικό επαλήθευσης, συμπεριλαμβανομένου του αποτελέσματος της επαλήθευσης στην οποία προέβη ο κοινοποιηθείς οργανισμός για την εγκυρότητα της ΕΔΕ,

— το πιστοποιητικό επαλήθευσης, συνοδευόμενο από τα αντίστοιχα φύλλα υπολογισμού και με υπογραφή του αρμόδιου για την επαλήθευση κοινοποιηθέντος οργανισμού, 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 επαλήθευσης πρέπει να συνοδεύεται και από τις εκθέσεις επιθεώρησης και ελέγχου, οι οποίες συντάχθηκαν από τον ίδιο οργανισμό για την εκτέλεση των καθηκόντων του, όπως εξειδικεύεται στα σημεία 2.5.2 και 2.5.3·

δ) πιστοποιητικά επαλήθευσης που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με άλλες νομικές πράξεις της Ένωσης·

ε) όταν απαιτείται επαλήθευση της ασφαλούς ενσωμάτωσης σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 4 στοιχείο γ) και το άρθρο 21 παράγραφος 3 στοιχείο γ), ο σχετικός τεχνικός φάκελος περιλαμβάνει την έκθεση ή τις εκθέσεις του αξιολογητή όσον αφορά τις ΚΜΑ για την εκτίμηση επικινδυνότητας, κατά το άρθρο 6 παράγραφος 3 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ.

2.5. **Επιτήρηση από τους κοινοποιηθέντες οργανισμούς**

2.5.1. Ο αρμόδιος για τον έλεγχο της παραγωγής κοινοποιηθείς οργανισμός πρέπει να έχει συνεχώς πρόσβαση στα εργοτάξια, 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 κοινοποιηθείς οργανισμός πρέπει να λάβει από τον αιτούντα όλα τα έγγραφα που απαιτούνται για τον σκοπό αυτό και, ειδικότερα, τα σχέδια εφαρμογής και την τεχνική τεκμηρίωση σχετικά με το υποσύστημα.

2.5.2. Ο αρμόδιος για τον έλεγχο της εφαρμογής κοινοποιηθείς οργανισμός διενεργεί περιοδικούς ελέγχους προκειμένου να επιβεβαιώνεται η συμμόρφωση με τη σχετική ή τις σχετικές ΤΠΔ. Υποβάλλει έκθεση ελέγχου στους υπεύθυνους για την εφαρμογή. Η παρουσία του μπορεί να είναι απαραίτητη σε ορισμένες φάσεις των εργασιών κατασκευής.

2.5.3. Εξάλλου, ο κοινοποιηθείς οργανισμός μπορεί να πραγματοποιεί αιφνιδιαστικές επισκέψεις στο εργοτάξιο ή στα εργοστάσια. Κατά τις επισκέψεις αυτές ο κοινοποιηθείς οργανισμός μπορεί να διενεργεί πλήρεις ή μερικούς ελέγχους. Στους υπευθύνους για την εφαρμογή παρέχει έκθεση επιθεώρησης και, ενδεχομένως, έκθεση ελέγχου.

2.5.4. Ο κοινοποιηθείς οργανισμός έχει τη δυνατότητα να παρακολουθεί υποσύστημα στο οποίο έχει τοποθετηθεί στοιχείο διαλειτουργικότητας, προκειμένου να αξιολογεί, 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 τηρεί αντίγραφο του τεχνικού φακέλου που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» καθ' όλη τη διάρκεια λειτουργίας του υποσυστήματος. Ο φάκελος πρέπει να αποστέλλεται σε οποιοδήποτε κράτος μέλος ή στον Οργανισμό, εφόσον το ζητήσει.

Τα έγγραφα της αίτησης έγκρισης για τη θέση σε λειτουργία υποβάλλονται στην αρχή από την οποία ζητείται η έγκριση. Η εθνική αρχή ασφάλειας ή ο Οργανισμός μπορεί να ζητήσει τη μετάφραση στη γλώσσα του μέρους ή μερών των εγγράφων που υποβάλλονται μαζί με την έγκριση.

2.7. **Δημοσίευση**

Κάθε κοινοποιηθείς οργανισμός πρέπει να δημοσιεύει περιοδικά πληροφορίες σχετικά με:

α) τις αιτήσεις επαλήθευσης και έκδοσης ΕΔΕ που έλαβε·

β) τις αιτήσεις αξιολόγησης της συμμόρφωσης και καταλληλότητας για χρήση των ΣΔ·

γ) τις ΕΔΕ που εκδόθηκαν ή απορρίφθηκαν·

δ) τα πιστοποιητικά επαλήθευσης και τα πιστοποιητικά καταλληλότητας για χρήση «ΕΚ» που εκδόθηκαν ή απορρίφθηκαν·

ε) τα πιστοποιητικά επαλήθευσης που εκδόθηκαν ή απορρίφθηκαν.

2.8. **Γλώσσα**

Οι φάκελοι και η αλληλογραφία που αφορούν τη διαδικασία επαλήθευσης «ΕΚ» πρέπει να συντάσσονται σε επίσημη γλώσσα της Ένωσης του κράτους μέλους στο οποίο είναι εγκατεστημένος ο αιτών ή σε επίσημη γλώσσα της Ένωσης αποδεκτή από τον αιτούντα.

3. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗΣ ΠΟΥ ΕΚΔΙΔΕΤΑΙ ΑΠΟ ΟΡΙΣΘΕΝΤΑ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ

3.1. **Εισαγωγή**

Όταν ισχύουν εθνικοί κανόνες, η επαλήθευση περιλαμβάνει διαδικασία κατά την οποία ο οργανισμός που ορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 8 (οριοθείς οργανισμός) ελέγχει και πιστοποιεί ότι το υποσύστημα είναι σύμφωνο προς τους εθνικούς κανόνες που έχουν κοινοποιηθεί σύμφωνα με το άρθρο 14 για κάθε κράτος μέλος στο οποίο προορίζεται να εγκριθεί η θέση του υποσυστήματος σε λειτουργία.

3.2. **Πιστοποιητικό επαλήθευσης**

Ο οριοθείς οργανισμός συντάσσει το πιστοποιητικό επαλήθευσης το οποίο προορίζεται για τον αιτούντα.

Το πιστοποιητικό περιέχει ακριβή παραπομπή στον ή στους εθνικούς κανόνες προς τους οποίους έχει εξεταστεί η συμμόρφωση από τον οργανισμό που έχει οριοθεί στη διαδικασία επαλήθευσης.

Στην περίπτωση εθνικών κανόνων σχετικών με τα υποσυστήματα που συνθέτουν όχημα, ο οριοθείς οργανισμός χωρίζει το πιστοποιητικό σε δύο μέρη: το ένα περιλαμβάνει τις παραπομπές στους εθνικούς κανόνες που σχετίζονται αυστηρά με την τεχνική συμβατότητα μεταξύ του οχήματος και του σχετικού δικτύου, ενώ το άλλο μέρος αφορά όλους τους άλλους εθνικούς κανόνες.

3.3. **Φάκελος**

Ο φάκελος που καταρτίζεται από τον οριοθέντα οργανισμό και συνοδεύει το πιστοποιητικό επαλήθευσης στην περίπτωση εθνικών κανόνων πρέπει να περιλαμβάνεται στον τεχνικό φάκελο που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» και αναφέρεται στο σημείο 2.4 και να περιέχει τα τεχνικά δεδομένα σχετικά με την αξιολόγηση της συμμόρφωσης του υποσυστήματος με τους εν λόγω εθνικούς κανόνες.

3.4. **Γλώσσα**

Οι φάκελοι και η αλληλογραφία που αφορούν τη διαδικασία επαλήθευσης «ΕΚ» πρέπει να συντάσσονται σε επίσημη γλώσσα της Ένωσης του κράτους μέλους στο οποίο είναι εγκατεστημένος ο αιτών ή σε επίσημη γλώσσα της Ένωσης αποδεκτή από τον αιτούντα.

4. ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ ΜΕΡΩΝ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 15 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 7

Εάν πρέπει να εκδοθεί πιστοποιητικό επαλήθευσης για ορισμένα μέρη υποσυστήματος, για τα μέρη αυτά εφαρμόζονται κατ' αναλογία οι διατάξεις του παρόντος παραρτήματος.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΜΕΡΟΣ Α

Καταργούμενες οδηγίες

με κατάλογο των διαδοχικών τροποποιήσεών τους

(κατά το άρθρο 58)

Οδηγία 2008/57/ΕΚ	(ΕΕ L 191 της 18.7.2008, σ. 1).
Οδηγία 2009/131/ΕΚ	(ΕΕ L 273 της 17.10.2009, σ. 12)
Οδηγία 2011/18/ΕΕ	(ΕΕ L 57 της 2.3.2011, σ. 21).

ΜΕΡΟΣ Β

Προθεσμία μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο

(κατά το άρθρο 57)

Οδηγία	Προθεσμία μεταφοράς
2008/57/ΕΚ	19 Ιουλίου 2010
2009/131/ΕΚ	19 Ιουλίου 2010
2011/18/ΕΕ	31 Δεκεμβρίου 2011

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

Πίνακας αντιστοιχίας

Οδηγία 2008/57/ΕΚ	Παρούσα οδηγία
Άρθρο 1	Άρθρο 1
Άρθρο 2 στοιχεία α) έως κστ)	Άρθρο 2 σημεία 1) έως 5), σημεία 7) έως 17) και σημεία 19) έως 28)
—	Άρθρο 2 σημεία 6) και 18) και σημεία 29) έως 45)
Άρθρο 3	—
Άρθρο 4	Άρθρο 3
Άρθρο 5 παράγραφος 1 έως 3 στοιχείο ζ)	Άρθρο 4 παράγραφος 1 έως 3 στοιχείο ζ)
—	Άρθρο 4 παράγραφος 3 στοιχεία η) και θ)
Άρθρο 5 παράγραφοι 4 έως 8	Άρθρο 4 παράγραφοι 4 έως 8
Άρθρο 6	Άρθρο 5
Άρθρο 7	Άρθρο 6
Άρθρο 8	—
Άρθρο 9	Άρθρο 7
Άρθρο 10	Άρθρο 8
Άρθρο 11	Άρθρο 9
Άρθρο 12	—
Άρθρο 13	Άρθρο 10
Άρθρο 14	Άρθρο 11
Άρθρο 15 παράγραφος 1	Άρθρο 18 παράγραφος 2
Άρθρο 15 παράγραφοι 2 και 3	—
Άρθρο 16	Άρθρο 12
Άρθρο 17	Άρθρα 13 και 14
Άρθρο 18	Άρθρο 15
Άρθρο 19	Άρθρο 16
—	Άρθρο 17
—	Άρθρο 18, εκτός από την παράγραφο 3
—	Άρθρα 19, 20, 21, 22 και 23
Άρθρο 20	—
Άρθρο 21	—
Άρθρα 22 έως 25	—
Άρθρο 26	Άρθρο 24
Άρθρο 27	Άρθρο 14 παράγραφος 10
—	Άρθρο 26
Άρθρο 28 και παράρτημα VIII	Άρθρα 27 έως 44
—	Άρθρο 45

Οδηγία 2008/57/ΕΚ	Παρούσα οδηγία
Άρθρο 29	Άρθρο 51
Άρθρα 30 και 31	—
Άρθρο 32	Άρθρο 46
Άρθρο 33	Άρθρο 47 παράγραφοι 3, 4, 6 και 7
—	Άρθρο 47 παράγραφοι 1, 2 και 5
Άρθρο 34	Άρθρο 48
Άρθρο 35	Άρθρο 49
Άρθρο 36	—
—	Άρθρο 50
Άρθρο 37	Άρθρο 52
Άρθρο 38	Άρθρο 57
Άρθρο 39	Άρθρο 53
—	Άρθρα 54 και 55
—	Άρθρο 56
Άρθρο 40	Άρθρο 58
Άρθρο 41	Άρθρο 59
Άρθρο 42	Άρθρο 60
Παραρτήματα I έως III	Παραρτήματα I έως III
Παράρτημα IV	Άρθρο 9 παράγραφος 2
Παράρτημα V	Άρθρο 15 παράγραφος 9
Παράρτημα VI	Παράρτημα IV
Παράρτημα VII	Άρθρο 14 παράγραφος 10
Παράρτημα VIII	Άρθρα 30, 31 και 32
Παράρτημα IX	Άρθρο 7 παράγραφος 5
Παράρτημα X	Παράρτημα V
Παράρτημα XI	Παράρτημα VI