



# ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Βρυξέλλες, 18 Νοεμβρίου 2008  
(OR. en)

2006/0274 (COD)

PE-CONS 3669/2/08  
REV 2

TRANS 251  
CODEC 991

## ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ

Θέμα: ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004 σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (κανονισμός για τον Οργανισμό)

Κατά το άρθρο 251, παράγραφος 3, της Συνθήκης ΕΚ,  
το παρόν έγγραφο δεν θα εγκριθεί από το Συμβούλιο  
αλλά προορίζεται μόνο προς ενημέρωση των αντιπροσωπειών

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) ΑΡΙΘ. .../2008 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ  
ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**της**

**για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004 σχετικά  
με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (κανονισμός για τον Οργανισμό)**

**(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 71 παράγραφος 1,

έχοντας υπόψη την πρόταση της Επιτροπής,

έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>1</sup>,

αφού ζήτησαν τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της Συνθήκης<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> ΕΕ C 256, 27.10.2007, σ. 39.

<sup>2</sup> Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της 29ης Νοεμβρίου 2007 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμα στην Επίσημη Εφημερίδα) κοινή θέση του Συμβουλίου της 3ης Μαρτίου 2008 (ΕΕ C 93 Ε, 15.4.2008, σ. 1) και θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 9ης Ιουλίου 2008 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμα στην Επίσημη Εφημερίδα).

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων («Οργανισμός») που έχει συσταθεί δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 29 Απριλίου 2004<sup>1</sup>, καλείται να συμβάλει από τεχνικής απόψεως στη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου χωρίς σύνορα. Λόγω των εξελίξεων στην κοινοτική νομοθεσία στον τομέα της διαλειτουργικότητας και της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, της εξέλιξης της αγοράς και της κτηθείσας πείρας από τη λειτουργία του Οργανισμού, καθώς και των σχέσεων του Οργανισμού με την Επιτροπή, κρίνεται σκόπιμο να επέλθουν ορισμένες τροποποιήσεις στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 881/2004 και, συγκεκριμένα, να προστεθούν ορισμένα καθήκοντα.
- (2) Οι εθνικοί κανόνες πρέπει να κοινοποιούνται στην Επιτροπή τόσο κατ' εφαρμογή της οδηγίας 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, για τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος (αναδιατύπωση)<sup>2</sup>, («οδηγία για τη διαλειτουργικότητα») όσο και της οδηγίας 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων<sup>3</sup> («οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων»). Συνεπώς, θα πρέπει να εξεταστούν τα δύο σύνολα κανόνων προκειμένου να εκτιμηθεί ειδικότερα αν συνάδουν με τις ισχύουσες κοινές μεθόδους ασφάλειας και τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ), καθώς και αν εξασφαλίζουν την επίτευξη των ισχυόντων κοινών στόχων ασφάλειας.

---

<sup>1</sup> EE L 164, 30.4.2004, σ. 1. Διορθωμένη έκδοση στην EE L 220, 21.6.2004, σ. 3.

<sup>2</sup> EE L191, 18 7 2008 σ. 1.

<sup>3</sup> EE L 164, 30.4.2004, σ. 44. Διορθωμένη έκδοση στην EE L 220, 21.6.2004, σ. 16.

- (3) Προκειμένου να διευκολυνθεί η διαδικασία έγκρισης της θέσης σε λειτουργία των οχημάτων που δεν συμμορφώνονται με τις σχετικές ΤΠΔ, το σύνολο των τεχνικών κανόνων και των κανόνων ασφαλείας που ισχύουν σε κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να ταξινομηθούν σε τρεις ομάδες και να παρουσιαστούν τα αποτελέσματα της ταξινόμησης αυτής σε ένα έγγραφο αναφοράς. Συνεπώς, ο Οργανισμός καλείται να συντάξει σχέδιο για την κατάρτιση και προσαρμογή του εγγράφου αυτού στα πρόσφατα δεδομένα με τον καθορισμό, για κάθε τεχνική παράμετρο, της αντιστοιχίας με τους εφαρμοζόμενους εθνικούς κανόνες και με την παροχή συγκεκριμένων τεχνικών γνωμοδοτήσεων για συγκεκριμένες πτυχές των αποδεκτών σε άλλα κράτη μέλη έργων. Ο Οργανισμός, αφού επανεξετάσει τον κατάλογο των παραμέτρων αυτών, μπορεί να εισηγηθεί την τροποποίησή του.
- (4) Ο Οργανισμός, λαμβανομένων υπόψη των καθηκόντων που του έχουν ανατεθεί εκ του νόμου και ενόψει της υψηλού επιπέδου τεχνικής του πραγματογνωμοσύνης, θα πρέπει να αποσαφηνίζει σύνθετα θέματα που προκύπτουν από τις σχετικές τομεακές δραστηριότητες. Συνεπώς, κατ' εφαρμογή των διαδικασιών για την έγκριση της θέσης των οχημάτων σε λειτουργία, θα πρέπει να μπορεί να ζητηθεί από τον οργανισμό να παράσχει τεχνικές γνωμοδοτήσεις όταν μια εθνική αρχή ασφάλειας λαμβάνει απορριπτική απόφαση ή για την ισοδυναμία των εθνικών κανόνων με τις τεχνικές παραμέτρους που θεσπίζονται στην οδηγία για τη διαλειτουργικότητα.
- (5) Θα πρέπει να μπορεί να ζητείται η γνώμη του Οργανισμού όταν πρόκειται για επείγουσες τροποποιήσεις των ΤΠΔ.

- (6) Δυνάμει του άρθρου 13 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004, ο Οργανισμός μπορεί να παρακολουθεί την ποιότητα των εργασιών των διακοινωμένων από τα κράτη μέλη οργανισμών. Σύμφωνα με μελέτη που διεξήγαγε η Επιτροπή, διαπιστώθηκε ωστόσο ότι τα κριτήρια που πρέπει να πληρούνται για την κοινοποίηση των οργανισμών αυτών μπορούν να ερμηνευθούν διασταλτικά. Με την επιφύλαξη της αρμοδιότητας των κρατών μελών όσον αφορά την επιλογή των προς κοινοποίηση οργανισμών και των ελέγχων που διενεργούν για να εξακριβωθεί η επίτευξη των κριτηρίων αυτών, είναι σημαντικό να αξιολογηθεί ο αντίκτυπος τέτοιων ερμηνευτικών αποκλίσεων και να βεβαιωθεί ότι δεν δημιουργούν προβλήματα ως προς την αμοιβαία αναγνώριση των πιστοποιητικών συμμόρφωσης και τη δήλωση ελέγχου ΕΚ. Συνεπώς, κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, ο Οργανισμός θα πρέπει να είναι σε θέση να παρακολουθεί τις δραστηριότητες των διακοινωμένων οργανισμών και, εφόσον κρίνεται αναγκαίο, να διενεργεί ελέγχους προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι ο αρμόδιος διακοινωμένος οργανισμός πληροί τα κριτήρια που αναφέρονται στην οδηγία για τη διαλειτουργικότητα.
- (7) Το άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004 προβλέπει ότι, κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, ο Οργανισμός αξιολογεί ορισμένες αιτήσεις κοινοτικής χρηματοδότησης για σχέδια κατασκευής σιδηροδρομικών έργων υποδομής προκειμένου να εξακριβωθεί ο διαλειτουργικός τους χαρακτήρας. Ο ορισμός των έργων αυτών θα πρέπει να επεκταθεί προκειμένου να μπορεί να αξιολογηθεί με τον τρόπο αυτό και η συνοχή του συστήματος, όπως για παράδειγμα στην περίπτωση των έργων υλοποίησης του Ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (ERTMS).

- (8) Λαμβανομένων υπόψη των διεθνών εξελίξεων, και ειδικότερα της έναρξης ισχύος της Σύμβασης του 1999 για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF), θα πρέπει να ζητηθεί από τον Οργανισμό να αξιολογήσει τη σχέση μεταξύ των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των κατόχων, ιδίως στον τομέα της συντήρησης, στο πλαίσιο της διεύρυνσης των εργασιών του στον τομέα της πιστοποίησης των εργαστηρίων συντήρησης. Εν προκειμένω, ο Οργανισμός θα πρέπει να είναι σε θέση να απευθύνει συστάσεις σχετικά με την εφαρμογή του συστήματος πιστοποίησης της συντήρησης σύμφωνα με το άρθρο 14α της οδηγίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.
- (9) Κατά την ανάπτυξη συστημάτων πιστοποίησης των αρμόδιων για τη συντήρηση φορέων και των εργαστηρίων συντήρησης, ο Οργανισμός θα πρέπει να μεριμνά ώστε τα εν λόγω συστήματα να αντιστοιχούν με τα καθήκοντα που έχουν ήδη ανατεθεί στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και το μελλοντικό ρόλο των αρμόδιων για τη συντήρηση φορέων. Τα συστήματα αυτά θα πρέπει να διευκολύνουν τη διαδικασία πιστοποίησης ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και να συντελούν στην αποφυγή του υπέρμετρου διοικητικού φόρτου και της επικάλυψης ελέγχων, επιθεωρήσεων ή/και λογιστικών ελέγχων.
- (10) Μετά τη θέσπιση της τρίτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους, θα πρέπει να γίνεται παραπομπή στην οδηγία 2007/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23 Οκτωβρίου 2007, για την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας<sup>1</sup>, στην οποία προβλέπεται η διεκπεραίωση διαφόρων καθηκόντων από τον Οργανισμό, ενώ του παρέχεται επίσης η δυνατότητα να διατυπώνει συστάσεις.

---

<sup>1</sup> EE L 315, 3.12.2007, σ. 51.

- (11) Όσον αφορά το προσωπικό των σιδηροδρόμων, ο Οργανισμός θα πρέπει επίσης να προσδιορίσει δυνατές επιλογές για την πιστοποίηση των λοιπών μελών του προσωπικού που εκτελούν καθήκοντα κρίσιμα για την ασφάλεια και να αξιολογήσει τον αντίκτυπο των διαφόρων αυτών επιλογών. Επιδιώκεται, πέραν του προσωπικού οδήγησης και των υπόλοιπων μελών του προσωπικού που εκτελούν καθήκοντα ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια, να μεριμνήσει ο Οργανισμός για τον καθορισμό κριτηρίων όσον αφορά τις επαγγελματικές ικανότητες του λοιπού προσωπικού που συμμετέχει στη λειτουργία και τη συντήρηση του σιδηροδρομικού συστήματος.
- (12) Η οδηγία για τη διαλειτουργικότητα και η οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων προβλέπουν διάφορα είδη εγγράφων, όπως δηλώσεις ελέγχου «ΕΚ», άδειες και πιστοποιητικά ασφαλείας, και κοινοποιήσεις εθνικών κανόνων στην Επιτροπή. Συνεπώς, μεταξύ των καθηκόντων του Οργανισμού, θα πρέπει να συμπεριλαμβάνεται η εξασφάλιση της πρόσβασης του κοινού στα προαναφερόμενα έγγραφα, στα εθνικά μητρώα για τα οχήματα και την υποδομή καθώς και στα μητρώα του Οργανισμού.
- (13) Ο Οργανισμός θα πρέπει να εξασφαλίζει τα απαιτούμενα έσοδα για τα καθήκοντα που αφορούν τη δυνατότητα πρόσβασης στα έγγραφα και μητρώα σύμφωνα με το άρθρο 38, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004.

- (14) Η ανάπτυξη και η θέση σε λειτουργία του Ευρωπαϊκού συστήματος για τη διαχείριση της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (ERTMS) συνοδεύτηκαν, μετά τη θέσπιση της δεύτερης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους, από διάφορες πρωτοβουλίες, όπως η υπογραφή συμφωνίας συνεργασίας μεταξύ της Επιτροπής και των ενδιαφερομένων που δραστηριοποιούνται στον εν λόγω τομέα, η συγκρότηση διευθύνουσας επιτροπής για την υλοποίηση της εν λόγω συμφωνίας συνεργασίας, η έκδοση ανακοίνωσης από την Επιτροπή προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την ανάπτυξη του ευρωπαϊκού συστήματος σηματοδότησης των σιδηροδρόμων (ERTMS/ETCS), ο διορισμός από την Επιτροπή, ευρωπαίου συντονιστή για το σχέδιο ERTMS ως σχέδιο προτεραιότητας κοινοτικού ενδιαφέροντος, ο καθορισμός του ρόλου του οργανισμού ως αρχής του συστήματος στο πλαίσιο των διαφόρων ετήσιων προγραμμάτων εργασίας και η έγκριση της ΤΠΔ για τον έλεγχο/ χειρισμό και τη σηματοδότηση στον τομέα των συμβατικών σιδηροδρόμων<sup>1</sup>. Δεδομένης της αυξανόμενης σημασίας της συμβολής του Οργανισμού στον εν λόγω τομέα, ενδείκνυται να διευκρινιστούν τα καθήκοντά του.
- (15) Ο Οργανισμός διαδραματίζει ηγετικό ρόλο στη μελλοντική ανάπτυξη του ERTMS σε ολόκληρο το σύστημα σιδηροδρόμων. Προς τούτο, θα πρέπει να εξασφαλισθεί χρονική συνέπεια μεταξύ των εθνικών σχεδίων για τη μετάβαση στο σύστημα.

---

<sup>1</sup> Απόφαση 2006/679/EK της Επιτροπής, της 28ης Μαρτίου 2006, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα έλεγχος - χειρισμός και σηματοδότηση του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος (EE L 284, 16.10.2006, σ. 1).

- (16) Η έκδοση του ERTMS που ενέκρινε η Επιτροπή στις 23 Απριλίου 2008 θα πρέπει να δώσει τη δυνατότητα στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις οι οποίες έχουν επενδύσει σε διαλειτουργικό τροχαίο υλικό να αποκομίσουν επαρκή έσοδα από τις εν λόγω επενδύσεις. Η έκδοση αυτή θα πρέπει να συμπληρωθεί με εναρμονισμένες προδιαγραφές δοκιμής. Οιασδήποτε άλλες προδιαγραφές ζητηθούν από εθνική αρχή ασφάλειας δεν θα πρέπει να παρεμποδίσουν ανατιολόγητα την κυκλοφορία τροχαίου υλικού εξοπλισμένου με τις μελλοντικές εκδόσεις ERTMS ή με την προαναφερθείσα έκδοση που ενέκρινε η Επιτροπή στις 23 Απριλίου 2008 επί των γραμμών που έχουν ήδη εξοπλισθεί σύμφωνα με την τελευταία αυτή έκδοση.
- (17) Για την προώθηση της διαλειτουργικότητας, ο Οργανισμός θα πρέπει να αξιολογήσει την επίπτωση της προσαρμογής προς την παρούσα έκδοση οιασδήποτε έκδοσης ERTMS έχει εγκατασταθεί πριν από την έκδοση που ενέκρινε η Επιτροπή στις 23 Απριλίου 2008.
- (18) Ο Οργανισμός διαθέτει πλέον σημαντικό αριθμό εμπειρογνομόνων ειδικών στον τομέα της διαλειτουργικότητας και της ασφάλειας του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος. Ο Οργανισμός θα πρέπει να μπορεί να εκτελεί συγκεκριμένα καθήκοντα, κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, υπό τον όρο ότι τα καθήκοντα αυτά συνάδουν με την αποστολή του Οργανισμού και δεν έρχονται σε σύγκρουση με τις άλλες προτεραιότητες του Οργανισμού. Υπό το πρίσμα αυτό, ο Εκτελεστικός Διευθυντής θα πρέπει να αξιολογεί εάν μπορεί να γίνει αποδεκτή η υποστήριξη αυτή και να υποβάλλει έκθεση σχετικά με την παρεχόμενη συνδρομή τουλάχιστον μια φορά κατ' έτος στο διοικητικό συμβούλιο. Το διοικητικό συμβούλιο μπορεί να αξιολογεί την έκθεση αυτή σύμφωνα με τις αρμοδιότητες που του εκχωρεί ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 881/2004.

- (19) Δεδομένου ότι κατά το πρώτο έτος λειτουργίας του Οργανισμού έγιναν πολλές προσλήψεις υπευθύνων σχεδίου με συμβάσεις εργασίας πενταετούς διάρκειας κατ' ανώτατο όριο, θα κληθούν να αποχωρήσουν σύντομα από τον Οργανισμό αρκετά μέλη του τεχνικού προσωπικού. Για να εξασφαλιστεί η παροχή της δέουσας πραγματογνωμοσύνης από ποσοτικής και ποιοτικής απόψεως και να αποφευχθούν τυχόν προβλήματα κατά τη διαδικασία των προσλήψεων, ο Οργανισμός θα πρέπει να είναι σε θέση να παρατείνει τις συμβάσεις εργασίας του εξειδικευμένου προσωπικού για τρία επιπλέον έτη.
- (20) Κρίνεται σκόπιμο να τροποποιηθεί η ημερομηνία έγκρισης του ετησίου προγράμματος εργασιών του Οργανισμού προκειμένου να υπάρξει καλύτερος συγχρονισμός με τη διαδικασία του προϋπολογισμού.
- (21) Κατά την κατάρτιση του προγράμματος εργασιών του Οργανισμού, θα πρέπει να προσδιορίζεται ο στόχος κάθε δραστηριότητας, καθώς και ο αποδέκτης της. Θα πρέπει επίσης να ενημερώνεται η Επιτροπή σχετικά με τα τεχνικά πορίσματα κάθε δραστηριότητας, η δε ενημέρωση αυτή πρέπει να είναι ευρύτερη της γενικής έκθεσης που απευθύνεται σε όλα τα θεσμικά όργανα.
- (22) Επειδή ο στόχος του παρόντος κανονισμού, συγκεκριμένα η διεύρυνση της αποστολής του Οργανισμού προκειμένου να προβλεφθεί η συμμετοχή του στη διαδικασία απλούστευσης της κοινοτικής πιστοποίησης των σιδηροδρομικών οχημάτων, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη και ως εκ τούτου, λόγω της κλίμακας της προβλεπόμενης δράσης, δύναται να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να θεσπίσει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού.

(23) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 881/2004 θα πρέπει συνεπώς να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

*Άρθρο 1*  
*Τροποποιήσεις*

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 881/2004 τροποποιείται ως εξής:

1) Το άρθρο 2 αντικαθίσταται ως εξής:

*«Άρθρο 2*  
*Είδη πράξεων του Οργανισμού*

Ο Οργανισμός δύναται:

- α) να απευθύνει συστάσεις προς την Επιτροπή, όσον αφορά την εφαρμογή των άρθρων 6, 7, 9β, 12, 14, 16, 16α, 16β, 16γ, 17 και 18, και
- β) να διατυπώνει γνώμες προς την Επιτροπή κατ' εφαρμογή των άρθρων 9α, 10, 13 και 15, και προς τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών κατ' εφαρμογή του άρθρου 10.»

2) Το άρθρο 3 τροποποιείται ως εξής:

α) η πρώτη περίοδος της παραγράφου 1 αντικαθίσταται από την εξής:

«1. Για την κατάρτιση των συστάσεων που προβλέπουν τα άρθρα 6, 7, 9β, 12, 14, 16, 17 και 18, ο Οργανισμός συγκροτεί περιορισμένο αριθμό ομάδων εργασίας.»

β) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από την εξής:

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

3) Το άρθρο 8 διαγράφεται.

4) Μετά το άρθρο 9 παρεμβάλλεται ο εξής τίτλος κεφαλαίου:

**«ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2α**

**ΕΘΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ, ΑΠΟΔΟΧΗ ΣΕ ΑΛΛΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΕΠΙΛΟΓΕΣ»**

5) Παρεμβάλλονται τα εξής άρθρα:

*«Άρθρο 9α*

*Εθνικοί κανόνες*

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

2. Ο Οργανισμός εξετάζει εάν οι κατά την παράγραφο 1 κανόνες συμμορφώνονται με τις ισχύουσες ΚΜΑ και ΤΠΔ. Ο Οργανισμός εξετάζει επίσης εάν οι εν λόγω κανόνες επιτρέπουν την επίτευξη των ισχυόντων ΚΣΑ.
3. Εάν, αφού ληφθούν υπόψη οι λόγοι που επικαλείται το κράτος μέλος, ο Οργανισμός θεωρεί ότι οποιοσδήποτε από τους κανόνες αυτούς είτε δεν συμμορφώνεται με τις ΚΜΑ και τις ΤΠΔ είτε δεν ικανοποιεί τους ΚΣΑ, υποβάλλει γνώμη στην Επιτροπή εντός δύο μηνών από τη διαβίβαση από την Επιτροπή των κανόνων προς τον Οργανισμό.

#### *Άρθρο 9β*

##### *Ταξινόμηση των εθνικών κανόνων*

1. Ο Οργανισμός διευκολύνει την αποδοχή από τα κράτη μέλη οχημάτων που έχουν τεθεί σε λειτουργία σε άλλο κράτος μέλος σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπουν οι παράγραφοι 2 έως 4.
2. Ο Οργανισμός επανεξετάζει, έως τις 19 Ιανουαρίου 2009, τον κατάλογο των παραμέτρων του τμήματος 1 του παραρτήματος VII της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος και απευθύνει στην Επιτροπή τις συστάσεις που κρίνει αναγκαίες.

3. Ο Οργανισμός καταρτίζει σχέδιο εγγράφου αναφοράς το οποίο καθιστά δυνατή την αντιστοίχιση όλων των εθνικών κανόνων που εφαρμόζονται από τα κράτη μέλη στον τομέα της θέσης των οχημάτων σε λειτουργία. Το έγγραφο αυτό περιλαμβάνει, για κάθε μία από τις παραμέτρους που σημειώνονται στο παράρτημα VII της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα, τους εθνικούς κανόνες κάθε κράτους μέλους, καθώς και τη προσδιοριζόμενη στο εν λόγω παράρτημα, τμήμα 2, ομάδα, στην οποία ανήκουν οι κανόνες αυτοί. Οι εν λόγω κανόνες περιλαμβάνουν όσους κοινοποιούνται δυνάμει του άρθρου 17, παράγραφος 3, της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων που κοινοποιούνται ως αποτέλεσμα της έγκρισης των ΤΠΔ (ειδικές περιπτώσεις, εκκρεμή σημεία, παρεκκλίσεις), και των κανόνων που κοινοποιούνται δυνάμει του άρθρου 8 της οδηγίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.
4. Με στόχο να μειωθούν προοδευτικά οι εθνικοί κανόνες της ομάδας Β στους οποίους αναφέρεται το παράρτημα VII, τμήμα 2, της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα, ο Οργανισμός καταρτίζει σχέδιο για την προσαρμογή του εγγράφου αναφοράς στα πρόσφατα δεδομένα και το διαβιβάζει στην Επιτροπή. Η πρώτη έκδοση του εγγράφου θα υποβληθεί στην Επιτροπή το αργότερο στις...<sup>+</sup>.
5. Για τους σκοπούς της εφαρμογής του παρόντος άρθρου, ο Οργανισμός προσφεύγει στη συνεργασία των εθνικών αρχών για την ασφάλεια που θεσπίζονται δυνάμει του άρθρου 6, παράγραφος 5, και συστήνει ομάδα εργασίας κατ' εφαρμογήν των αρχών του άρθρου 3.

---

\* EE L 191, 18.7.2008 σ. 1.»

---

<sup>+</sup> EE: Ένα έτος από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.

6) Στο άρθρο 10, παρεμβάλλονται οι εξής παράγραφοι:

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

- α) οι εθνικές αρχές για την ασφάλεια ή η Επιτροπή, όσον αφορά την ισοδυναμία των εθνικών κανόνων για μία ή περισσότερες παραμέτρους που απαριθμούνται στο Παράρτημα VII, τμήμα 1, της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα,
- β) η αρμόδια δευτεροβάθμια αρχή προσφυγής στην οποία αναφέρεται το άρθρο 21, παράγραφος 7, της οδηγίας για την διαλειτουργικότητα, εφόσον η αρμόδια εθνική αρχή για την ασφάλεια λάβει απόφαση που απορρίπτει τη θέση του σιδηροδρομικού οχήματος σε λειτουργία.

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

7) Το άρθρο 11 διαγράφεται.

8) Το άρθρο 13 αντικαθίσταται ως εξής:

*«Άρθρο 13*

*Διακοινωμένοι οργανισμοί*

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

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

9) Το άρθρο 15 αντικαθίσταται ως εξής:

*«Άρθρο 15*

*Διαλειτουργικότητα στα πλαίσια του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος*

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

10) Πριν από το άρθρο 16, παρεμβάλλεται ο εξής τίτλος κεφαλαίου:

**«ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3α**

**ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ»**

11) Στο άρθρο 16, προστίθεται το εξής εδάφιο:

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

12) Παρεμβάλλεται το εξής άρθρο:

*«Άρθρο 16α*

*Πιστοποίηση των αρμόδιων φορέων συντήρησης*

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

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

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

---

<sup>+</sup> EE: 18 μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.

- β) το περιεχόμενο και τα λειτουργικά χαρακτηριστικά συστήματος πιστοποίησης προσαρμοσμένου στη συντήρηση των φορταμαξών,
  - γ) το είδος των αρμοδίων φορέων πιστοποίησης και οι απαιτήσεις που πρέπει να επιβληθούν στους φορείς αυτούς,
  - δ) τη μορφή και την εγκυρότητα των πιστοποιητικών που πρέπει να εκδοθούν για τις αρμόδιες αρχές συντήρησης,
  - ε) τις επιθεωρήσεις και τους ελέγχους σε τεχνικό και λειτουργικό επίπεδο.
2. Εντός τριετίας από την έγκριση από την Επιτροπή του υποχρεωτικού συστήματος πιστοποίησης στο οποίο αναφέρεται το άρθρο 14α, παράγραφος 5 της οδηγίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, ο Οργανισμός αποστέλλει έκθεση στην Επιτροπή με την οποία αποτιμάται η εφαρμογή αυτού του συστήματος. Κατά την ίδια ημερομηνία, ο Οργανισμός αποστέλλει επίσης στην Επιτροπή σύσταση προκειμένου να ορίσει το περιεχόμενο και τις προδιαγραφές παρεμφερούς συστήματος πιστοποίησης για την περίπτωση αρμοδίων αρχών συντήρησης για άλλα οχήματα, όπως μηχανές, επιβατηγά οχήματα, ενότητες ηλεκτροκίνητων και ντιζελοκίνητων αυτοκινηταμαξών.
3. Ο Οργανισμός αναλύει τα εναλλακτικά μέτρα που αποφασίζονται σύμφωνα με το άρθρο 14α, παράγραφος 8, της οδηγίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων στο περιεχόμενο της κατά το άρθρο 9, παράγραφος 2, του εν λόγω κανονισμού έκθεσής του για τον βαθμό ασφαλείας.»

13) Μετά το άρθρο 16α παρεμβάλλεται ο εξής τίτλος κεφαλαίου:

**«ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3β  
ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ»**

14) Παρεμβάλλεται το εξής άρθρο:

*«Άρθρο 16β  
Μηχανοδηγοί*

1. Για τα θέματα που συνδέονται με την οδηγία 2007/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας\* (εφεξής: οδηγία για τους μηχανοδηγούς), ο Οργανισμός:
  - α) καταρτίζει σχέδιο κοινοτικού υποδείγματος για την άδεια, το πιστοποιητικό και το επικυρωμένο αντίγραφο του πιστοποιητικού, και καθορίζει επίσης τα φυσικά χαρακτηριστικά τους, λαμβάνοντας υπόψη του μέτρα κατά της πλαστογράφησης,
  - β) συνεργάζεται με τις αρμόδιες αρχές προκειμένου να εξασφαλιστεί η διαλειτουργικότητα των μητρώων των αδειών μηχανοδηγών και των πιστοποιητικών. Προς τον σκοπό αυτόν, ο Οργανισμός καταρτίζει σχέδιο για τις βασικές παραμέτρους των μητρώων που πρέπει να τηρούνται, όπως είναι τα προς καταγραφή δεδομένα, ο μορφότυπός τους και το πρωτόκολλο ανταλλαγής δεδομένων, τα δικαιώματα πρόσβασης, η διάρκεια της διατήρησης των δεδομένων και οι διαδικασίες σε περίπτωση πτώχευσης,

- γ) καταρτίζει σχέδιο κοινοτικών κριτηρίων σχετικά με την επιλογή των εξεταστών και των εξετάσεων,
- δ) αξιολογεί την εξέλιξη της πιστοποίησης των μηχανοδηγών, υποβάλλοντας στην Επιτροπή το αργότερο τέσσερα έτη από τη θέσπιση των βασικών παραμέτρων των μητρώων κατά το άρθρο 22, παράγραφος 4 της οδηγίας για τους μηχανοδηγούς, έκθεση με τις τυχόν βελτιώσεις που πρέπει να επέλθουν στο σύστημα και μέτρα όσον αφορά τη θεωρητική και πρακτική εξέταση των επαγγελματικών γνώσεων των υποψηφίων για το εναρμονισμένο πιστοποιητικό τροχαίου υλικού και συναφούς υποδομής,
- ε) μέχρι τις 4 Δεκεμβρίου 2012, εξετάζει τη δυνατότητα χρήσης προγραμματισμένης κάρτας που συνδυάζει την άδεια και τα πιστοποιητικά που προβλέπονται στο άρθρο 4 της οδηγίας για τους μηχανοδηγούς και καταρτίζει σχετικώς ανάλυση κόστους/οφέλους. Ο Οργανισμός καταρτίζει πρόταση για τα τεχνικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά της προγραμματισμένης αυτής κάρτας,
- στ) υποστηρίζει τη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών κατά την εφαρμογή της οδηγίας για τους μηχανοδηγούς και οργανώνει τις απαιτούμενες συναντήσεις με εκπρόσωπους των αρμόδιων αρχών,

- ζ) εφόσον το ζητήσει η Επιτροπή, πραγματοποιεί ανάλυση κόστους/οφέλους της εφαρμογής των διατάξεων της οδηγίας για τους μηχανοδηγούς έναντι των μηχανοδηγών που ασκούν τα καθήκοντά τους αποκλειστικά στο έδαφος του αιτούντος κράτους μέλους. Η ανάλυση κόστους/οφέλους καλύπτει περίοδο δέκα ετών και υποβάλλεται στην Επιτροπή εντός δύο ετών από την έναρξη τήρησης των μητρώων, σύμφωνα με το άρθρο 37, σημείο 1, της οδηγίας για τους μηχανοδηγούς,
  - η) εφόσον το ζητήσει η Επιτροπή, πραγματοποιεί περαιτέρω ανάλυση κόστους/οφέλους, η οποία πρέπει να υποβληθεί στην Επιτροπή εντός 12 μηνών το αργότερο από τη λήξη της προσωρινής περιόδου αναστολής που ενδεχομένως θα χορηγήσει η Επιτροπή,
  - θ) μεριμνά ώστε η δημιουργία του συστήματος κατά το άρθρο 22, παράγραφος 2, στοιχεία α) και β), της οδηγίας για τους μηχανοδηγούς, να συνάδει με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 45/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 2000, σχετικά με την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα όργανα και τους οργανισμούς της Κοινότητας και σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών\*\*.
2. Για τα θέματα που αφορούν την οδηγία για το προσωπικό οδήγησης, ο Οργανισμός διατυπώνει συστάσεις όσον αφορά:
- α) την τροποποίηση των κοινοτικών κωδικών για τα διάφορα είδη των κατηγοριών Α και Β, κατά το άρθρο 4, παράγραφος 3, της οδηγίας για τους μηχανοδηγούς,

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

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

---

\* EE L 315, 3.12.2007, σ. 51.

\*\* EE L 8, 12.1.2001, σ. 1.»·

15) Παρεμβάλλεται το εξής άρθρο:

*«Άρθρο 16γ*

*Λοιπό επιβαίνον προσωπικό*

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

16) Στο άρθρο 17, ο τίτλος και η παράγραφος 1 αντικαθίστανται από το εξής κείμενο:

*«Άρθρο 17*

*Επαγγελματικές ικανότητες και εκπαίδευση*

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

17) Μετά το άρθρο 17, παρεμβάλλεται ο εξής τίτλος κεφαλαίου:

**«ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3γ**

**ΤΗΡΗΣΗ ΜΗΤΡΩΩΝ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΑ ΒΑΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΤΟΥ  
ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ»·**

18) Το άρθρο 18 αντικαθίσταται ως εξής:

*«Άρθρο 18*

*Μητρώα*

1. Ο Οργανισμός καταρτίζει και συνιστά στην Επιτροπή κοινές προδιαγραφές όσον αφορά:
  - α) τα εθνικά μητρώα οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 33 της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα, συμπεριλαμβανομένων ρυθμίσεων για την ανταλλαγή δεδομένων και τυποποιημένου εντύπου για την αίτηση καταχώρισης,

- β) το ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 34 της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα, συμπεριλαμβανομένων ρυθμίσεων για την ανταλλαγή δεδομένων με τις εθνικές αρχές για την ασφάλεια,
- γ) το μητρώο υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 35 της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα.

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

19) Το άρθρο 19 αντικαθίσταται ως εξής:

*«Άρθρο 19*

*Δημοσιοποίηση εγγράφων και μητρώων*

1. Ο Οργανισμός καθιστά διαθέσιμα στο κοινό τα ακόλουθα έγγραφα και μητρώα που προβλέπονται κατά την οδηγία για τη διαλειτουργικότητα και την οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων:
  - α) τις δηλώσεις «ΕΚ» για τον έλεγχο των υποσυστημάτων,
  - β) τις δηλώσεις «ΕΚ» για τη συμμόρφωση των στοιχείων, τις οποίες διαθέτουν οι εθνικές αρχές για την ασφάλεια,

- γ) τις άδειες που εκδίδονται σύμφωνα με την οδηγία 95/18/EK,
- δ) τα πιστοποιητικά ασφάλειας που χορηγούνται σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων,
- ε) τα πορίσματα ερευνών που ανακοινώνονται στον Οργανισμό σύμφωνα με το άρθρο 24 της οδηγίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων,
- στ) τους εθνικούς κανόνες που κοινοποιούνται στην Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 8 της οδηγίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τα άρθρα 5 παράγραφος 6 και 17 παράγραφος 3 της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα,
- ζ) σύνδεση με τα εθνικά μητρώα οχημάτων,
- η) σύνδεση με τα μητρώα υποδομών,
- θ) το ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων οχημάτων,
- ι) το μητρώο των αιτήσεων που αφορούν αλλαγές και προγραμματισμένες αλλαγές στις προδιαγραφές του ERTMS,
- ια) το μητρώο σημάτων κατόχων οχημάτων που τηρεί ο Οργανισμός σύμφωνα με ΤΠΔ για τη διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας.

2. Οι πρακτικές ρυθμίσεις για τη διαβίβαση των εγγράφων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 θα συζητηθούν και θα συμφωνηθούν από τα κράτη μέλη και την Επιτροπή με βάση σχέδιο του Οργανισμού.
3. Κατά τη διαβίβαση των εγγράφων που αναφέρονται στην παράγραφο 1, οι ενδιαφερόμενοι οργανισμοί μπορούν να αναφέρουν ποια έγγραφα δεν πρέπει να δημοσιοποιηθούν για λόγους ασφάλειας.
4. Οι εθνικές αρχές που είναι αρμόδιες για την έκδοση των εγγράφων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχεία γ) και δ) κοινοποιούν στον Οργανισμό, εντός μηνός, κάθε μεμονωμένη απόφαση που αφορά την έκδοση, την αναθεώρηση, την τροποποίηση ή την ανάκληση οποιουδήποτε εγγράφου.
5. Ο Οργανισμός μπορεί να προσθέτει στο εν λόγω δημόσιο μητρώο εγγράφων οποιοδήποτε δημόσιο έγγραφο ή σύνδεση που αφορά τους στόχους του παρόντος κανονισμού.»·

20) Ο τίτλος του Κεφαλαίου 4 αντικαθίσταται ως εξής:

**«ΕΙΔΙΚΑ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ»**

21) Παρεμβάλλονται τα εξής άρθρα:

*«Άρθρο 21α*

*ERTMS*

1. Ο Οργανισμός, σε συντονισμό με την Επιτροπή, αναλαμβάνει τα καθήκοντα που καθορίζονται στις παραγράφους 2 έως 5, προκειμένου να:
  - α) εξασφαλίσει συνεκτική ανάπτυξη του ERTMS·
  - β) συνεισφέρει στην συμμόρφωση του εξοπλισμού ERTMS όπως εφαρμόζεται στα κράτη μέλη με τις ισχύουσες προδιαγραφές.
2. Ο Οργανισμός θεσπίζει διαδικασία διαχείρισης των αιτήσεων που αφορούν αλλαγές στις προδιαγραφές του συστήματος ERTMS. Προς το σκοπό αυτό, ο Οργανισμός καταρτίζει και τηρεί μητρώο των αιτήσεων που αφορούν αλλαγές και προγραμματισμένες αλλαγές στις προδιαγραφές του συστήματος ERTMS.

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

3. Ο Οργανισμός στηρίζει τις εργασίες της Επιτροπής στο θέμα της προώθησης ευρωπαϊκού προγράμματος ανάπτυξης για το ERTMS και του συντονισμού των εργασιών εγκατάστασης του ERTMS κατά μήκος των διευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών.
4. Ο Οργανισμός αναπτύσσει στρατηγική διαχείρισης των διαφόρων εκδόσεων του ERTMS προκειμένου να εξασφαλιστεί η τεχνική και λειτουργική συμβατότητα μεταξύ δικτύων και οχημάτων που έχουν εξοπλιστεί με διαφορετικές εκδόσεις και παροχής κινήτρων για την ταχεία εφαρμογή της ισχύουσας έκδοσης και ενδεχομένων νεότερων εκδόσεων.

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

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

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

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

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

5. Ο Οργανισμός θεσπίζει ειδική ομάδα εργασίας των διακοινωμένων οργανισμών και προΐσταται αυτής, προκειμένου να ελέγξει εάν οι διαδικασίες ελέγχου «ΕΚ» που ακολουθούν οι διακοινωμένοι οργανισμοί στο πλαίσιο ειδικών σχεδίων του ERTMS εφαρμόζονται με συνέπεια. Ο Οργανισμός συνεργάζεται επίσης με τις εθνικές αρχές ασφαλείας προκειμένου να ελέγξει εάν οι διαδικασίες εξουσιοδότησης για τη θέση σε λειτουργία εφαρμόζονται με συνέπεια. Εφόσον ο Οργανισμός διαπιστώσει ότι υπάρχει κίνδυνος έλλειψης τεχνικής και λειτουργικής συμβατότητας μεταξύ των δικτύων και των οχημάτων που είναι εξοπλισμένα με υλικό το οποίο υπάγεται στις διαδικασίες αυτές, ενημερώνει πάραυτα την Επιτροπή, η οποία λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα.
6. Αν παρουσιαστούν τεχνικές ασυμβατότητες μεταξύ δικτύων και οχημάτων στα πλαίσια ειδικών έργων ERTMS, οι διακοινωμένοι οργανισμοί και οι εθνικές αρχές ασφαλείας μεριμνούν ώστε ο Οργανισμός να μπορεί να αποκτήσει τις δέουσες πληροφορίες για τις εφαρμοζόμενες διαδικασίες ελέγχου «ΕΚ» και τη θέση σε λειτουργία καθώς και για τις προϋποθέσεις λειτουργίας. Εφόσον απαιτείται, ο Οργανισμός συνιστά στην Επιτροπή τα ενδεδειγμένα μέτρα.

7. Ο Οργανισμός αποτιμά τη διεργασία πιστοποίησης του εξοπλισμού ERTMS υποβάλλοντας στην Επιτροπή το αργότερο στις ...<sup>+</sup> έκθεση η οποία περιέχει, εφόσον απαιτείται, συστάσεις για βελτιώσεις που πρέπει να επέλθουν.
8. Βάσει της έκθεσης κατά την παράγραφο 7, η Επιτροπή αποτιμά το κόστος και τα οφέλη της χρήσης ενιαίου τύπου εξοπλισμού εργαστηρίου, ενιαίας σιδηροτροχιάς αναφοράς και/ή ενιαίου φορέα πιστοποίησης σε επίπεδο Κοινότητας. Ο φορέας αυτός πιστοποίησης πρέπει να συμμορφώνεται με τα κριτήρια του Παραρτήματος VIII της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων. Η Επιτροπή δύναται να καταρτίσει έκθεση και, εφόσον απαιτείται, να υποβάλλει νομοθετική πρόταση για τη βελτίωση του συστήματος πιστοποίησης ERTMS.

#### *Άρθρο 21β*

##### *Παροχή στήριξης στην Επιτροπή*

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

---

<sup>+</sup> Δύο έτη από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.

2. Η στήριξη αυτή εντάσσεται εντός περιορισμένου χρονικά και σε εμβέλεια πλαισίου και παρέχεται με την επιφύλαξη όλων των λοιπών καθηκόντων που έχουν ανατεθεί στον Οργανισμό στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού, δύναται δε να περιλαμβάνει:
- α) ανακοίνωση πληροφοριών σχετικών με την εφαρμογή συγκεκριμένων πτυχών της κοινοτικής νομοθεσίας,
  - β) παροχή τεχνικών συμβουλών σε θέματα που χρήζουν εξειδικευμένης τεχνογνωσίας,
  - γ) συλλογή πληροφοριών δια συνεργασίας με τις εθνικές αρχές για την ασφάλεια και τους φορείς διερεύνησης που αναφέρονται το άρθρο 6, παράγραφος 5.
3. Ο Εκτελεστικός Διευθυντής υποβάλλει έκθεση προς το διοικητικό συμβούλιο τουλάχιστον μία φορά ανά έτος σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος άρθρου, συμπεριλαμβανομένης της επίπτωσής του ως προς τους πόρους.»

22) Το άρθρο 24, παράγραφος 3, αντικαθίσταται ως εξής:

- «3. Με την επιφύλαξη του άρθρου 26, παράγραφος 1, το προσωπικό του Οργανισμού αποτελείται από:
- έκτακτους υπαλλήλους οι οποίοι προσλαμβάνονται από τον Οργανισμό για μέγιστη διάρκεια πέντε ετών μεταξύ των επαγγελματιών του κλάδου με κριτήρια τα προσόντα και την πείρα τους σε θέματα ασφάλειας και διαλειτουργικότητας των σιδηροδρόμων,
  - υπαλλήλους που τοποθετούνται ή αποσπώνται από την Επιτροπή ή από τα κράτη μέλη για μέγιστη διάρκεια πέντε ετών, και

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

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

23) Το άρθρο 25 τροποποιείται ως εξής:

α) Στην παράγραφο 2, το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το εξής κείμενο:

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

β) Προστίθεται η εξής παράγραφος 3:

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

24) Στο άρθρο 26, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται ως εξής:

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

α) τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις,

β) τους διαχειριστές υποδομής,

γ) τη σιδηροδρομική βιομηχανία,

δ) τις συνδικαλιστικές οργανώσεις,

ε) τους επιβάτες,

στ) τους πελάτες των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών.

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

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

25) Το άρθρο 33, παράγραφος 1, αντικαθίσταται ως εξής:

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

26) Το άρθρο 36, παράγραφος 1, αντικαθίσταται ως εξής:

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

## *Άρθρο 2*

Ο παρών κανονισμός ισχύει από την επομένη της δημοσίευσής του στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

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

Έγινε στ

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*

*Για το Συμβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*

---