



# ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

## Ευρωπαϊκή Οδηγία υπ'Αριθμ. 32008L0110

Οδηγία 2008/110/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2008, σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 2004/49/ΕΚ για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων (οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων) (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Αποφασίζουμε:

23.12.2008 EL Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L 345/62

ΟΔΗΓΙΑ 2008/110/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 16ης Δεκεμβρίου 2008

σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 2004/49/ΕΚ για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων (οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων)

(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 Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 71, παράγραφος 1, έχοντας υπόψη την πρόταση της Επιτροπής,

έχοντας υπόψη τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής (1),

αφού ζήτησαν τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της Συνθήκης (2),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Για τη συνέχιση των προσπαθειών που αποβλέπουν στη δημιουργία ενιαίας αγοράς υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εξέδωσαν την οδηγία 2004/49/ΕΚ (3) με την οποία συγκροτείται κοινό κανονιστικό πλαίσιο για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.

(2) Αρχικά, οι διαδικασίες έγκρισης για τη θέση σε λειτουργία σιδηροδρομικών οχημάτων ρυθμίζονταν από την οδηγία 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας (4) και την οδηγία 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2001, για τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος (5) για τα νέα ή αναβαθμισμένα μέρη του κοινοτικού συστήματος σιδηροδρόμων, και την οδηγία 2004/49/ΕΚ για τα ήδη χρησιμοποιούμενα οχήματα. Σύμφωνα με τις διατάξεις για τη βελτίωση της νομοθεσίας και για την απλούστευση και τον εκσυγχρονισμό της κοινοτικής

νομοθεσίας, όλες οι διατάξεις σχετικά με τις εγκρίσεις για τη θέση σε λειτουργία σιδηροδρομικών οχημάτων θα πρέπει να ενσωματωθούν σε ενιαίο νομοθέτημα. Κατά συνέπεια, θα πρέπει να διαγραφεί το σημερινό άρθρο 14 της οδηγίας 2004/49/EK και να περιληφθεί νέα διάταξη σχετικά με την έγκριση θέσης σε λειτουργία ήδη χρησιμοποιούμενων σιδηροδρομικών οχημάτων στην οδηγία 2008/57/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος (αναδιατύπωση) (6) (εφεξής «οδηγία για τη διαλειτουργικότητα») που αντικατέστησε τις οδηγίες 96/48/EK και 2001/16/EK.

(3) Η έναρξη ισχύος, την 1η Ιουλίου 2006, της Σύμβασης του 1999 για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) είχε ως αποτέλεσμα νέους κανόνες για τα συμβόλαια χρήσης οχημάτων. Σύμφωνα με το προσάρτημα CUV (Uniform Rules concerning Contracts of Use of Vehicles in International Rail Traffic — Ενιαίοι κανόνες για συμβάσεις χρήσης οχημάτων στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία) της σύμβασης αυτής, οι κάτοχοι δεν είναι πλέον υποχρεωμένοι να τηρούν μητρώο για τα βαγόνια τους σε σιδηροδρομική επιχείρηση. Η παλαιά συμφωνία RIV (Regolamento Internazionale Veicoli — Διεθνής κανονισμός για τα οχήματα) μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων έπαυσε να ισχύει και αντικαταστάθηκε εν μέρει από τη νέα ιδιωτική και εκούσια σύμβαση GCU (General Contract of Use for Wagons — Γενική Σύμβαση Χρήσης Αμαξών) μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και κατόχων, σύμφωνα με την οποία οι κάτοχοι είναι υπεύθυνοι για τη συντήρηση των βαγονιών τους. Για να αντικατοπτρίζονται οι αλλαγές αυτές και να καταστεί ευκολότερη η εφαρμογή της οδηγίας 2004/49 για τα πιστοποιητικά ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, θα πρέπει να καθορισθούν η έννοια του «κατόχου» και η έννοια του «υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα» καθώς και τα χαρακτηριστικά της σχέσης μεταξύ των φορέων αυτών και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

(4) Ο ορισμός του «κατόχου» θα πρέπει να πλησιάζει όσον το δυνατόν τον ορισμό που χρησιμοποιείται στη σύμβαση COTIF του 1999. Πολλοί φορείς μπορούν να προσδιοριστούν ως κάτοχοι οχήματος: π.χ. ο ιδιοκτήτης, η εταιρεία για τη δημιουργία επιχειρήσεων από στόλο βαγονιών, η εταιρεία χρηματοδοτικής μίσθωσης οχημάτων σε σιδηροδρομική επιχείρηση, η σιδηροδρομική επιχείρηση, ο διαχειριστής υποδομής για τη συντήρηση των οικείων υποδομών, κλπ. Οι φορείς αυτοί ελέγχουν το όχημα προκειμένου να χρησιμοποιηθεί ως μέσο μεταφοράς από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής. Για την αποφυγή κάθε αμφιβολίας, ο κάτοχος θα πρέπει να καταχωρισθεί σαφώς στο Εθνικό Μητρώο Οχημάτων (EMO) του άρθρου 33 της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα.

(5) Προκειμένου να διασφαλιστεί η συνοχή με την υφιστάμενη νομοθεσία περί σιδηροδρόμων και να αποφευχθεί η υπερβολική επιβάρυνση, τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να εξαιρέσουν τους διατηρητέους, μουσειακούς και τουριστικούς σιδηρόδρομους από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

(6) Πριν τεθεί σε λειτουργία όχημα ή χρησιμοποιηθεί στο δίκτυο, ο υπεύθυνος για τη συντήρησή του φορέας θα πρέπει να επισημαίνεται στο EMO. Υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας θα μπορούσε να είναι μια επιχείρηση σιδηροδρόμων, διαχειριστής υποδομής ή κάτοχος οχημάτων.

(7) Θα πρέπει να επιτρέπεται στα κράτη μέλη να εκπληρώνουν την υποχρέωση να καθορίζουν τον υπεύθυνο για τη συντήρηση φορέα και να πιστοποιούν την ταυτότητά του με εναλλακτικά μέτρα, στην περίπτωση οχημάτων τα οποία είναι καταχωρισμένα σε τρίτη χώρα και συντηρούνται σύμφωνα με τη νομοθεσία της χώρας αυτής, οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται σε δίκτυα ή γραμμές των οποίων το εύρος σιδηροτροχιών είναι διαφορετικό από το εύρος του κυρίου σιδηροδρομικού δικτύου της Κοινότητας και για τα οποία η απαίτηση καθορισμού υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα διασφαλίζεται εναλλακτικά από διεθνείς συμφωνίες με τρίτες χώρες, καθώς και οχημάτων που χρησιμοποιούνται από διατηρητέους,

μουσειακούς και τουριστικούς σιδηροδρόμους ή οχημάτων για τη μεταφορά στρατιωτικού εξοπλισμού και για ειδικές υπηρεσίες μεταφορών για τις οποίες απαιτείται ad hoc άδεια της εθνικής αρχής ασφαλείας που χορηγείται πριν από την παροχή της υπηρεσίας. Στις περιπτώσεις αυτές, θα πρέπει να επιτρέπεται στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος να δέχεται οχήματα στο δίκτυο για το οποίο είναι υπεύθυνο χωρίς να καθορίζεται ή να πιστοποιείται υπεύθυνος για τη συντήρηση των οχημάτων αυτών φορέας. Ωστόσο, οι παρεκκλίσεις αυτές πρέπει να αποτελούν αντικείμενο επισήμων αποφάσεων του ενδιαφερομένου κράτους μέλους και να αναλύονται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων (εφεξής «Οργανισμός») στο πλαίσιο της έκθεσής του σχετικά με τις επιδόσεις στον τομέα της ασφάλειας.

(8) Όταν επιχείρηση σιδηροδρόμων ή διαχειριστής υποδομής χρησιμοποιεί όχημα για το οποίο δεν έχει καταχωρισθεί υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας ή ο υπεύθυνος για τη συντήρηση του οχήματος φορέας δεν έχει πιστοποιηθεί, θα πρέπει να έχει τον έλεγχο όλων των κινδύνων που συνδέονται με τη χρήση του οχήματος αυτού. Η ικανότητα ελέγχου των κινδύνων αυτών θα πρέπει να αποδεικνύεται από την επιχείρηση σιδηροδρόμων ή τον διαχειριστή υποδομής με την πιστοποίηση του οικείου συστήματος διαχείρισης της ασφαλείας και, κατά περίπτωση, με την οικεία πιστοποίηση ή έγκριση της ασφάλειας.

(9) Για εμπορευματικούς συρμούς, ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας θα πρέπει να πιστοποιείται σύμφωνα με σύστημα που θα αναπτύξει ο Οργανισμός και θα εγκρίνει η Επιτροπή. Εφόσον ο εν λόγω υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας είναι σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστής υποδομής, η πιστοποίηση αυτή θα πρέπει να συμπεριλαμβάνεται στη διαδικασία για την πιστοποίηση ή έγκριση της ασφαλείας. Το πιστοποιητικό που θα εκδοθεί για τον φορέα αυτόν θα εγγυάται ότι πληρούνται οι απαιτήσεις συντήρησης της παρούσας οδηγίας για οποιοδήποτε εμπορευματικό συρμό είναι υπεύθυνος. Το πιστοποιητικό θα πρέπει να ισχύει στο σύνολο της Κοινότητας και να εκδίδεται από οργανισμό ο οποίος μπορεί να ελέγχει το σύστημα συντήρησης που έχουν διαμορφώσει οι φορείς αυτοί. Δεδομένου ότι οι εμπορευματικοί συρμοί χρησιμοποιούνται συχνά σε διεθνείς μεταφορές και καθώς ένας υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας μπορεί να επιθυμεί να χρησιμοποιήσει συνεργεία εγκατεστημένα σε περισσότερα του ενός κράτη μέλη, ο οργανισμός πιστοποίησης θα πρέπει να μπορεί να ασκεί τους ελέγχους του στο σύνολο της Κοινότητας.

(10) Οι απαιτήσεις συντήρησης αναπτύσσονται στο πλαίσιο της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα, ιδίως ως μέρους των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) του τροχαίου υλικού. Ως αποτέλεσμα της έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας, πρέπει να διασφαλιστεί συνοχή μεταξύ των εν λόγω ΤΠΔ και των απαιτήσεων πιστοποίησης για τον υπεύθυνο για τη συντήρηση φορέα που θα εγκριθούν από την Επιτροπή. Η Επιτροπή θα το επιτύχει με τροποποίηση, κατά περίπτωση, των σχετικών ΤΠΔ χρησιμοποιώντας τη διαδικασία που προβλέπει η οδηγία για τη διαλειτουργικότητα.

(11) Δεδομένου ότι ο στόχος της παρούσας οδηγίας, δηλαδή η περαιτέρω ανάπτυξη και βελτίωση της ασφαλείας των κοινοτικών σιδηροδρόμων, δεν είναι δυνατόν να πραγματοποιηθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη και συνεπώς, λόγω του μεγέθους της δράσης, μπορεί να πραγματοποιηθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα είναι δυνατόν να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη του εν λόγω στόχου.

(12) Τα απαιτούμενα μέτρα για την εφαρμογή της οδηγίας 2004/49/EK θεσπίζονται σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/EK του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, περί καθορισμού των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή (7).

(13) Η Επιτροπή θα πρέπει ιδίως να εξουσιοδοτηθεί να αναθεωρεί και να προσαρμόζει παραρτήματα της οδηγίας 2004/49/EK, να θεσπίζει και να αναθεωρεί κοινές μεθόδους και κοινούς στόχους ασφαλείας καθώς και

να θεσπίσει σύστημα πιστοποίησης όσον αφορά τη συντήρηση. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβελείας και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της οδηγίας 2004/49/EK, μεταξύ άλλων με τη συμπλήρωσή της δια νέων μη ουσιωδών στοιχείων, πρέπει να θεσπίζονται κατά την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο του άρθρου 5α της απόφασης 1999/468/EK.

(14) Κράτη μέλη που δεν διαθέτουν σιδηροδρομικό δίκτυο και δεν προτίθενται να αποκτήσουν στο άμεσο μέλλον, θα υποβάλλοντο σε δυσανάλογη και περιττή υποχρέωση εάν όφειλαν να μεταφέρουν στο εθνικό τους δίκαιο και να εφαρμόσουν την παρούσα οδηγία. Επομένως, τα κράτη μέλη αυτά θα πρέπει να εξαιρεθούν, για όσο διάστημα δεν διαθέτουν σιδηροδρομικό δίκτυο, από την υποχρέωση να μεταφέρουν στο εθνικό τους δίκτυο και να εφαρμόσουν την παρούσα οδηγία.

(15) Σύμφωνα με το σημείο 34 της διοργανικής συμφωνίας για τη βελτίωση της νομοθεσίας (8), τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να συντάσσουν και να δημοσιοποιούν, προς ίδιο όφελος και προς το συμφέρον της Κοινότητας, τους δικούς τους πίνακες, στους οποίους θα παρουσιάζεται, όσο το δυνατόν περισσότερο, ο συσχετισμός μεταξύ της παρούσας οδηγίας και των μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο.

(16) Η οδηγία 2004/49/EK θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις

Η οδηγία 2004/49/EK τροποποιείται κατά τα εξής:

1. Στο άρθρο 2, παράγραφος 2, προστίθενται τα εξής στοιχεία:

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

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

2. Στο άρθρο 3 προστίθενται οι εξής ορισμοί:

«θ) 'κάτοχος': το πρόσωπο ή ο φορέας ο οποίος, όντας ιδιοκτήτης ή νομέας οχήματος, το εκμεταλλεύεται ως μέσο μεταφοράς καταχωρισμένο στο Εθνικό Μητρώο Οχημάτων (ΕΜΟ) του άρθρου 33 της οδηγίας 2008/57/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος (αναδιατύπωση) (9) (εφεξής 'οδηγία για τη διαλειτουργικότητα')·

κ) 'υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας': ο υπεύθυνος για τη συντήρηση του οχήματος φορέας που έχει καταχωρισθεί με την ιδιότητα αυτή στο ΕΜΟ·

κα) 'όχημα': σιδηροδρομικό όχημα δυνάμενο να κινηθεί με δικούς του τροχούς επί σιδηροδρομικών γραμμών, με ή χωρίς έλξη. Το σιδηροδρομικό όχημα αποτελείται από ένα ή περισσότερα δομικά και λειτουργικά υποσυστήματα ή μέρη των υποσυστημάτων αυτών.

3. Στο άρθρο 4, παράγραφος 4, ο όρος «συντηρητής συρμών» αντικαθίσταται από τον όρο «συντηρητής».

4. Το άρθρο 5, παράγραφος 2, αντικαθίσταται ως εξής:

5. Το άρθρο 6 τροποποιείται ως εξής:

α) Η παράγραφος 1 αντικαθίσταται ως εξής:

β) Η παράγραφος 3, στοιχείο γ), αντικαθίσταται ως εξής:

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

γ) Η παράγραφος 4 αντικαθίσταται ως εξής:

6. Το άρθρο 7 τροποποιείται ως εξής:

α) Στην παράγραφο 3, το πρώτο και το δεύτερο εδάφιο αντικαθίστανται από τα εξής:

β) Η παράγραφος 5 αντικαθίσταται ως εξής:

7. Το άρθρο 10 τροποποιείται ως εξής:

α) Στην παράγραφο 1, το δεύτερο εδάφιο αντικαθίσταται ως εξής:

β) Η παράγραφος 2, στοιχείο β), αντικαθίσταται ως εξής:

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

8. Παρεμβάλλεται το εξής άρθρο:

α) το βιβλίο συντήρησης εκάστου οχήματος

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

α) το σύστημα συντήρησης που έχει καθιερώσει ο φορέας

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

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

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

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

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

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

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

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

9. Το άρθρο 16, παράγραφος 2, τροποποιείται ως εξής:

α) Το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το εξής:

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

β) Το στοιχείο β) διαγράφεται.

γ) Το στοιχείο ζ) αντικαθίσταται από το εξής:

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

10. Στο άρθρο 18 προστίθεται το εξής στοιχείο:

«ε) τις παρεκκλίσεις που αποφασίσθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 14α, παράγραφος 8.»

11. Το άρθρο 26 αντικαθίσταται ως εξής:

12. Το άρθρο 27 τροποποιείται ως εξής:

α) παρεμβάλλεται η εξής παράγραφος:

β) η παράγραφος 4 διαγράφεται.

13. Διαγράφεται το σημείο 3 του Παραρτήματος II.

Άρθρο 2

Εφαρμογή και μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που απαιτούνται για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία το αργότερο στις 24ης Δεκεμβρίου 2010 Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις ανωτέρω διατάξεις, αυτές περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη έκδοσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

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

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπει η παρούσα οδηγία.

Άρθρο 3

Έναρξη ισχύος

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

Άρθρο 4

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο, 16 Δεκεμβρίου 2008.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

H.-G. PÖTTERING

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

B. LE MAIRE

(1) ΕΕ C 256 της 27.10.2007, σ. 39.

(2) Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 29ης Νοεμβρίου 2007 (ΕΕ C 297 E, 20.11.2008, σ. 133), κοινή θέση του Συμβουλίου της 3ης Μαρτίου 2008 (ΕΕ C 122 E, 20.5.2008, σ. 10) και θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 9ης Ιουλίου 2008 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμα στην Επίσημη Εφημερίδα). Απόφαση του Συμβουλίου της 1ης Δεκεμβρίου 2008.

(3) Οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την

ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η οποία τροποποιεί την οδηγία 95/18/EK του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την οδηγία 2001/14/EK σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφάλειας (οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων) (ΕΕ L 164, 30.4.2004, σ. 44). Διορθωτικό στην ΕΕ L 220, 21.6.2004, σ. 16.

(4) ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 6.

(5) ΕΕ L 110 της 20.4.2001, σ. 1.

(6) ΕΕ L 191 της 18.7.2008 σ. 1.

(7) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

(8) ΕΕ C 321, 31.12.2003, σ. 1.

(9) ΕΕ L 191 της 18.7.2008 σ. 1»

*Βρυξέλλες, 2008-12-23*