

## II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2019/554 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 5ης Απριλίου 2019

**για την τροποποίηση του παραρτήματος VI της οδηγίας 2007/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 2007/59/ΕΚ 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 <sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 31,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στο σημείο 8 του παραρτήματος VI της οδηγίας 2007/59/ΕΚ καθορίζεται το απαιτούμενο επίπεδο γλωσσικών δεξιοτήτων που πρέπει να έχουν οι μηχανοδηγοί, ώστε να μπορούν να επικοινωνούν ενεργά και αποτελεσματικά σε καταστάσεις συνήθεις, έκρυθμες και έκτακτης ανάγκης. Επιπλέον, στο εν λόγω σημείο προβλέπεται η δυνατότητα απαλλαγής των μηχανοδηγών από το απαιτούμενο επίπεδο γλωσσικών δεξιοτήτων σε περίπτωση διασυννοριακών τμημάτων και συνοριακών σταθμών που προορίζονται για διασυννοριακές μεταφορές. Για να αυξηθεί η ευελιξία χωρίς καμία αρνητική επίπτωση στην ασφάλεια, είναι απαραίτητο να τροποποιηθεί το σημείο 8 του παραρτήματος VI της οδηγίας 2007/59/ΕΚ.
- (2) Οι απαιτήσεις που προβλέπονται στο σημείο 8 του παραρτήματος VI της οδηγίας 2007/59/ΕΚ δεν θεωρούνται τα πλέον κατάλληλα μέσα για να διασφαλίζεται υψηλό επίπεδο ασφάλειας και, παράλληλα, να καθίσταται εφικτή η αποτελεσματική λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου. Αυτό ισχύει ιδιαίτερος στην περίπτωση διακοπών της κυκλοφορίας στο σιδηροδρομικό δίκτυο κράτους μέλους, εξαιτίας των οποίων απαιτείται η χρήση παρακαμπτήριων διαδρομών μέσω γειτονικών κρατών μελών. Σε αυτές τις περιπτώσεις, αναζητούνται επείγοντως μηχανοδηγοί με συγκριμένες γλωσσικές δεξιότητες για οδήγηση στις παρακαμπτήριες διαδρομές, ώστε να διασφαλίζεται η συνέχεια των μεταφορών.
- (3) Κρίνεται αναγκαίο να αναζητηθούν εναλλακτικές επιλογές έναντι των ισχυουσών γλωσσικών απαιτήσεων, ώστε να επιτρέπεται μεγαλύτερη ευελιξία και, ταυτόχρονα, να διασφαλίζεται επίπεδο ασφάλειας τουλάχιστον ισοδύναμο με τις ισχύουσες απαιτήσεις. Οι εν λόγω επιλογές θα μπορούσαν να συνίστανται σε πιο εξειδικευμένες γλωσσικές απαιτήσεις (δηλαδή με έμφαση στην ειδική ορολογία του σιδηροδρομικού τομέα) ή σε χαμηλότερο γενικό γλωσσικό επίπεδο σε συνδυασμό με εναλλακτικά μέσα υποστήριξης της αποτελεσματικής επικοινωνίας. Οι εν λόγω επιλογές θα πρέπει να διασφαλίζουν ενεργή και αποτελεσματική επικοινωνία σε καταστάσεις συνήθεις, έκρυθμες και έκτακτης ανάγκης.
- (4) Για να εξασφαλίζονται αξιόπιστα αποτελέσματα όσον αφορά την αποτελεσματικότητα των εναλλακτικών επιλογών, είναι απαραίτητο τα εναλλακτικά μέσα να υποβάλλονται σε δοκιμές σε συνθήκες καθημερινής λειτουργίας. Επομένως, οι επιπτώσεις των εν λόγω εναλλακτικών επιλογών θα πρέπει να εξετάζονται σε πραγματικές συνθήκες στο πλαίσιο πιλοτικών έργων διενεργούμενων σε δύο στάδια. Στο πρώτο στάδιο, οι διαχειριστές υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα πρέπει να υλοποιούν πιλοτικά έργα στα οποία θα χρησιμοποιούνται εναλλακτικά μέσα και θα συμμετέχουν μηχανοδηγοί που πληρούν τις απαιτήσεις του σημείου 8 του παραρτήματος VI της οδηγίας 2007/59/ΕΚ. Εάν στο πρώτο στάδιο των εν λόγω πιλοτικών έργων αποδειχθεί ότι τα εναλλακτικά μέσα συμπληρώνουν αποτελεσματικά

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 51.

τις γλωσσικές δεξιότητες του μηχανοδηγού, τότε στο δεύτερο στάδιο τα πιλοτικά έργα θα πρέπει να υλοποιούνται με τη συμμετοχή μηχανοδηγών που διαθέτουν επίπεδο γλωσσικών δεξιοτήτων χαμηλότερο από αυτό που απαιτείται βάσει του σημείου 8 του παραρτήματος VI της οδηγίας 2007/59/EK, και με τη χρήση των εναλλακτικών μέσων που αποδείχθηκαν αποτελεσματικά κατά το πρώτο στάδιο. Για τη διεξαγωγή του δεύτερου σταδίου, η σιδηροδρομική επιχείρηση και ο διαχειριστής υποδομής θα πρέπει να υποβάλλουν από κοινού αίτηση απαλλαγής στην Επιτροπή.

- (5) Θα πρέπει να διευκρινίζονται οι ρόλοι και οι ευθύνες όλων των εμπλεκόμενων μερών, ήτοι της Επιτροπής, των εθνικών αρχών ασφάλειας και του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κατά τη διαδικασία υποβολής και αξιολόγησης των αιτήσεων απαλλαγής, καθώς και υλοποίησης των πιλοτικών έργων.
- (6) Η συμμετοχή των εθνικών αρχών ασφάλειας έχει καθοριστική σημασία κατά τη διαδικασία υποβολής αιτήσεων απαλλαγής. Η αίτηση που υποβάλλεται από κοινού από τη σιδηροδρομική επιχείρηση και τον διαχειριστή υποδομής θα πρέπει να συνοδεύεται από θετική γνωμοδότηση των εθνικών αρχών ασφάλειας.
- (7) Για την εκπόνηση των σχεδιαζόμενων πιλοτικών έργων και την εκτίμηση των επιπτώσεών τους απαιτείται χρόνος. Ωστόσο, είναι απαραίτητο να υπάρξει το συντομότερο δυνατόν νομική βάση/αιτιολόγηση για περισσότερη ευελιξία όσον αφορά τις γλωσσικές απαιτήσεις, ώστε να υλοποιηθούν το συντομότερο δυνατόν τα πιλοτικά έργα, με στόχο την ετοιμότητα έναντι πιθανών διακοπών της κυκλοφορίας στο σιδηροδρομικό δίκτυο της ΕΕ. Για τον σκοπό αυτόν, οι νέοι κανόνες θα πρέπει να καταστούν εφαρμοστέοι χωρίς να χρειάζεται περαιτέρω μεταφορά τους από τα κράτη μέλη στο εθνικό δίκαιο.
- (8) Το σημείο 8 του παραρτήματος VI αποτελείται από αυτοτελή δέσμη κανόνων που μπορούν να κατανοηθούν χωρίς αναφορά σε άλλα μέρη του παραρτήματος ή στην οδηγία 2007/59/EK. Κατά συνέπεια, με την παρούσα τροποποιητική πράξη θα πρέπει να θεσπιστούν άμεσα εφαρμοστέοι κανόνες.
- (9) Για λόγους σαφήνειας, θα πρέπει να αντικατασταθεί ολόκληρο το σημείο 8, παρόλο που οι τροποποιήσεις δεν αφορούν ολόκληρο το σημείο.
- (10) Όσον αφορά τα μέλη του προσωπικού που εκτελούν καθήκοντα κρίσιμα για την ασφάλεια με απευθείας διεπαφή μεταξύ σιδηροδρομικής επιχείρησης και διαχειριστή υποδομής, τα επαγγελματικά προσόντα και οι συνθήκες υγιεινής και ασφάλειας κατά την εργασία καθορίζονται στην απόφαση 2012/757/ΕΕ της Επιτροπής<sup>(\*)</sup>. Οι απαιτήσεις της απόφασης 2012/757/ΕΕ συμπληρώνουν τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα VI της οδηγίας 2007/59/EK.
- (11) Σύμφωνα με το άρθρο 31 της οδηγίας 2007/59/EK, πραγματοποιήθηκε διαβούλευση με τους οργανισμούς που εκπροσωπούνται στην επιτροπή κοινωνικού διαλόγου για τους σιδηροδρόμους.
- (12) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που αναφέρεται στο άρθρο 32 παράγραφος 1 της οδηγίας 2007/59/EK.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

## Άρθρο 1

Το σημείο 8 του παραρτήματος VI της οδηγίας 2007/59/EK αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

### «8. ΓΛΩΣΣΕΣ

- (1) Οι μηχανοδηγοί που χρειάζεται να επικοινωνούν με τον διαχειριστή υποδομής για θέματα κρίσιμα για την ασφάλεια πρέπει να γνωρίζουν τουλάχιστον μία από τις γλώσσες που ορίζει ο εν λόγω διαχειριστής υποδομής. Οι γλωσσικές δεξιότητές τους πρέπει να τους επιτρέπουν να επικοινωνούν ενεργά και αποτελεσματικά σε καταστάσεις συνήθεις, έκρυθμες και έκτακτης ανάγκης. Οι μηχανοδηγοί οφείλουν να είναι ικανοί να χρησιμοποιούν τα μηνύματα και τη μέθοδο επικοινωνίας που προσδιορίζονται στην ΤΠΔ “Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας”.
- (2) Προκειμένου να πληρούν τις απαιτήσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 1, οι μηχανοδηγοί πρέπει να είναι σε θέση να κατανοούν (προφορικά και γραπτά) και να επικοινωνούν (προφορικά και γραπτά) σύμφωνα με το επίπεδο Β1 του Κοινού Ευρωπαϊκού Πλαισίου Αναφοράς για τις Γλώσσες (ΚΕΠΑ) του Συμβουλίου της Ευρώπης.

(\*) Απόφαση 2012/757/ΕΕ της Επιτροπής, της 14ης Νοεμβρίου 2012, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και με την τροποποίηση της οδηγίας 2007/756/EK (ΕΕ L 345 της 15.12.2012, σ. 1), η οποία τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/995 της Επιτροπής (ΕΕ L 165 της 30.6.2015, σ. 1).

- (3) Σε περίπτωση σιδηροδρομικών μεταφορών σε διασυνοριακά τμήματα και συνοριακούς σταθμούς που προορίζονται για διασυνοριακές μεταφορές, οι μηχανοδηγοί συρμών των οποίων την εκμετάλλευση έχει αναλάβει σιδηροδρομική επιχείρηση επιτρέπεται να απαλλάσσονται από τον διαχειριστή υποδομής από τις απαιτήσεις της παραγράφου 2, υπό τον όρο ότι ακολουθείται η ακόλουθη διαδικασία:
- α) η σιδηροδρομική επιχείρηση ζητεί απαλλαγή για τους υπόψη μηχανοδηγούς από τον διαχειριστή υποδομής. Προκειμένου να διασφαλίζεται η δίκαιη και ίση μεταχείριση των αιτούντων, για κάθε υποβαλλόμενη αίτηση απαλλαγής ο διαχειριστής υποδομής εφαρμόζει την ίδια διαδικασία αξιολόγησης, η οποία περιγράφεται στη δήλωση δικτύου·
  - β) ο διαχειριστής υποδομής χορηγεί την απαλλαγή εάν η σιδηροδρομική επιχείρηση αποδείξει ότι έχει προβεί σε επαρκείς ρυθμίσεις για τη διασφάλιση της επικοινωνίας μεταξύ των εμπλεκόμενων μηχανοδηγών και του προσωπικού του διαχειριστή υποδομής σε καταστάσεις συνήθεις, έκρυθμες και έκτακτης ανάγκης, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 1·
  - γ) οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής διασφαλίζουν ότι τα εμπλεκόμενα μέλη του προσωπικού γνωρίζουν τους εν λόγω κανόνες και ρυθμίσεις και ότι επιμορφώνονται κατάλληλα στο πλαίσιο των οικείων συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας.
- (4) Μία ή περισσότερες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σε συνεργασία με έναν ή περισσότερους διαχειριστές υποδομής (“οι αιτούντες”) δύνανται να υλοποιούν πιλοτικά έργα για τη δοκιμή εναλλακτικών μέσων διασφάλισης της αποτελεσματικής επικοινωνίας που απαιτείται βάσει της παραγράφου 1. Εφαρμόζεται η ακόλουθη διαδικασία:
- α) οι αιτούντες προσδιορίζουν τα τμήματα του δικτύου και το είδος των σχετικών δρομολογίων, την αρχική διάρκεια του πιλοτικού έργου και συγκεκριμένα:
    - i) προσδιορίζουν το πεδίο εφαρμογής του πιλοτικού έργου,
    - ii) διευκρινίζουν τις εναλλακτικές γλωσσικές δεξιότητες τις οποίες προτείνουν να εφαρμόσουν,
    - iii) περιγράφουν τα πρόσθετα εργαλεία τα οποία προτείνουν να χρησιμοποιήσουν για την υποστήριξη της επικοινωνίας σε καταστάσεις συνήθεις, έκρυθμες και έκτακτης ανάγκης,
    - iv) αποδεικνύουν τον τρόπο με τον οποίο οι εναλλακτικές γλωσσικές δεξιότητες και τα πρόσθετα εργαλεία διασφαλίζουν επίπεδο ασφάλειας τουλάχιστον ισοδύναμο με την πλήρη τήρηση των απαιτήσεων της παραγράφου 1, όταν οι εν λόγω δεξιότητες και τα εργαλεία ενσωματωθούν στα οικεία συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας (\*),
    - v) διευκρινίζουν τον τρόπο με τον οποίο θα υλοποιήσουν το πιλοτικό έργο στο οικείο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των προγραμμάτων επιμόρφωσης και της τεκμηρίωσης των αποτελεσμάτων, και
    - vi) διαβουλεύονται με εκπροσώπους των εμπλεκόμενων μελών του προσωπικού κατά την εκπόνηση του αιτήματος.
  - β) Οι αιτούντες ζητούν τη γνώμη της/των αρμόδιας/-ων εθνικής/-ών αρχής/-ών ασφάλειας η/οι οποία/-ες εξέδωσαν/αν το/τα οικείο/-α ενιαίο/-α πιστοποιητικό/-ά ασφάλειας ή την/τις οικεία/-ες έγκριση/-εις ασφάλειας, καθώς και τη γνώμη του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εάν αυτός είναι ο οργανισμός πιστοποίησης της ασφάλειας («ο φορέας ή οι φορείς έγκρισης»). Κάθε φορέας έγκρισης εκδίδει γνώμη για το κατά πόσον τα εναλλακτικά μέσα διασφαλίζουν επίπεδο ασφάλειας τουλάχιστον ισοδύναμο με την πλήρη τήρηση των απαιτήσεων της παραγράφου 1, εντός 60 ημερών από την ημερομηνία που ο τελευταίος φορέας έγκρισης έλαβε το αίτημα. Σε περίπτωση που εμπλέκονται περισσότεροι από έναν φορείς έγκρισης, συνιστάται να συντονίζονται και να συντονίζονται μεταξύ τους.
- Στις γνώμες αξιολογείται ειδικότερα κατά πόσον πληρούνται τα ακόλουθα κριτήρια:
- i) οι προτεινόμενες εναλλακτικές γλωσσικές δεξιότητες και τα λοιπά εργαλεία επικοινωνίας επαρκούν ώστε να διασφαλίζεται αποτελεσματική επικοινωνία μεταξύ των εμπλεκόμενων μηχανοδηγών και του προσωπικού του διαχειριστή υποδομής σε καταστάσεις συνήθεις, έκρυθμες και έκτακτης ανάγκης,
  - ii) τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας των αιτούντων έχουν προσαρμοστεί για τη χρήση εναλλακτικών γλωσσικών δεξιοτήτων και λοιπών εργαλείων επικοινωνίας,
  - iii) οι αιτούντες έχουν υποβάλει στοιχεία με τα οποία αποδεικνύεται ότι τα εν λόγω εργαλεία έχουν υποβληθεί σε δοκιμές υπό επιχειρησιακές συνθήκες με τη συμμετοχή μηχανοδηγών που πληρούν τις γλωσσικές απαιτήσεις της παραγράφου 2,
  - iv) όλα τα εμπλεκόμενα μέλη του προσωπικού της σιδηροδρομικής επιχείρησης και του διαχειριστή υποδομής έχουν επιμορφωθεί κατάλληλα στο πλαίσιο των οικείων συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας.
- Σε περίπτωση που οι γνώμες δίστανται, εφαρμόζονται οι διατάξεις του σημείου 5 δεύτερο εδάφιο.

- γ) Οι αιτούντες υποβάλλουν από κοινού στην Επιτροπή αίτηση απαλλαγής από την παράγραφο 2, η οποία περιλαμβάνει τις γνώμες του φορέα ή των φορέων έγκρισης και αναλυτική περιγραφή του πιλοτικού έργου στο οποίο βασίζονται οι γνώμες. Εναλλακτικά, οι συμμετέχοντες στο έργο μπορούν να ορίσουν έναν εξ αυτών ως συντονιστή, ο οποίος επιτρέπεται να υποβάλει την κοινή αίτηση για λογαριασμό όλων των συμμετεχόντων στο έργο.
- (5) Εντός 60 ημερών από την παραλαβή της πλήρους αίτησης, η Επιτροπή χορηγεί απαλλαγή από την παράγραφο 2:
- α) εάν οι γνώμες του φορέα ή των φορέων έγκρισης είναι θετικές, και
- β) εάν αποδεικνύεται ότι διασφαλίζεται ίση και αμερόληπτη επεξεργασία όλων των αιτημάτων, καθώς και νομική συνοχή σε επίπεδο Ένωσης.
- Σε περίπτωση που οι γνώμες δίστανται ή σε περίπτωση που ένας ή περισσότεροι φορείς έγκρισης δεν εκδώσουν γνώμη εντός του προβλεπόμενου χρονικού ορίου, οι αιτούντες δύνανται να ζητούν από την Επιτροπή να εξεύρει μια κοινώς αποδεκτή λύση σε συνεργασία με τα εμπλεκόμενα μέρη. Εάν δεν εξευρεθεί κοινώς αποδεκτή λύση εντός 90 ημερών από την παραλαβή αίτησης απαλλαγής, το πιλοτικό έργο θεωρείται ότι έχει απορριφθεί. Η Επιτροπή δύναται να ζητήσει τη γνώμη του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και οπωσδήποτε σε περίπτωση που η γνώμη όλων των φορέων έγκρισης είναι αρνητική.
- (6) Η απαλλαγή χορηγείται για περιορισμένη χρονική περίοδο μέγιστης διάρκειας 36 μηνών. Εάν η απαλλαγή έχει χορηγηθεί για μικρότερη χρονική περίοδο, επιτρέπεται να ανανεώνεται υπό την προϋπόθεση ότι η συνολική διάρκεια της απαλλαγής δεν υπερβαίνει τους 36 μήνες.
- (7) Κατόπιν αιτήματος από τις ενδιαφερόμενες σιδηροδρομικές υπηρεσίες και σε δικαιολογημένες περιπτώσεις, ο διαχειριστής υποδομής προσφέρει σε άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται τμήμα του δικτύου επί του οποίου υλοποιείται πιλοτικό έργο, τη δυνατότητα να συμμετέχουν στο πιλοτικό έργο έπειτα από θετική γνώμη των οικείων φορέων έγκρισης. Η εν λόγω πρόσθετη συμμετοχή κοινοποιείται στην Επιτροπή από τον διαχειριστή υποδομής.
- Σε περίπτωση αλλαγών στο πεδίο εφαρμογής των πιλοτικών έργων, ιδίως στο τμήμα του δικτύου επί του οποίου υλοποιείται το έργο, τις εναλλακτικές γλωσσικές δεξιότητες και τα πρόσθετα εργαλεία επικοινωνίας, εφαρμόζεται η διαδικασία που περιγράφεται στο σημείο 4.
- (8) Η σιδηροδρομική επιχείρηση και ο διαχειριστής υποδομής μεριμνούν ώστε η λειτουργία του πιλοτικού έργου να τεκμηριώνεται επαρκώς στα οικεία συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας. Μετά τη λήξη του πιλοτικού έργου τηρούνται αρχεία επί 24 μήνες, ιδίως για τα εμπλεκόμενα μέλη του προσωπικού, την επιμόρφωσή τους, τα εκτελεσθέντα δρομολόγια και τυχόν προβλήματα που προέκυψαν κατά τη διάρκεια του πιλοτικού έργου. Οι σχετικές πληροφορίες περιλαμβάνονται στα συμπληρωματικά πιστοποιητικά των εμπλεκόμενων μηχανοδηγών.
- (9) Μετά τη λήξη κάθε πιλοτικού έργου, η/οι εμπλεκόμενη/-ες σιδηροδρομική/-ές επιχείρηση/-εις και ο/-οι εμπλεκόμενος/-οι διαχειριστής/-ές υποδομής υποβάλλουν έκθεση στους σχετικούς φορείς έγκρισης. Εάν η διάρκεια απαλλαγής υπερβαίνει το ένα έτος, η/οι σιδηροδρομική/-ές επιχείρηση/-εις και ο/-οι διαχειριστής/-ές υποδομής υποβάλλουν ετησίως έκθεση, η οποία συμπεριλαμβάνεται στις οικείες ετήσιες εκθέσεις ασφάλειας που προβλέπονται στο άρθρο 9 παράγραφος 6 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798. Οι σχετικές εθνικές αρχές ασφάλειας παραθέτουν τα αποτελέσματα των πιλοτικών έργων στις οικείες ετήσιες εκθέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 19 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798. Βάσει κοινού πλαισίου αξιολόγησης, ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναλύει τα αποτελέσματα των πιλοτικών έργων και υποβάλλει έκθεση στην Επιτροπή.
- (10) Η Επιτροπή δύναται να αναστείλει τη χορηγηθείσα απαλλαγή, εάν κρίνει ότι δεν πληρούνται πλέον οι όροι ή εάν προκύψουν προβλήματα ασφάλειας. Η εθνική αρχή ασφάλειας, η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο διαχειριστής υποδομής ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σε περίπτωση που προκύψουν προβλήματα ασφάλειας.
- (11) Ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης δημοσιεύει στον ιστότοπό του κατάλογο έργων εγκριθέντων από την Επιτροπή, ο οποίος περιλαμβάνει σύντομη περιγραφή κάθε έργου, τη χρονική περίοδο για την οποία έχει εγκριθεί, καθώς και τυχόν άλλες σχετικές πληροφορίες, όπως διακοπή ή αναστολή των έργων.

(\*) Σύμφωνα με το άρθρο 9 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.»

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

Βρυξέλλες, 5 Απριλίου 2019.

Για την Επιτροπή  
Ο Πρόεδρος  
Jean-Claude JUNCKER

---