

ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ

ΣΥΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 5ης Δεκεμβρίου 2014

σχετικά με θέματα που αφορούν τη θέση σε λειτουργία και χρήση δομικών υποσυστημάτων και οχημάτων σύμφωνα με τις οδηγίες 2008/57/ΕΚ και 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2014/897/ΕΕ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 292,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με το άρθρο 30 παράγραφος 1 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾, η Επιτροπή μπορεί να υποβάλλει στην επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 29 της ίδιας οδηγίας οποιοδήποτε ζήτημα σχετικό με την εφαρμογή της εν λόγω οδηγίας.
- (2) Από το 2005 ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων (εφεξής «ο Οργανισμός») εκτελεί διάφορες δραστηριότητες για την υποστήριξη της ανάπτυξης ενός ολοκληρωμένου, ασφαλούς και διαλειτουργικού σιδηροδρομικού συστήματος στην ΕΕ. Σε συνέχεια της έκδοσης της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, ο Οργανισμός είχε τακτικές συναντήσεις με ενδιαφερόμενα μέρη και εθνικές αρχές για την ασφάλεια (ΕΑ), ιδίως στον τομέα της αμοιβαίας αποδοχής σιδηροδρομικών οχημάτων, δηλαδή της αμοιβαίας αναγνώρισης εγκρίσεων θέσης σιδηροδρομικών οχημάτων σε λειτουργία. Από τις εν λόγω συναντήσεις προέκυψε ότι υπάρχουν διαφορετικές αντιλήψεις όσον αφορά την έγκριση θέσης δομικών υποσυστημάτων και οχημάτων σε λειτουργία, όπως προβλέπεται αντιστοίχως στα κεφάλαια IV και V της εν λόγω οδηγίας.
- (3) Η έλλειψη κοινής αντίληψης μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα οι εθνικοί εκτελεστικοί κανόνες να οδηγήσουν σε αποκλινοσες εφαρμογές των απαιτήσεων μεταξύ των κρατών μελών και, συνεπώς, σε αυξημένες δυσκολίες για τους κατασκευαστές και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Η κοινή αντίληψη για τη διαδικασία θέσης δομικών υποσυστημάτων και οχημάτων σε λειτουργία είναι επίσης αναγκαία προκειμένου να εξασφαλιστεί η συνέπεια μεταξύ των διαφόρων συστάσεων που εκδίδονται από τον Οργανισμό στο πλαίσιο διαφόρων καθηκόντων που καθορίζονται στην οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾ και στην οδηγία 2008/57/ΕΚ.
- (4) Η Επιτροπή εξέδωσε τη σύσταση 2011/217/ΕΕ ⁽³⁾. Σκοπός της εν λόγω σύστασης ήταν να αποσαφηνιστεί η διαδικασία έγκρισης θέσης σε χρήση δομικών υποσυστημάτων και οχημάτων, όπως ορίζονται στην οδηγία 2008/57/ΕΚ.
- (5) Προκειμένου να συζητηθούν και να αναλυθούν ζητήματα σχετικά με τη θέση δομικών υποσυστημάτων και οχημάτων σε λειτουργία, τα οποία προέκυψαν μετά την έκδοση της σύστασης 2011/217/ΕΕ, η Επιτροπή συγκρότησε το 2011 ομάδα εργασίας για τη διαδικασία έγκρισης οχημάτων. Η τελική έκθεση της εν λόγω ομάδας εργασίας δημοσιεύθηκε στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού τον Ιούλιο του 2012.
- (6) Στις 30 Ιανουαρίου 2013 η Επιτροπή εξέδωσε τις νομοθετικές προτάσεις της σχετικά με την τέταρτη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους. Στις προτάσεις αυτές λαμβάνονται υπόψη τα αποτελέσματα της προαναφερθείσας ομάδας εργασίας και περιλαμβάνεται βελτιωμένη διαδικασία για την έγκριση οχημάτων και υποσυστημάτων. Οι αποσαφηνίσεις της παρούσας σύστασης είναι απαραίτητες για τη βελτιστοποίηση της εφαρμογής του ισχύοντος νομικού πλαισίου.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την οδηγία 2001/14/ΕΚ 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 της 30.4.2004, σ. 44).

⁽³⁾ Σύσταση 2011/217/ΕΕ της Επιτροπής, της 29ης Μαρτίου 2011, σχετικά με την έγκριση θέσης σε χρήση δομικών υποσυστημάτων και οχημάτων σύμφωνα με την οδηγία 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 95 της 8.4.2011, σ. 1).

- (7) Ως εκ τούτου, κρίνεται αναγκαία η διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής της σύστασης 2011/217/ΕΕ, ώστε να συμπεριληφθούν και άλλες πτυχές της διαδικασίας έγκρισης και να αποσαφηνιστούν περαιτέρω τα ακόλουθα ζητήματα:
- σχέση μεταξύ των βασικών απαιτήσεων, των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) και των εθνικών κανόνων,
 - χρήση των κοινών μεθόδων ασφαλείας για τους σκοπούς της χορήγησης έγκρισης,
 - ακεραιότητα των ΤΠΔ και των εθνικών κανόνων,
 - επαληθεύσεις που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της έγκρισης θέσης σε λειτουργία,
 - δοκιμές,
 - δήλωση επαλήθευσης του κατασκευαστή ή του αναθέτοντος φορέα,
 - αμοιβαία αναγνώριση,
 - τεχνικός φάκελος,
 - ρόλοι και αρμοδιότητες πριν, κατά τη διάρκεια και μετά την έγκριση,
 - ρόλος του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, και
 - διαχείριση των τροποποιήσεων.
- (8) Για λόγους σαφήνειας και απλούστευσης, είναι προτιμότερο να αντικατασταθεί η σύσταση 2011/217/ΕΕ από την παρούσα σύσταση.
- (9) Αφού συμβουλευθήκε την επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 29 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΣΥΣΤΑΣΗ:

1. Τα κράτη μέλη πρέπει να μεριμνούν ώστε οι εθνικές αρχές για την ασφάλεια, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι διαχειριστές υποδομής, οι οργανισμοί αξιολόγησης, οι υπεύθυνοι για τη συντήρηση φορείς, οι κατασκευαστές και οι αιτούντες έγκριση για θέση σε λειτουργία, καθώς και άλλοι παράγοντες που εμπλέκονται στην έγκριση για θέση σε λειτουργία και χρήση δομικών υποσυστημάτων και οχημάτων να γνωρίζουν και να λαμβάνουν υπόψη τις αρχές και τις κατευθυντήριες γραμμές που καθορίζονται στις παραγράφους 2 έως 116.

ΟΡΙΣΜΟΙ

2. Για τους σκοπούς της παρούσας σύστασης ισχύουν οι ορισμοί της οδηγίας 2008/57/ΕΚ και της οδηγίας 2004/49/ΕΚ. Ειδικότερα, οι όροι «σιδηροδρομικές επιχειρήσεις», «διαχειριστές υποδομής», «κάτοχοι οχημάτων» και «υπεύθυνοι για τη συντήρηση φορείς» χρησιμοποιούνται με βάση τους ρόλους και τις αρμοδιότητές τους όπως ορίζονται στα άρθρα 3 και 4 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ. Κάθε οντότητα που επιτελεί έναν από τους ρόλους που αναφέρονται στα εν λόγω άρθρα μπορεί επίσης να επιτελεί και άλλο ρόλο (π.χ. μια σιδηροδρομική επιχείρηση ή ένας διαχειριστής υποδομής μπορεί να είναι επίσης κάτοχος οχημάτων). Επιπλέον, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:
 - α) «προβλεπόμενη από κατασκευής κατάσταση λειτουργίας»: ο κανονικός τρόπος λειτουργίας και οι καθορισμένες εντός των ορίων αντίξοες συνθήκες (συμπεριλαμβανομένης της φθοράς) και οι προϋποθέσεις λειτουργίας που καθορίζονται στον τεχνικό φάκελο και στον φάκελο συντήρησης. Καλύπτει όλες τις συνθήκες υπό τις οποίες προορίζεται να λειτουργεί το υποσύστημα, καθώς και τα τεχνικά του όρια·
 - β) «βασικά κατασκευαστικά χαρακτηριστικά»: τα χαρακτηριστικά υποσυστήματος όπως ορίζονται από το πιστοποιητικό εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού·
 - γ) «ασφαλής ενσωμάτωση»: η ενέργεια με την οποία διασφαλίζεται ότι η ενσωμάτωση ενός στοιχείου (π.χ. νέου τύπου οχήματος, έργου δικτύου, υποσυστήματος, εξαρτήματος, στοιχείου υποδομής, συστατικού στοιχείου, λογισμικού, διαδικασίας, οργανισμού) σε μεγαλύτερο σύστημα δεν δημιουργεί ανεπίτρεπτο κίνδυνο για το σύστημα που προκύπτει·

- δ) «εξακριβωση τεχνικής συμβατότητας με το δίκτυο»: η επαλήθευση και τεκμηρίωση στον τεχνικό φάκελο που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» των παραμέτρων του τύπου οχήματος που αφορούν την τεχνική συμβατότητα με το συγκεκριμένο δίκτυο και, κατά περίπτωση, η συμμόρφωση με τις οριακές τιμές που έχουν καθοριστεί για το εν λόγω δίκτυο· οι παράμετροι περιλαμβάνουν φυσικά χαρακτηριστικά και λειτουργίες· η επαλήθευση πρέπει να πραγματοποιείται σύμφωνα με τους κανόνες που ισχύουν για το συγκεκριμένο δίκτυο·
- ε) «τεχνική συμβατότητα»: η ικανότητα δύο ή περισσότερων δομικών υποσυστημάτων ή μερών αυτών, τα οποία έχουν τουλάχιστον μία κοινή διεπαφή, να αλληλεπιδρούν μεταξύ τους, διατηρώντας παράλληλα το καθένα την εκ κατασκευής κατάσταση λειτουργίας του και το αναμενόμενο επίπεδο επιδόσεων του·
- στ) «οργανισμός αξιολόγησης»: ο κοινοποιημένος οργανισμός, ο ορισθείς οργανισμός ή ο φορέας εκτίμησης της επικινδυνότητας·
- ζ) «κοινοποιημένος οργανισμός»: ο οργανισμός κατά την έννοια του άρθρου 2 στοιχείο ι) της οδηγίας 2008/57/ΕΚ·
- η) «ορισθείς οργανισμός»: ο οργανισμός που έχει οριστεί από κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 3 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ για την επαλήθευση της συμμόρφωσης ενός υποσυστήματος με τους εθνικούς κανόνες·
- θ) «φορέας εκτίμησης της επικινδυνότητας»: οργανισμός κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 14 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής (*)·
- ι) «δήλωση επαλήθευσης “ΕΚ”»: για ένα υποσύστημα, η δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» που συντάσσεται δυνάμει του άρθρου 18 και του παραρτήματος V της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, η οποία αποτελεί δήλωση ότι το υποσύστημα πληροί τις απαιτήσεις της συναφούς ευρωπαϊκής νομοθεσίας, συμπεριλαμβανομένων τυχόν εθνικών κανόνων που χρησιμοποιούνται για την εφαρμογή των βασικών απαιτήσεων της οδηγίας 2008/57/ΕΚ·
- ια) «έργο δικτύου»: έργο που αποσκοπεί στη θέση σε λειτουργία νέου, ανακαινισμένου ή αναβαθμισμένου σταθερού εξοπλισμού που απαρτίζεται από περισσότερα του ενός δομικά υποσυστήματα·
- ιβ) «χαρακτηριστικά δικτύου»: τα χαρακτηριστικά ενός δικτύου όπως περιγράφονται στις ΤΠΔ και, κατά περίπτωση, σε εθνικούς κανόνες·
- ιγ) «τεχνικός φάκελος που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης “ΕΚ”»: ο συνδυασμός όλων των φακέλων και της τεκμηρίωσης που συγκεντρώνονται από τον αιτούντα σύμφωνα με τις απαιτήσεις όλων των διατάξεων της νομοθεσίας της ΕΕ που διέπουν ένα υποσύστημα·
- ιδ) «τεκμηρίωση που υποβλήθηκε για τη χορήγηση έγκρισης»: ο φάκελος που προσκομίζεται από τον αιτούντα στην εθνική αρχή για την ασφάλεια κατά την υποβολή της αίτησης για τη χορήγηση έγκρισης·
- ιε) «αιτών»: ο υπογράφων τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» σύμφωνα με το άρθρο 18 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ και ο οποίος ζητεί τη χορήγηση έγκρισης για τη θέση υποσυστήματος σε λειτουργία. Όταν η ΚΜΑ για την ΕκΕπ απαιτείται βάσει του άρθρου 15 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, τον ρόλο του «προτείνοντος» σύμφωνα με την ΚΜΑ για την ΕκΕπ πρέπει να αναλαμβάνει ο αιτών έγκριση·
- ιστ) «αιτών έγκριση οχήματος/έργου δικτύου»: η οντότητα που ζητεί έγκριση για τη θέση οχήματος ή έργου δικτύου σε λειτουργία, αντίστοιχα. Όταν η ΚΜΑ για την ΕκΕπ απαιτείται βάσει του άρθρου 15 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, τον ρόλο του «προτείνοντος» σύμφωνα με την ΚΜΑ για την ΕκΕπ πρέπει να αναλαμβάνει ο αιτών έγκριση.

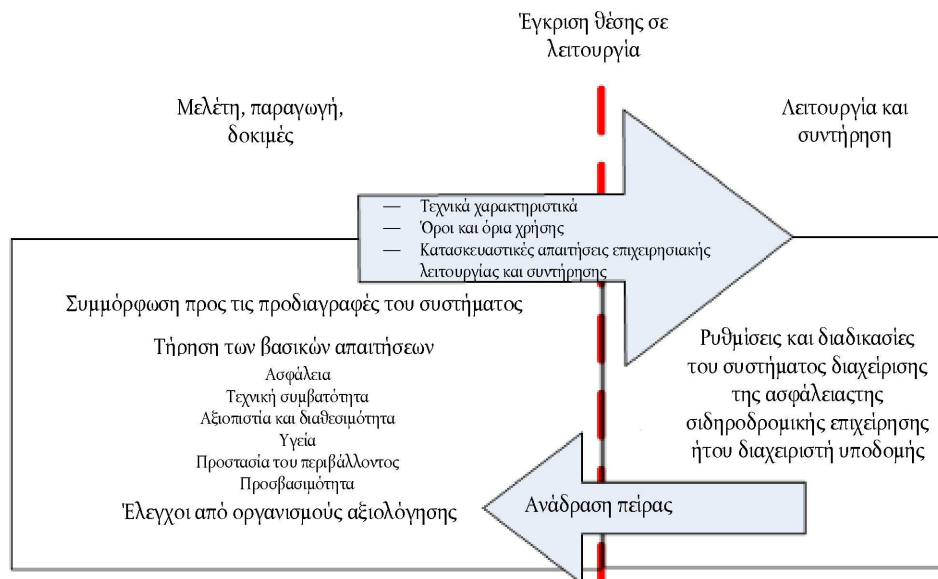
ΕΓΚΡΙΣΗ ΘΕΣΗΣ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΣΕ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

3. Η έγκριση θέσης υποσυστήματος σε λειτουργία είναι η αναγνώριση εκ μέρους του κράτους μέλους ότι ο αιτών έγκριση έχει αποδείξει ότι το εν λόγω υποσύστημα πληροί, στην εκ κατασκευής κατάσταση λειτουργίας του, όλες τις βασικές απαιτήσεις της οδηγίας 2008/57/ΕΚ (2) κατά την ενσωμάτωσή του στο σιδηροδρομικό σύστημα. Σύμφωνα

(1) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής, της 30ής Απριλίου 2013, σχετικά με την κοινή μέθοδο ασφάλειας (ΚΜΑ) για την αξιολόγηση και την εκτίμηση της επικινδυνότητας και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 352/2009 (ΕΕ L 121 της 3.5.2013, σ. 11).

(2) Στο παράρτημα III της οδηγίας 2008/57/ΕΚ καθορίζονται οι βασικές απαιτήσεις για το σιδηροδρομικό σύστημα (άρθρο 3 παράγραφος 1). Οι απαιτήσεις αυτές αφορούν ειδικά τον σιδηροδρομικό τομέα. Το σιδηροδρομικό σύστημα, τα υποσυστήματα, τα στοιχεία διαλειτουργικότητας και όλες οι διεπαφές πρέπει να πληρούν τις βασικές απαιτήσεις (άρθρο 4 παράγραφος 1). Η τήρηση των βασικών απαιτήσεων αποτελεί προαπαιτούμενο για να είναι δυνατό να τεθεί σε λειτουργία ένα δομικό υποσύστημα. Η συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις της οδηγίας 2008/57/ΕΚ ισχύει με την επιφύλαξη της εφαρμογής άλλων διατάξεων της ΕΕ (άρθρο 3 παράγραφος 2).

με το άρθρο 17 παράγραφος 1 της ίδιας οδηγίας, η έγκριση αυτή παρέχεται με τη μορφή δήλωσης επαλήθευσης «ΕΚ». Στο διάγραμμα που ακολουθεί παρουσιάζονται συνοπτικά οι δραστηριότητες πριν από και μετά την έγκριση θέσης ενός δομικού υποσυστήματος σε λειτουργία:



ΕΓΚΡΙΣΗ ΘΕΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΕ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΥΠΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

4. Για τους σκοπούς της χορήγησης έγκρισης, ένα όχημα αποτελείται από το υποσύστημα «τροχιαίο υλικό» και, κατά περίπτωση, από το εποχούμενο υποσύστημα «έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση». Η έγκριση τύπου οχήματος ή η μεμονωμένη έγκριση θέσης οχήματος σε λειτουργία αποτελεί τη συλλογική έγκριση του ενός ή των περισσότερων υποσυστημάτων από τα οποία αποτελείται το όχημα.
5. Οι απαιτήσεις που προκύπτουν από τα λειτουργικά υποσυστήματα και επηρεάζουν την εκ κατασκευής κατάσταση (λειτουργίας) του οχήματος (συμπεριλαμβανομένων, για παράδειγμα, των απαιτήσεων λειτουργικών επιδόσεων) καθορίζονται στις σχετικές δομικές ΤΠΔ ή, όπου επιτρέπεται από τις διατάξεις της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, στους εθνικούς κανόνες (π.χ. συστήματα ΕΧΣ κλάσης Β).
6. Εφόσον τα οχήματα αποτελούνται από ένα ή περισσότερα υποσυστήματα, οι διατάξεις του κεφαλαίου IV της οδηγίας 2008/57/ΕΚ που αφορούν τα υποσυστήματα ισχύουν για τα σχετικά υποσυστήματα των οχημάτων ή των τύπων οχημάτων, με την επιφύλαξη άλλων διατάξεων του κεφαλαίου V.
7. Για εγκρίσεις που αφορούν οχήματα τα οποία αποτελούνται από περισσότερα του ενός υποσυστημάτων, ο αιτών έγκριση οχήματος ή τύπου οχήματος μπορεί να συνδυάσει τις δηλώσεις επαλήθευσης «ΕΚ» για τα δύο υποσυστήματα σε μια ενιαία δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ», όπως περιγράφεται στο παράρτημα V της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, προκειμένου να αποδείξει ότι τα οχήματα του συγκεκριμένου τύπου ως σύνολο πληρούν, στην εκ κατασκευής κατάσταση λειτουργίας τους, τις απαιτήσεις της σχετικής ευρωπαϊκής νομοθεσίας, συμπεριλαμβανομένων των βασικών απαιτήσεων της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, κατά την ενσωμάτωσή τους στο σιδηροδρομικό σύστημα.
8. Μία μόνο έγκριση του τύπου οχήματος ή μία έγκριση θέσης μεμονωμένων οχημάτων σε λειτουργία πρέπει να είναι επαρκής για ολόκληρο το σιδηροδρομικό δίκτυο της ΕΕ, εφόσον πληρούνται οι όροι της οδηγίας 2008/57/ΕΚ. Αυτό ισχύει, για παράδειγμα, στην περίπτωση οχήματος ή τύπου οχήματος που συμμορφώνεται με τις ΤΠΔ και πρόκειται να εγκριθεί υπό τον όρο χρήσης ότι προορίζεται να κινείται μόνο σε δίκτυο συμμορφούμενο με τις ΤΠΔ (αλλά μόνο εφόσον οι συναφείς ΤΠΔ που εφαρμόστηκαν στις αντίστοιχες εγκρίσεις δεν περιλαμβάνουν ανοικτά σημεία και συγκεκριμένες περιπτώσεις που αφορούν τη συμβατότητα μεταξύ του δικτύου και του οχήματος).
9. Οι διαδικασίες έγκρισης τύπων οχημάτων και μεμονωμένων οχημάτων είναι εναρμονισμένες και περιλαμβάνουν σαφείς φάσεις με καθορισμένες προθεσμίες.
10. Οι ισχύοντες κανόνες για την έγκριση θέσης οχημάτων και τύπων οχημάτων σε λειτουργία πρέπει να είναι σταθεροί, διαφανείς και αμερόληπτοι. Οι κανόνες πρέπει να είναι είτε ΤΠΔ, είτε, εφόσον το επιτρέπει η οδηγία 2008/57/ΕΚ, εθνικοί κανόνες που έχουν κοινοποιηθεί στην Επιτροπή και είναι διαθέσιμοι μέσω βάσης δεδομένων η οποία έχει συσταθεί από την Επιτροπή. Από τη στιγμή της έκδοσης ΤΠΔ, τα κράτη μέλη δεν πρέπει να θεσπίζουν εθνικούς

κανόνες σχετιζόμενους με προϊόντα ή μέρη υποσυστήματος καλυπτόμενα από την εν λόγω ΤΠΔ (με εξαίρεση ό,τι χαρακτηρίζεται ως «ανοικτό σημείο»). Στην περίπτωση οχημάτων και τύπων οχημάτων που δεν πληρούν τις ΤΠΔ, πρέπει να εφαρμόζεται η αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης, στον βαθμό που αυτό είναι δυνατόν, ώστε να αποτρέπονται περιττές απαιτήσεις και ασκόπως επαναλαμβανόμενες επαληθεύσεις, εκτός αν αυτές είναι απολύτως αναγκαίες για την επαλήθευση της τεχνικής συμβατότητας του συγκεκριμένου τύπου οχήματος με το εκάστοτε δίκτυο.

11. Στις εγκρίσεις που αφορούν οχήματα πρέπει να αναφέρονται τα τεχνικά χαρακτηριστικά της εκ κατασκευής κατάστασης λειτουργίας των οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των ορίων και των όρων χρήσης, και να αναγράφεται (-ονται) το (τα) αντιστοιχο(-α) δίκτυο(-α) ⁽¹⁾ των κρατών μελών για το (τα) οποίο(-α) εγκρίνονται τα οχήματα του συγκεκριμένου τύπου. Τα τεχνικά χαρακτηριστικά που αναφέρονται στην έγκριση πρέπει:
 - να δηλώνονται από τους κατασκευαστές ή τους αναθέτοντες φορείς, υπό την ιδιότητά τους ως αιτούντων έγκριση του οχήματος ή του τύπου οχήματος,
 - να επαληθεύονται και να πιστοποιούνται από τους οργανισμούς αξιολόγησης, και
 - να τεκμηριώνονται στον τεχνικό φάκελο που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ».
12. Τα τεχνικά χαρακτηριστικά που αναφέρονται στην ανωτέρω σύσταση 11 είναι τα ίδια για όλα τα μεμονωμένα οχήματα του ίδιου τύπου οχήματος.
13. Ούτε η έγκριση τύπου ούτε η έγκριση θέσης μεμονωμένου οχήματος σε λειτουργία πρέπει να αφορούν συγκεκριμένη διαδρομή, σιδηροδρομική επιχείρηση, κάτοχο ή υπεύθυνο για τη συντήρηση φορέα (ΥΣΦ).
14. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι δεν υφίσταται ανάγκη για έγκριση τύπων οχημάτων και για έγκριση θέσης μεμονωμένων οχημάτων σε λειτουργία για συγκεκριμένες διαδρομές, καθώς και για να αποφευχθεί η ανάγκη επανέγκρισης σε περίπτωση μεταβολής των χαρακτηριστικών κάποιας διαδρομής, όλοι οι περιορισμοί και οι όροι χρήσης που συνδέονται με την έγκριση οχήματος πρέπει να ορίζονται βάσει των παραμέτρων των τεχνικών κατασκευαστικών χαρακτηριστικών της υποδομής και όχι με βάση τη γεωγραφία.

ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΥΠΟΥ

15. Τα χαρακτηριστικά της εκ κατασκευής κατάστασης λειτουργίας ενός οχήματος τα οποία αξιολογούνται για τη χορήγηση έγκρισης είναι τα χαρακτηριστικά που συνδέονται με τον τύπο οχήματος. Έγκριση μπορεί να χορηγηθεί αρχικά για τύπο οχήματος σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 26 παράγραφος 1 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ και εν συνεχεία για μεμονωμένα οχήματα του συγκεκριμένου τύπου (συμπεριλαμβανομένης σειράς μεμονωμένων οχημάτων), με επαλήθευση της συμμόρφωσής τους προς τον εν λόγω τύπο σύμφωνα με το άρθρο 26 παράγραφος 3 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ. Εναλλακτικά, η έγκριση του πρώτου οχήματος συγκεκριμένου τύπου συνεπάγεται την έγκριση του τύπου οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 26 παράγραφος 2 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ. Η διάταξη αυτή επιτρέπει επίσης την έγκριση μεταγενέστερων μεμονωμένων οχημάτων του ίδιου τύπου, με επαλήθευση της συμμόρφωσής τους προς τον τύπο οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 26 παράγραφος 3 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ. Αυτή η έννοια της έγκρισης τύπου οχήματος παρέχει στους κατασκευαστές τη δυνατότητα να διαθέτουν στην αγορά και να περιλαμβάνουν στους καταλόγους τους τύπους οχημάτων, και να προσφέρουν, κατά συνέπεια, στους πελάτες τους το πλεονέκτημα της σχετικής έγκρισης, χωρίς να έχουν ήδη κατασκευάσει τα μεμονωμένα οχήματα των εν λόγω τύπων που ενδέχεται να παραγγείλει κάποιος πελάτης. Ένας από τους στόχους της έννοιας αυτής συνίσταται στην εξάλειψη μεγάλου μέρους του κινδύνου έγκρισης για τους προμηθευτές οχημάτων αυτών των τύπων.
16. Η έννοια του τύπου αφορά επίσης τη συμβατότητα της διαδρομής. Για να διαπιστώσει μια σιδηροδρομική επιχείρηση εάν η διαδρομή υποστηρίζει τη διέλευση μιας αμαξοστοιχίας, συγκρίνει τα χαρακτηριστικά της αμαξοστοιχίας που αποτελείται από οχήματα συγκεκριμένων τύπων με τις πληροφορίες που παρέχονται από τον διαχειριστή υποδομής στο μητρώο υποδομής. Η υποχρέωση του διαχειριστή υποδομής να καθιστά δημοσίως γνωστό τον χαρακτήρα της υποδομής υφίσταται ήδη (οδηγία 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾ όσον αφορά την πρόσβαση στο δίκτυο· οδηγίες 2004/49/ΕΚ, 2008/57/ΕΚ και ΤΠΔ όσον αφορά τη «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας»). Έως ότου το μητρώο υποδομής δημιουργηθεί και συμπληρωθεί, ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να δημοσιοποιεί αυτές τις πληροφορίες υπό άλλη μορφή. Αυτό δεν παρέχει στους διαχειριστές υποδομής το δικαίωμα να επιβάλλουν οποιαδήποτε δεύτερη έγκριση για τα οχήματα ή τις αμαξοστοιχίες των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.
17. Οι διαδικασίες για τη χορήγηση έγκρισης οχημάτων και η επακόλουθη λειτουργία και συντήρηση συγκεκριμένων οχημάτων αποτελούν δύο σαφώς διακριτές διαδικασίες που διέπονται από διακριτές διατάξεις. Ο διαχωρισμός αυτός παρέχει, για οχήματα του ίδιου τύπου, τη δυνατότητα διάθεσής τους στην αγορά από κατασκευαστές που έχουν λάβει ήδη έγκριση, χρησιμοποίησής τους από διαφορετικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και συντήρησής τους από διαφορετικούς υπεύθυνους για τη συντήρηση φορείς (ΥΣΦ) σύμφωνα με διαφορετικά καθεστώτα συντήρησης, ανάλογα με το επιχειρησιακό πλαίσιο.

⁽¹⁾ Η επικράτεια ενός κράτους μέλους μπορεί να περιλαμβάνει ένα ή περισσότερα σιδηροδρομικά δίκτυα.

⁽²⁾ Οδηγία 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26ης Φεβρουαρίου 2001 σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφαλείας (ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 29).

18. Για τύπους οχημάτων που πρόκειται να εγκριθούν σε περισσότερα από ένα κράτη μέλη (π.χ. για την επιχειρησιακή λειτουργία τους σε διαδρόμους), οι εθνικές αρχές για την ασφάλεια δύνανται να επιλέξουν να συνεργαστούν μεταξύ τους για την έκδοση των πρώτων και των συμπληρωματικών εγκρίσεων ταυτόχρονα («ταυτόχρονη» έγκριση). Με τον τρόπο αυτό εξασφαλίζεται η δυνατότητα επιμερισμού των εργασιών μεταξύ των αρμόδιων εθνικών αρχών για την ασφάλεια (π.χ. καθεμία από αυτές μπορεί να αναλάβει έναν θεματικό τομέα), καθώς και η δυνατότητα της εθνικής αρχής για την ασφάλεια που εκδίδει την πρώτη έγκριση να αναγνωρίζει και να αξιοποιεί το έργο άλλων εθνικών αρχών για την ασφάλεια.

ΕΓΚΡΙΣΗ ΘΕΣΗΣ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΣΤΑΘΕΡΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΕ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

19. Είναι σκόπιμο να επισημανθεί ότι οι ΤΠΔ για σταθερές εγκαταστάσεις δεν περιέχουν πλήρη σειρά απαιτήσεων με τις οποίες πρέπει να συμμορφώνεται το αντίστοιχο υποσύστημα. Οι απαιτήσεις που καθορίζονται στις ΤΠΔ περιλαμβάνουν τα στοιχεία που αφορούν τη συμβατότητα των υποσυστημάτων σταθερής εγκατάστασης με όχημα συμμορφούμενο προς τις σχετικές ΤΠΔ.
20. Για τις σταθερές εγκαταστάσεις, πέραν της εφαρμογής των ΤΠΔ, η οποία αποσκοπεί στην τήρηση των βασικών απαιτήσεων όλων των εφαρμοστέων νομοθετικών διατάξεων της ΕΕ, τα κράτη μέλη δύνανται να απαιτούν την εφαρμογή άλλων κανόνων, οι οποίοι δεν είναι απαραίτητο να είναι εναρμονισμένοι ώστε να ανταποκρίνονται στους στόχους της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, όπως κανόνες ηλεκτρικής ασφάλειας, έργων πολιτικού μηχανικού, δόμησης, υγειονομικής προστασίας, πυρασφάλειας κ.λπ. Οι εν λόγω κανόνες δεν πρέπει να αντιβαίνουν στα προβλεπόμενα στις ΤΠΔ.
21. Για έργο δικτύου το οποίο αποτελείται από περισσότερα του ενός υποσυστήματα σταθερής εγκατάστασης, προτείνεται με σκοπό την απλούστευση της διαδικασίας, ο αιτών να μπορεί να συνδυάσει τις δηλώσεις επαλήθευσης «ΕΚ» για κάθε υποσύστημα, όπως περιγράφονται στο παράρτημα V της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, σε μία ενιαία δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» για ολόκληρο το έργο δικτύου, προκειμένου να αποδείξει ότι το έργο δικτύου ως σύνολο, όταν ενσωματώνεται στο σιδηροδρομικό σύστημα, πληροί τις απαιτήσεις της συναφούς νομοθεσίας της ΕΕ, τηρουμένων, μεταξύ άλλων, των βασικών απαιτήσεων της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.
22. Οι ισχύοντες εθνικοί κανόνες για την έγκριση θέσης υποσυστημάτων σταθερής εγκατάστασης σε λειτουργία πρέπει να είναι σταθεροί, διαφανείς και αμερόληπτοι. Με την επιφύλαξη των ανωτέρω συστάσεων 19 και 20, οι κανόνες σχετικά με τις βασικές απαιτήσεις του σιδηροδρομικού συστήματος που προβλέπονται στην οδηγία 2008/57/ΕΚ πρέπει να είναι είτε ΤΠΔ είτε, εφόσον το επιτρέπει η οδηγία 2008/57/ΕΚ, εθνικοί κανόνες που έχουν κοινοποιηθεί στην Επιτροπή και είναι διαθέσιμοι μέσω βάσης δεδομένων η οποία έχει συσταθεί από την Επιτροπή. Από τη στιγμή της έκδοσης ΤΠΔ, τα κράτη μέλη δεν πρέπει να θεσπίζουν εθνικούς κανόνες σχετιζόμενους με προϊόντα ή μέρη υποσυστήματος καλυπτόμενα από την εν λόγω ΤΠΔ (με εξαίρεση τις παραμέτρους που δηλώνονται ρητώς ως «ανοικτά σημεία» στις αντίστοιχες ΤΠΔ).
23. Στην έγκριση θέσης υποσυστημάτων σταθερής εγκατάστασης σε λειτουργία πρέπει να αναφέρονται τα τεχνικά χαρακτηριστικά των υποσυστημάτων, συμπεριλαμβανομένων των ορίων και των όρων χρήσης. Τα τεχνικά χαρακτηριστικά που αναφέρονται στην έγκριση θέσης σε λειτουργία πρέπει:
- να δηλώνονται από τον αιτούντα,
 - να επαληθεύονται και να πιστοποιούνται από τους οργανισμούς αξιολόγησης, και
 - να τεκμηριώνονται στον τεχνικό φάκελο που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ».
24. Οι διαδικασίες χορήγησης έγκρισης για θέση υποσυστημάτων σταθερής εγκατάστασης σε λειτουργία και η επιχειρησιακή λειτουργία και συντήρηση των εν λόγω υποσυστημάτων αποτελούν δύο σαφώς διακριτές διαδικασίες που διέπονται από διακριτές διατάξεις.

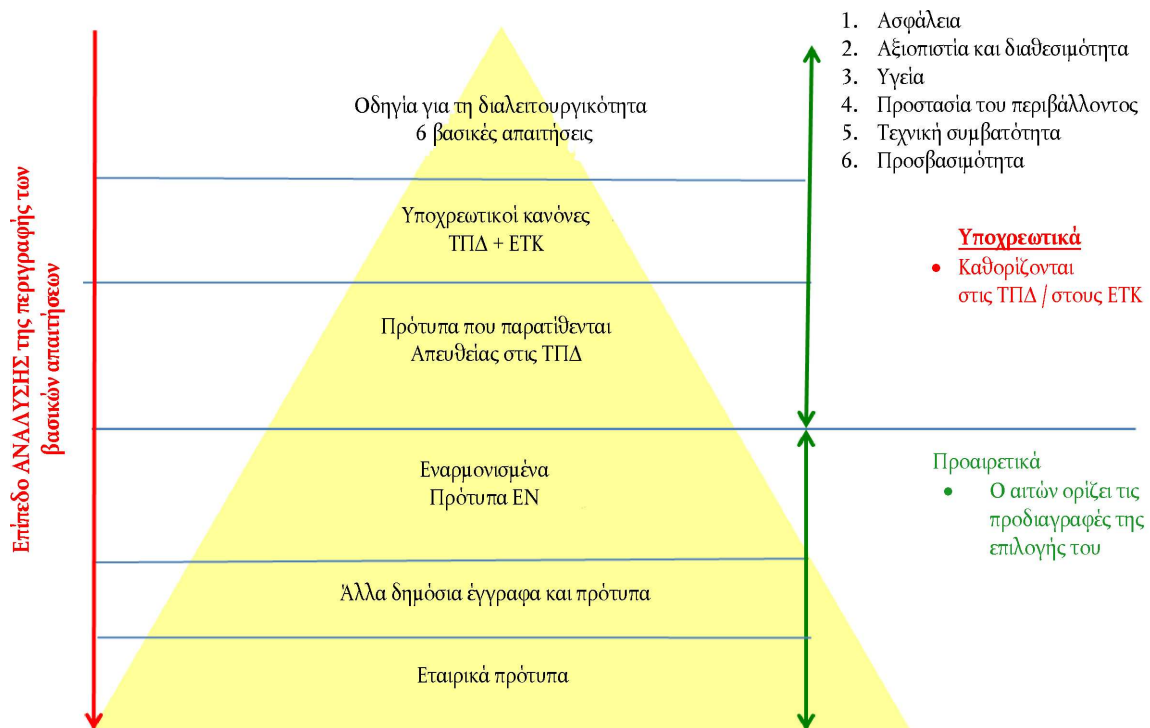
ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ, ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΤΠΔ) ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ

25. Στην οδηγία για τη διαλειτουργικότητα θεσπίζονται ορισμένες βασικές απαιτήσεις για το σιδηροδρομικό δίκτυο. Πρόκειται για «το σύνολο των προϋποθέσεων που περιγράφονται στο παράρτημα III στις οποίες πρέπει να ανταποκρίνονται το σιδηροδρομικό σύστημα, τα υποσυστήματα και τα στοιχεία διαλειτουργικότητας, συμπεριλαμβανομένων των διεπαφών» [άρθρο 2 στοιχείο ζ) της οδηγίας 2008/57/ΕΚ]. Κατά συνέπεια, έχουν προβλεφθεί όλες οι βασικές απαιτήσεις για το σιδηροδρομικό σύστημα. Τα κράτη μέλη ή οι εθνικές αρχές για την ασφάλεια δεν δύνανται να θεσπίζουν απαιτήσεις και όρους πέραν των προβλεπόμενων στο άρθρο 17.
26. Η τεχνική συμβατότητα στη διεπαφή μεταξύ δικτύου και οχημάτων αποτελεί κρίσιμο σημείο για την ασφάλεια. Παρότι η παράμετρος ασφάλειας αυτής της διεπαφής θα μπορούσε να αποδειχθεί μέσω της χρήσης συστημάτων αναφοράς ή διεξοδικών εκτιμήσεων της επικινδυνότητας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 352/2009 της Επιτροπής⁽¹⁾ (ΚΜΑ για την ΕκΕπ), η τεχνική συμβατότητα πρέπει να αποδεικνύεται, για λόγους διαλειτουργικότητας,

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 352/2009 της Επιτροπής, της 24ης Απριλίου 2009, για την έγκριση κοινών μεθόδων ασφαλείας σχετικά με την εκτίμηση και την αξιολόγηση της επικινδυνότητας (ΕΕ L 108 της 29.4.2009, σ. 4). Ο κανονισμός αυτός θα καταργηθεί και θα αντικατασταθεί από την 21η Μαΐου 2015 από τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 402/2013.

με βάση εναρμονισμένους κανόνες της Ένωσης, ήτοι τις ΤΠΔ ή, εφόσον δεν υπάρχουν αυτοί οι κανόνες, με βάση τους εθνικούς κανόνες. Ως εκ τούτου, για λόγους διαλειτουργικότητας, οι διεπαφές μεταξύ οχήματος και δικτύου πρέπει να αποδεικνύονται με προσέγγιση βασισμένη σε κανόνες.

27. Κατά συνέπεια, από τη μία πλευρά, στις ΤΠΔ πρέπει να προσδιορίζονται όλες οι διεπαφές που αναφέρονται στη σύσταση 26. Στις ΤΠΔ πρέπει επίσης να καθορίζονται πλήρως όλες οι βασικές παράμετροι και διεπαφές του στοχευόμενου συστήματος που πρέπει να ελέγχονται ειδικά για τη χορήγηση έγκρισης, σε συνδυασμό με τις συναφείς απαιτήσεις αξιολόγησης της συμμόρφωσης.
28. Από την άλλη πλευρά, στις ΤΠΔ πρέπει να προσδιορίζονται μόνο οι απαιτήσεις «στον βαθμό που απαιτείται» για τη διασφάλιση του βέλτιστου επιπέδου τεχνικής εναρμόνισης και οι υποχρεωτικές διατάξεις που είναι απαραίτητες για την τήρηση των βασικών απαιτήσεων της οδηγίας 2008/57/ΕΚ και για την επίτευξη των στόχων που καθορίζονται στο άρθρο 1 της εν λόγω οδηγίας (άρθρο 5 παράγραφος 3). Επομένως, στις ΤΠΔ πρέπει να προσδιορίζονται οι απαιτήσεις μόνο στο επίπεδο ανάλυσης που απαιτείται για την εναρμόνισή τους με σκοπό την επίτευξη των εν λόγω στόχων, τηρουμένων παράλληλα των βασικών απαιτήσεων. Στις ΤΠΔ προσδιορίζονται επίσης οι διεπαφές μεταξύ των υποσυστημάτων. Κάθε ΤΠΔ παρουσιάζει ένα στοχευόμενο υποσύστημα που μπορεί να προσεγγίζεται σταδιακά σε εύλογη χρονική κλίμακα.
29. Οι αιτούντες πρέπει να έχουν την ευχέρεια να χρησιμοποιούν τεχνικές λύσεις δικής τους επιλογής για την εκπλήρωση των βασικών απαιτήσεων, υπό την προϋπόθεση ότι οι προδιαγραφές των εν λόγω τεχνικών λύσεων συμμορφώνονται με τις ΤΠΔ και άλλες ισχύουσες νομοθετικές διατάξεις.
30. Προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου χωρίς εσωτερικά σύνορα, οι τεχνικές προδιαγραφές προϊόντων που πληρούν τις βασικές απαιτήσεις είναι δυνατόν να ορίζονται σε εναρμονισμένα πρότυπα (EN). Σε ορισμένες περιπτώσεις, εναρμονισμένα πρότυπα που καλύπτουν τις βασικές παραμέτρους των ΤΠΔ συνιστούν τεκμήριο συμμόρφωσης με ορισμένους όρους των ΤΠΔ. Σύμφωνα με το πνεύμα της νέας προσέγγισης για την τεχνική εναρμόνιση και τυποποίηση, η εφαρμογή των εν λόγω προτύπων παραμένει προαιρετική, αλλά τα στοιχεία αναφοράς τους δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* (ΕΕ). Οι προδιαγραφές αυτές πρέπει να περιλαμβάνονται επίσης στους οδηγούς εφαρμογής των ΤΠΔ, έτσι ώστε να διευκολύνεται η χρήση τους από τον κλάδο. Οι εν λόγω προδιαγραφές πρέπει να εξακολουθήσουν να είναι συμπληρωματικές προς τις ΤΠΔ.
31. Η ιεραρχία και το επίπεδο ανάλυσης των προδιαγραφών που αναφέρονται στις συστάσεις 26 έως 30 απεικονίζονται στο ακόλουθο διάγραμμα:



32. Στις ΤΠΔ δεν πρέπει να επαναλαμβάνονται διατάξεις που αποσκοπούν στη διασφάλιση της συμμόρφωσης της εκ κατασκευής κατάστασης λειτουργίας ενός υποσυστήματος ή οχήματος προς τις απαιτήσεις άλλων εφαρμοστέων οδηγιών.
33. Κατά τη μελέτη/σχεδιασμό και τη θέση υποσυστήματος ή οχήματος σε εκ κατασκευής κατάσταση λειτουργίας, πρέπει να εφαρμόζονται επίσης οι απαιτήσεις που απορρέουν από άλλες ενωσιακές διατάξεις πέραν της οδηγίας 2008/57/ΕΚ. Ο αιτών πρέπει να λαμβάνει μέριμνα για την τήρηση των εν λόγω απαιτήσεων.

34. Με την επιφύλαξη των συστάσεων 19 και 20, οι εθνικοί κανόνες μπορεί να εξακολουθούν να ισχύουν για τη χορήγηση εγκρίσεων μόνο στις περιπτώσεις που προσδιορίζονται στο άρθρο 17 παράγραφος 3 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ. Οι περιπτώσεις αυτές είναι οι εξής:
- οι περιστάσεις στις οποίες δεν υπάρχει σχετική ΤΠΔ, δηλαδή:
 - α) ανοικτά σημεία ΤΠΔ·
 - β) δίκτυα και οχήματα τα οποία δεν (προορίζονται να) εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των ΤΠΔ·
 - γ) απαιτήσεις για κληροδοτημένα συστήματα (δηλαδή διεπαφές συστημάτων που δεν προορίζονται να διέπονται από τις ΤΠΔ)·
 - δ) απαιτήσεις για οχήματα μη συμμορφούμενα προς τις ΤΠΔ τα οποία τέθηκαν σε λειτουργία πριν από την έναρξη ισχύος των ΤΠΔ ή κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου,
 - παρεκκλίσεις οι οποίες διέπονται από το άρθρο 9 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ,
 - ειδικές περιπτώσεις οι οποίες ορίζονται στις ΤΠΔ και περιλαμβάνουν εθνικές παραλλαγές στο στοχευόμενο σύστημα.
35. Στις περιπτώσεις που αναφέρονται στη σύσταση 34, τα κράτη μέλη πρέπει να βασίζονται, να δημοσιοποιούν, και να επιβάλλουν κανόνες που διέπουν τις βασικές απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένης της απαίτησης τεχνικής συμβατότητας μεταξύ οχημάτων και του δικτύου τους. Για τη διαφύλαξη του υφιστάμενου επιπέδου διαλειτουργικότητας και την αποφυγή διακρίσεων μεταξύ αιτούντων, αυτοί οι κανόνες πρέπει να είναι τόσο λεπτομερείς όσο και οι ΤΠΔ και να μην επιδέχονται παρερμηνεία ως προς τις απαιτήσεις τους (δηλαδή, πρέπει να καθορίζουν τιμές για τις σχετικές παραμέτρους και τις μεθόδους αξιολόγησης της συμμόρφωσης).
36. Σε περίπτωση υποβολής αίτησης για συμπληρωματική έγκριση υφιστάμενου τύπου οχήματος που δεν συμμορφώνεται προς τις ΤΠΔ ή μεμονωμένων οχημάτων, το άρθρο 25 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ επιτρέπει στο κράτος μέλος στο οποίο επιδιώκεται η χορήγηση συμπληρωματικών εγκρίσεων να ελέγξει μόνο τη συμβατότητα με το δικό του δίκτυο. Κατ' εφαρμογή της αμοιβαίας αναγνώρισης που περιγράφεται στις συστάσεις 52 έως 54, το εν λόγω κράτος μέλος πρέπει να αναγνωρίσει την πρώτη έγκριση θέσης σε λειτουργία, εκτός εάν δύναται να αποδείξει (στον αιτούντα χορήγηση συμπληρωματικής έγκρισης) ότι υφίσταται σοβαρός κίνδυνος για την ασφάλεια. Αυτό συνάδει με την ανάγκη αποφυγής διακρίσεων μεταξύ τύπων οχημάτων και μεμονωμένων οχημάτων που εγκρίθηκαν για πρώτη φορά σε ένα κράτος μέλος.
37. Συνεπώς, για λόγους σαφήνειας, τα κράτη μέλη πρέπει να διευκρινίζουν στους εθνικούς κανόνες τους ποιες από τις διατάξεις ισχύουν: μόνο για τα νέα οχήματα και υποσυστήματα κατά την πρώτη έγκριση· και/ή για τους υφιστάμενους τύπους· και/ή για τα υφιστάμενα οχήματα στα οποία πρόκειται να χορηγηθεί νέα έγκριση μετά από ανακαίνιση ή αναβάθμιση· και/ή για όλα τα υποσυστήματα και οχήματα που βρίσκονται ήδη σε λειτουργία.

ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΚΟΙΝΩΝ ΜΕΘΟΔΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ (ΚΜΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΕΠ) ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (ΣΔΑ)

38. Η χρήση ΚΜΑ για την ΕκΕπ είναι υποχρεωτική στο πλαίσιο της έγκρισης θέσης σε λειτουργία μόνο στις ακόλουθες περιπτώσεις:
- α) εφόσον απαιτείται για συγκεκριμένο θέμα από ΤΠΔ ή εθνικό κανόνα που εφαρμόζεται σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 3 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ·
 - β) βάσει των απαιτήσεων του άρθρου 15 παράγραφος 1 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ για τη διενέργεια της ασφαλούς ενσωμάτωσης των υποσυστημάτων όταν δεν υπάρχουν διαθέσιμοι υποχρεωτικοί κανόνες.
- Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, η χρήση της ΚΜΑ για την ΕκΕπ δεν είναι υποχρεωτική στο πλαίσιο της εν λόγω έγκρισης.
39. Ο όρος «ασφαλής ενσωμάτωση» μπορεί να χρησιμοποιείται ώστε να καλύπτει τις ακόλουθες περιπτώσεις:
- α) την ασφαλή ενσωμάτωση μεταξύ των στοιχείων από τα οποία αποτελείται ένα υποσύστημα·
 - β) την ασφαλή ενσωμάτωση μεταξύ των υποσυστημάτων από τα οποία απαρτίζεται ένα όχημα ή ένα έργο δικτύου· και για οχήματα:
 - γ) την ασφαλή ενσωμάτωση ενός οχήματος με τα χαρακτηριστικά του δικτύου·
 - δ) την ασφαλή ενσωμάτωση οχημάτων στο ΣΔΑ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Στην περίπτωση αυτή συμπεριλαμβάνονται οι διεπαφές μεταξύ οχημάτων, οι διεπαφές με το προσωπικό που εξασφαλίζει τη λειτουργία του υποσυστήματος και οι δραστηριότητες συντήρησης που εκτελεί ο αρμόδιος ΥΣΦ·

- ε) την ασφαλή ενσωμάτωση αμαξοστοιχίας με τις συγκεκριμένες διαδρομές στις οποίες κινείται·
- και για τα έργα δικτύου:
- στ) την ασφαλή ενσωμάτωση έργου δικτύου με τα χαρακτηριστικά οχήματος που καθορίζονται στις ΤΠΔ και στους εθνικούς κανόνες·
- ζ) την ασφαλή ενσωμάτωση με τα παρακείμενα τμήματα του δικτύου (τμήματα της γραμμής)·
- η) την ασφαλή ενσωμάτωση έργου δικτύου με το ΣΔΑ του διαχειριστή υποδομής. Στην περίπτωση αυτή συμπεριλαμβάνονται οι διεπαφές με το προσωπικό που εξασφαλίζει τη λειτουργία του υποσυστήματος και οι δραστηριότητες συντήρησης που εκτελεί ο αρμόδιος ΥΣΦ·
- θ) την ασφαλή ενσωμάτωση έργου δικτύου με τις συγκεκριμένες αμαξοστοιχίες που κινούνται σε αυτό.
40. Όσον αφορά τη σχέση μεταξύ της ασφαλούς ενσωμάτωσης και της έγκρισης θέσης οχημάτων σε λειτουργία:
- τα στοιχεία α), β) και γ) της σύστασης 39 πρέπει να τίθενται σε εφαρμογή πριν από τη χορήγηση έγκρισης θέσης σε λειτουργία. Τυχόν όροι και όρια χρήσης που απορρέουν από τα στοιχεία αυτά (π.χ. ενδεχόμενοι περιορισμοί για τη σύνθεση αμαξοστοιχίας, συμπεριλαμβανομένης της επιχειρησιακής λειτουργίας συρμών πολλαπλών οχημάτων ή της επιχειρησιακής λειτουργίας των μηχανών μαζί με τα οχήματα που συνθέτουν την αμαξοστοιχία) πρέπει να δηλώνονται στον τεχνικό φάκελο που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» και αναφέρεται στο άρθρο 18 παράγραφος 3 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, κατά τρόπο ώστε ο χρήστης του εγκεκριμένου υποσυστήματος ή οχήματος να μπορεί να θέσει σε εφαρμογή τους εν λόγω όρους και τα εν λόγω όρια χρήσης σύμφωνα με το οικείο ΣΔΑ,
 - το στοιχείο δ) της σύστασης 39 δεν αποτελεί μέρος της διαδικασίας έγκρισης. Πρέπει να διενεργείται από τη σιδηροδρομική επιχείρηση, λαμβανομένων δεόντως υπόψη όλων των όρων και ορίων χρήσης που απορρέουν από τα στοιχεία α), β) και γ), καθώς και της επαλήθευσης της συμμόρφωσης με τις ΤΠΔ και τους εφαρμοστέους εθνικούς κανόνες,
 - το στοιχείο ε) της σύστασης 39 δεν αποτελεί μέρος της διαδικασίας έγκρισης. Πρέπει να διενεργείται από τη σιδηροδρομική επιχείρηση με βάση το σύνολο των πληροφοριών που χρειάζεται η σιδηροδρομική επιχείρηση για τον καθορισμό των χαρακτηριστικών των αμαξοστοιχιών και την εξακρίβωση της συμβατότητας αμαξοστοιχίας-διαδρομής (π.χ. όροι χρήσης, τιμές παραμέτρων διεπαφών) οι οποίες απορρέουν από τα στοιχεία α), β) και γ), καθώς και από τις πληροφορίες που περιέχονται στο μητρώο υποδομής.
- 40α. Όσον αφορά τη σχέση μεταξύ της ασφαλούς ενσωμάτωσης και της έγκρισης θέσης σταθερών υποσυστημάτων και έργων δικτύου σε λειτουργία:
- τα στοιχεία α), β), στ) και ζ) της σύστασης 39 πρέπει να τίθενται σε εφαρμογή πριν από τη χορήγηση έγκρισης θέσης σε λειτουργία. Τυχόν όροι και όρια χρήσης που απορρέουν από τα στοιχεία αυτά πρέπει να δηλώνονται στον τεχνικό φάκελο που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» και αναφέρεται στο άρθρο 18 παράγραφος 3 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, κατά τρόπο ώστε ο χρήστης του εγκεκριμένου υποσυστήματος ή έργου δικτύου να μπορεί να θέσει σε εφαρμογή τους εν λόγω όρους και τα εν λόγω όρια χρήσης σύμφωνα με το οικείο ΣΔΑ,
 - το στοιχείο η) της σύστασης 39 δεν αποτελεί μέρος της διαδικασίας έγκρισης. Πρέπει να διενεργείται από τον διαχειριστή υποδομής, λαμβανομένων δεόντως υπόψη όλων των όρων και ορίων χρήσης που απορρέουν από τα στοιχεία α), β) και γ), καθώς και της επαλήθευσης της συμμόρφωσης με τις ΤΠΔ και τους εφαρμοστέους εθνικούς κανόνες,
 - το στοιχείο θ) της σύστασης 39 δεν αποτελεί μέρος της διαδικασίας έγκρισης. Πρέπει να διενεργείται από τον διαχειριστή υποδομής με βάση το σύνολο των πληροφοριών που απαιτείται για τον καθορισμό των χαρακτηριστικών της διαδρομής και την εξακρίβωση της συμβατότητας αμαξοστοιχίας-διαδρομής (π.χ. όροι χρήσης, τιμές παραμέτρων διεπαφών) οι οποίες απορρέουν από τα στοιχεία α), β) και γ), καθώς και από τις πληροφορίες που περιέχονται στο μητρώο τύπων οχημάτων.
41. Όσον αφορά τη χρήση της ΚΑΜ για την ΕκΕπ με σκοπό την επαλήθευση της ασφαλούς ενσωμάτωσης πριν από τη χορήγηση έγκρισης θέσης σε λειτουργία:
- το στοιχείο α) της σύστασης 39 εμπίπτει πλήρως στο πεδίο εφαρμογής των ΤΠΔ που διέπουν τα υποσυστήματα· εάν δεν υφίστανται ρητοί τεχνικοί κανόνες που να διέπουν το εν λόγω ζήτημα, είναι δυνατόν να υιοθετηθεί στην ΤΠΔ προσέγγιση βάσει κινδύνου, να συμπεριληφθεί η απαίτηση εφαρμογής της ΚΑΜ για την ΕκΕπ και να προσδιοριστεί το αποδεκτό επίπεδο στο οποίο πρέπει να ελέγχεται ο κίνδυνος,
 - σε περίπτωση που δεν προβλέπονται υποχρεωτικοί κανόνες (ΤΠΔ, εθνικοί κανόνες) οι οποίοι να διέπουν πλήρως την εν λόγω διεπαφή, το στοιχείο β) της σύστασης 39 πρέπει να ελέγχεται με τη χρήση της ΚΑΜ για την ΕκΕπ,

- το στοιχείο γ) της σύστασης 39 πρέπει να διέπεται πλήρως από ΤΠΔ και, εφόσον προβλέπεται από το άρθρο 17 παράγραφος 3 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, από εθνικούς κανόνες, και η εν λόγω επαλήθευση βάσει κανόνων πρέπει να διενεργείται από κοινοποιημένο οργανισμό ή ορισθέντα οργανισμό στο πλαίσιο της αρμοδιότητάς τους για «επαλήθευση των διεπαφών του υποσυστήματος αυτού με το σύστημα στο οποίο ενσωματώνεται» (άρθρο 18 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ), διότι, σε αντίθετη περίπτωση, διακυβεύονται οι απαιτήσεις διαφάνειας, αμεροληψίας και διαλειτουργικότητας.
- Ως εκ τούτου, η χρήση της ΚΜΑ για την ΕκΕπ δεν είναι υποχρεωτική για το στοιχείο γ) της σύστασης 39 στις περιπτώσεις στις οποίες υφίστανται ΤΠΔ ή εθνικοί κανόνες. Στις περιπτώσεις στις οποίες οι εθνικοί κανόνες δεν προσδιορίζουν πλήρως την εν λόγω διεπαφή (π.χ. ορισμένα κληροδοτημένα συστήματα σηματοδότησης και κάποιες καινοτόμες λύσεις), οι κανόνες αυτοί ενδέχεται να απαιτούν την εφαρμογή ΚΜΑ για την ΕκΕπ για την αντιμετώπιση των μη καλυπτόμενων κινδύνων.

ΑΚΕΡΑΙΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΤΠΔ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΘΝΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ

42. Αναγνωρίζεται ότι οι ΤΠΔ διαμορφώθηκαν από μια ομάδα εμπειρογνομόνων προερχόμενων από τις ενώσεις του κλάδου και από τις εθνικές αρχές για την ασφάλεια, οι οποίοι έλαβαν ως βάση τους εθνικούς κανόνες και την πρακτική πείρα που διέθεταν. Αντιπροσωπεύουν τις κορυφαίες ή βέλτιστες διαθέσιμες γνώσεις που έχουν αναπτυχθεί από τον Οργανισμό, σε συνεργασία με τους εν λόγω εμπειρογνώμονες, και εξετάστηκαν από την επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 29 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ. Υπό αυτή την έννοια, οι ΤΠΔ αναγνωρίστηκαν από τα κράτη μέλη ως κατάλληλες για την επίτευξη του συγκεκριμένου σκοπού (συμπεριλαμβανομένων των ανοικτών σημείων) και είναι νομικά δεσμευτικές. Ο έλεγχος ή η επικύρωση των εν λόγω υποχρεωτικών απαιτήσεων δεν αποτελεί μέρος της έγκρισης.
43. Ωστόσο, για τη διατήρηση της ακεραιότητας των ΤΠΔ και των εθνικών κανόνων, συνιστά ευθύνη κάθε οντότητας που λαμβάνει ανά πάσα στιγμή γνώση δυνητικών ελλείψεων στις ΤΠΔ ή στους εθνικούς κανόνες να διατυπώνει, επειγόντως, τις αμφιβολίες της με πλήρη αιτιολόγηση μέσω των εφαρμοστέων διαδικασιών, ούτως ώστε να ενημερώνονται άμεσα όλες οι ενδιαφερόμενες οντότητες για τις δυνητικές ελλείψεις και να λαμβάνουν κατάλληλα μέτρα.
44. Τα κράτη μέλη πρέπει να λαμβάνουν κατάλληλα μέτρα για την τροποποίηση ελλিপών ή μη συμβατών εθνικών κανόνων.
45. Σε περίπτωση ελλιπούς ΤΠΔ, εφαρμόζεται το άρθρο 7 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ και η έλλειψη αντιμετωπίζεται με τους εξής τρόπους:
 - α) έκδοση τεχνικής γνωμοδότησης από τον Οργανισμό· ή
 - β) τροποποίηση της αντίστοιχης ΤΠΔ
ή και με τους δύο τρόπους.
 Ανάλογα με την περίπτωση, τροποποίηση σε ΤΠΔ μπορεί να πραγματοποιηθεί ως εξής:
 - 1) με τροποποίηση της προδιαγραφής του στοχευόμενου συστήματος,
 - 2) με προσθήκη συγκεκριμένων περιπτώσεων, εφόσον αφορούν μόνο περιορισμένο αριθμό κρατών μελών και δεν κρίνεται απαραίτητη η εναρμόνιση σε επίπεδο ΕΕ,
 - 3) με προσθήκη ανοικτών σημείων, εφόσον απαιτείται εναρμόνιση σε επίπεδο ΕΕ, αλλά δεν μπορεί ακόμη να καλυφθεί διεξοδικά από το πεδίο εφαρμογής της ΤΠΔ.

ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΕΙΣ ΠΟΥ ΔΕΝ ΕΜΠΙΠΤΟΥΝ ΣΤΟ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΘΕΣΗΣ ΣΕ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

46. Η επαλήθευση της συμβατότητας αμαξοστοιχίας-διαδρομής πρέπει να είναι ανεξάρτητη από την έγκριση θέσης τύπου οχήματος ή μεμονωμένου οχήματος σε λειτουργία. Η επαλήθευση της συμβατότητας αμαξοστοιχίας-διαδρομής υπόκειται στη διαχείριση της σιδηροδρομικής επιχείρησης (ή του διαχειριστή υποδομής εφόσον αυτός θέτει σε επιχειρησιακή λειτουργία αμαξοστοιχίες) στο πλαίσιο της διαδικασίας προγραμματισμού (για παράδειγμα, κατά την υποβολή προσφορών για την εκχώρηση χρονοδιαδρομών) και σε καθημερινή βάση μέσω του οικείου ΣΔΑ. Η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να εξακριβώνει τη συμβατότητα λαμβάνοντας πληροφορίες από τον διαχειριστή υποδομής μέσω του μητρώου υποδομής και από τον τεχνικό φάκελο που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» των οχημάτων, ο οποίος καταρτίζεται κατά τη διαδικασία έγκρισης και φυλάσσεται στη συνέχεια. Κατά τη μεταβατική περίοδο, δηλαδή έως ότου το μητρώο υποδομής δημιουργηθεί και συμπληρωθεί με όλα τα συναφή δεδομένα για την επαλήθευση της συμμόρφωσης με το δίκτυο, οι διαχειριστές υποδομής πρέπει να παρέχουν τις απαραίτητες πληροφορίες στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις με άλλα διαφανή μέσα.
47. Η αξιολόγηση της ικανότητας μιας σιδηροδρομικής επιχείρησης να διαχειρίζεται την επιχειρησιακή λειτουργία και συντήρηση των οχημάτων δεν αποτελεί μέρος της διαδικασίας για τη χορήγηση έγκρισης. Καλύπτεται από τη διαδικασία πιστοποίησης της ασφάλειας και υπόκειται σε συνεχή επιθεώρηση από την εθνική αρχή για την ασφάλεια.
48. Η αξιολόγηση της ικανότητας ενός διαχειριστή υποδομής να διαχειρίζεται την επιχειρησιακή λειτουργία και συντήρηση έργων δικτύου δεν αποτελεί μέρος της διαδικασίας για τη χορήγηση έγκρισης. Καλύπτεται από τη διαδικασία πιστοποίησης της ασφάλειας και υπόκειται σε συνεχή επιθεώρηση από την εθνική αρχή για την ασφάλεια.

49. Η αξιολόγηση της ικανότητας ενός ΥΣΦ να διαχειρίζεται τη συντήρηση ενός οχήματος δεν αποτελεί μέρος της διαδικασίας χορήγησης έγκρισης. Καλύπτεται από το ΣΔΑ της σιδηροδρομικής επιχείρησης. Στις περιπτώσεις, ωστόσο, που εφαρμόζεται διαδικασία πιστοποίησης του ΥΣΦ, η διαδικασία αυτή μπορεί να λαμβάνεται υπόψη στο ΣΔΑ της σιδηροδρομικής επιχείρησης.
50. Κατά συνέπεια, ο αιτών έγκριση τύπου οχήματος ή έγκριση θέσης μεμονωμένου οχήματος ή υποσυστήματος σε λειτουργία δεν υποχρεούται να αξιολογεί τη σημαντικότητα των δυνητικών αλλαγών που επιφέρει ο σχεδιασμός του οχήματος ή του υποσυστήματος στο σιδηροδρομικό σύστημα συνολικά. Εάν ο αιτών είναι η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο διαχειριστής υποδομής που σκοπεύει να θέσει σε επιχειρησιακή λειτουργία το εν λόγω όχημα ή υποσύστημα, η εφαρμογή ΚΜΑ για την ΕκΕπ εκ μέρους τους, ως σιδηροδρομικής επιχείρησης ή διαχειριστή υποδομής αρμόδιας/αρμόδιου για τη διαχείριση της τροποποίησης στο οικείο τμήμα του σιδηροδρομικού συστήματος, είναι ανεξάρτητη από τον ρόλο τους ως αιτούντων χορήγησης έγκρισης θέσης σε λειτουργία.
51. Στην πράξη, όταν ο κατασκευαστής προβαίνει στον σχεδιασμό συγκεκριμένης κατασκευής κατά παραγγελία σιδηροδρομικής επιχείρησης, δημιουργείται συνήθως χρονική αλληλεπικάλυψη μεταξύ των ακόλουθων στοιχείων:
- της επαλήθευσης της συμμόρφωσης δομικού υποσυστήματος για τη σύνταξη δήλωσης επαλήθευσης «ΕΚ» [δραστηριότητα που περιλαμβάνει τα στοιχεία α), β) και γ) της σύστασης 39], και
 - της ενσωμάτωσης του εν λόγω υποσυστήματος στο ΣΔΑ της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή του διαχειριστή υποδομής [δραστηριότητα που περιλαμβάνει τα στοιχεία δ) και ε) της σύστασης 39].
- Πρόκειται για τμήμα της ορθής διαχείρισης έργων η οποία καθιστά δυνατή, σε ορισμένες περιστάσεις, την ελαχιστοποίηση της χρονικής απόκλισης μεταξύ της έγκρισης θέσης σε λειτουργία και της πραγματικής χρήσης του οχήματος ή του έργου δικτύου για σκοπούς εμπορικής εκμετάλλευσης των αμαξοστοιχιών. Υπό τις εν λόγω περιστάσεις, η εθνική αρχή για την ασφάλεια συμμετέχει ταυτόχρονα υπό τις ακόλουθες ιδιότητες:
- ως αρχή επιφορτισμένη με το καθήκον χορήγησης έγκρισης τύπου οχήματος ή έγκρισης για τη θέση μεμονωμένου οχήματος σε λειτουργία, και
 - ως αρχή επιφορτισμένη με καθήκοντα επιθεώρησης των πιστοποιητικών ασφάλειας ή των εγκρίσεων ασφάλειας.
- Παρά το γεγονός ότι τα δύο καθήκοντα ενδέχεται να αλληλεπικάλυπτονται χρονικά, πρέπει να είναι επισήμως ανεξάρτητα, δεδομένου ότι ο ενδιαφερόμενος στην πρώτη περίπτωση είναι ο αιτών έγκριση οχήματος ή τύπου οχήματος και στη δεύτερη περίπτωση η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο διαχειριστής υποδομής που σκοπεύει να χρησιμοποιήσει το υποσύστημα ή το όχημα.

ΑΜΟΙΒΑΙΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΕΩΝ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΟΧΗΜΑΤΑ

52. Τα κράτη μέλη πρέπει να αναγνωρίζουν αμοιβαία επαληθεύσεις που διενεργούνται σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες άλλων κρατών μελών, εκτός από τις ακόλουθες περιπτώσεις:
- α) δεν υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν συμβατότητα με το δίκτυο· ή
 - β) ένα κράτος μέλος μπορεί να αποδείξει στον αιτούντα ότι διακυβεύεται σημαντικά η ασφάλεια.
 - γ) Η αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης πρέπει να εφαρμόζεται, στον βαθμό που αυτό είναι δυνατό, ώστε να αποτρέπονται περιττές απαιτήσεις και ασκόπως επαναλαμβανόμενες επαληθεύσεις, εκτός αν αυτές είναι απολύτως αναγκαίες για την επαλήθευση της τεχνικής συμβατότητας του οχήματος με το εκάστοτε δίκτυο και δεν είναι ισοδύναμες με τους κανόνες του κράτους μέλους της πρώτης έγκρισης.
53. Στην περίπτωση χορήγησης συμπληρωματικών εγκρίσεων, τα κράτη μέλη δεν πρέπει να αμφισβητούν τους εθνικούς κανόνες που εφαρμόστηκαν κατά τη χορήγηση προηγούμενης έγκρισης
- η οποία καλύπτει τα ανοικτά σημεία που δεν συνδέονται με την τεχνική συμβατότητα μεταξύ του οχήματος και του δικτύου, ή
 - η οποία κατατάσσεται στην ομάδα «Α» του εγγράφου αναφοράς που προβλέπεται στο άρθρο 27 παράγραφος 4 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.
54. Παρά την απουσία γενικών κριτηρίων αποδοχής κινδύνων στην ΚΜΑ για την εκτίμηση της επικινδυνότητας, οι εκτιμήσεις που διενεργούνται βάσει ΚΜΑ στο πλαίσιο των απαιτούμενων από τις ΤΠΔ επαληθεύσεων πρέπει να αναγνωρίζονται αμοιβαία σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 4 του κανονισμού για την ΚΜΑ για την ΕκΕπ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Το εν λόγω άρθρο θα αντικατασταθεί από το άρθρο 15 παράγραφος 5 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013, ο οποίος θα τεθεί σε ισχύ από την 21η Μαΐου 2015.

ΡΟΛΟΙ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ

55. Πριν καταστεί δυνατή η έγκριση θέσης υποσυστήματος σε λειτουργία, ο κατασκευαστής ή ο αναθέτων φορέας (δηλαδή ο αιτών κατά την έννοια του άρθρου 18 παράγραφος 1 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ) πρέπει να διενεργήσει κάθε απαραίτητη μελέτη, κατασκευή και δοκιμή ή να αναθέσει τη διεξαγωγή τους σε τρίτους με δική του ευθύνη και να υπογράψει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ».
56. Οι κοινοποιημένοι οργανισμοί επαληθεύουν τη συμμόρφωση προς τις ΤΠΔ και συντάσσουν το (τα) πιστοποιητικό(-ά) επαλήθευσης που προορίζεται(-ονται) για τον αιτούντα. Το άρθρο 18 παράγραφος 2 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ ορίζει ότι ο έλεγχος που διενεργεί ο κοινοποιημένος οργανισμός «καλύπτει επίσης την επαλήθευση των διεπαφών του υποσυστήματος αυτού με το σύστημα στο οποίο ενσωματώνεται, βάσει των πληροφοριών που περιέχονται στη σχετική ΤΠΔ και στα μητρώα των άρθρων 34 και 35». Αυτό σημαίνει ότι, όσον αφορά τον έλεγχο της τεχνικής συμβατότητας με άλλα υποσυστήματα, ο κοινοποιημένος οργανισμός έχει κάποιο ρόλο, ο οποίος συνάδει με το γεγονός ότι η τεχνική συμβατότητα καλύπτεται από ΤΠΔ. Το πεδίο εφαρμογής των ελέγχων αυτών περιορίζεται στις σχετικές ΤΠΔ. Κάθε κοινοποιημένος οργανισμός καταρτίζει τεχνικό φάκελο σχετικά με τις επαληθεύσεις που έχει διενεργήσει.
57. Οι διατάξεις της σύστασης 56 εφαρμόζονται, τηρουμένων των αναλογιών, στους ορισθέντες οργανισμούς και τους εθνικούς κανόνες.
58. Βάσει του άρθρου 15 παράγραφος 1 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, ο ρόλος των εθνικών αρχών για την ασφάλεια κατά την έγκριση της θέσης σε λειτουργία πρέπει να συνίσταται στη διεξαγωγή ελέγχου των εγγράφων τα οποία συνοδεύουν την αίτηση για την έγκριση θέσης σε λειτουργία και τα οποία παρέχουν αποδείξεις σχετικά με την επάρκεια της διαδικασίας επαλήθευσης. Ο έλεγχος αυτός πρέπει να συνίσταται στην επαλήθευση της πληρότητας, της συνέπειας και της συνέπειας της τεκμηρίωσης που υποβλήθηκε για τη χορήγηση έγκρισης. Περιορίζεται σε ζητήματα που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα των εθνικών αρχών για τη (σιδηροδρομική) ασφάλεια, όπως ορίζεται στην οδηγία 2004/49/ΕΚ.
59. Σε περίπτωση που κράτος μέλος (ή εθνική αρχή για την ασφάλεια) εντοπίσει πρόβλημα στην αίτηση για τη χορήγηση έγκρισης θέσης σε λειτουργία, ήτοι ότι το δομικό υποσύστημα που καλύπτεται από τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» και συνοδεύεται από τον τεχνικό φάκελο δεν συνάδει πλήρως με τις διατάξεις της οδηγίας 2008/57/ΕΚ και, ειδικότερα, δεν πληροί τις βασικές απαιτήσεις, πρέπει να εφαρμόζεται το άρθρο 19 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ. Αυτό ισχύει, τηρουμένων των αναλογιών, και για τα στοιχεία διαλειτουργικότητας σύμφωνα με το άρθρο 14 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.
60. Οι εθνικές αρχές για την ασφάλεια δεν πρέπει να επαναλαμβάνουν τυχόν ελέγχους που έχουν διενεργηθεί στο πλαίσιο της διαδικασίας επαλήθευσης.
61. Οι εθνικές αρχές για την ασφάλεια δεν πρέπει να εκτελούν ή να αναπαράγουν τις εργασίες των ρυθμιστικών αρχών, των κοινοποιημένων οργανισμών, των ορισθέντων φορέων ή των φορέων εκτίμησης της επικινδυνότητας.
62. Οι εθνικές αρχές για την ασφάλεια δεν πρέπει να προβαίνουν ούτε σε διεξοδικό συστηματικό έλεγχο των εργασιών που έχουν εκτελέσει ο αιτών, ο κοινοποιημένος οργανισμός, ο ορισθείς οργανισμός και ο φορέας εκτίμησης της επικινδυνότητας μέσω της ΚΜΑ ούτε σε συστηματική επικύρωση των αποτελεσμάτων τους. Οι εθνικές αρχές για την ασφάλεια δύνανται να αμφισβητούν τις επαληθεύσεις των οργανισμών αξιολόγησης μόνο εφόσον υπάρχουν βάσιμες αμφιβολίες. Στην περίπτωση αυτή πρέπει να τηρούνται οι αρχές της αναλογικότητας (λαμβάνομένου υπόψη του επιπέδου επικινδυνότητας), της αμεροληψίας και της διαφάνειας. Βάσιμες αμφιβολίες μπορεί να προκύψουν βάσει των ελέγχων που αναφέρονται στη σύσταση 58 ή σε περίπτωση που από την ανάδραση πείρας καταδειχθεί ότι παρόμοιο υποσύστημα δεν πληροί τις βασικές απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 19 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.
63. Σύμφωνα με το άρθρο 28 παράγραφος 2 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ για τους κοινοποιημένους οργανισμούς (και, τηρουμένων των αναλογιών, για τους ορισθέντες οργανισμούς), τα κράτη μέλη πρέπει να θέσουν σε εφαρμογή συστήματα για τη διασφάλιση της επάρκειας των οργανισμών αξιολόγησης και να λάβουν μέτρα για την αντιμετώπιση της μη συμμόρφωσης προς την ισχύουσα νομοθεσία. Προκειμένου να εξασφαλιστεί η υιοθέτηση συνεπούς προσέγγισης, η Επιτροπή, επικουρούμενη από τον Οργανισμό, πρέπει να αναλάβει συντονιστικό ρόλο στο εν λόγω ζήτημα.
64. Οι αιτούντες, οι διαχειριστές υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, σε συνεργασία με τους ΥΣΦ, πρέπει να λαμβάνουν υπόψη την ανάδραση πείρας από τα κατασκευαστικά σχέδια τύπων οχημάτων ή υποσυστημάτων που έχουν ήδη εγκριθεί ή τον προσδιορισμό των κινδύνων που δεν αντιμετωπίζονται και να θέτουν σε εφαρμογή κατάλληλα διορθωτικά μέτρα.
65. Οι αιτούντες πρέπει να εφαρμόζουν τα εν λόγω διορθωτικά μέτρα πριν από την υποβολή της αίτησής τους για τη χορήγηση έγκρισης και πρέπει να υποχρεούνται να το πράττουν μόλις εντοπιστεί η σχετική ανάγκη.
66. Για οχήματα και υποσυστήματα που είναι ήδη σε χρήση, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής πρέπει να εφαρμόζουν τα εν λόγω διορθωτικά μέτρα στο πλαίσιο των οικείων ΣΔΑ. Το ΣΔΑ των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων πρέπει να διασφαλίζει ότι οι ΥΣΦ οι οποίοι εκτελούν εργασίες συντήρησης των οχημάτων που χρησιμοποιούν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις προβαίνουν σε ενδεχόμενες αναγκαίες αλλαγές στο οικείο σύστημα συντήρησης.

67. Ακριβώς όπως και πριν από τη χορήγηση έγκρισης ο ρόλος της εθνικής αρχής για την ασφάλεια δεν συνίσταται στον καθορισμό συγκεκριμένης κατασκευαστικής λύσης, ομοίως ο ρόλος της επιθεώρησης που αναλαμβάνουν οι εθνικές αρχές για την ασφάλεια δεν συνίσταται στην επιβολή διορθωτικών μέτρων στην περίπτωση της ανάδρασης πείρας. Απεναντίας, οι εθνικές αρχές για την ασφάλεια πρέπει να παρακολουθούν τη συμμόρφωση μιας σιδηροδρομικής επιχείρησης ή ενός διαχειριστή υποδομής προς το οικείο ΣΔΑ. Οι εθνικές αρχές για την ασφάλεια πρέπει να ελέγχουν εάν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής καθορίζουν, εφαρμόζουν και διαχειρίζονται τα κατάλληλα διορθωτικά μέτρα μέσω του δικού τους ΣΔΑ.
68. Η οδηγία 2004/49/ΕΚ καθιστά καθέναν από τους διαχειριστές υποδομής και καθεμία από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις υπεύθυνους για τα μέρη του συστήματος που υπάγονται σε αυτούς. Η σιδηροδρομική επιχείρηση είναι αποκλειστικά υπεύθυνη για την ασφαλή λειτουργία των αμαξοστοιχιών της. Ο ρόλος του διαχειριστή υποδομής περιορίζεται στη διαχείριση της υποδομής, οπότε ο διαχειριστής υποδομής δεν φέρει ευθύνη για τη λειτουργία αμαξοστοιχιών πέραν της έκδοσης άδειας κίνησης. Ο διαχειριστής υποδομής δεν έχει άλλον αδειοδοτικό ρόλο.
69. Η αξιολόγηση της ικανότητας ενός υπεργολάβου (π.χ. κατόχου) να διαχειρίζεται το μέρος της επιχειρησιακής λειτουργίας και συντήρησης των οχημάτων για το οποίο είναι υπεύθυνος δεν αποτελεί μέρος της διαδικασίας για τη χορήγηση έγκρισης. Το καθήκον αυτό καλύπτεται από την υποχρέωση της σιδηροδρομικής επιχείρησης που χρησιμοποιεί εγκεκριμένα οχήματα να μεριμνά ώστε να διαθέτει, στο πλαίσιο του οικείου ΣΔΑ, κατάλληλο φορέα υπεύθυνο για τη συντήρησή τους, σύμφωνα με το άρθρο 14α της οδηγίας 2004/49/ΕΚ.
70. Το άρθρο 14α παράγραφος 1 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2008/110/ΕΚ, ορίζει ότι κάθε όχημα, πριν τεθεί σε λειτουργία ή χρησιμοποιηθεί στο δίκτυο, πρέπει να έχει φορέα που είναι υπεύθυνος για τη συντήρησή του. Η έγκριση θέσης σε λειτουργία είναι ανεξάρτητη από τη θέση σε επιχειρησιακή λειτουργία ενός οχήματος από σιδηροδρομική επιχείρηση ή από τη συντήρηση του οχήματος από ΥΣΦ· επιπλέον, η οδηγία 2004/49/ΕΚ αφορά την επιχειρησιακή λειτουργία (χρήση) και τη συντήρηση των οχημάτων. Ως εκ τούτου, ο ΥΣΦ μπορεί να οριστεί είτε πριν είτε αφού ένα όχημα λάβει έγκριση θέσης σε λειτουργία, αλλά πάντοτε πριν απογραφεί στο εθνικό μητρώο οχημάτων (ΕΜΟ) (ο ΥΣΦ είναι υποχρεωτικό πεδίο στο ΕΜΟ) και πριν χρησιμοποιηθεί πραγματικά στο δίκτυο.
71. Οι οργανισμοί πρέπει να διαχειρίζονται τους κινδύνους που δημιουργούνται από τις δραστηριότητές τους. Την ευθύνη για τη διαχείριση των κινδύνων πρέπει να φέρουν οι φορείς που διαθέτουν τη μεγαλύτερη ικανότητα διαχείρισής τους.
72. Δεδομένου ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής είναι οι μοναδικοί φορείς που υποχρεούνται να διαθέτουν πιστοποιητικά ασφάλειας και εγκρίσεις ασφάλειας, με την υποστήριξη των οικείων ΣΔΑ, οι εν λόγω οργανισμοί πρέπει να διαδραματίζουν βασικό ρόλο στη διαχείριση της συμβολής άλλων φορέων, καθώς και στη λήψη των ορθών αποφάσεων σχετικά με τη συμβολή τους. Όταν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν τις εν λόγω αποφάσεις ή τα εν λόγω μέτρα στο πλαίσιο των οικείων συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας, αυτό πραγματοποιείται με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων άλλων οντοτήτων, όπως οι κάτοχοι, οι ΥΣΦ και οι κατασκευαστές.
73. Η κατανομή επιχειρησιακών αρμοδιοτήτων μεταξύ των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής ορίζεται στην ΠΠΔ σχετικά με τη διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας.
74. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρέπει να θεωρούνται οι πλέον κατάλληλες και αρμόδιες για τα ακόλουθα καθήκοντα:
- α) τον προσδιορισμό των δυνητικών κινδύνων για την προγραμματισμένη επιχειρησιακή λειτουργία τους, συμπεριλαμβανομένης της συντήρησης, και την εφαρμογή μέτρων ελέγχου, όπως οι έλεγχοι αναχώρησης·
 - β) την ορθή διατύπωση των επιχειρησιακών τους αναγκών στους εργολάβους και τους προμηθευτές, όπως οι απαιτούμενες επιδόσεις ή η διαθεσιμότητα και αξιοπιστία των οχημάτων·
 - γ) την παρακολούθηση των επιδόσεων των οχημάτων·
 - δ) τη διαβίβαση τακτικών και εμπειριστικών σχολίων σχετικά με την επιχειρησιακή λειτουργία και τις επιδόσεις στον κάτοχο και τον ΥΣΦ, κατά περίπτωση· και
 - ε) την τακτική επανεξέταση των συμβάσεων για την κατανόηση και την αμφισβήτηση των συμβατικών επιδόσεων.
75. Από την άλλη πλευρά, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής δεν πρέπει να θεωρούνται οι πλέον κατάλληλοι ή οι πλέον αρμόδιοι φορείς για την άμεση διαχείριση όλων των κινδύνων σε ολόκληρη την αλυσίδα εφοδιασμού. Για την άσκηση των αρμοδιοτήτων τους, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής πρέπει να σχεδιάζουν συμβατικές υποχρεώσεις για την παροχή αγαθών και υπηρεσιών σύμφωνα με τα οικεία συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας, λαμβάνοντας υπόψη τις νομικές ευθύνες άλλων φορέων. Κατά πάγια πρακτική, αμέσως μετά τη θέση τους σε χρήση, τα οχήματα υποβάλλονται σε τροποποιήσεις για τη διόρθωση ελαττωμάτων και τη συνεχή βελτίωση των επιδόσεών τους. Η διαχείριση των αλλαγών αυτών με ασφαλή τρόπο αποτελεί ευθύνη της

σιδηροδρομικής επιχείρησης. Η εν λόγω υποχρέωση πρέπει να εκπληρώνεται με την εφαρμογή των διαδικασιών διαχείρισης αλλαγών στο πλαίσιο του ΣΔΑ της σιδηροδρομικής επιχείρησης και των διατάξεων του κανονισμού για την ΚΜΑ για την εκτίμηση της επικινδυνότητας και, εφόσον κρίνεται αναγκαίο, με την εξασφάλιση της χορήγησης έγκρισης για τη θέση του τροποποιημένου οχήματος σε λειτουργία. Η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να διασφαλίζει επίσης ότι όλες οι συναφείς πληροφορίες διαβιβάζονται στον ΥΣΦ ώστε να είναι σε θέση να επικαιροποιεί τον φάκελο συντήρησης.

76. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι διαχειριστές υποδομής, οι ΥΣΦ και οι κάτοχοι πρέπει να διασφαλίζουν ότι στη σύμβαση που συνάπτεται με τον κατασκευαστή προβλέπεται η παροχή τυχόν στήριξης που ενδέχεται να χρειαστούν στο πλαίσιο αυτής της διαδικασίας.
77. Πριν η σιδηροδρομική επιχείρηση αποκτήσει πρόσβαση στο δίκτυο από τους διαχειριστές υποδομής για την αμαξοστοιχία, πρέπει πρώτα να γνωρίζει τη φύση της πρόσβασης που έχει προσφέρει προς πώληση ο διαχειριστής υποδομής. Η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να είναι βέβαιη ότι η διαδρομή στην οποία προτίθεται να αγοράσει πρόσβαση είναι ικανή να υποστηρίξει τις αμαξοστοιχίες που προτίθεται να θέσει σε κυκλοφορία.
78. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρέπει να βρίσκουν στο μητρώο υποδομής όλες τις πληροφορίες (σχετικά με τη φύση της υποδομής) που χρειάζονται, ώστε να διαπιστώνουν εάν η αμαξοστοιχία που προτίθενται να θέσουν σε κυκλοφορία είναι συμβατή με τη συγκεκριμένη διαδρομή (συμβατότητα αμαξοστοιχίας/διαδρομής). Στο μητρώο υποδομής, ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να περιγράφει για κάθε παράμετρο τις ονομαστικές τιμές και, κατά περίπτωση, τις οριακές τιμές των παραμέτρων διεπαφής με βάση τις οποίες συντηρείται το τμήμα της διαδρομής. Για την ασφαλή επιχειρησιακή λειτουργία των αμαξοστοιχιών τους, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις βασίζονται στην ακεραιότητα αυτών των πληροφοριών. Ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να ενημερώνει τη σιδηροδρομική επιχείρηση για τυχόν προσωρινές αλλαγές στη φύση της υποδομής οι οποίες δεν περιλαμβάνονται στο μητρώο υποδομής.
79. Από τη στιγμή που η σιδηροδρομική επιχείρηση διαπιστώσει, με βάση το μητρώο υποδομής και τον φάκελο που συνοδεύει την έγκριση οχήματος/έγκριση τύπου οχήματος, και λαμβάνοντας υπόψη τους όρους χρήσης και άλλους περιορισμούς σχετικά με την έγκριση θέσης του οχήματος σε λειτουργία/έγκριση τύπου οχήματος, ότι η διαδρομή μπορεί να υποστηρίξει την αμαξοστοιχία που προτίθεται να θέσει σε κυκλοφορία, πρέπει, στη συνέχεια, να ανατρέξει στις διατάξεις της ΤΠΔ σχετικά με τη «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» (ιδίως στις ενότητες που αναφέρονται στη σύνθεση αμαξοστοιχίας, στην πέδηση αμαξοστοιχίας και στην τάξη πορείας) για να εξακριβώσει εάν υπάρχουν οποιοδήποτε περιορισμοί όσον αφορά την αμαξοστοιχία, οι οποίοι δεν επιτρέπουν τη λειτουργία της στη συγκεκριμένη διαδρομή (π.χ. όρια ταχύτητας, όρια μήκους, όρια ηλεκτρικής τροφοδότησης).
80. Εάν διαχειριστής υποδομής ή σιδηροδρομική επιχείρηση εκφράσει ενδιαφέρον σχετικά με τη χρήση συγκεκριμένου οχήματος ή τμήματος μόνιμου εξοπλισμού σε συγκεκριμένη γραμμή, πρέπει να θέσει αυτούς τους ενδιαφερόμενους υπόψη του άλλου μέρους, προκειμένου να βρεθεί λύση. Εάν το μέρος που έδιξε το ζήτημα δεν μείνει ικανοποιημένο από την απάντηση, πρέπει να θέσει το ζήτημα στην εθνική αρχή για την ασφάλεια, η οποία οφείλει να λάβει αποφάσεις σύμφωνα με τις αρμοδιότητές της.
81. Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1078/2012 της Επιτροπής⁽¹⁾, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι διαχειριστές υποδομής και οι υπεύθυνοι για τη συντήρηση φορείς οφείλουν να ενημερώνουν όλα τα εμπλεκόμενα μέρη (συμπεριλαμβανομένων των εθνικών αρχών για την ασφάλεια) για οποιονδήποτε κίνδυνο για την ασφάλεια εντοπίζουν λόγω ελαττωμάτων και για εκ κατασκευής περιπτώσεις μη συμμόρφωσης ή δυσλειτουργιών του τεχνικού εξοπλισμού. Η εν λόγω υποχρέωση ενημέρωσης αφορά επίσης τους κατασκευαστές και τους αναθέτοντες φορείς που συνέταξαν τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» μετά την έγκριση θέσης σε λειτουργία.
82. Πέραν του καθήκοντος που τους ανατίθεται όσον αφορά την έγκριση θέσης δομικών υποσυστημάτων σε λειτουργία και σύμφωνα με το άρθρο 16 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ, οι εθνικές αρχές για την ασφάλεια πρέπει επίσης να παρακολουθούν εάν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής λειτουργούν βάσει των απαιτήσεων της νομοθεσίας της ΕΕ και, όπου το επιτρέπει η οδηγία 2008/57/ΕΚ, βάσει των απαιτήσεων της εθνικής νομοθεσίας. Η εν λόγω παρακολούθηση πρέπει να καλύπτει επίσης τη διαχείριση εκ μέρους των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής των κινδύνων που συνδέονται με τη διεπαφή των προμηθευτών τους (όπως κατασκευαστές, κάτοχοι και εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης τροχαίου υλικού), ιδίως κατά τη διάρκεια της προμήθειας αγαθών και υπηρεσιών και της ενσωμάτωσής τους στα ΣΔΑ της σιδηροδρομικής επιχείρησης και των διαχειριστών υποδομής.
83. Η συμμετοχή των εθνικών αρχών για την ασφάλεια στη χρήση ενός υποσυστήματος και στη συντήρησή του από σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστή υποδομής υπό την αιγίδα του οικείου ΣΔΑ είναι εποπτικού χαρακτήρα. Ειδικότερα, οι εθνικές αρχές για την ασφάλεια πρέπει να αρνούνται να αναλάβουν την ευθύνη για την τήρηση των βασικών απαιτήσεων από τον κατασκευαστή/αναθέτοντα φορέα ή από τη σιδηροδρομική επιχείρηση/τον διαχειριστή υποδομής, περιορίζοντας τα καθήκοντά τους στον καθορισμό ή ειδικά στον έλεγχο ή/και έγκριση συγκεκριμένων κατασκευαστικών λύσεων, απαιτήσεων συντήρησης ή διορθωτικών μέτρων. Συνεπώς, οι εθνικές αρχές για την ασφάλεια πρέπει να επικεντρώνονται στην ορθότητα και την καταλληλότητα των συστημάτων διαχείρισης των αρμόδιων φορέων και δεν πρέπει να ενεργούν ως «επιθεωρητές περατωμένου έργου» για τα αναλυτικά αποτελέσματα που επιτυγχάνουν ή τις αποφάσεις που λαμβάνουν οι εν λόγω φορείς.

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1078/2012 της Επιτροπής, της 16ης Νοεμβρίου 2012, σχετικά με κοινή μέθοδο ασφάλειας που πρέπει να εφαρμόζουν σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστής υποδομής για την παρακολούθηση μετά τη χορήγηση πιστοποιητικού ασφαλείας ή έγκρισης ασφαλείας, καθώς και φορείς στους οποίους έχει ανατεθεί η συντήρηση (ΕΕ L 320 της 17.11.2012, σ. 8).

84. Σε περίπτωση που τα κράτη μέλη εξετάζουν το ενδεχόμενο επιβολής επειγόντων μέτρων ως συνέπεια ατυχημάτων ή συμβάντων, πρέπει να αναγνωρίζουν ότι το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας της σιδηροδρομικής επιχείρησης αποτελεί τον πρωταρχικό μηχανισμό διαχείρισης των νέων κινδύνων για την επιχειρησιακή λειτουργία οχημάτων οι οποίοι ενδέχεται να έχουν εντοπιστεί κατά τις έρευνες με αντικείμενο ατύχημα/συμβάν ή που διαπιστώνονται στο πλαίσιο επιθεώρησης. Ακόμη και σε περίπτωση που κράτος μέλος κρίνει ότι απαιτείται επειγόντως νέος κανόνας για την έγκριση θέσης σε λειτουργία, πρέπει να ακολουθήσει τις διαδικασίες που προσδιορίζονται στην ισχύουσα ενωσιακή νομοθεσία, περιλαμβανόμενης της κοινοποίησης του σχεδίου νέου κανόνα στην Επιτροπή με βάση τις οδηγίες 98/34/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾ ή 2004/49/ΕΚ.

ΔΟΚΙΜΕΣ

85. Οι μοναδικές δοκιμές που μπορεί να απαιτηθούν για τη χορήγηση έγκρισης, οι οποίες πρέπει να διεξάγονται πριν από την έγκριση θέσης σε λειτουργία και προϋποθέτουν τη συμμετοχή οργανισμού αξιολόγησης, πρέπει να είναι οι δοκιμές που:
- καθορίζονται ρητά στις ΤΠΔ, στις ενότητες και, κατά περίπτωση, στους εθνικούς κανόνες,
 - ορίζονται από τον αιτούντα προς απόδειξη της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις των ΤΠΔ ή/και των εθνικών κανόνων,
 - προβλέπονται σε άλλες νομοθετικές διατάξεις της ΕΕ, ή
 - ορίζονται από τον αιτούντα, κατ' εφαρμογή της ΚΜΑ για την ΕκΕπ που περιγράφεται στη σύσταση 41.
86. Η συμμετοχή των κοινοποιημένων οργανισμών ή/και των ορισθέντων οργανισμών στην επαλήθευση της συμμόρφωσης με τις βασικές απαιτήσεις προσδιορίζεται στις σχετικές ΤΠΔ και, αντιστοίχως, στους εθνικούς κανόνες.
87. Οι δοκιμές που δεν καλύπτονται από τη σύσταση 85 (π.χ. δοκιμές τις οποίες κρίνει απαραίτητες είτε η σιδηροδρομική επιχείρηση, για να εξακριβώσει τη συμβατότητα αμαξοστοιχίας-διαδρομής πριν από τη χρήση τύπου οχήματος ή νέου υποσυστήματος σε συγκεκριμένη διαδρομή, είτε ο αναθέτων φορέας για να επαληθεύσει τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του πελάτη) δεν αποτελούν μέρος της διαδικασίας για την έγκριση θέσης σε λειτουργία.
88. Εάν πρέπει να διεξαχθεί δοκιμή επί τροχιάς για την επαλήθευση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις έγκρισης πριν χορηγηθεί έγκριση θέσης σε λειτουργία από την εθνική αρχή για την ασφάλεια, οι επιχειρησιακές και οργανωτικές ρυθμίσεις για τη διεξαγωγή της εν λόγω δοκιμής πρέπει να καθορίζονται στο νομικό πλαίσιο κάθε κράτους μέλους και να συνάδουν με τις διατάξεις των οδηγιών 2008/57/ΕΚ και 2004/49/ΕΚ. Οι ρυθμίσεις αυτές καλύπτουν τόσο τις διοικητικές ρυθμίσεις όσο και τυχόν υποχρεωτικές τεχνικές και επιχειρησιακές απαιτήσεις. Εν γένει, τα κράτη μέλη δύνανται να υιοθετήσουν μία από τις ακόλουθες δύο προσεγγίσεις:
- Τα κράτη μέλη μπορούν να συμπεριλάβουν δοκιμή επάρκειας στο πιστοποιητικό ασφάλειας της σιδηροδρομικής επιχείρησης. Η προσέγγιση αυτή μπορεί να εφαρμοστεί στον βαθμό που ένας οργανισμός δοκιμών μπορεί να πιστοποιηθεί ως σιδηροδρομική επιχείρηση με αποκλειστική δραστηριότητα τη διεξαγωγή δοκιμών.
 - Τα κράτη μέλη μπορούν να ζητήσουν από αρμόδια οντότητα (η οποία μπορεί να είναι ή να μην είναι η εθνική αρχή για την ασφάλεια) να εκχωρήσει άδεια για τη διεξαγωγή των εν λόγω δοκιμών. Στην περίπτωση αυτή, η αρμόδια οντότητα (ελλείψει επαλήθευσης της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις έγκρισης από κοινοποιημένο οργανισμό ή από ορισθέντα οργανισμό) πρέπει να διαθέτει επαρκείς εμπειριστατωμένες τεχνικές γνώσεις ώστε να είναι σε θέση να λαμβάνει τις σχετικές αποφάσεις. Για την τήρηση των απαιτήσεων περί διαφάνειας και ασφάλειας δικαίου, τα κράτη μέλη πρέπει να εξασφαλίζουν ότι η οντότητα διαθέτει το ενδεδειγμένο επίπεδο ανεξαρτησίας και να δημοσιεύουν τις διαδικασίες αδειοδότησης της διεξαγωγής δοκιμών στο εθνικό νομικό τους πλαίσιο, αποσαφηνίζοντας τις σχετικές απαιτήσεις και τα κριτήρια λήψης αποφάσεων που πρέπει να χρησιμοποιούνται από την αρμόδια αρχή για τη χορήγηση άδειας δοκιμών.
89. Ο διαχειριστής υποδομής καλείται να διαδραματίσει άμεσο ρόλο στο πλαίσιο της διευκόλυνσης της διαδικασίας έγκρισης. Στην περίπτωση πρόσθετων δοκιμών που απαιτούνται από την εθνική αρχή για την ασφάλεια, το άρθρο 23 παράγραφος 6 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ προβλέπει ότι «ο διαχειριστής υποδομής, σε συνεννόηση με τον αιτούντα, καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια προκειμένου να εξασφαλίσει τη διενέργεια δοκιμών εντός τριών μηνών από την αίτηση».

ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΦΑΚΕΛΟΣ

90. Σύμφωνα με το άρθρο 18 και το παράρτημα VI της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, η δήλωση επαλήθευσης υποσυστημάτων «ΕΚ» πρέπει να συνοδεύεται από τεχνικό φάκελο, ο οποίος περιέχει τα έγγραφα τεκμηρίωσης στα οποία περιγράφεται το υποσύστημα, τα δικαιολογητικά που προκύπτουν από τις επαλήθευσεις που πραγματοποιούνται από τους διάφορους οργανισμούς αξιολόγησης και τα δικαιολογητικά των στοιχείων που αφορούν τους όρους και τα όρια χρήσης, τις οδηγίες τρέχουσας εξυπηρέτησης, συνεχούς ή περιοδικής επιτήρησης, ρύθμισης και συντήρησης. Ο τεχνικός φάκελος που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» περιλαμβάνει το σύνολο των δικαιολογητικών εγγράφων που απαιτούνται για την έγκριση θέσης σε λειτουργία.

⁽¹⁾ Οδηγία 98/34/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1998, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προτύπων και κανονισμών (ΕΕ L 204 της 21.7.1998, σ. 37).

91. Ένα όχημα ή έργο δικτύου καλύπτεται από τον έναν ή τους περισσότερους τεχνικούς φακέλους που συνοδεύουν τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» του ενός ή των περισσότερων υποσυστημάτων από τα οποία αποτελείται.
92. Στη διαδικασία επαλήθευσης ενός υποσυστήματος είναι πιθανό να απαιτείται η παρέμβαση διαφόρων οργανισμών αξιολόγησης, ανάλογα με το πεδίο αρμοδιοτήτων καθενός από τους εν λόγω οργανισμούς. Ο αιτών πρέπει να θεωρείται υπεύθυνος για τη συγκέντρωση όλων των φακέλων που απαιτούνται δυνάμει όλων των εφαρμοστέων νομοθετικών διατάξεων της ΕΕ. Ο συνδυασμός των εν λόγω τεχνικών φακέλων, που συμπληρώνεται από τυχόν άλλες πληροφορίες που απαιτούνται από την ενωσιακή νομοθεσία (συμπεριλαμβανομένων των σημείων που προσδιορίζονται στο παράρτημα VI 2.4 της οδηγίας 2008/57/EK), αναφέρεται ως τεχνικός φάκελος που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» για το υποσύστημα.
93. Ο αιτών έγκριση τύπου ή έγκριση για τη θέση οχήματος σε λειτουργία οφείλει να προσκομίσει την τεκμηρίωση που πρέπει να υποβληθεί για τη χορήγηση έγκρισης.
- Στην εν λόγω τεκμηρίωση πρέπει να περιλαμβάνεται ο τεχνικός φάκελος που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» την οποία καταρτίζει ο αιτών για το συγκεκριμένο υποσύστημα.
- Στην περίπτωση οχήματος που αποτελείται από δύο υποσυστήματα, στην τεκμηρίωση που πρέπει να υποβληθεί για τη χορήγηση έγκρισης πρέπει να περιλαμβάνονται οι δύο τεχνικοί φάκελοι που συνοδεύουν τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» των δύο αυτών υποσυστημάτων.
- Εν αναμονή της έκδοσης σύστασης από την Επιτροπή, η οποία θα περιγράφει το περιεχόμενο της τεκμηρίωσης που πρέπει να υποβληθεί από τον αιτούντα, τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν ότι μόνο μέρος του (των) τεχνικού (-ών) φακέλου(-ων) που συνοδεύει(-ουν) τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» περιλαμβάνεται στην τεκμηρίωση που συνοδεύει την αίτηση για έγκριση οχήματος ή τύπου οχήματος. Αυτό πρέπει να επισημαίνεται σαφώς στο εθνικό νομικό πλαίσιο του κράτους μέλους που δημοσιεύεται στον ιστότοπο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων.
- Ο τεχνικός φάκελος που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» για όχημα, τύπο οχήματος ή υποσύστημα πρέπει να περιλαμβάνει όλες τις πληροφορίες που απαριθμούνται στο παράρτημα V και την τεκμηρίωση προς υποστήριξη της (των) δήλωσης(-ων) επαλήθευσης «ΕΚ» [π.χ. το (τα) πιστοποιητικό(-ά) επαλήθευσης και τους τεχνικούς φακέλους που καταρτίστηκαν από τον (τους) κοινοποιημένο(-ους) και ορισθέντα(-ες) οργανισμό(-ούς), σημειώσεις υπολογισμών, αρχεία των δοκιμών και των εξετάσεων που διεξήχθησαν, καθώς και τεχνικά χαρακτηριστικά που πρέπει να καταγράφονται σύμφωνα με τις ισχύουσες ΤΠΔ και τους ισχύοντες εθνικούς κανόνες]. Κατόπιν αιτήματος, οι πληροφορίες που περιέχονται στον τεχνικό φάκελο που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ», οι οποίες δεν περιλαμβάνονται στην τεκμηρίωση που υποβλήθηκε για τη χορήγηση έγκρισης πρέπει να τίθενται στη διάθεση της αρμόδιας εθνικής αρχής για την ασφάλεια.
- Η τεκμηρίωση που συνοδεύει την πρώτη έγκριση θέσης οχήματος σε λειτουργία πρέπει να κατατίθεται στην εθνική αρχή για την ασφάλεια κατά τη χρονική στιγμή της έγκρισης και να φυλάσσεται από την εθνική αρχή για την ασφάλεια ως αρχείο του αντικειμένου έγκρισης.
94. Όταν ακολουθείται η υπόδειξη που περιλαμβάνεται στη σύσταση 21, η σύσταση 93 πρέπει να εφαρμόζεται, τηρουμένων των αναλογιών, στην τεκμηρίωση που πρέπει να υποβληθεί για την έγκριση έργου δικτύου και στους τεχνικούς φακέλους που συνοδεύουν τη (τις) σχετική(-ές) δήλωση(-εις) επαλήθευσης «ΕΚ».
95. Ο αιτών συμπληρωματική έγκριση για θέση οχήματος σε λειτουργία πρέπει να προσθέσει στον αρχικό τεχνικό φάκελο που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» τις πληροφορίες που απαιτούνται στο άρθρο 23 παράγραφος 3 ή στο άρθρο 25 παράγραφος 3 της οδηγίας 2008/57/EK· αυτές οι πρόσθετες πληροφορίες αποτελούν μέρος των πληροφοριών που πρέπει να υποβληθούν στην εθνική αρχή για την ασφάλεια. Ο αιτών πρέπει, ωστόσο, να διατηρεί τη δομή του τεχνικού φακέλου που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ».
96. Το τμήμα του τεχνικού φακέλου που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ», το οποίο περιέχει «όλα τα στοιχεία που αφορούν τους όρους και τα όρια χρήσης, τις οδηγίες τρέχουσας εξυπηρέτησης, συνεχούς ή περιοδικής επιτήρησης, ρύθμισης και συντήρησης» πρέπει να τίθεται στη διάθεση του διαχειριστή υποδομής, στην περίπτωση έργων δικτύου, και στη σιδηροδρομική επιχείρηση που θέτει σε επιχειρησιακή λειτουργία το όχημα, στην περίπτωση οχημάτων, ούτως ώστε να μπορούν να τα διαβιβάσουν στον ΥΣΦ. Στην περίπτωση οχημάτων, αυτή η διαβίβαση των πληροφοριών που περιέχονται στον τεχνικό φάκελο που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσω των κατόχων οχημάτων. Μετά τη θέση σε λειτουργία, αποτελεί ευθύνη της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή του διαχειριστή υποδομής, σε συνεργασία με ΥΣΦ, να παρακολουθεί διαρκώς τις επεμβάσεις συντήρησης και να τροποποιεί τις πληροφορίες αυτές, προκειμένου να εξασφαλίσει ότι αντικατοπτρίζουν τον κύκλο λειτουργίας και την ανάδραση πείρας (άρθρο 4 και άρθρο 9 της οδηγίας 2004/49/EK).
97. Ο τεχνικός φάκελος που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» πρέπει να περιέχει τις πληροφορίες που απαιτούνται για τη διαχείριση της εκ κατασκευής κατάστασης λειτουργίας του οχήματος ή του έργου δικτύου καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής του.

98. Ο τεχνικός φάκελος που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» πρέπει να επικαιροποιείται σε περίπτωση διεξαγωγής συμπληρωματικών επαληθεύσεων (π.χ. επαλήθευση της συμμόρφωσης με τους εθνικούς κανόνες για τη χορήγηση συμπληρωματικής έγκρισης θέσης σε λειτουργία). Σε περίπτωση συμπληρωματικής έγκρισης, ο αιτών πρέπει να ενημερώνει σχετικά την εθνική αρχή για την ασφάλεια που εξέδωσε την πρώτη έγκριση.

ΔΗΛΩΣΗ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗΣ «ΕΚ»

99. Σύμφωνα με το άρθρο 15 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ και το άρθρο 4 παράγραφοι 3 και 4 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ, η μέριμνα για την τήρηση όλων των βασικών απαιτήσεων κατά τη χρήση οχήματος ή υποσυστήματος αποτελεί ευθύνη των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή των διαχειριστών υποδομής. Τούτο δεν θίγει την ευθύνη των λοιπών εμπλεκόμενων φορέων (π.χ. οι ευθύνες του υπογράφοντος τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ»). Κάθε κατασκευαστής, συντηρητής, κάτοχος οχημάτων, πάροχος υπηρεσιών και προμηθευτής πρέπει να διασφαλίζει ότι το τροχαίο υλικό, οι εγκαταστάσεις, τα εξαρτήματα και άλλος εξοπλισμός και υπηρεσίες που παρέχει συμμορφώνονται με τις βασικές απαιτήσεις και ότι οι όροι χρήσης καθορίζονται στον τεχνικό φάκελο που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ», ώστε να είναι δυνατή η ασφαλής χρησιμοποίησή τους από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και/ή τους διαχειριστές υποδομής.
100. Η μέριμνα για την πλήρη και με απόλυτη ακρίβεια τήρηση των βασικών απαιτήσεων όλων των εφαρμοστέων νομοθετικών διατάξεων της ΕΕ από τα υποσυστήματα στην εκ κατασκευής κατάσταση λειτουργίας τους κατά τη χρονική στιγμή της έγκρισης συνιστά αποκλειστική ευθύνη του αιτούντος έγκριση υποσυστήματος, ο οποίος εκδίδει και τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ». Βάσει της επαλήθευσης που διενεργεί ο κοινοποιημένος οργανισμός ή ο ορισθείς οργανισμός και, κατά περίπτωση, της συνολικής αξιολόγησης του υποσυστήματος ή του οχήματος, ο αιτών δηλώνει ότι πληρούνται όλες οι βασικές απαιτήσεις. Ως εκ τούτου, εάν η συμμόρφωση του υποσυστήματος, στην εκ κατασκευής κατάσταση λειτουργίας του, με τις βασικές απαιτήσεις κατά τη χρονική στιγμή της έγκρισης αμφισβητηθεί σε μεταγενέστερο στάδιο, πρέπει να θεωρηθεί ότι την πρωταρχική ευθύνη φέρει ο αιτών, ο οποίος υπέγραψε και τη σχετική δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ».
101. Κατά συνέπεια, ούτε η έγκριση τύπου ούτε η έγκριση θέσης σε λειτουργία πρέπει να εκλαμβάνεται ως μετακύλιση της ευθύνης για τη διασφάλιση ή την επαλήθευση της τήρησης όλων των βασικών απαιτήσεων από το υποσύστημα, από τον αιτούντα προς την εθνική αρχή για την ασφάλεια η οποία χορηγεί την έγκριση.
102. Σε περίπτωση αμφισβήτησης της συμμόρφωσης υποσυστήματος, στην εκ κατασκευής κατάσταση λειτουργίας του, με τις βασικές απαιτήσεις, η εθνική αρχή για την ασφάλεια που χορηγεί την έγκριση πρέπει να θεωρείται υπεύθυνη για τα συγκεκριμένα καθήκοντα που ανατίθενται δυνάμει του άρθρου 16 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ στην εθνική αρχή για την ασφάλεια που είναι αρμόδια για την έγκριση ή την επιτήρηση. Η αρχή αυτή πρέπει να αποτυπώνεται στο εθνικό δίκαιο σύμφωνα με τις συστάσεις 58 έως 62 και 67.
103. Ανεξάρτητα από την επαλήθευση της συμμόρφωσης με τις ΤΠΔ και τους εθνικούς κανόνες και από την επαλήθευση ασφαλούς ενσωμάτωσης που διενεργούνται δυνάμει του άρθρου 15 παράγραφος 1 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, ο αιτών υπογράφει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» αποκλειστικά με δική του ευθύνη. Για τον λόγο αυτό, ο αιτών οφείλει να έχει προβλέψει την εφαρμογή σχετικής διαδικασίας ώστε να διασφαλίσει την κατανόηση και την τήρηση όλων των βασικών απαιτήσεων, καθώς και τη συμμόρφωση προς όλες τις εφαρμοστέες νομοθετικές διατάξεις της ΕΕ.
104. Παρότι η ΚΜΑ για την ΕκΕπ δεν είχε σχεδιαστεί αρχικά για τον σκοπό αυτό, ο αιτών δύναται να επιλέξει να χρησιμοποιήσει τη μεθοδολογία της ΚΜΑ για την ΕκΕπ ως εργαλείο για να αναλάβει την ευθύνη που του αναλογεί όσον αφορά τη διασφάλιση της πλήρους και με απόλυτη ακρίβεια τήρησης όλων των παραμέτρων των βασικών απαιτήσεων που προβλέπονται για το σιδηροδρομικό σύστημα στο παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας 2008/57/ΕΚ από όλα τα μέρη του υποσυστήματος/οχήματος.
105. Ομοίως, ο αιτών δύναται να επιλέξει να χρησιμοποιήσει οποιοδήποτε άλλο μέσο επιτρέπει η συναφής νομοθεσία για να διασφαλίσει την τήρηση των βασικών απαιτήσεων για το σιδηροδρομικό σύστημα από όλα τα μέρη του υποσυστήματος ή του οχήματος.
106. Η δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» καλύπτει το σύνολο των εφαρμοστέων νομοθετικών διατάξεων της ΕΕ. Ο υπογράφων τη δήλωση «ΕΚ» είναι υπεύθυνος για τη συμμόρφωση προς τις εν λόγω νομοθετικές διατάξεις, συμπεριλαμβανομένης της αντίστοιχης αξιολόγησης της συμμόρφωσης, καθώς και για την εξασφάλιση της συμμετοχής, εφόσον κρίνεται αναγκαία, των οργανισμών αξιολόγησης σύμφωνα με τις απαιτήσεις της νομοθεσίας.
107. Στην περίπτωση χορήγησης έγκρισης για οχήματα ή έργο δικτύου που αποτελούνται από περισσότερα του ενός υποσυστήματα:
- α) ενδέχεται να υπάρχουν περισσότεροι του ενός αιτούντες (ένας για κάθε υποσύστημα), καθένας από τους οποίους συντάσσει δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» για το δικό του τμήμα, συμπεριλαμβανομένων των διαπαφών του. Στην περίπτωση αυτή, κάθε αιτών αναλαμβάνει την ευθύνη για το αντίστοιχο υποσύστημα σύμφωνα με το πεδίο εφαρμογής της οικείας δήλωσης επαλήθευσης «ΕΚ». Ο κατασκευαστής ή ο αναθέτων φορέας μπορεί να συνδυάσει τις εν λόγω δύο δηλώσεις σε μία αίτηση για την έγκριση οχήματος ή έργου δικτύου·
- β) ο κατασκευαστής ή ο αναθέτων φορέας για τον τύπο οχήματος, μεμονωμένο όχημα ή έργο δικτύου μπορεί να συνδυάσει τις δηλώσεις επαλήθευσης «ΕΚ» για κάθε υποσύστημα, όπως περιγράφεται στο παράρτημα V της

οδηγίας 2008/57/ΕΚ, σε μια ενιαία δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» για τον τύπο οχήματος, μεμονωμένο όχημα ή έργο δικτύου. Στην περίπτωση αυτή, δηλώνει με αποκλειστική του ευθύνη ότι τα υποσυστήματα που αποτελούν τον σχετικό τύπο οχήματος, το μεμονωμένο όχημα ή το έργο δικτύου έχουν υποβληθεί στις σχετικές διαδικασίες επαλήθευσης και πληρούν τις απαιτήσεις της συναφούς νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων τυχόν εφαρμοστέων εθνικών κανόνων, και ότι το ίδιο το όχημα ή το έργο δικτύου πληροί, επομένως, τις απαιτήσεις της συναφούς νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων τυχόν εφαρμοστέων εθνικών κανόνων.

108. Για τον σκοπό της σύνταξης της δήλωσης επαλήθευσης «ΕΚ», οι σχετικές ΤΠΔ μπορεί να επιτρέπουν τη μερική συμμόρφωση με κάποια ΤΠΔ, μόνο εφόσον προβλέπεται στην ίδια την ΤΠΔ ότι οι συγκεκριμένες λειτουργίες, επιδόσεις και διεπαφές που απαιτούνται για την τήρηση των βασικών απαιτήσεων δεν είναι υποχρεωτικές σε ειδικές περιστάσεις.
109. Ο αιτών δύναται να υποβάλει επίσημη αίτηση στην αρμόδια εθνική αρχή για την ασφάλεια για τη χορήγηση έγκρισης θέσης του υποσυστήματος σε λειτουργία, μόνο εφόσον συγκεντρώσει όλα τα στοιχεία και τις δηλώσεις που αναφέρονται ανωτέρω. Εντούτοις, αναγνωρίζεται ως ορθή πρακτική η ανεπίσημη επικοινωνία των αιτούντων με τις εθνικές αρχές για την ασφάλεια όσο το δυνατόν νωρίτερα, ούτως ώστε να είναι σαφείς οι διαδικασίες, οι απαιτήσεις, οι ρόλοι και οι αρμοδιότητες, το πεδίο εφαρμογής της αίτησης, καθώς και οι περιορισμοί και οι όροι χρήσης και να μην προκύψουν δυσκολίες σε μεταγενέστερο στάδιο.

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ

110. Όσον αφορά την εφαρμογή του άρθρου 5 παράγραφος 2, του άρθρου 15 παράγραφος 3 και του άρθρου 20 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, κάθε τροποποίηση υφιστάμενου δομικού υποσυστήματος πρέπει να αναλύεται και να κατηγοριοποιείται μόνο ως μία από τις ακόλουθες τροποποιήσεις:

1. «υποκατάσταση στο πλαίσιο συντήρησης» και άλλες αλλαγές που δεν συνεπάγονται παρέκκλιση από τον τεχνικό φάκελο που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ». Στην περίπτωση αυτή δεν κρίνεται αναγκαία η επαλήθευση από οργανισμό αξιολόγησης, ούτε η σχετική ενημέρωση του κράτους μέλους, ενώ η αρχική δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» παραμένει έγκυρη και δεν τροποποιείται·
2. αλλαγές που συνεπάγονται παρέκκλιση από τον τεχνικό φάκελο που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» και απαιτούν ενδεχομένως τη διεξαγωγή νέων ελέγχων (και κατά συνέπεια επαλήθευση σύμφωνα με τις εφαρμοστέες ενότητες αξιολόγησης της συμμόρφωσης), αλλά δεν έχουν επιπτώσεις στα βασικά κατασκευαστικά χαρακτηριστικά του υποσυστήματος. Στην περίπτωση αυτή, πρέπει να επικαιροποιείται ο τεχνικός φάκελος που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» και οι σχετικές πληροφορίες πρέπει να καθίστανται διαθέσιμες στην εθνική αρχή για την ασφάλεια κατόπιν σχετικού αιτήματος·
3. ανακαίνιση ή αναβάθμιση (δηλαδή σοβαρές εργασίες υποκατάστασης ή μετατροπής που προϋποθέτουν την ενημέρωση του κράτους μέλους) για την οποία δεν απαιτείται νέα έγκριση θέσης σε λειτουργία· στην κατηγορία αυτή εμπίπτουν οι αλλαγές που περιλαμβάνουν τροποποίηση των βασικών κατασκευαστικών χαρακτηριστικών του υποσυστήματος·
4. ανακαίνιση ή αναβάθμιση (δηλαδή σοβαρές εργασίες υποκατάστασης ή μετατροπής που προϋποθέτουν την ενημέρωση του κράτους μέλους) για την οποία απαιτείται η χορήγηση νέας έγκρισης θέσης σε λειτουργία.

Είναι σκόπιμο να επισημανθεί ότι οι αποφάσεις που λαμβάνει αναθέτων φορέας ή κατασκευαστής σχετικά με τις αλλαγές ενός υποσυστήματος βάσει των τεσσάρων προαναφερόμενων κατηγοριών πρέπει να είναι απολύτως ανεξάρτητες από την απόφαση σχετικά με τη σημαντικότητα της αλλαγής, κατά την έννοια της ΚΜΑ για την ΕκΕπ, στο σιδηροδρομικό σύστημα την οποία πρόκειται να επιφέρει σε αυτό η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο διαχειριστής υποδομής που προβαίνει σε τροποποίηση του οικείου τμήματος του συστήματος. Οι εν λόγω αποφάσεις αφορούν διαφορετικούς φορείς υπό διαφορετικές περιστάσεις και βάσει διαφορετικών κριτηρίων λήψης αποφάσεων.

Οι ανωτέρω κατηγορίες 3 και 4 συνεπάγονται παρέκκλιση από τον τεχνικό φάκελο που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ», η οποία έχει επιπτώσεις στα βασικά κατασκευαστικά χαρακτηριστικά του υποσυστήματος.

111. Τόσο για υποσυστήματα που τίθενται σε λειτουργία σύμφωνα με την οδηγία 2008/57/ΕΚ όσο και για υποσύστημα που τέθηκε σε λειτουργία σε προγενέστερο στάδιο, για λόγους ασφάλειας δικαίου και αμοιβαίας αναγνώρισης πρέπει να προβλέπονται στις ΤΠΔ κριτήρια ώστε να εξακριβώνεται εάν μια τροποποίηση έχει επιπτώσεις στα βασικά κατασκευαστικά χαρακτηριστικά του υποσυστήματος και εάν εμπίπτει στην κατηγορία 3 ή 4. Έως ότου προβλεφθούν τα εν λόγω κριτήρια στις ΤΠΔ, τα κράτη μέλη δύνανται να τα καθορίζουν σε εθνικό επίπεδο.
112. Η τροποποίηση πρέπει να εξετάζεται πάντα με σημείο αναφοράς το υποσύστημα ή το όχημα κατά τη χρονική στιγμή της έγκρισης. Η συσσώρευση ήσσονος σημασίας τροποποιήσεων μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα τροποποίησης μειζονοσ σημασίας.

113. Οι κατασκευαστές ή οι αναθέτοντες φορείς πρέπει να διαχειρίζονται τις τροποποιήσεις υφιστάμενων δομικών υποσυστημάτων με βάση τα ακόλουθα στοιχεία:
- α) Βάσει της σύστασης 110, ο κατασκευαστής ή ο αναθέτων φορέας αξιολογεί σε ποια κατηγορία εμπίπτουν οι αλλαγές και κατά πόσον πρέπει να ενημερωθούν σχετικά οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης ή οι αρχές των κρατών μελών. Στην περίπτωση των τροποποιήσεων των κατηγοριών 2 έως 4 της σύστασης 110 οι οποίες συνεπάγονται τροποποίηση του τεχνικού φακέλου που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» ή επηρεάζουν την εγκυρότητα των επαληθεύσεων που έχουν ήδη διενεργηθεί, ο κατασκευαστής ή ο αναθέτων φορέας πρέπει να αξιολογεί, κατά τη χρονική στιγμή που πραγματοποιεί την αλλαγή, την ανάγκη σύνταξης νέας δήλωσης επαλήθευσης «ΕΚ» σύμφωνα με τα κριτήρια που καθορίζονται στο σημείο 2 του παραρτήματος V της οδηγίας 2008/57/ΕΚ⁽¹⁾. Για τροποποιήσεις της κατηγορίας 4, το κράτος μέλος πρέπει να αποφασίζει σε ποιον βαθμό πρέπει να εφαρμοστούν στο έργο οι ΤΠΔ.
 - β) Όταν η χρήση της ΚΑΜ για την ΕκΕπ απαιτείται από ΤΠΔ για μια συγκεκριμένη παράμετρο, η ΤΠΔ πρέπει να προσδιορίζει τις περιστάσεις στις οποίες πρέπει να διενεργείται έλεγχος σημαντικότητας όσον αφορά την εν λόγω παράμετρο.
 - γ) Ομοίως, για παραμέτρους οι οποίες αφορούν την εκτέλεση της ασφαλούς ενσωμάτωσης στο πλαίσιο της χορήγησης έγκρισης σύμφωνα με την ανωτέρω σύσταση 40, πρέπει να διενεργείται έλεγχος σημαντικότητας για κάθε παράμετρο, λαμβανομένης υπόψη της έκτασης της αλλαγής σε σχέση με την εκ κατασκευής κατάσταση λειτουργίας.
114. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής φέρουν ο καθένας ευθύνη για το οικείο τμήμα του σιδηροδρομικού συστήματος. Σύμφωνα με το άρθρο 4 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ, οφείλουν να διαχειρίζονται το δικό τους τμήμα του σιδηροδρομικού συστήματος με τη χρήση ΣΔΑ. Στο πλαίσιο του ΣΔΑ πρέπει να χρησιμοποιείται, κατά περίπτωση, η ΚΜΑ για την ΕκΕπ.
115. Όταν η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο διαχειριστής υποδομής θέτει όχημα ή υποσύστημα σε χρήση, πρέπει να χρησιμοποιήσει την ΚΜΑ για την ΕκΕπ, ξεκινώντας με την αξιολόγηση της σημαντικότητας της τροποποίησης του τμήματος του σιδηροδρομικού συστήματος για το οποίο φέρει ευθύνη. Στο πλαίσιο της εν λόγω διαδικασίας, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής πρέπει να εξετάζουν τα ακόλουθα ζητήματα:
- α) όσον αφορά οχήματα ή υποσυστήματα που πρόκειται να τεθούν (εκ νέου) σε χρήση κατόπιν τροποποίησης και, εφόσον απαιτείται, έγκρισης: η σιδηροδρομική επιχείρηση και οι διαχειριστές υποδομής πρέπει να αξιολογούν, εφαρμόζοντας το οικείο ΣΔΑ, κατά πόσον η θέση του οχήματος ή του υποσυστήματος σε χρήση συνιστά τροποποίηση μείζονος σημασίας για το σιδηροδρομικό σύστημα συνολικά·
 - β) όσον αφορά την πιθανή τροποποίηση της επιχειρησιακής λειτουργίας υποσυστήματος ή οχήματος: η σιδηροδρομική επιχείρηση και οι διαχειριστές υποδομής πρέπει να αξιολογούν κατά πόσον η εν λόγω τροποποίηση είναι σημαντική σε σχέση με το οικείο ΣΔΣ και, εάν είναι πράγματι σημαντική, εάν το ΣΔΣ καλύπτει τον έλεγχο όλων των συναφών κινδύνων ή εάν πρέπει να προσαρμοστεί δρόντως·
 - γ) όσον αφορά την πιθανή τροποποίηση της συντήρησης υποσυστήματος ή οχήματος: η σιδηροδρομική επιχείρηση και οι διαχειριστές υποδομής πρέπει να αξιολογούν, με τη χρήση του οικείου ΣΔΣ, κατά πόσον η εν λόγω τροποποίηση είναι σημαντική και εάν είναι πράγματι σημαντική, να εξασφαλίζουν τη δέουσα προσαρμογή των συστημάτων συντήρησης των αρμόδιων ΥΣΦ και των ΣΔΣ της σιδηροδρομικής επιχείρησης και του διαχειριστή υποδομής.
116. Οι εθνικές αρχές για την ασφάλεια πρέπει να επιθεωρούν τις τροποποιήσεις που εέρχονται στα υποσυστήματα που έχουν τεθεί σε λειτουργία μέσω της επιθεώρησης των εγκρίσεων ασφάλειας και των πιστοποιητικών ασφάλειας των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων αντιστοίχως. Για τον σκοπό αυτό, οι εθνικές αρχές για την ασφάλεια πρέπει να επιθεωρούν την ορθή εφαρμογή των στοιχείων α), β) και γ) της σύστασης 115.
117. Η σύσταση 2011/217/ΕΕ καταργείται.
Η παρούσα σύσταση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 5 Δεκεμβρίου 2014.

Για την Επιτροπή
Violeta BULC
Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ Βλέπε χωριστή πρόταση τροποποίησης του παραρτήματος V της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.