

Making the railway system
work better for society.

Οδηγός

Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις πρακτικές ρυθμίσεις για τη διαδικασία έγκρισης οχημάτων

	<i>Συντάχθηκε από</i>	<i>Επικυρώθηκε από</i>	<i>Εγκρίθηκε από</i>
<i>Όνομα</i>	S. D'ALBERTANSON E. DEL RIO S. HANCI G. TURNER S. YOUNG	H. DELSOIR	C. CARR/T. BREYNE
<i>Θέση</i>	Υπεύθυνος έργου	Επικεφαλής ομάδας	Προϊστάμενος μονάδας
<i>Ημερομηνία</i>	21/9/2018	21/9/2018	21/9/2018
<i>Υπογραφή/-ές</i>			

Ιστορικό εγγράφου

<i>Έκδοση</i>	<i>Ημερομηνία</i>	<i>Παρατηρήσεις</i>
1.0	21/9/2018	Τελική έκδοση για δημοσίευση βάσει του σχεδίου εγγράφου εργασίας 0.8.

Το παρόν έγγραφο αποτελεί νομικώς μη δεσμευτικό οδηγό του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων. Δεν θίγει τις διαδικασίες λήψης αποφάσεων που προβλέπονται από την ισχύουσα νομοθεσία της ΕΕ. Επιπλέον, η δεσμευτική ερμηνεία του δικαίου της ΕΕ αποτελεί αποκλειστική αρμοδιότητα του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Σημείωση: Σε περίπτωση ανακολουθίας ή αντίφασης μεταξύ της αγγλικής έκδοσης και της έκδοσης της παρούσας δημοσίευσης σε οποιαδήποτε άλλη γλώσσα, υπερισχύει η έκδοση στην αγγλική γλώσσα.

Ούτε ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης ούτε οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο το οποίο ενεργεί εξ ονόματός του φέρει ευθύνη για την οποιαδήποτε πιθανή χρήση των ακόλουθων πληροφοριών.

Λουξεμβούργο: Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2018

© Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2018

Επιτρέπεται η αναπαραγωγή με αναφορά της πηγής.

Για κάθε χρήση ή αναπαραγωγή φωτογραφιών ή άλλου υλικού που δεν καλύπτεται από τους κανόνες του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας, πρέπει να ζητείται απευθείας η άδεια των κατόχων των δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας.

Περιεχόμενα

0. Συνοπτικός πίνακας.....	6
1. Εισαγωγή.....	13
1.1. Ιστορικό.....	13
1.2. Νομική βάση.....	14
1.3. Πεδίο εφαρμογής.....	14
1.4. Στόχοι.....	15
1.5. Διαχείριση του εγγράφου.....	15
2. Παραπομπές, ορισμοί και συντομογραφίες.....	16
2.1. Έγγραφα αναφοράς.....	16
2.2. Ορισμοί και συντομογραφίες.....	18
3. Περιεχόμενο των πρακτικών ρυθμίσεων.....	20
3.1. Αιτιολογικές σκέψεις.....	20
3.2. Κεφάλαιο 1 – Γενικές διατάξεις.....	21
3.2.1. Άρθρο 1: Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής.....	21
3.2.2. Άρθρο 2: Ορισμοί.....	22
3.2.3. Ευθύνες.....	31
3.2.4. Άρθρο 9: Χρήση εγκεκριμένου οχήματος.....	37
3.2.5. Άρθρο 10: Γλώσσα.....	40
3.2.6. Άρθρο 11: Διαδικασία έγκρισης οχημάτων τραμ-τρένων στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Χώρο.....	42
3.2.7. Άρθρο 12: Διασυνοριακές συμφωνίες.....	43
3.3. Κεφάλαιο 2 – Στάδιο 1: Σύνταξη της αίτησης.....	43
3.3.1. Άρθρο 13: Εισαγωγή απαιτήσεων.....	43
3.3.2. Προσδιορισμός και λήψη απόφασης σχετικά με την περίπτωση έγκρισης.....	49
3.3.3. Άρθρο 17: Προσδιορισμός των κανόνων συμπεριλαμβανομένης της μη εφαρμογής ΤΠΔ.....	59
3.3.4. Άρθρο 18: Προσδιορισμός και καθορισμός των αναγκαίων μέτρων για τη χρήση οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο.....	65
3.3.5. Άρθρο 19: Προσωρινή έγκριση χρήσης οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο.....	65
3.3.6. Άρθρο 20: Προσδιορισμός των προβλεπόμενων όρων χρήσης οχήματος και άλλων περιορισμών.....	70
3.3.7. Άρθρο 21: Προσδιορισμός των αξιολογήσεων συμμόρφωσης.....	72
3.4. Κεφάλαιο 3 – Στάδιο 2: Προκαταρκτική επαφή.....	74
3.4.1. Άρθρο 22: Προκαταρκτική επαφή.....	74
3.4.2. Προετοιμασία πρότασης προκαταρκτικής επαφής και διαβούλευση με τους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης.....	77
3.4.3. Άρθρο 23: Φάκελος προκαταρκτικής επαφής.....	77
3.4.4. Άρθρο 24: Βάση προκαταρκτικής επαφής.....	77
3.5. Κεφάλαιο 4 – Στάδιο 3: Αξιολόγηση της συμμόρφωσης.....	79
3.5.1. Άρθρο 25: Αξιολόγηση της συμμόρφωσης.....	79
3.5.2. Διενέργεια αξιολόγησης της συμμόρφωσης.....	85

3.5.3.	Συγκέντρωση εγγράφων τεκμηρίωσης από οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης.	85
3.5.4.	Άρθρο 26: Διενέργεια επαληθεύσεων και απόδειξη στοιχείων	85
3.5.5.	Εναλλακτικές μέθοδοι αντί των εθνικών κανόνων.....	87
3.5.6.	Έλεγχος για το αν τα αποτελέσματα της επαλήθευσης και της αξιολόγησης μπορούν να γίνουν δεκτά	88
3.5.7.	Άρθρο 27: Διόρθωση των περιπτώσεων μη συμμόρφωσης	88
3.6.	Κεφάλαιο 5 – Στάδιο 4: Υποβολή της αίτησης.....	89
3.6.1.	Άρθρο 28: Απόδειξη στοιχείων για την αίτηση	89
3.6.2.	Άρθρο 29: Κατάρτιση του φακέλου που συνοδεύει την αίτηση.....	90
3.6.3.	Άρθρο 30: Περιεχόμενο και πληρότητα της αίτησης	91
3.6.4.	Άρθρο 31: Υποβολή της αίτησης έγκρισης μέσω της υπηρεσίας μίας στάσης	92
3.7.	Κεφάλαιο 6 – Στάδιο 5: Διεκπεραίωση της αίτησης.....	93
3.7.1.	Παραπομπή της αίτησης στον φορέα έγκρισης (Οργανισμός/ΕΑΑ) μέσω υπηρεσίας μίας στάσης	94
3.7.2.	Άρθρο 32: Έλεγχος πληρότητας της αίτησης.....	94
3.7.3.	Άρθρο 33: Βεβαίωση παραλαβής της αίτησης.....	94
3.7.4.	Άρθρο 34: Χρονοδιάγραμμα αξιολόγησης της αίτησης	95
3.7.5.	Άρθρο 35: Επικοινωνία κατά τη διάρκεια της αξιολόγησης της αίτησης	97
3.7.6.	Άρθρο 36: Διαχείριση των πληροφοριών σχετικά με αξιολόγηση αίτησης.....	97
3.7.7.	Άρθρο 37: Συντονισμός μεταξύ του φορέα έγκρισης και των αρμόδιων ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης για την αξιολόγηση αίτησης	98
3.7.8.	Άρθρο 38: Αξιολόγηση της αίτησης.....	99
3.7.9.	Άρθρο 39: Αξιολόγηση της αίτησης από τον φορέα έγκρισης	101
3.7.10.	Άρθρο 40: Αξιολόγηση της αίτησης από τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης.....	103
3.7.11.	Άρθρο 41: Κατηγοριοποίηση προβληματικών σημείων	104
3.7.12.	Άρθρο 42: Δικαιολογημένη αμφιβολία	107
3.7.13.	Άρθρο 43: Έλεγχοι από τον φορέα έγκρισης των αξιολογήσεων των αρμοδίων ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης.....	108
3.7.14.	Άρθρο 44: Διαιτησία δυνάμει του άρθρου 21 παράγραφος 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και του άρθρου 12 παράγραφος 4 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.....	109
3.7.15.	Άρθρο 45: Κλείσιμο της αξιολόγησης της αίτησης.....	110
3.7.16.	Άρθρο 46: Απόφαση έγκρισης ή απόρριψης της αίτησης.....	110
3.8.	Κεφάλαιο 7 – Στάδιο 6 Τελικά έγγραφα και έγκριση	112
3.8.1.	Άρθρο 47: Τελικά έγγραφα έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά	112
3.8.2.	Άρθρο 48: Πληροφορίες στην εκδοθείσα έγκριση τύπου οχήματος	112
3.8.3.	Άρθρο 49: Πληροφορίες στην εκδοθείσα έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά	113
3.8.4.	Άρθρο 50: Καταχώριση στο μητρώο EMETO και στη βάση ERADIS	113
3.8.5.	Άρθρο 51: Επανεξέταση βάσει του άρθρου 21 παράγραφος 11 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.....	116
3.8.6.	Άρθρο 52: Αρχαιοθέτηση της απόφασης και του πλήρους συνοδευτικού φακέλου της εκδοθείσας απόφασης σύμφωνα με το άρθρο 46	117
3.9.	Κεφάλαιο 8 – Αναστολή, ανάκληση ή τροποποίηση εκδοθείσας έγκρισης.....	118

3.9.1.	Άρθρο 53: Αναστολή, ανάκληση ή τροποποίηση εκδοθείσας έγκρισης.....	118
3.9.2.	Άρθρο 54: Αποτέλεσμα της αναστολής, της ανάκλησης ή της τροποποίησης εκδοθείσας έγκρισης στην καταχώριση στο EMETO, την ERADIS και στα μητρώα οχημάτων.....	118
3.10.	Κεφάλαιο 9 – Τελικές διατάξεις.....	119
3.10.1.	Άρθρο 55: Μεταβατικές διατάξεις.....	119
3.10.2.	Άρθρο 59: Έναρξη ισχύος και εφαρμογή.....	119
3.11.	Παραρτήματα.....	120
	Παράρτημα I Περιεχόμενο της αίτησης.....	121
	Παράρτημα II Πτυχές αξιολόγησης από τον φορέα έγκρισης.....	125
	Παράρτημα III Πτυχές αξιολόγησης από τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης.....	127
	Παράρτημα IV Υπόδειγμα έγκρισης τύπου οχήματος.....	128
	Παράρτημα V Υπόδειγμα έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά.....	130
	Παράρτημα VI Υπόδειγμα για τη βεβαίωση/απόρριψη παραλαβής πλήρους φακέλου αίτησης 132	
	Παράρτημα VII Υπόδειγμα αίτησης προκαταρκτικής επαφής.....	134
	Παράρτημα VIII Υπόδειγμα βάσης προκαταρκτικής επαφής.....	137
	Παράρτημα IX Υπόδειγμα για τον φάκελο αξιολόγησης κατά το άρθρο 39 παράγραφος 5 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής και για τον έλεγχο από τον φορέα έγκρισης των αξιολογήσεων των αρμόδιων ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης κατά το άρθρο 43 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής.....	140
	Παράρτημα X Υπόδειγμα φακέλου αξιολόγησης κατά το άρθρο 40 παράγραφος 6 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής.....	143
	Παράρτημα XI Υπόδειγμα του φακέλου αξιολόγησης για την ολοκλήρωση της αξιολόγησης της αίτησης κατά το άρθρο 45 παράγραφος 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής.....	145
	Παράρτημα XII Υπόδειγμα απόφασης έγκρισης ή απόρριψης της αίτησης κατά το άρθρο 46 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής.....	147
	Παράρτημα XIII Κατάλογος περιεχομένων της κοινοποίησης κατά το άρθρο 16 παράγραφος 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής.....	149
	Παράρτημα XIV Πτυχές προς αξιολόγηση για την κοινοποίηση κατά το άρθρο 16 παράγραφος 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής.....	152
	Παράρτημα XV Υπόδειγμα για την υποβολή της κοινοποίησης κατά το άρθρο 16 παράγραφος 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής.....	155
	Παράρτημα XVI Υπόδειγμα απόφασης κατά το άρθρο 16 παράγραφος 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής.....	159
	Παράρτημα XVII Υπόδειγμα για την υποβολή της αίτησης κατά το άρθρο 31 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής.....	161
	Παράρτημα XVIII Διαγράμματα ροής.....	166
	Παράρτημα XIX Φύλλο παρατηρήσεων.....	178

Έκδοση 1.0 (21/9/2018). Μη ελεγχόμενη κατά την εκτύπωση. Μεταφορτώστε την τελευταία έκδοση στο era.europa.eu. © 2018 Οργανισμός Σιδηροδρόμων της ΕΕ. Με την επιφύλαξη κάθε δικαιώματος.

0. Συνοπτικός πίνακας

Στον πίνακα παρέχεται επισκόπηση των διαφορετικών πρακτικών περιπτώσεων με τις οποίες αναμένεται να έρθουν αντιμέτωποι οι αιτούντες και συνοψίζεται η σύνδεσή τους με τις περιπτώσεις έγκρισης που περιλαμβάνονται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/545. Παρέχονται επίσης στους αιτούντες πληροφορίες, ανά περίπτωση, σχετικά με την ανάγκη υποβολής αίτησης έγκρισης μέσω της υπηρεσίας μίας στάσης, τις εργασίες που πρέπει να εκτελεστούν και τα έγγραφα που πρέπει να συμπεριληφθούν στον φάκελο που συνοδεύει την αίτηση. Οι περιπτώσεις προσδιορίζονται επίσης στο διάγραμμα ροής για το υποστάδιο 1-1.

Ο παρών συγκεντρωτικός πίνακας παρέχει ολοκληρωμένη επισκόπηση της διαδικασίας και αποτελεί μια εισαγωγή στις πρακτικές ρυθμίσεις για την έγκριση οχημάτων (εκτελεστικός κανονισμός και κατευθυντήριες γραμμές) για τους μελλοντικούς αιτούντες. Ο πίνακας καταρτίστηκε από την ομάδα αντιπροσωπευτικών φορέων (GRB) με σκοπό να αποτελέσει ένα σημείο εισόδου ταχείας εκκίνησης για τους αιτούντες όσον αφορά τις πρακτικές ρυθμίσεις.

Θα πρέπει να επισημανθεί ότι ο πίνακας παρέχει μια νομικά μη δεσμευτική επισκόπηση των διαφόρων περιπτώσεων. Οι νομικά δεσμευτικές διατάξεις περιλαμβάνονται στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797 και στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/545. Στον πίνακα παρατίθενται υποστηρικτικές παραπομπές και παρατηρήσεις με στόχο να βοηθήσουν τους αιτούντες στην εξεύρεση του σχετικού περιεχομένου της οδηγίας και του εκτελεστικού κανονισμού (συμπεριλαμβανομένων των κατευθυντήριων γραμμών).

Πίνακας 0: Συνοπτικός πίνακας

Περίπτωση πίνακα	Περιγραφή της περίπτωσης	Περίπτωση έγκρισης σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕκΚ)	Υποβάλλεται αίτηση;	Συμπεριλαμβάνονται στην αίτηση αποδεικτικά στοιχεία της εισαγωγής απαιτήσεων; (5)	Συμμετέχουν οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης (κοινοποιημένοι οργανισμοί & ορισθέντες οργανισμοί);	Συμμετέχει οργανισμός αξιολόγησης [κοινές μέθοδοι ασφάλειας (ΚΜΑ) για την εκτίμηση επικινδυνότητας (ΕκΕπ)]; (3)	Συμπεριλαμβάνονται στην αίτηση οι συνοδευτικοί τεχνικοί φάκελοι της δήλωσης επαλήθευσης ΕΚ;	Συμπεριλαμβάνεται στην αίτηση η δήλωση επαλήθευσης ΕΚ;	Συμπεριλαμβάνεται στην αίτηση η δήλωση του προτείνοντος (άρθρο 16 των ΚΜΑ για την ΕκΕπ- παράρτημα Ι σημεία 18.10/18.12 του ΕκΚ); (3)	Παρατηρήσεις - Ειδικά αιτήματα	Έγκριση που θα εκδοθεί από τον φορέα έγκρισης
1α	Έγκριση τύπου οχήματος (για νέο τύπο οχήματος) (κεφάλαια 3.2.2.19 & 3.3.2.1 των ΚΓ)	Πρώτη έγκριση [άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο α) του ΕκΚ]	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ο αιτών μπορεί να επιλέξει να εξασφαλίσει έγκριση του νέου τύπου χωρίς ταυτόχρονη έγκριση του πρώτου οχήματος για διάθεση στην αγορά. (κεφάλαιο 3.2.2.15 των ΚΓ)	Έγκριση τύπου οχήματος (άρθρο 48 του ΕκΚ) (κεφάλαιο 3.8.2 & παράρτημα IV των ΚΓ)
1β	Έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά (για το πρώτο όχημα συγκεκριμένου τύπου) (κεφάλαια 3.2.2.19 & 3.3.2.1 των ΚΓ)	Πρώτη έγκριση [άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο α) του ΕκΚ]	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Αίτηση έγκρισης πρώτου οχήματος συγκεκριμένου τύπου για διάθεση στην αγορά θα έχει ως αποτέλεσμα την ταυτόχρονη εξασφάλιση έγκρισης τύπου οχήματος και έγκρισης του πρώτου οχήματος για διάθεση στην αγορά. Αυτό εξασφαλίζεται με μία ενιαία αίτηση. [άρθρο 24 παράγραφος 2 της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα (ΟΔ)]	Έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά (άρθρα 48 & 49 του ΕκΚ) (κεφάλαια 3.8.2 και 3.8.3, παραρτήματα IV & V των ΚΓ)
2α	Έγκριση συμμόρφωσης με τύπο (Παράδοση σειράς οχημάτων) (άρθρο 25 της ΟΔ) (κεφάλαια 3.2.2.15 και 3.3.2.1 των ΚΓ)	Έγκριση συμμόρφωσης με τύπο [άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο ε) του ΕκΚ]	Ναι	Όχι (5) Η διαδικασία για την εισαγωγή απαιτήσεων θα πρέπει επίσης να καλύπτει το στάδιο της κατασκευής	Ναι Το στάδιο της κατασκευής πρέπει να πραγματοποιείται υπό την επιτήρηση οργανισμού/-ών αξιολόγησης της συμμόρφωσης (2010/713/ΕΕ)	Όχι Υπό την προϋπόθεση ότι οι πτυχές που αφορούν την ασφάλεια και την ασφαλή ενσωμάτωση των υποσυστημάτων για το στάδιο της κατασκευής καλύπτονταν ήδη από την εισαγωγή απαιτήσεων που αφορά τον τύπο οχήματος / την έγκριση τύπου και δεν έχουν σημειωθεί αλλαγές στη διαδικασία κατασκευής	Όχι	Ναι Οι δηλώσεις επαλήθευσης ΕΚ εντάσσονται στα συναφή έγγραφα της δήλωσης συμμόρφωσης με τον τύπο	Όχι Ο προτείνων πρέπει να υποβάλει δήλωση επικινδυνότητας που καλύπτει το στάδιο της κατασκευής	Αποδεικτικά στοιχεία προς υποβολή: δήλωση συμμόρφωσης με τον τύπο (και συναφή έγγραφα) και αποφάσεις για μη εφαρμογή των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) (παράρτημα Ι σημεία 18.3 & 18.4 του ΕκΚ) (παράρτημα Ι των ΚΓ) Η διαδικασία για την εισαγωγή απαιτήσεων καλύπτει επίσης τη διαδικασία κατασκευής, αλλά αυτά τα αποδεικτικά στοιχεία δεν απαιτούνται στην αίτηση	Έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά (άρθρο 49 του ΕκΚ) (κεφάλαιο 3.8.3 & παράρτημα V των ΚΓ)
2β	Αλλαγές σε ήδη εγκεκριμένο όχημα για την εξασφάλιση της συμμόρφωσής του με άλλη έκδοση/παραλλαγή τύπου (άρθρο 25 της ΟΔ) (κεφάλαια 3.2.2.15 & 3.3.2.3 των ΚΓ)	Έγκριση συμμόρφωσης με τύπο [άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο ε) του ΕκΚ]	Ναι	Όχι (5) Η διαδικασία για την εισαγωγή απαιτήσεων θα πρέπει επίσης να καλύπτει το στάδιο της κατασκευής	Ναι Το στάδιο της κατασκευής πρέπει να πραγματοποιείται υπό την επιτήρηση οργανισμού/-ών αξιολόγησης της συμμόρφωσης (2010/713/ΕΕ)	Όχι Υπό την προϋπόθεση ότι οι πτυχές που αφορούν την ασφάλεια και την ασφαλή ενσωμάτωση των υποσυστημάτων για το στάδιο της κατασκευής καλύπτονταν ήδη από την εισαγωγή απαιτήσεων που αφορά τον τύπο οχήματος / την έγκριση τύπου και δεν έχουν σημειωθεί αλλαγές στη διαδικασία κατασκευής	Όχι	Ναι Οι δηλώσεις επαλήθευσης ΕΚ εντάσσονται στα συναφή έγγραφα της δήλωσης συμμόρφωσης με τον τύπο	Όχι Ο προτείνων πρέπει να υποβάλει δήλωση επικινδυνότητας που καλύπτει το στάδιο της κατασκευής	Αποδεικτικά στοιχεία προς υποβολή: δήλωση συμμόρφωσης με τον τύπο (και συναφή έγγραφα) και αποφάσεις για μη εφαρμογή των ΤΠΔ (παράρτημα Ι σημεία 18.3 & 18.4 του ΕκΚ) (παράρτημα Ι των ΚΓ) Η διαδικασία για την εισαγωγή απαιτήσεων καλύπτει επίσης τη διαδικασία κατασκευής, ωστόσο αυτά τα αποδεικτικά στοιχεία δεν απαιτούνται στην αίτηση. Περιγραφή στο κεφάλαιο 3.3.2.3 των ΚΓ - «Εξασφάλιση της συμμόρφωσης οχήματος με άλλη εγκεκριμένη έκδοση τύπου οχήματος και/ή παραλλαγή τύπου οχήματος του τύπου οχήματος»	Έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά (άρθρο 49 του ΕκΚ) (κεφάλαιο 3.8.3 & παράρτημα V των ΚΓ)
3	Αλλαγές στις ΤΠΔ ή στους εθνικούς κανόνες δυνάμει του άρθρου 24 παράγραφος 3 της ΟΔ για τις οποίες δεν απαιτείται αλλαγή στον σχεδιασμό του τύπου οχήματος (κεφάλαια 3.3.2.1 & 3.3.3 των ΚΓ)	Ανανέωση έγκρισης τύπου οχήματος (άρθρο 24 παράγραφος 3 της ΟΔ) [άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο β) του ΕκΚ]	Ναι	Όχι (5)	Ναι	Εξαρτάται από τη φύση των κανόνων που υπέστησαν αλλαγή (3) (4)	Ναι	Ναι	Ναι Εάν συμμετάσχει οργανισμός αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ), ο προτείνων πρέπει να υποβάλει δήλωση επικινδυνότητας	Το εύρος των αποδεικτικών στοιχείων που πρέπει να συμπεριληφθούν στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης έγκρισης περιορίζεται στους κανόνες που υπέστησαν αλλαγή. (άρθρο 24 παράγραφος 3 της ΟΔ) Για την ανανέωση της έγκρισης τύπου οχήματος απαιτείται επαλήθευση μόνο των παραμέτρων που υπέστησαν αλλαγή λόγω των οποίων ο νέος κανόνας καθιστά άκυρο τον υφιστάμενο τύπο οχήματος	Έγκριση τύπου οχήματος (άρθρο 48 του ΕκΚ) (κεφάλαιο 3.8.2 & παράρτημα IV των ΚΓ)
4	Επεκταθείσα περιοχή χρήσης χωρίς αλλαγή στον σχεδιασμό (άρθρο 21 παράγραφος 13 της ΟΔ) (κεφάλαια 3.3.2.1, 3.3.2.2, 3.6.2 & 3.6.3 των ΚΓ)	Επεκταθείσα περιοχή χρήσης [άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του ΕκΚ]	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Οι έλεγχοι που πρέπει να διενεργήσει ο φορέας έγκρισης για έγκριση επέκτασης της περιοχής χρήσης τύπου οχήματος θα πρέπει να περιορίζεται στον έλεγχο της συνεχιζόμενης εγκυρότητας της αρχικής έγκρισης τύπου οχήματος και της τεχνικής συμβατότητας μεταξύ του οχήματος και του δικτύου στην επεκταθείσα περιοχή χρήσης. Έλεγχοι που έχουν ήδη διενεργηθεί για την πρώτη έγκριση δεν θα πρέπει να επαναλαμβάνονται (κεφάλαιο 3.3.2.1 των ΚΓ) Δυνατότητα του κατόχου έγκρισης να επιλέξει να ζητήσει νέο τύπο ή να δημιουργήσει νέα παραλλαγή υφιστάμενου τύπου (άρθρο 14 παράγραφος 2 του ΕκΚ)	Έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά που καλύπτει την επεκταθείσα περιοχή χρήσης (άρθρα 48 & 49 του ΕκΚ) (κεφάλαια 3.8.2 και 3.8.3, παραρτήματα IV & V των ΚΓ)

Πίνακας 0: Συνοπτικός πίνακας

Περίπτωση πίνακα	Περιγραφή της περίπτωσης	Περίπτωση έγκρισης σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕκΚ)	Υποβάλλεται αίτηση;	Συμπεριλαμβάνονται στην αίτηση αποδεικτικά στοιχεία της εισαγωγής απαιτήσεων; (5)	Συμμετέχουν οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης (κοινοποιημένοι οργανισμοί & ορισθέντες οργανισμοί);	Συμμετέχει οργανισμός αξιολόγησης [κοινές μέθοδοι ασφάλειας (ΚΜΑ) για την εκτίμηση επικινδυνότητας (ΕκΕπ)]; (3)	Συμπεριλαμβάνονται στην αίτηση οι συνοδευτικοί τεχνικοί φάκελοι της δήλωσης επαλήθευσης ΕΚ;	Συμπεριλαμβάνεται στην αίτηση η δήλωση επαλήθευσης ΕΚ;	Συμπεριλαμβάνεται στην αίτηση η δήλωση του προτείνοντος (άρθρο 16 των ΚΜΑ για την ΕκΕπ· παράρτημα Ι σημεία 18.10/18.12 του ΕκΚ); (3)	Παρατηρήσεις - Ειδικά αιτήματα	Έγκριση που θα εκδοθεί από τον φορέα έγκρισης
										(κεφάλαιο 3.3.2.2 των ΚΓ)	
5α (8)	Επεκταθείσα περιοχή χρήσης συμπεριλαμβανομένης αλλαγής στον σχεδιασμό τύπου για την οποία απαιτείται νέα έγκριση (άρθρο 21 παράγραφος 13 της ΟΔ) (κεφάλαια 3.3.2.1, 3.3.2.2, 3.6.2 & 3.6.3 των ΚΓ) Ίδιος κάτοχος έγκρισης	Νέα έγκριση και επεκταθείσα περιοχή χρήσης [άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχεία γ) και δ) & άρθρο 14 παράγραφοι 2 & 3 του ΕκΚ]	Ναι	Ναι	Ναι (1)	Ναι	Ναι (1)	Ναι (2)	Ναι	Η περίπτωση αυτή αποτελεί ουσιαστικά συνδυασμό των περιπτώσεων 4 και 6. Η αίτηση για τον συνδυασμό νέας έγκρισης με έγκριση επεκταθείσας περιοχής χρήσης μπορεί να υποβληθεί ταυτόχρονα στο πλαίσιο μίας ενιαίας αίτησης στην υπηρεσία μίας στάσης. (άρθρο 14 παράγραφος 3 του ΕκΚ) (κεφάλαιο 3.3.2.1 των ΚΓ) Δυνατότητα του κατόχου έγκρισης να επιλέξει να ζητήσει νέο τύπο ή να δημιουργήσει νέα παραλλαγή υφιστάμενου τύπου (άρθρο 14 παράγραφος 2 του ΕκΚ) (κεφάλαιο 3.3.2.2 των ΚΓ)	Έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά που καλύπτει τις αλλαγές και την επεκταθείσα περιοχή χρήσης (άρθρα 48 & 49 του ΕκΚ) (κεφάλαια 3.8.2 και 3.8.3, παραρτήματα IV & V των ΚΓ)
5β (8)	Επεκταθείσα περιοχή χρήσης συμπεριλαμβανομένης αλλαγής στον σχεδιασμό τύπου για την οποία απαιτείται νέα έγκριση (άρθρο 21 παράγραφος 13 της ΟΔ) (κεφάλαια 3.3.2.1, 3.3.2.2, 3.6.2 & 3.6.3 των ΚΓ) Νέος κάτοχος έγκρισης	Νέα έγκριση και επεκταθείσα περιοχή χρήσης [άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχεία γ) και δ), άρθρο 14 παράγραφοι 2 & 3 & άρθρο 15 παράγραφος 4 του ΕκΚ]	Ναι	Ναι	Ναι (1)	Ναι	Ναι (1)	Ναι (2)	Ναι	Η περίπτωση αυτή αποτελεί ουσιαστικά συνδυασμό των περιπτώσεων 4 και 7. Η αίτηση για τον συνδυασμό νέας έγκρισης με έγκριση επεκταθείσας περιοχής χρήσης μπορεί να υποβληθεί ταυτόχρονα στο πλαίσιο μίας ενιαίας αίτησης στην υπηρεσία μίας στάσης. (άρθρο 14 παράγραφος 3 του ΕκΚ) (κεφάλαιο 3.3.2.1 των ΚΓ) Δημιουργία νέου τύπου οχήματος από τον νέο κάτοχο (άρθρο 15 παράγραφος 4 του ΕκΚ) (κεφάλαιο 3.3.2.2 των ΚΓ)	Έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά που καλύπτει τις αλλαγές και την επεκταθείσα περιοχή χρήσης (άρθρα 48 & 49 του ΕκΚ) (κεφάλαια 3.8.2 και 3.8.3, παραρτήματα IV & V των ΚΓ)
6	Αλλαγή στα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού ή στο επίπεδο ασφάλειας του οχήματος που υπερβαίνει τα κριτήρια του άρθρου 21 παράγραφος 12 της ΟΔ: • παράμετροι εκτός του εύρους των αποδεκτών παραμέτρων στις ΤΠΔ • το συνολικό επίπεδο ασφάλειας του οχήματος ενδέχεται να επηρεαστεί αρνητικά • απαιτείται από τις σχετικές ΤΠΔ (άρθρο 21 παράγραφος 12 της ΟΔ) [άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του ΕκΚ] Ίδιος κάτοχος έγκρισης	Νέα έγκριση [άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) & άρθρο 14 παράγραφοι 2 & 3 του ΕκΚ]	Ναι	Ναι	Ναι (1)	Ναι	Ναι (1)	Ναι (2)	Ναι	Δυνατότητα του κατόχου έγκρισης να επιλέξει να ζητήσει νέο τύπο ή να δημιουργήσει νέα παραλλαγή υφιστάμενου τύπου (άρθρο 14 παράγραφος 2 του ΕκΚ) (κεφάλαιο 3.3.2.2 των ΚΓ)	Έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά που καλύπτει τις αλλαγές (άρθρα 48 & 49 του ΕκΚ) (κεφάλαια 3.8.2 και 3.8.3, παραρτήματα IV & V των ΚΓ)

Πίνακας 0: Συνοπτικός πίνακας

Περίπτωση πίνακα	Περιγραφή της περίπτωσης	Περίπτωση έγκρισης σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕκΚ)	Υποβάλλεται αίτηση;	Συμπεριλαμβάνονται στην αίτηση αποδεικτικά στοιχεία της εισαγωγής απαιτήσεων; (5)	Συμμετέχουν οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης (κοινοποιημένοι οργανισμοί & ορισθέντες οργανισμοί);	Συμμετέχει οργανισμός αξιολόγησης [κοινές μέθοδοι ασφάλειας (ΚΜΑ) για την εκτίμηση επικινδυνότητας (ΕκΕπ)]; (3)	Συμπεριλαμβάνονται στην αίτηση οι συνοδευτικοί τεχνικοί φάκελοι της δήλωσης επαλήθευσης ΕΚ;	Συμπεριλαμβάνεται στην αίτηση η δήλωση επαλήθευσης ΕΚ;	Συμπεριλαμβάνεται στην αίτηση η δήλωση του προτείνοντος (άρθρο 16 των ΚΜΑ για την ΕκΕπ· παράρτημα Ι σημεία 18.10/18.12 του ΕκΚ); (3)	Παρατηρήσεις - Ειδικά αιτήματα	Έγκριση που θα εκδοθεί από τον φορέα έγκρισης
7	Αλλαγή στα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού ή στο επίπεδο ασφάλειας του οχήματος που υπερβαίνει τα κριτήρια του άρθρου 21 παράγραφος 12 της ΟΔ: <ul style="list-style-type: none"> παράμετροι εκτός του εύρους των αποδεκτών παραμέτρων στις ΤΠΔ το συνολικό επίπεδο ασφάλειας του οχήματος ενδέχεται να επηρεαστεί αρνητικά απαιτείται από τις σχετικές ΤΠΔ (άρθρο 21 παράγραφος 12 της ΟΔ) [άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του ΕκΚ] Νέος κάτοχος έγκρισης	Νέα έγκριση [άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ), άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο δ), άρθρο 15 παράγραφος 4 & άρθρο 16 παράγραφος 3 του ΕκΚ]	Ναι	Ναι	Ναι (1)	Ναι	Ναι (1)	Ναι (2)	Ναι	Δημιουργία νέου τύπου οχήματος από τον νέο κάτοχο (άρθρο 15 παράγραφος 4 του ΕκΚ) (κεφάλαιο 3.3.2.2 των ΚΓ)	Έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά που καλύπτει τις αλλαγές (άρθρα 48 & 49 του ΕκΚ) (κεφάλαια 3.8.2 και 3.8.3, παραρτήματα IV & V των ΚΓ)
8	Αλλαγή στα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού ή στο επίπεδο ασφάλειας του οχήματος που δεν υπερβαίνει τα κριτήρια του άρθρου 21 παράγραφος 12 της ΟΔ: <ul style="list-style-type: none"> παράμετροι εκτός του εύρους των αποδεκτών παραμέτρων στις ΤΠΔ το συνολικό επίπεδο ασφάλειας του οχήματος ενδέχεται να επηρεαστεί αρνητικά απαιτείται από τις σχετικές ΤΠΔ (άρθρο 21 παράγραφος 12 της ΟΔ) [άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του ΕκΚ] Ίδιος κάτοχος έγκρισης	Άνευ αντικειμένου [άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο γ), άρθρο 15 παράγραφος 2 του ΕκΚ]	Όχι	Άνευ αντικειμένου (5)	Ναι (1)	Ναι (6)	Άνευ αντικειμένου (1)	Άνευ αντικειμένου (2)	Άνευ αντικειμένου (7)	Ο κάτοχος έγκρισης τύπου θέτει τις σχετικές πληροφορίες στη διάθεση του φορέα έγκρισης, των εθνικών αρχών ασφάλειας (ΕΑΑ), του Οργανισμού ή των κρατών μελών, κατόπιν αιτήσεως (πάρτημα IV σημείο 2.6 της ΟΔ) (άρθρο 15 παράγραφος 2 του ΕκΚ) Δημιουργία νέας έκδοσης τύπου οχήματος ή νέας έκδοσης παραλλαγής τύπου οχήματος και παροχή των σχετικών πληροφοριών στον φορέα έγκρισης. Ο φορέας έγκρισης καταχωρίζει στο Ευρωπαϊκό Μητρώο Εγκεκριμένων Τύπων Οχημάτων (EMETO) τη νέα έκδοση του τύπου οχήματος ή τη νέα έκδοση παραλλαγής του τύπου οχήματος (άρθρο 15 παράγραφος 3 του ΕκΚ) [κεφάλαιο 3.3.2.2 περίπτωση γ) των ΚΓ] Ο αιτών ενδέχεται να επιθυμεί τη διατύπωση κρίσης από οργανισμό αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) ότι η αλλαγή δεν υπερβαίνει τα κριτήρια, ωστόσο αυτό δεν είναι υποχρεωτικό	Ο φορέας έγκρισης καταχωρίζει στο μητρώο EMETO τη νέα έκδοση του τύπου οχήματος ή τη νέα έκδοση παραλλαγής του τύπου οχήματος, χρησιμοποιώντας τις πληροφορίες που παρέχονται από τον κάτοχο της έγκρισης τύπου οχήματος (άρθρο 15 παράγραφος 3 του ΕκΚ)
9α	Αλλαγή στα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού ή στο επίπεδο ασφάλειας του οχήματος που δεν υπερβαίνει τα κριτήρια του άρθρου 21 παράγραφος 12 της ΟΔ: <ul style="list-style-type: none"> παράμετροι εκτός του εύρους των αποδεκτών παραμέτρων στις ΤΠΔ το συνολικό επίπεδο ασφάλειας του οχήματος ενδέχεται να επηρεαστεί αρνητικά απαιτείται από τις σχετικές ΤΠΔ (άρθρο 21 παράγραφος 12 της ΟΔ) [άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του ΕκΚ] Νέος κάτοχος έγκρισης	Άνευ αντικειμένου εκτός εάν ζητηθεί από τον φορέα έγκρισης εντός 4 μηνών από την κοινοποίηση των αλλαγών (άρθρο 16 παράγραφος 4 του ΕκΚ)	Όχι	Άνευ αντικειμένου (5)	Ναι (1)	Ναι (6)	Άνευ αντικειμένου (1)	Άνευ αντικειμένου (2)	Άνευ αντικειμένου (7)	Ο φορέας που διαχειρίζεται την αλλαγή πρέπει να κοινοποιήσει τις αλλαγές στον φορέα έγκρισης. Αυτό ενδέχεται να ισχύει για ένα όχημα ή σύνολο πανομοιότυπων οχημάτων. Ο φορέας έγκρισης μπορεί να εκδώσει, εντός 4 μηνών, αιτιολογημένη απόφαση με την οποία να ζητεί την υποβολή αίτησης έγκρισης σε περίπτωση εσφαλμένης κατηγοριοποίησης ή ανεπαρκώς τεκμηριωμένων πληροφοριών. Η κοινοποίηση πραγματοποιείται μέσω ειδικού για τον σκοπό αυτόν εργαλείου ΤΠ (κεφάλαιο 3.3.2.3 των ΚΓ)	Άνευ αντικειμένου
	Αλλαγή στα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού ή στο επίπεδο ασφάλειας του οχήματος που δεν υπερβαίνει τα κριτήρια του άρθρου 21 παράγραφος 12 της ΟΔ: <ul style="list-style-type: none"> παράμετροι εκτός του εύρους των αποδεκτών παραμέτρων στις ΤΠΔ το συνολικό επίπεδο ασφάλειας του οχήματος ενδέχεται να επηρεαστεί αρνητικά απαιτείται από τις σχετικές ΤΠΔ (άρθρο 21 παράγραφος 12 της ΟΔ) [άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του ΕκΚ] Νέος κάτοχος έγκρισης	Νέα έγκριση εάν ζητηθεί από τον φορέα έγκρισης εντός 4 μηνών από την κοινοποίηση των αλλαγών [άρθρο 14 παράγραφος 1	Ναι	Ναι	Ναι (1)	Ναι	Ναι (1)	Ναι (2)	Ναι	Ο νέος κάτοχος έγκρισης πρέπει να κοινοποιήσει τις αλλαγές στον φορέα έγκρισης. Αυτό ενδέχεται να ισχύει για ένα όχημα ή σύνολο πανομοιότυπων οχημάτων. Ο φορέας έγκρισης μπορεί να εκδώσει, εντός 4 μηνών, αιτιολογημένη απόφαση με την οποία να ζητεί την υποβολή αίτησης έγκρισης σε περίπτωση εσφαλμένης	Έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά (άρθρα 48 & 49 του ΕκΚ)

Πίνακας 0: Συνοπτικός πίνακας

Περίπτωση	Περιγραφή της περίπτωσης	Περίπτωση έγκρισης σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΚΚ)	Υποβάλλεται αίτηση;	Συμπεριλαμβάνονται στην αίτηση αποδεικτικά στοιχεία της εισαγωγής απαιτήσεων; (5)	Συμμετέχουν οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης (κοινοποιημένοι οργανισμοί & ορισθέντες οργανισμοί);	Συμμετέχει οργανισμός αξιολόγησης [κοινές μέθοδοι ασφάλειας (ΚΜΑ) για την εκτίμηση επικινδυνότητας (ΕκΕπ)]; (3)	Συμπεριλαμβάνονται στην αίτηση οι συνοδευτικοί τεχνικοί φάκελοι της δήλωσης επαλήθευσης ΕΚ;	Συμπεριλαμβάνεται στην αίτηση η δήλωση επαλήθευσης ΕΚ;	Συμπεριλαμβάνεται στην αίτηση η δήλωση του προτείνοντος (άρθρο 16 των ΚΜΑ για την ΕκΕπ· παράρτημα Ι σημεία 18.10/18.12 του ΕκΚ); (3)	Παρατηρήσεις - Ειδικά αιτήματα	Έγκριση που θα εκδοθεί από τον φορέα έγκρισης
	Αλλαγή μόνο σε όχημα (οχήματα) (άρθρο 16 του ΕκΚ) (κεφάλαιο 3.3.2.3 των ΚΓ)	στοιχείο δ) & άρθρο 16 παράγραφος 4 του ΕκΚ]								κατηγοριοποίησης ή ανεπαρκώς τεκμηριωμένων πληροφοριών. Δημιουργία νέου τύπου οχήματος από τον νέο κάτοχο (άρθρο 15 παράγραφος 4 του ΕκΚ) (κεφάλαιο 3.3.2.2 των ΚΓ)	(κεφάλαια 3.8.2 και 3.8.3, παραρτήματα IV & V των ΚΓ)
9β	Αλλαγή στα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού ή στο επίπεδο ασφάλειας του οχήματος που δεν υπερβαίνει τα κριτήρια του άρθρου 21 παράγραφος 12 της ΟΔ: <ul style="list-style-type: none"> παράμετροι εκτός του εύρους των αποδεκτών παραμέτρων στις ΤΠΔ το συνολικό επίπεδο ασφάλειας του οχήματος ενδέχεται να επηρεαστεί αρνητικά απαιτείται από τις σχετικές ΤΠΔ (άρθρο 21 παράγραφος 12 της ΟΔ) [άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του ΕκΚ] Νέος κάτοχος έγκρισης Αλλαγή σε τύπο οχήματος μόνο και/ή σε τύπο οχήματος και όχημα (οχήματα)	Νέα έγκριση [άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) και άρθρο 15 παράγραφος 4 στοιχείο δ) του ΕκΚ]	Ναι	Ναι	Ναι (1)	Ναι	Ναι (1)	Ναι (2)	Ναι	Δημιουργία νέου τύπου οχήματος από τον νέο κάτοχο (άρθρο 15 παράγραφος 4 του ΕκΚ) (κεφάλαιο 3.3.2.2 των ΚΓ)	Έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά (άρθρα 48 & 49 του ΕκΚ) (κεφάλαια 3.8.2 και 3.8.3, παραρτήματα IV & V των ΚΓ)
10	Αλλαγή που εισάγει παρέκκλιση από τον τεχνικό φάκελο αλλά δεν ενεργοποιεί τα κριτήρια του άρθρου 21 παράγραφος 12 της ΟΔ [άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο β) και άρθρο 16 παράγραφος 2 του ΕκΚ] (κεφάλαιο 3.3.2.1 των ΚΓ) Ίδιος κάτοχος έγκρισης	Άνευ αντικειμένου [άρθρο 15, παράγραφος 1, στοιχείο β) του ΕκΚ]	Όχι	Άνευ αντικειμένου (5)	Ναι Σε περίπτωση που έχει αντίκτυπο σε ήδη διενεργηθείσες αξιολογήσεις συμμόρφωσης και εφόσον απαιτούνται νέοι έλεγχοι και επαληθεύσεις [κεφάλαιο 3.3.2.2 κατ. β) των ΚΓ]	Ναι (6)	Άνευ αντικειμένου	Άνευ αντικειμένου (2)	Άνευ αντικειμένου (7)	Ο κάτοχος έγκρισης τύπου θέτει τις σχετικές πληροφορίες στη διάθεση του φορέα έγκρισης, των εθνικών αρχών ασφάλειας (ΕΑΑ), του Οργανισμού ή των κρατών μελών, κατόπιν αιτήσεως (πάρτημα IV σημείο 2.6 της ΟΔ) (άρθρο 15 παράγραφος 2 του ΕκΚ) Ο αιτών ενδέχεται να επιθυμεί τη διατύπωση κρίσης από οργανισμό αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) ότι η αλλαγή δεν υπερβαίνει τα κριτήρια, ωστόσο αυτό δεν είναι υποχρεωτικό	Άνευ αντικειμένου

Πίνακας 0: Συνοπτικός πίνακας

Περίπτωση	Περιγραφή της περίπτωσης	Περίπτωση έγκρισης σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕκΚ)	Υποβάλλεται αίτηση;	Συμπεριλαμβάνονται στην αίτηση αποδεικτικά στοιχεία της εισαγωγής απαιτήσεων; (5)	Συμμετέχουν οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης (κοινοποιημένοι οργανισμοί & ορισθέντες οργανισμοί);	Συμμετέχει οργανισμός αξιολόγησης [κοινές μέθοδοι ασφάλειας (ΚΜΑ) για την εκτίμηση επικινδυνότητας (ΕκΕπ)]; (3)	Συμπεριλαμβάνονται στην αίτηση οι συνοδευτικοί τεχνικοί φάκελοι της δήλωσης επαλήθευσης ΕΚ;	Συμπεριλαμβάνεται στην αίτηση η δήλωση επαλήθευσης ΕΚ;	Συμπεριλαμβάνεται στην αίτηση η δήλωση του προτείνοντος (άρθρο 16 των ΚΜΑ για την ΕκΕπ· παράρτημα Ι σημεία 18.10/18.12 του ΕκΚ); (3)	Παρατηρήσεις - Ειδικά αιτήματα	Έγκριση που θα εκδοθεί από τον φορέα έγκρισης
11α	Αλλαγή που εισάγει παρέκκλιση από τον τεχνικό φάκελο αλλά δεν ενεργοποιεί τα κριτήρια του άρθρου 21 παράγραφος 12 της ΟΔ [άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο β) και άρθρο 16 παράγραφος 2 του ΕκΚ] (κεφάλαιο 3.3.2.1 των ΚΓ) Νέος κάτοχος έγκρισης Αλλαγή μόνο σε όχημα (οχήματα) (κεφάλαιο 3.3.2.3 των ΚΓ)	Άνευ αντικειμένου εκτός εάν ζητηθεί από τον φορέα έγκρισης εντός 4 μηνών από την κοινοποίηση των αλλαγών (άρθρο 16 παράγραφος 4 του ΕκΚ)	Όχι	Άνευ αντικειμένου (5)	Ναι (1)	Ναι (6)	Άνευ αντικειμένου	Άνευ αντικειμένου (2)	Άνευ αντικειμένου (7)	Ο φορέας που διαχειρίζεται την αλλαγή πρέπει να κοινοποιήσει τις αλλαγές στον φορέα έγκρισης. Αυτό ενδέχεται να ισχύει για ένα όχημα ή σύνολο πανομοιότυπων οχημάτων. Ο φορέας έγκρισης μπορεί να εκδώσει, εντός 4 μηνών, αιτιολογημένη απόφαση με την οποία να ζητεί την υποβολή αίτησης έγκρισης σε περίπτωση εσφαλμένης κατηγοριοποίησης ή ανεπαρκώς τεκμηριωμένων πληροφοριών. Η κοινοποίηση πραγματοποιείται μέσω ειδικού για τον σκοπό αυτόν εργαλείου ΤΠ (κεφάλαιο 3.3.2.3 των ΚΓ)	Άνευ αντικειμένου
		Νέα έγκριση εάν ζητηθεί από τον φορέα έγκρισης εντός 4 μηνών από την κοινοποίηση των αλλαγών [άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) & άρθρο 16 παράγραφος 4 του ΕκΚ]	Ναι	Ναι	Ναι (1)	Ναι	Ναι (1)	Ναι (2)	Ναι	Ο νέος κάτοχος έγκρισης πρέπει να κοινοποιήσει τις αλλαγές στον φορέα έγκρισης. Αυτό ενδέχεται να ισχύει για ένα όχημα ή σύνολο πανομοιότυπων οχημάτων. Ο φορέας έγκρισης μπορεί να εκδώσει, εντός 4 μηνών, αιτιολογημένη απόφαση με την οποία να ζητεί την υποβολή αίτησης έγκρισης σε περίπτωση εσφαλμένης κατηγοριοποίησης ή ανεπαρκώς τεκμηριωμένων πληροφοριών. Δημιουργία νέου τύπου οχήματος από τον νέο κάτοχο (άρθρο 15 παράγραφος 4 του ΕκΚ) (κεφάλαιο 3.3.2.2 των ΚΓ)	Έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά (άρθρα 48 & 49 του ΕκΚ) (κεφάλαια 3.8.2 και 3.8.3, παραρτήματα IV & V των ΚΓ)
11β	Αλλαγή που εισάγει παρέκκλιση από τον τεχνικό φάκελο αλλά δεν ενεργοποιεί τα κριτήρια του άρθρου 21 παράγραφος 12 της ΟΔ [άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο β) και άρθρο 16 παράγραφος 2 του ΕκΚ] (κεφάλαιο 3.3.2.1 των ΚΓ) Νέος κάτοχος έγκρισης Αλλαγή σε τύπο οχήματος μόνο και/ή σε τύπο οχήματος και όχημα (οχήματα)	Νέα έγκριση [άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) και άρθρο 15 παράγραφος 4 στοιχείο δ) του ΕκΚ]	Ναι	Ναι	Ναι (1)	Ναι	Ναι (1)	Ναι (2)	Ναι	Δημιουργία νέου τύπου οχήματος από τον νέο κάτοχο (άρθρο 15 παράγραφος 4 του ΕκΚ) (κεφάλαιο 3.3.2.2 των ΚΓ)	Έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά (άρθρα 48 & 49 του ΕκΚ) (κεφάλαια 3.8.2 και 3.8.3, παραρτήματα IV & V των ΚΓ)
12	Αλλαγή σε εγκεκριμένο τύπο οχήματος ή όχημα η οποία δεν εισάγει παρέκκλιση από τους τεχνικούς φακέλους [άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο α) του ΕκΚ] (κεφάλαιο 3.3.2.1 των ΚΓ)	Άνευ αντικειμένου (κεφάλαιο 3.3.2.2 των ΚΓ)	Όχι	Άνευ αντικειμένου (5)	Όχι	Όχι	Άνευ αντικειμένου	Άνευ αντικειμένου	Άνευ αντικειμένου	Είναι αναγκαίο να επικαιροποιηθεί η διαχείριση της διαμόρφωσης του οχήματος και/ή του τύπου οχήματος	Άνευ αντικειμένου
13	Αλλαγές σε ήδη εγκεκριμένο όχημα οι οποίες αφορούν αντικατάσταση κατά τη συντήρησή του χωρίς αλλαγή στον σχεδιασμό/στις λειτουργίες (άρθρο 16 παράγραφος 1 του ΕκΚ)	Άνευ αντικειμένου	Όχι	Άνευ αντικειμένου (5)	Όχι	Όχι	Άνευ αντικειμένου	Άνευ αντικειμένου	Άνευ αντικειμένου	Είναι αναγκαίο να επικαιροποιηθεί η διαχείριση της διαμόρφωσης του οχήματος	Άνευ αντικειμένου
14 (8)	Εάν απαιτούνται δοκιμές στο δίκτυο για τη λήψη αποδεικτικών στοιχείων της τεχνικής συμβατότητας και της ασφαλούς ενσωμάτωσης των υποστημάτων, και/ή της τεχνικής συμβατότητας με το δίκτυο	Άνευ αντικειμένου	Όχι			Ανάλογα με το εθνικό νομικό πλαίσιο του κράτους μέλους				Θα πρέπει να καλύπτεται από το σύστημα διαχείρισης ασφάλειας της σιδηροδρομικής επιχείρησης που θα χειριστεί το όχημα (ή τα οχήματα) για τη διενέργεια εκτίμησης επικινδυνότητας. (κεφάλαιο 3.3.5 α) & γ) των ΚΓ)	Προσωρινή έγκριση που εκδίδεται από την ΕΑΑ

Πίνακας 0: Συνοπτικός πίνακας

Περίπτωση πίνακα	Περιγραφή της περίπτωσης	Περίπτωση έγκρισης σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΚΚ)	Υποβάλλεται αίτηση;	Συμπεριλαμβάνονται στην αίτηση αποδεικτικά στοιχεία της εισαγωγής απαιτήσεων; (5)	Συμμετέχουν οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης (κοινοποιημένοι οργανισμοί & ορισθέντες οργανισμοί);	Συμμετέχει οργανισμός αξιολόγησης [κοινές μέθοδοι ασφάλειας (ΚΜΑ) για την εκτίμηση επικινδυνότητας (ΕκΕπ)]; (3)	Συμπεριλαμβάνονται στην αίτηση οι συνοδευτικοί τεχνικοί φάκελοι της δήλωσης επαλήθευσης ΕΚ;	Συμπεριλαμβάνεται στην αίτηση η δήλωση επαλήθευσης ΕΚ;	Συμπεριλαμβάνεται στην αίτηση η δήλωση του προτείνοντος (άρθρο 16 των ΚΜΑ για την ΕκΕπ· παράρτημα Ι σημεία 18.10/18.12 του ΕκΚ); (3)	Παρατηρήσεις - Ειδικά αιτήματα	Έγκριση που θα εκδοθεί από τον φορέα έγκρισης
	(άρθρο 21 παράγραφοι 3 & 5 της ΟΔ) (άρθρο 19 του ΕκΚ)	και προβλέπεται στο εθνικό νομικό πλαίσιο του κράτους μέλους. (κεφάλαιο 3.3.5 των ΚΓ)									

Υπόμνημα: ΟΔ - οδηγία (ΕΕ) 2016/797 για τη διαλειτουργικότητα

ΕΚΚ - Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/545

ΚΓ - Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις πρακτικές ρυθμίσεις για τη διαδικασία έγκρισης οχημάτων

ΚΜΑ για την ΕκΕπ - Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 402/2013

- Σημειώσεις:**
- (1) Μόνο οι αλλαγές και οι διεπαφές τους με τα αμετάβλητα μέρη πρέπει να υποβάλλονται στη διαδικασία επαλήθευσης ΕΚ, βάσει της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων και με αξιολόγηση από τον φορέα έγκρισης και τις ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης (κατά περίπτωση), σύμφωνα με το παράρτημα IV σημείο 2.3.3 της ΟΔ (βλ. επίσης κεφάλαια 3.3.2.1 & 3.3.2.2 των ΚΓ)
 - (2) Ο αιτών αποφασίζει αν υπάρχει ανάγκη νέας ή επικαιροποιημένης δήλωσης, σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 5 της ΟΔ
 - (3) Ο οργανισμός αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) πρέπει να συμμετέχει:
 - στην αξιολόγηση της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων για τη βασική απαίτηση ασφάλειας και την ασφαλή ενσωμάτωση μεταξύ υποσυστημάτων
 - όταν λόγω της φύσης των αλλαγών απαιτείται η εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 για σημαντική αλλαγή
 - όταν βάσει των υποχρεωτικών κανόνων απαιτείται ρητώς η εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013
 - (4) Οι αλλαγές και/ή οι κανόνες που υφίστανται αλλαγές ενδέχεται να απαιτούν την εφαρμογή της διαδικασίας εκτίμησης επικινδυνότητας που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 402/2013. Στην περίπτωση αυτή, είναι αναγκαία η συμμετοχή οργανισμού αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) και ο προτείνων παρέχει δήλωση επικινδυνότητας σύμφωνα με το άρθρο 16 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013. Αυτό θα εξαρτηθεί από τη φύση της αλλαγής και των κανόνων που υφίστανται αλλαγές.
 - (5) Η διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων θα πρέπει να διενεργείται πάντοτε, ανεξαρτήτως της περίπτωσης έγκρισης. Ωστόσο, ανάλογα με την περίπτωση, δεν απαιτείται να υποβληθεί στον φορέα έγκρισης η τεκμηρίωση που συνδέεται με τη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων η οποία διενεργείται από τον αιτούντα
 - (6) Ο οργανισμός αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) αξιολογεί την εισαγωγή απαιτήσεων (επιβεβαίωση ότι η διαδικασία που εφαρμόζει ο αιτών αρκεί για να διασφαλιστεί ότι οι αλλαγές δεν ενδέχεται να επηρεάσουν αρνητικά την ασφάλεια)
 - (7) Ο προτείνων πρέπει να υποβάλει δήλωση επικινδυνότητας
 - (8) Δεν καλύπτεται στο διάγραμμα ροής για το υποστάδιο 1-1

1. Εισαγωγή

1.1. Ιστορικό

Η 4η δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους εισάγει σημαντικές αλλαγές στο κανονιστικό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη διαλειτουργικότητα, μεταξύ άλλων όσον αφορά τη διαδικασία έκδοσης εγκρίσεων οχημάτων. Οι αλλαγές αυτές συνοδεύονται από τη νέα κατανομή καθηκόντων και αρμοδιοτήτων μεταξύ του Οργανισμού και των εθνικών αρχών ασφάλειας (ΕΑΑ).

Στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797, που αποτελεί αναδιατύπωση της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα, προβλέπονται δύο οδοί για την εφαρμογή της διαδικασίας έγκρισης οχήματος, είτε μέσω του Οργανισμού για την έκδοση εγκρίσεων οχήματος όταν η περιοχή χρήσης εκτείνεται σε περισσότερα από ένα κράτη μέλη ή σε ένα κράτος μέλος σε περίπτωση υποβολής σχετικού αιτήματος από τον αιτούντα, είτε μέσω μιας μεμονωμένης εθνικής αρχής ασφάλειας, για την έκδοση έγκρισης οχήματος σε περιοχή χρήσης που περιορίζεται σε ένα κράτος μέλος.

Η διαχείριση της διαδικασίας έγκρισης οχήματος, ανεξάρτητα από την οδό που θα επιλεγεί, θα πρέπει να πραγματοποιείται σε διάφορα επίπεδα, μεταξύ άλλων μέσω ειδικής νομοθεσίας, σχετικών κατευθυντήριων γραμμών και εσωτερικών διαδικασιών καθώς και συμφωνιών συνεργασίας που συνάπτονται μεταξύ του Οργανισμού και των εθνικών αρχών ασφάλειας.

Στη συνέχεια παρατίθεται ένα απλουστευμένο διάγραμμα που παρουσιάζει την ιεραρχία των αναγνωρισμένων επιπέδων βάσει της οποίας θα πρέπει να διενεργείται η διαδικασία έγκρισης οχήματος.



Διάγραμμα 1: Ιεραρχία των επιπέδων βάσει της οποίας πρέπει να διενεργείται η διαδικασία έγκρισης

Η κατανομή των απαιτήσεων που καλύπτουν τη διαδικασία έγκρισης οχήματος μεταξύ των επιπέδων όπως παρουσιάζεται στο διάγραμμα αντικατοπτρίζει την εξής λογική:

- › Στο πρώτο επίπεδο, το οποίο καλύπτεται από τη νέα εκτελεστική πράξη «Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής, της 4ης Απριλίου 2018, σχετικά με τον καθορισμό πρακτικών ρυθμίσεων για την έγκριση σιδηροδρομικών οχημάτων και διαδικασίας έγκρισης τύπου οχημάτων σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου», προβλέπονται οι πρακτικές ρυθμίσεις που προσδιορίζουν λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τη διαδικασία έγκρισης οχήματος.
- › Στα δύο τελευταία επίπεδα, τα οποία καλύπτονται από μη νομοθετικά έγγραφα, περιλαμβανομένων κατευθυντήριων γραμμών και εσωτερικών διαδικασιών, ορίζονται οι διατάξεις που υποστηρίζουν

τους αιτούντες στη διαδικασία αίτησης και έγκρισης, καθώς και οι διατάξεις στις οποίες ορίζεται αναλυτικά η εσωτερική οργάνωση της διαδικασίας έγκρισης οχήματος στο επίπεδο του Οργανισμού και στο επίπεδο των επιμέρους εθνικών αρχών ασφάλειας.

- › Οι συμφωνίες συνεργασίας, βάσει του άρθρου 21 παράγραφος 14 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, συμπληρώνουν τα ανωτέρω επίπεδα με ουσιώδεις διατάξεις για την αποτελεσματική εφαρμογή της διαδικασίας έγκρισης οχήματος όταν απαιτείται η στενή συνεργασία διαφόρων φορέων (δηλ. του Οργανισμού και των σχετικών εθνικών αρχών ασφάλειας).

1.2. Νομική βάση

Γενική υποχρέωση του Οργανισμού είναι η παροχή τεχνικής υποστήριξης στον τομέα της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρόμων, σύμφωνα με το άρθρο 4 στοιχείο θ) και το άρθρο 19 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796. Στην υποχρέωση αυτή περιλαμβάνεται η δυνατότητα του Οργανισμού να εκδίδει κατευθυντήριες γραμμές για τη διευκόλυνση της εφαρμογής της νομοθεσίας σχετικά με τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων. Επιπλέον, στο άρθρο 8 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής σχετικά με τον καθορισμό πρακτικών ρυθμίσεων για την έγκριση σιδηροδρομικών οχημάτων και διαδικασίας έγκρισης τύπου οχημάτων, ορίζεται ότι:

«Ο Οργανισμός καταρτίζει, δημοσιεύει και επικαιροποιεί κατευθυντήριες γραμμές στις οποίες περιγράφει και επεξηγεί τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, και τις καθιστά δωρεάν διαθέσιμες στο κοινό, σε όλες τις επίσημες γλώσσες της Ένωσης. Οι κατευθυντήριες γραμμές περιλαμβάνουν υποδείγματα τα οποία μπορούν να χρησιμοποιούν ο φορέας έγκρισης και οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης με σκοπό την ανταλλαγή και την καταχώριση πληροφοριών, και υπόδειγμα αίτησης το οποίο μπορεί να χρησιμοποιήσει ο αιτών».

1.3. Πεδίο εφαρμογής

Το πεδίο εφαρμογής του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής καλύπτει εγκρίσεις περιοχής χρήσης:

- › για ένα ή περισσότερα κράτη μέλη οι οποίες πρέπει να εκδίδονται από τον Οργανισμό· και
- › οι οποίες περιορίζονται στο δίκτυο (ή στα δίκτυα) εντός ενός κράτους μέλους όπου ο αιτών μπορεί να ζητήσει την έκδοση της έγκρισης από την εθνική αρχή ασφάλειας του εν λόγω κράτους μέλους ή από τον Οργανισμό [άρθρο 21 παράγραφος 8 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 [2]].

Το πεδίο εφαρμογής των «κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τις πρακτικές ρυθμίσεις για τη διαδικασία έγκρισης οχημάτων» είναι το ίδιο με αυτό του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής, όπως προβλέπεται στα άρθρα 21 και 24 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

Το όχημα ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 3 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 ως «σιδηροδρομικό όχημα δυνάμενο να κινηθεί με τροχούς επί σιδηροδρομικών γραμμών, με ή χωρίς έλξη· το όχημα αποτελείται από ένα ή περισσότερα δομικά και λειτουργικά υποσυστήματα». Ο ορισμός αυτός περιλαμβάνει επίσης ειδικά οχήματα, όπως επιτρόχια μηχανήματα (ETM) όταν λειτουργούν ως σιδηροδρομικά οχήματα (δηλ. όταν χρησιμοποιούνται σε κατάσταση μεταφοράς, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 της Επιτροπής, σημείο 2.2.2. στοιχείο Δ. Όταν τα ETM χρησιμοποιούνται σε κατάσταση εργασίας [η κατάσταση αυτή εξαιρείται από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 της Επιτροπής (βλ. σημείο 2.3.1 στοιχείο Δ)], δεν καλύπτονται από τον ορισμό του οχήματος όπως παρατίθεται στο άρθρο 2 σημείο 3) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

Όλα τα οχήματα στα οποία εφαρμόζεται η οδηγία (ΕΕ) 2016/797, όπως ορίζεται στο άρθρο 1 της οδηγίας, εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής και, κατά συνέπεια, εμπίπτουν επίσης στο πεδίο εφαρμογής των «κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τις πρακτικές ρυθμίσεις για τη διαδικασία έγκρισης οχημάτων».

1.4. Στόχοι

Σκοπός του παρόντος εγγράφου είναι παράσχει καθοδήγηση στους φορείς έγκρισης, στις ΕΑΑ της περιοχής χρήσης, στους κατόχους έγκρισης τύπου οχήματος, στους φορείς διαχείρισης αλλαγών, στους αιτούντες και σε άλλα ενδιαφερόμενα μέρη για την εφαρμογή της διαδικασίας έγκρισης οχημάτων που καθορίζεται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής, όπως προβλέπεται στα άρθρα 21 και 24 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Οι «κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις πρακτικές ρυθμίσεις για τη διαδικασία έγκρισης οχημάτων» αποσκοπούν στην παροχή στήριξης για τη συνεπή εφαρμογή της διαδικασίας έγκρισης σιδηροδρομικού οχήματος και έγκρισης τύπου σιδηροδρομικού οχήματος.

Προς διευκόλυνση της μελέτης των «κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τις πρακτικές ρυθμίσεις για τη διαδικασία έγκρισης οχημάτων», η δομή των πληροφοριών βασίζεται στη δομή του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής και το κείμενο του κανονισμού έχει συμπεριληφθεί στις «κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις πρακτικές ρυθμίσεις για τη διαδικασία έγκρισης οχημάτων» με τις ακόλουθες επισημάνσεις:

Υπόμνημα:

Κείμενο σε ανοιχτό πράσινο χρώμα εντός πλαισίου αντιστοιχεί στο προτεινόμενο κείμενο για τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής που αναφέρεται στο άρθρο 21 παράγραφος 9 της αναδιατυπωμένης οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 για τη διαλειτουργικότητα.

Το μη επισημασμένο κείμενο αντιστοιχεί σε μη νομοθετικές πράξεις οι οποίες στηρίζουν τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής.

Όπου απαιτείται, παρατίθενται σύνδεσμοι που οδηγούν σε ιστοσελίδες προς διευκόλυνση του αναγνώστη. Ωστόσο, επισημαίνεται ότι οι σύνδεσμοι παρατίθενται αποκλειστικά προς ενημέρωση· ο Οργανισμός δεν ελέγχει το περιεχόμενο αυτό, το οποίο ενδέχεται να τροποποιηθεί ανά πάσα στιγμή.

Πέραν των «κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τις πρακτικές ρυθμίσεις για τη διαδικασία έγκρισης οχημάτων», διατίθεται και ένα αυτόνομο έγγραφο: «Κατάλογος παραδειγμάτων - Παραδείγματα των πρακτικών ρυθμίσεων για τη διαδικασία έγκρισης οχημάτων». Το εν λόγω έγγραφο συμπληρώνει τις κατευθυντήριες γραμμές παρέχοντας παραδείγματα που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την παρουσίαση της πρακτικής εφαρμογής του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής και των «κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τις πρακτικές ρυθμίσεις για τη διαδικασία έγκρισης οχημάτων».

1.5. Διαχείριση του εγγράφου

Προβλέπεται η τακτική επανεξέταση και, κατά περίπτωση, επικαιροποίηση και/ή τροποποίηση των «κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τις πρακτικές ρυθμίσεις για τη διαδικασία έγκρισης οχημάτων», με βάση την πείρα που θα αποκτηθεί από την εφαρμογή της διαδικασίας έγκρισης οχημάτων σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής.

Προτείνεται η επανεξέταση του εγγράφου ανά 1 με 2 έτη ανάλογα με τον αριθμό και τη σπουδαιότητα των αιτημάτων τροποποίησης που λαμβάνονται. Εάν διαπιστωθεί ότι δεν υπάρχει περαιτέρω ανάγκη, μπορεί να εξεταστεί το ενδεχόμενο διενέργειας της επανεξέτασης με μικρότερη συχνότητα.

Οι χρήστες, δηλαδή οποιοσδήποτε ενδιαφερόμενος φορέας ή εθνική αρχή ασφάλειας, μπορούν να υποβάλλουν αιτήματα τροποποίησης των «κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τις πρακτικές ρυθμίσεις για τη διαδικασία έγκρισης οχημάτων», συμπληρώνοντας το φύλλο σχολιασμού που παρατίθεται στο παράρτημα ΧΙΧ του παρόντος εγγράφου και αποστέλλοντάς το στη διεύθυνση VAFeedback@era.europa.eu.

Ο Οργανισμός θα εξετάζει τα αιτήματα τροποποίησης λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες που εντοπίζονται στη διάρκεια της εφαρμογής της διαδικασίας έγκρισης οχημάτων.

Ο Οργανισμός θα αξιολογεί τα αιτήματα τροποποίησης και θα υποβάλλει, κατά περίπτωση, σχέδιο επικαιροποιημένης έκδοσης των «κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τις πρακτικές ρυθμίσεις για τη

διαδικασία έγκρισης οχημάτων» στο δίκτυο ΕΑΑ και στο δίκτυο αντιπροσωπευτικών φορέων, για τρίμηνη διαβούλευση.

Μετά τη διαβούλευση, ο Οργανισμός θα εξετάζει τα σχόλια που έλαβε και θα δημοσιεύει αναθεωρημένη έκδοση των «κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τις πρακτικές ρυθμίσεις για τη διαδικασία έγκρισης οχημάτων» στον δικτυακό του τόπο.

Ο Οργανισμός μπορεί επίσης να προτείνει αναθεώρηση με δική του πρωτοβουλία. Στην περίπτωση αυτή, ο Οργανισμός θα εφαρμόζει την ίδια διαδικασία και θα αποστέλλει επίσης τη σχετική επικαιροποιημένη έκδοση των «κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τις πρακτικές ρυθμίσεις για τη διαδικασία έγκρισης οχημάτων» στο δίκτυο ΕΑΑ και στο δίκτυο αντιπροσωπευτικών φορέων.

Ο Οργανισμός θα πρέπει, όποτε είναι δυνατόν, να συντονίζει την επανεξέταση και τη διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους φορείς όσον αφορά τα έγγραφα «Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις πρακτικές ρυθμίσεις για τη διαδικασία έγκρισης οχημάτων» και «Κατάλογος παραδειγμάτων - Παραδείγματα των πρακτικών ρυθμίσεων για τη διαδικασία έγκρισης οχημάτων».

2. Παραπομπές, ορισμοί και συντομογραφίες

2.1. Έγγραφα αναφοράς

Πίνακας 1 : Πίνακας εγγράφων αναφοράς

[Αναφ.]	Τίτλος	Αριθ. αναφοράς	Έκδοση / ημερομηνία
[1]	ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2016/796 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004	(ΕΕ) 2016/796	11-5-2016
[2]	ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2016/797 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (αναδιατύπωση)	(ΕΕ) 2016/797	11-5-2016
[3]	ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2016/798 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ, της 11ης Μαΐου 2016, για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (αναδιατύπωση)	(ΕΕ) 2016/798	11-5-2016
[4]	ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 402/2013 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ, 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) αριθ. 402/2013	30-4-2013
[5]	ΟΔΗΓΙΑ 2008/57/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος (αναδιατύπωση)	2008/57/ΕΚ	17-6-2008
[6]	ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ, της 4ης Οκτωβρίου 2011, για το ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων σιδηροδρομικών οχημάτων (2011/665/ΕΕ)	2011/665/ΕΕ	4-10-2011
[7]	ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 321/2013 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ, της 13ης Μαρτίου 2013, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — εμπορευματικές φορτάμαξες» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και για την κατάργηση της απόφασης 2006/861/ΕΚ	(ΕΕ) αριθ. 321/2013	13-3-2013
[8]	ISO 9000:2015 Συστήματα διαχείρισης της ποιότητας - Θεμελιώδεις έννοιες και λεξιλόγιο	ISO 9000: 2015	2015
[9]	ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης	(ΕΕ) αριθ. 1302/2014	18-11-2014

Πίνακας 1 : Πίνακας εγγράφων αναφοράς

[Αναφ.]	Τίτλος	Αριθ. αναφοράς	Έκδοση / ημερομηνία
[10]	Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2015/2299 της Επιτροπής, της 17ης Νοεμβρίου 2015, για την τροποποίηση της απόφασης 2009/965/ΕΚ σχετικά με τον επικαιροποιημένο κατάλογο των παραμέτρων που πρέπει να χρησιμοποιούνται για την κατάταξη των εθνικών κανόνων	(ΕΕ) 2015/2299	17-11-2015
[11]	ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 2015/995 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ, της 8ης Ιουνίου 2015, για τροποποίηση της απόφασης 2012/757/ΕΕ σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης	(ΕΕ) 2015/995	8-6-2015
[12]	ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2016/919 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ, της 27ης Μαΐου 2016, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για τα υποσυστήματα «έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης	(ΕΕ) 2016/919	27-5-2016
[13]	ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ, της 9ης Νοεμβρίου 2010, σχετικά με τις ενότητες των διαδικασιών αξιολόγησης της συμμόρφωσης, καταλληλότητας χρήσης και ελέγχου ΕΚ που πρέπει να χρησιμοποιούνται στις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας που έχουν εγκριθεί δυνάμει της οδηγίας 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (2010/713/ΕΕ)	2010/713/ΕΕ	9-11-2010
[14]	ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ, της 9ης Νοεμβρίου 2007, για τη θέσπιση κοινής προδιαγραφής για το εθνικό μητρώο οχημάτων που προβλέπεται στο άρθρο 14 παράγραφοι 4 και 5 της οδηγίας 96/48/ΕΚ και της οδηγίας 2001/16/ΕΚ (2007/756/ΕΚ)	2007/756/ΕΚ	9-11-2007
[15]	ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο «Γαλάζιος Οδηγός» του 2016 σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων της ΕΕ για τα προϊόντα (2016/C 272/01)	2016/C 272/01	26-7-2016
[16]	ISO/IEC 17000:2004 Αξιολόγηση της συμμόρφωσης -- Λεξιλόγιο και γενικές αρχές	ISO/IEC 17000:2004	2004
[17]	ISO 9001:2015 Συστήματα διαχείρισης της ποιότητας -- Απαιτήσεις	ISO 9001/2015	2015
[18]	Πρωτόκολλο του Λουξεμβούργου της Σύμβασης σχετικά με τις διεθνείς ασφάλειες επί κινητού εξοπλισμού για θέματα που αφορούν ειδικά το σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό, που θεσπίσθηκε στο Λουξεμβούργο στις 23 Φεβρουαρίου 2007	-	23-2-2007
[19]	ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2018/545 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ, της 4ης Απριλίου 2018, σχετικά με τον καθορισμό πρακτικών ρυθμίσεων για την έγκριση σιδηροδρομικών οχημάτων και διαδικασίας έγκρισης τύπου οχημάτων σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου	(ΕΕ) 2018/545	4-4-2018
[20]	ΟΔΗΓΙΑ 2014/30/ΕΕ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, για την εναρμόνιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα (αναδιατύπωση)	2014/30/ΕΕ	26/2/2014
[21]	ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2016/1628 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ, της 14ης Σεπτεμβρίου 2016, σχετικά με τις απαιτήσεις που αφορούν τα όρια εκπομπών για τους αέριους και σωματιδιακούς ρύπους και την έγκριση τύπου για κινητήρες εσωτερικής καύσης για μη οδικά κινητά μηχανήματα, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 και (ΕΕ) αριθ. 167/2013 και για την τροποποίηση και κατάργηση της οδηγίας 97/68/ΕΚ	(ΕΕ) 2016/1628	14/9/2016
[22]	ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2018/761 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ, της 16ης Φεβρουαρίου 2018, σχετικά με τον καθορισμό κοινών μεθόδων ασφάλειας για την εποπτεία από τις εθνικές αρχές ασφάλειας μετά την έκδοση ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας ή έγκρισης ασφάλειας σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1077/2012 της Επιτροπής	(ΕΕ) 2018/761	16/2/2018
[23]	ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 201/2011 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ, της 1ης Μαρτίου 2011, σχετικά με το υπόδειγμα της δήλωσης συμμόρφωσης προς εγκεκριμένο τύπο σιδηροδρομικού οχήματος	(ΕΕ) ΑΡΙΘ. 201/2011	1/3/2011

Πίνακας 1 : Πίνακας εγγράφων αναφοράς

[Αναφ.]	Τίτλος	Αριθ. αναφοράς	Έκδοση / ημερομηνία
[24]	ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1907/2006 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ, της 18ης Δεκεμβρίου 2006, για την καταχώριση, την αξιολόγηση, την αδειοδότηση και τους περιορισμούς των χημικών προϊόντων (REACH) και για την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Χημικών Προϊόντων καθώς και για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/45/ΕΚ και για κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 793/93 του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1488/94 της Επιτροπής καθώς και της οδηγίας 76/769/ΕΟΚ του Συμβουλίου και των οδηγιών της Επιτροπής 91/155/ΕΟΚ, 93/67/ΕΟΚ, 93/105/ΕΚ και 2000/21/ΕΚ	(ΕΕ) ΑΡΙΘ. 1907/2006	18/12/2006
[25]	Κατάλογος παραδειγμάτων - Παραδείγματα των πρακτικών ρυθμίσεων για τη διαδικασία έγκρισης οχημάτων	ERA-PRG-005/02_374	1.0

2.2. Ορισμοί και συντομογραφίες

Οι γενικοί όροι και οι συντομογραφίες που χρησιμοποιούνται στο παρόν έγγραφο περιλαμβάνονται σε γενικά λεξικά.

Οι ειδικοί όροι και οι ειδικές συντομογραφίες είτε ορίζονται στη συνέχεια είτε παρατίθενται στο κεφάλαιο 3.2.2.

Πίνακας 2 : Πίνακας όρων

Όρος	Ορισμός
Οργανισμός	Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων (ERA), ο οποίος συστάθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 881/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004 σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων, όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1335/2008 [2].
Επιτροπή	Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, και ειδικότερα η Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών (ΓΔ MOVE)
Ενωσιακό δίκαιο	Το ενωσιακό δίκαιο είναι το σύστημα ευρωπαϊκών νομοθετικών πράξεων που εφαρμόζεται στο εσωτερικό των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το ενωσιακό δίκαιο δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η πρόσβαση σε αυτό είναι δωρεάν μέσω του δικτυακού τόπου EUR-Lex (https://eur-lex.europa.eu/homepage.html), δημοσιεύεται δε σε καθημερινή βάση στις 24 επίσημες γλώσσες της ΕΕ.

Πίνακας 3 : Πίνακας συντομογραφιών

Όρος	Ορισμός
4RWP	4η δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους
ΕΧΣ	Έλεγχος, χειρισμός και σηματοδότηση
ΚΜΑ	Κοινή μέθοδος ασφάλειας
ΟΟ	Ορισθείς οργανισμός
Επιτροπή	Ευρωπαϊκή Επιτροπή
ΗΜΣ	Ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα
ERADIS	Βάση δεδομένων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων για την Ασφάλεια και τη Διαλειτουργικότητα
EMETO	Ευρωπαϊκό Μητρώο Εγκεκριμένων Τύπων Οχημάτων
ERTMS	Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας
ETCS	Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Αμαξοστοιχιών
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΑΟ	Ευρωπαϊκός αριθμός οχήματος
GSM-R	Παγκόσμιο Σύστημα Κινητών Επικοινωνιών Σιδηροδρόμων
ID	Αναγνωριστικό
ΕΔΕ	Ενδιάμεση Δήλωση Επαλήθευσης

Πίνακας 3 : Πίνακας συντομογραφιών

Όρος	Ορισμός
ΚΟ	Κοινοποιημένος οργανισμός
ΕΑΑ	Εθνική αρχή ασφάλειας
ΕΜΟ	Εθνικό μητρώο οχημάτων
ΟSS	Υπηρεσία μίας στάσης (One Stop Shop)
ΕΠΙΧ	Επιχειρησιακός
ΣΔΠ	Σύστημα διαχείρισης ποιότητας
ΕΤΜ	Επιτρόχιο μηχανήμα
ΕκΕπ	Εκτίμηση επικινδυνότητας
RINF	Μητρώο υποδομής
ΤΥ	Τροχαίο υλικό
ΣΔΑ	Σύστημα διαχείρισης ασφάλειας
ΔΕΔ	Διευρωπαϊκό δίκτυο
ΤΠΔ	Τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας
URVIS	Σύστημα μοναδικής ταυτότητας σιδηροδρομικών οχημάτων
WAG	Φορτάμαξα

3. Περιεχόμενο των πρακτικών ρυθμίσεων

3.1. Αιτιολογικές σκέψεις

Αυτή η σελίδα αφήνεται σκόπιμα κενή

3.2. Κεφάλαιο 1 – Γενικές διατάξεις

3.2.1. Άρθρο 1: Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 1
- › Άρθρο 2
- › Άρθρο 21
- › Άρθρο 24
- › Παράρτημα Ι

Σχετικές παραπομπές στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/796:

- › Άρθρο 12

Η αποτελεσματική εφαρμογή των ρυθμίσεων αυτών αναμένεται να εξυπηρετήσει τον σκοπό της μεγαλύτερης εναρμόνισης της προσέγγισης όσον αφορά την έγκριση οχημάτων σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, μέσω της αύξησης της συνοχής και της αποδοτικότητας των διαδικασιών που εφαρμόζουν οι φορείς έγκρισης για την έκδοση εγκρίσεων οχημάτων.

Οι πρακτικές ρυθμίσεις που προβλέπονται στο παρόν έγγραφο αποσκοπούν στην καθιέρωση και διατήρηση αποτελεσματικής και αποδοτικής διαδικασίας για τους διάφορους συνεργαζόμενους φορείς με τους ακόλουθους στόχους:

- › λήψη αποφάσεων σχετικά με την έκδοση εγκρίσεων οχημάτων·
- › εναρμόνιση των πρακτικών των φορέων έκδοσης εγκρίσεων οχημάτων σε ολόκληρη την ΕΕ (ανεξάρτητα από την περιοχή χρήσης)· και
- › εξασφάλιση μεγαλύτερης συνέπειας και διαφάνειας για τον αιτούντα, ιδίως όταν η διαδικασία περιλαμβάνει τη συμμετοχή ενός φορέα έγκρισης και μίας ή περισσότερων ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης.

Οι πρακτικές ρυθμίσεις που προβλέπονται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής, σύμφωνα με το άρθρο 21 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, θα πρέπει να εφαρμόζονται για την έγκριση τύπου οχημάτων / έγκριση για διάθεση στην αγορά οχημάτων που προορίζονται να λειτουργούν στο ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

Αυτό θα πρέπει να ισχύει με την επιφύλαξη της πιθανής εξαίρεσης από τα κράτη μέλη, όπως αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 4 στοιχείο α) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

Στο άρθρο 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 ως δίκτυο ορίζονται «οι γραμμές, οι σταθμοί, τα τερματικά και κάθε είδους σταθερός εξοπλισμός που απαιτείται για τη διασφάλιση ασφαλούς και συνεχούς λειτουργίας του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος».

Το παράρτημα Ι της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 ορίζει ότι το δίκτυο της Ένωσης περιλαμβάνει: «1. γ) [...] γραμμές διασύνδεσης μεταξύ δικτύων υψηλών ταχυτήτων και συμβατικών δικτύων, γραμμές διέλευσης σταθμών, γραμμές πρόσβασης στους τερματικούς σταθμούς, στα αμαξοστάσια κ.λπ. [...] η) εμπορευματικούς κόμβους, συμπεριλαμβανομένων των τερματικών σταθμών συνδυασμένων μεταφορών».

Είναι σκόπιμο να επισημανθεί ότι οι εν λόγω ορισμοί και το πεδίο εφαρμογής δεν έχουν τροποποιηθεί σε σύγκριση με την οδηγία 2008/57/ΕΚ.

Επομένως, η πρόσβαση σε λιμένες και τερματικούς σταθμούς εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 (όπως οριζόταν και στην οδηγία 2008/57/ΕΚ). Η έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797, ιδίως το άρθρο 21, ισχύει επίσης για τα συγκεκριμένα τμήματα του δικτύου. Αυτό ισχύει με την επιφύλαξη της πιθανής εξαίρεσης από τα κράτη μέλη, όπως αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 4 στοιχείο α) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

3.2.2. Άρθρο 2: Ορισμοί

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 2
- › Άρθρο 21
- › Άρθρο 24
- › Άρθρο 57
- › Παράρτημα ΙΙΙ

Σχετικές παραπομπές στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/796:

- › Άρθρο 12

3.2.2.1. (1) Φορέας έγκρισης

Τα καθήκοντα του φορέα έγκρισης εκτελούνται από:

- › τον Οργανισμό, σε περίπτωση που πρέπει να εκδοθεί έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά για περιοχή χρήσης η οποία καλύπτει ένα ή περισσότερα κράτη μέλη· ή
- › την εθνική αρχή ασφάλειας, σε περίπτωση που πρέπει να εκδοθεί έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά για περιοχή χρήσης η οποία περιορίζεται σε δίκτυο ή δίκτυα μόνο σε ένα κράτος μέλος και εφόσον το ζητεί ο αιτών, σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 8 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

Σε περίπτωση έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά όσον αφορά οχήματα με περιοχή χρήσης η οποία καλύπτει περισσότερα από ένα κράτη μέλη, τα καθήκοντα του φορέα έγκρισης πρέπει να εκτελούνται από τον Οργανισμό.

Εάν μια προς έγκριση φορτάμαξα συμμορφώνεται με το σημείο 7.1.2 του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) 321/2013 (ΤΠΔ WAG), οι αξιολογήσεις του Οργανισμού που ενεργεί ως φορέας έγκρισης, σε περίπτωση που ο αιτών υπέβαλε αίτηση έγκρισης σε περιοχή χρήσης η οποία καλύπτει περισσότερα από ένα κράτη μέλη, καλύπτουν τις πρόσθετες προϋποθέσεις που πρέπει να πληροί η φορτάμαξα και δεν θα πρέπει να θεωρείται αναγκαία η συμμετοχή των ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης (δεν έχουν εφαρμογή εθνικοί κανόνες).

3.2.2.2. (2) Βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού

Τα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού περιγράφουν τα σημαντικά στοιχεία του σχεδιασμού ενός τύπου οχήματος. Συνιστούν το αποτέλεσμα της συμμόρφωσης του σχεδιασμού ενός οχήματος προς τους κανόνες που καλύπτονται από τις ακόλουθες πράξεις:

- › οδηγία (ΕΕ) 2016/797 (ΤΠΔ, εθνικοί κανόνες)·
- › άλλες οδηγίες που διέπουν επίσης τα σιδηροδρομικά οχήματα [π.χ. οδηγία 2014/30/ΕΕ για την ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα, κανονισμός (ΕΕ) 2016/1628 για τις εκπομπές μη οδικών κινητών μηχανημάτων κ.λπ.].

Τα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού είναι απαραίτητα:

- › προκειμένου να διαπιστωθεί αν ένα όχημα ανήκει σε συγκεκριμένο τύπο οχήματος και αν συμμορφώνεται προς αυτόν· και
- › προκειμένου να διαπιστωθεί αν οι αλλαγές σε ήδη εγκεκριμένο όχημα και/ή τύπο οχήματος ενεργοποιούν τα κριτήρια του άρθρου 21 παράγραφος 12 στοιχείο α) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, στην οποία περίπτωση απαιτείται νέα έγκριση, και προκειμένου να προσδιοριστεί, κατά συνέπεια, σε ποια από τις κατηγορίες που περιγράφονται στο άρθρο 15 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής (βλ. κεφάλαιο 3.3.2.2) εμπίπτει η αλλαγή.

Τα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού ενός τύπου οχήματος προκύπτουν από τον συνδυασμό των παραμέτρων των υποσυστημάτων από τα οποία αποτελείται και από την αλληλεπίδραση μεταξύ τους όταν ενσωματώνονται στον σχεδιασμό ενός οχήματος. Οι ΤΠΔ προσδιορίζουν τις παραμέτρους που απαιτούν εναρμόνιση για τους σκοπούς της διαλειτουργικότητας· βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού μπορούν να θεωρηθούν και άλλες πτυχές του σχεδιασμού ενός οχήματος οι οποίες δεν είναι εναρμονισμένες.

Ο καθορισμός του καταλόγου βασικών χαρακτηριστικών σχεδιασμού θα πραγματοποιηθεί σε τρία στάδια:

- › Στο πλαίσιο της περιορισμένης αναθεώρησης του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 της Επιτροπής (ΤΠΔ ΜΗΧ & ΕΠΥ), του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 321/2013 (ΤΠΔ WAG) της Επιτροπής και του κανονισμού (ΕΕ) 2016/919 της Επιτροπής (ΤΠΔ ΕΧΣ), οι ομάδες εργασίας θα καταρτίσουν τους καταλόγους βασικών χαρακτηριστικών σχεδιασμού που θα συμπεριληφθούν στις ΤΠΔ. Στις εργασίες αυτές περιλαμβάνεται ο καθορισμός των οριακών τιμών για κάθε βασικό χαρακτηριστικό για το οποίο απαιτείται νέα έγκριση.
- › Σε δεύτερο στάδιο θα προσδιοριστούν επίσης τα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού τα οποία καλύπτονται από άλλες νομοθετικές πράξεις εκτός της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.
- › Τέλος, βάσει της διαθέσιμης πείρας από την έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά και/ή έγκριση τύπου οχήματος, θα προσδιοριστούν οι υπόλοιπες παράμετροι ενός τύπου οχήματος οι οποίες δεν καλύπτονται ήδη, αλλά πρέπει να θεωρηθούν βασικό χαρακτηριστικό σχεδιασμού.

Κατά τον χρόνο δημοσίευσης του παρόντος εγγράφου, ως βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη θεωρούνται εκείνα που αναφέρονται στο άρθρο 48 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545. Σε αυτά περιλαμβάνονται οι αναθεωρημένες ΤΠΔ, όπως περιγράφονται στην πρώτη περίπτωση της προηγούμενης παραγράφου. Στη διαδικασία για τον προσδιορισμό των πρόσθετων βασικών χαρακτηριστικών σχεδιασμού που περιγράφονται στη δεύτερη και την τρίτη περίπτωση της προηγούμενης παραγράφου (άλλες διατάξεις του ενωσιακού δικαίου και διαθέσιμη πείρα) θα συμμετάσχουν ενδιαφερόμενοι φορείς μέσω των αντίστοιχων ομάδων εργασίας, επιχειρησιακών ομάδων ή εργαστηρίων. Η εν λόγω διαδικασία συνεργασίας θα χαρακτηρίζεται από διαφάνεια και θα είναι παρόμοια με εκείνη της περιορισμένης αναθεώρησης των ΤΠΔ, ενώ τα αποτελέσματά της θα αποτυπωθούν σε νομικό κείμενο.

Είναι σημαντικό να γίνεται διαφοροποίηση μεταξύ των όρων που χρησιμοποιούνται για την περιγραφή των παραμέτρων όσον αφορά τα οχήματα, δηλαδή μεταξύ των «βασικών χαρακτηριστικών σχεδιασμού» και των «θεμελιωδών παραμέτρων».

- › Τα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 2) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής.
- › Οι «θεμελιώδεις παράμετροι» ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 12) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 ως «κάθε κανονιστική, τεχνική ή λειτουργική προϋπόθεση, ουσιώδης για τη διαλειτουργικότητα, που διευκρινίζεται στις αντίστοιχες ΤΠΔ».

Οι θεμελιώδεις παράμετροι που καλύπτονται από τις ΤΠΔ είναι οι παράμετροι που πρέπει να εναρμονιστούν ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και περιλαμβάνουν τις απαιτούμενες παραμέτρους για τη διασφάλιση της τεχνικής συμβατότητας μεταξύ οχήματος και δικτύου, καθώς και τις τιμές τους. Για κάθε θεμελιώδη παράμετρο, οι απαιτήσεις ορίζονται είτε μέσω κανόνα ΤΠΔ είτε μέσω εθνικού κανόνα (π.χ. ανοικτό σημείο στην ΤΠΔ). Οι εν λόγω απαιτήσεις πρέπει να ελέγχονται από τον κοινοποιημένο οργανισμό / ορισθέντα οργανισμό πριν από τη χορήγηση της έγκρισης, όπως απαιτείται βάσει των σχετικών ΤΠΔ και/ή εθνικών κανόνων.

Όσον αφορά τα οχήματα τα οποία εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και στο πεδίο εφαρμογής των ΤΠΔ, ο κατάλογος των θεμελιωδών παραμέτρων και των τιμών τους για κάθε κατηγορία οχήματος θα αναθεωρηθεί από τις ομάδες εργασίας για την περιορισμένη αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 της Επιτροπής, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 321/2013 της Επιτροπής και του κανονισμού (ΕΕ) 2016/919 της Επιτροπής. Όπως προαναφέρθηκε, στο πλαίσιο των αναθεωρημένων ΤΠΔ θα

προσδιοριστούν τα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού τα οποία προκύπτουν από τις σχετικές απαιτήσεις για τον σχεδιασμό ενός οχήματος.

Όσον αφορά τα οχήματα τα οποία εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 αλλά δεν καλύπτονται (και δεν πρόκειται να καλυφθούν) από ΤΠΔ (π.χ. τραμ-τρένο, μετρικό εύρος τροχιάς), στους εθνικούς κανόνες θα πρέπει να αναλύονται περαιτέρω τα εν λόγω βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού που προκύπτουν από απαιτήσεις της οδηγίας σχετικά με τον σχεδιασμό του οχήματος. Οι εν λόγω απαιτήσεις περιλαμβάνουν τις αναγκαίες παραμέτρους για τη διασφάλιση της συμβατότητας μεταξύ οχήματος και δικτύου, καθώς και τις τιμές τους.

Βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού στο πλαίσιο των ΤΠΔ θα μπορούσαν να είναι τα ακόλουθα:

- › Υποσύνολο χαρακτηριστικών που απαιτούνται για τη διασφάλιση της τεχνικής συμβατότητας με το εύρος των παραμέτρων τους, κατά περίπτωση. Τα εν λόγω βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού που διαμορφώνονται εκτός του προκαθορισμένου εύρους των παραμέτρων τους ενεργοποιούν τα κριτήρια για την έκδοση νέας άδειας, σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και το άρθρο 15 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής.
- › Υποσύνολο χαρακτηριστικών που αφορούν τη λειτουργία του οχήματος (περιορισμοί, όροι χρήσης).

Άλλα χαρακτηριστικά τα οποία προκύπτουν από τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις των ΤΠΔ ενδέχεται να μην θεωρούνται βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού (π.χ. πλάτος θέσεων).

Το παράρτημα II της απόφασης 2011/665/ΕΕ για το ΕΜΕΤΟ και το μητρώο αυτό καθαυτό θα τροποποιηθούν προκειμένου να συνάδουν με τον κατάλογο βασικών χαρακτηριστικών σχεδιασμού.

3.2.2.3. (3) Διαχείριση της διαμόρφωσης

Διαχείριση της διαμόρφωσης οχήματος

Το πεδίο εφαρμογής της διαχείρισης της διαμόρφωσης ενός οχήματος περιορίζεται στις αλλαγές που προσδιορίζονται στο άρθρο 16 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής. Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με αλλαγές σε ήδη εγκεκριμένο όχημα, βλ. κεφάλαιο 3.3.2.3. Υπεύθυνος για τη διαχείριση της διαμόρφωσης του οχήματος πρέπει να είναι ο κάτοχος του οχήματος ή ο φορέας που έχει ορίσει ο εν λόγω κάτοχος· η διάταξη αυτή θα πρέπει να εφαρμόζεται με την επιφύλαξη των ευθυνών που ανατίθενται:

- › στον υπεύθυνο για τη συντήρηση του οχήματος φορέα· και
- › στη σιδηροδρομική επιχείρηση που χρησιμοποιεί το όχημα.

Διαχείριση της διαμόρφωσης τύπου οχήματος

Το πεδίο εφαρμογής της διαχείρισης της διαμόρφωσης του τύπου οχήματος καλύπτει όλες τις πτυχές του σχεδιασμού των οχημάτων που ανήκουν στον συγκεκριμένο τύπο οχήματος. Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με αλλαγές σε ήδη εγκεκριμένο τύπο οχήματος, βλ. κεφάλαιο 3.3.2.2. Ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος είναι υπεύθυνος για τη διαχείριση της διαμόρφωσης του τύπου οχήματος· η ευθύνη αυτή επεξηγείται περαιτέρω στα κεφάλαια 3.2.2.6 (ορισμός του κατόχου της έγκρισης τύπου οχήματος) και 3.2.3.3 (ευθύνες του κατόχου της έγκρισης τύπου οχήματος).

3.2.2.4. (4) Ημερομηνία παραλαβής της αίτησης

3.2.2.5. (5) Φορέας διαχείρισης της αλλαγής

3.2.2.6. (6) Κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος

Εάν μια εταιρεία πάψει να υφίσταται λόγω ειδικών περιστάσεων, όπως πτώχευση, και η συγκεκριμένη εταιρεία είναι κάτοχος έγκρισης οχήματος, η έγκριση αυτή θα πρέπει να αντιμετωπιστεί ως περιουσιακό στοιχείο της εταιρείας και κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος είναι πλέον ο νόμιμος διάδοχος. Ο τρόπος

αντιμετώπισης των περιουσιακών στοιχείων μιας εταιρείας σε περίπτωση που η εταιρεία πάψει να υφίσταται ρυθμίζεται από την εθνική νομοθεσία.

Για τους τύπους οχημάτων που εγκρίθηκαν πριν από τη σχετική ημερομηνία, ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος καθορίζεται βάσει των ακόλουθων στοιχείων:

- › ποιος είναι καταχωρισμένος στο ΕΜΕΤΟ ως κάτοχος του τύπου οχήματος· ή
- › εάν ο τύπος οχήματος δεν είναι καταχωρισμένος στο ΕΜΕΤΟ, ο κάτοχος του τύπου οχήματος καθορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 15 παράγραφος 5 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής και μόνο σε περίπτωση αλλαγής.

Είναι σκόπιμο να επισημανθεί ότι οι διατάξεις του άρθρου 15 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής θα πρέπει να λαμβάνονται επίσης υπόψη κατά τον καθορισμό του κατόχου της έγκρισης οχήματος βάσει της καταχώρισης στο ΕΜΕΤΟ για τύπους οχημάτων που εγκρίθηκαν πριν από τη σχετική ημερομηνία.

Εάν έχουν επέλθει αλλαγές κατ' εφαρμογή του άρθρου 15 παράγραφος 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής, δεν πρόκειται πλέον για τον ίδιο τύπο οχήματος και η καταχώριση στο ΕΜΕΤΟ δεν είναι έγκυρη για τον τύπο οχήματος στον οποίο επήλθαν αλλαγές. Ο ορισμός του τύπου οχήματος που παρέχεται στο άρθρο 2 σημείο 26) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 έχει ως εξής: «*“τύπος”*: τύπος οχήματος που ορίζει τα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού του οχήματος, σύμφωνα με το πιστοποιητικό εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού που περιγράφεται στη συναφή ενότητα επαλήθευσης». Ο ορισμός αυτός συνάδει με το γεγονός ότι σε περίπτωση αλλαγών στα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού, ο τύπος οχήματος παύει πλέον να είναι ο ίδιος και, ως εκ τούτου, δεν καλύπτεται από τη σχετική καταχώριση στο ΕΜΕΤΟ.

Για κάθε δεδομένο τύπο οχήματος μπορεί να υπάρχει μόνο ένας κάτοχος έγκρισης τύπου οχήματος. Αυτό συμβαίνει προκειμένου να διασφαλίζεται σαφής ευθύνη για τον τύπο οχήματος (δηλαδή τον σχεδιασμό), καθώς και για τη διαχείριση της διαμόρφωσης του εν λόγω τύπου οχήματος. Ωστόσο, δύο σειρές οχημάτων του ίδιου σχεδιασμού θα μπορούσαν να έχουν δύο διαφορετικούς κατόχους εγκρίσεων για τη διάθεση των (επιμέρους) οχημάτων (των σειρών) στην αγορά. Από τα προαναφερόμενα προκύπτει ότι πρόκειται για διαφορετικούς τύπους οχημάτων, παρότι κάθε τύπος οχήματος ορίζεται από τα ίδια (πανομοιότυπα) βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού.

3.2.2.7. (7) Δικαιολογημένη αμφιβολία

Δικαιολογημένη αμφιβολία:

- › είναι ένα προβληματικό σημείο που έχει χαρακτηριστεί ως «τύπου 4», όπως προσδιορίζεται στο άρθρο 41 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής, και υπό τον όρο ότι είναι αιτιολογημένο και τεκμηριωμένο·
- › εγείρει σοβαρή ανησυχία ως προς το περιεχόμενο του φακέλου της αίτησης·
- › θεωρείται ότι είναι πιθανό να οδηγήσει στην απόρριψη της αίτησης, εκτός εάν ο αιτών συμφωνήσει να προσκομίσει περαιτέρω πληροφορίες, όπως προσδιορίζεται στο άρθρο 42 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής· και
- › παρέχει τη δυνατότητα αναστολής της αξιολόγησης και παράτασης του χρονικού διαστήματος, όπως καθορίζεται στο άρθρο 34 παράγραφος 6 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής.

Ο φορέας έγκρισης και/ή οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης που διατυπώνουν δικαιολογημένη αμφιβολία θα πρέπει να αναφέρουν με σαφήνεια ότι πρόκειται για δικαιολογημένη αμφιβολία κατά τον προσδιορισμό του εν λόγω προβληματικού σημείου «τύπου 4», ώστε ο αιτών να λαμβάνει γνώση του ζητήματος. Ο φορέας έγκρισης και/ή οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης που διατυπώνουν δικαιολογημένη αμφιβολία θα πρέπει να επισημαίνουν στον αιτούντα τα στοιχεία του φακέλου της αίτησης για τα οποία ο αιτών απαιτείται να λάβει μέτρα και να παρέχουν σχετική αιτιολόγηση. Η διαχείριση δικαιολογημένης αμφιβολίας θα πρέπει να διενεργείται μέσω του καταλόγου προβληματικών σημείων που αναφέρεται στο άρθρο 41 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής. Περαιτέρω

λεπτομέρειες σχετικά με τη χρήση του καταλόγου προβληματικών σημείων παρέχονται στο κεφάλαιο 3.7.11.

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τα προβληματικά σημεία που πρέπει να κατηγοριοποιούνται ως «δικαιολογημένη αμφιβολία», βλ. κεφάλαιο 3.7.12.

3.2.2.8. (8) Εθνική αρχή ασφάλειας για την περιοχή χρήσης ή ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης

Εάν δεν υπάρχουν εθνικοί κανόνες προς εφαρμογή, δεν συντρέχουν άλλοι λόγοι για τη συμμετοχή των ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, εκτός από τους ακόλουθους:

- › προκειμένου να διαπιστωθεί αν έχει προσδιοριστεί σωστά η περιοχή χρήσης για το αρμόδιο κράτος μέλος· και/ή
- › προκειμένου να εκδοθεί η προσωρινή έγκριση χρήσης του οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο όταν αυτό απαιτείται από το εθνικό νομικό πλαίσιο του κράτους μέλους.

Σε περίπτωση οχήματος που πρόκειται να εγκριθεί για περιοχή χρήσης η οποία καλύπτει μόνο ένα κράτος μέλος, φορέας έγκρισης μπορεί να είναι η ΕΑΑ, εάν αυτό επιλέξει ο αιτών. Ωστόσο, τα καθήκοντα του φορέα έγκρισης είναι διαφορετικά σε σύγκριση με τα καθήκοντα της ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, αλλά σε περίπτωση που η ΕΑΑ είναι ο φορέας έγκρισης, τα καθήκοντα εκτελούνται από τον ίδιο φορέα. Εάν σε μεταγενέστερο στάδιο προκύψει ανάγκη επέκτασης της περιοχής χρήσης σε άλλο κράτος μέλος, ο φορέας έγκρισης για την επεκταθείσα περιοχή χρήσης πρέπει να είναι ο Οργανισμός.

3.2.2.9. Υπηρεσία μίας στάσης

«υπηρεσία μίας στάσης»: το σύστημα πληροφοριών και επικοινωνιών που διαχειρίζεται ο Οργανισμός, όπως αναφέρεται στο άρθρο 12 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.

Η υπηρεσία μίας στάσης περιλαμβάνει:

- › ενιαίο σημείο εισόδου, όπου ο αιτών θα πρέπει να υποβάλει τον φάκελο αίτησης και τον φάκελο που συνοδεύει την αίτηση για έγκριση τύπου οχήματος, για εγκρίσεις οχημάτων για τη διάθεση στην αγορά και για ενιαία πιστοποιητικά ασφάλειας·
- › κοινή πλατφόρμα ανταλλαγής πληροφοριών, που παρέχει στον Οργανισμό και τις εθνικές αρχές ασφάλειας πληροφορίες σχετικά με όλες τις αιτήσεις για εγκρίσεις και ενιαία πιστοποιητικά ασφάλειας, τα στάδια αυτών των διαδικασιών και το αποτέλεσμα τους, καθώς και, κατά περίπτωση, τα αιτήματα και τις αποφάσεις του τμήματος προσφυγών·
- › κοινή πλατφόρμα ανταλλαγής πληροφοριών, που παρέχει στον Οργανισμό και τις εθνικές αρχές ασφάλειας πληροφορίες σχετικά με αιτήσεις για εγκρίσεις που χορηγήθηκαν από τον Οργανισμό σύμφωνα με το άρθρο 19 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και σχετικά με αιτήσεις εγκρίσεων παρατρόχιων υποσυστημάτων χειρισμού-ελέγχου και σηματοδότησης εξοπλισμένα με το Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου των Τρένων (ETCS) και/ή το Παγκόσμιο Σύστημα Κινητών Επικοινωνιών για Σιδηροδρόμους (GSM-R), τα στάδια αυτών των διαδικασιών και το αποτέλεσμα τους, καθώς και, κατά περίπτωση, τις αιτήσεις και τις αποφάσεις του τμήματος προσφυγών· και
- › ένα σύστημα έγκαιρης προειδοποίησης σε θέση να εντοπίζει σε πρώιμο στάδιο τις ανάγκες συντονισμού μεταξύ των αποφάσεων που λαμβάνονται από τις εθνικές αρχές ασφάλειας και τον Οργανισμό, όταν πρόκειται για διαφορετικές αιτήσεις για παρόμοιες εγκρίσεις ή ενιαία πιστοποιητικά ασφάλειας.

3.2.2.10. (9) Προκαταρκτική επαφή

3.2.2.11. (10) Βάση της προκαταρκτικής επαφής

3.2.2.12. Εύλογη βεβαιότητα

«εύλογη βεβαιότητα» σημαίνει ότι ο φορέας έγκρισης έχει διαμορφώσει την πεποίθηση ότι ο αιτών και οι παράγοντες που υποστηρίζουν τον αιτούντα εκπλήρωσαν τις ευθύνες τους.

Η εύλογη βεβαιότητα συνιστά νομική έννοια και χρησιμοποιείται κυρίως στους τομείς των οικονομικών και του λογιστικού ελέγχου. Η χρήση της ενδείκνυται για την έγκριση οχήματος, δεδομένου ότι πρόκειται περισσότερο για έλεγχο προσανατολισμένο στη διαδικασία παρά για διεξοδική αξιολόγηση. Μολονότι ο φορέας έγκρισης θα πρέπει να διαμορφώσει την πεποίθηση ότι ο αιτών και οι παράγοντες που τον υποστηρίζουν εκπλήρωσαν τις ευθύνες τους, αυτό δεν είναι απαραίτητο να αποδειχθεί με απόλυτη βεβαιότητα. Το επίπεδο συμμετοχής που απαιτείται από τον φορέα έγκρισης για την εξασφάλιση εύλογης βεβαιότητας θα πρέπει να είναι αναλογικό και να λαμβάνει υπόψη τα εξής:

- › την πολυπλοκότητα και τον κίνδυνο που συνδέεται με το όχημα/τον τύπο οχήματος υπό έγκριση (όσον αφορά τον σχεδιασμό ή τις αλλαγές στον σχεδιασμό που αποτελούν αντικείμενο έγκρισης).
- › την ποιότητα των αποδεικτικών στοιχείων και των εγγράφων τεκμηρίωσης που προσκόμισε ο αιτών.
- › τη διαθέσιμη πείρα σε τεχνικά και επιχειρησιακά θέματα όσον αφορά οχήματα με παρόμοιο σχεδιασμό και/ή παρόμοια κατασκευαστικά στοιχεία η οποία ενδέχεται να είναι σημαντική.
- › την εμπιστοσύνη που αποκτήθηκε στο πρόσωπο του αιτούντος, βάσει της πείρας που αποκομίστηκε από τις συναντήσεις κ.λπ.

Οι διεξοδικές αξιολογήσεις διενεργούνται από τους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης και, ως εκ τούτου, δεν συντρέχουν λόγοι για την επανάληψη των εν λόγω αξιολογήσεων από τον φορέα έγκρισης.

Στους παράγοντες που υποστηρίζουν τον αιτούντα περιλαμβάνεται κάθε οντότητα η οποία συμβάλλει σημαντικά στη διασφάλιση, τη διαβεβαίωση ή την επαλήθευση της τήρησης των βασικών απαιτήσεων από τον τύπο οχήματος ή το όχημα που αποτελεί αντικείμενο έγκρισης. Στους παράγοντες αυτούς συγκαταλέγονται, ενδεικτικά, οι αιτούντες που έχουν προβεί στη διάθεση στην αγορά των υποσυστημάτων από τα οποία αποτελείται το όχημα και/ή ο τύπος οχήματος, κοινοποιημένοι οργανισμοί, ορισθέντες οργανισμοί, οργανισμοί αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ), αντισυμβαλλόμενοι και υπεργολάβοι.

3.2.2.13. *(11) Εισαγωγή απαιτήσεων*

Το πεδίο εφαρμογής της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων συνίσταται στις απαιτήσεις που καλύπτουν τον σχεδιασμό του οχήματος για τον κύκλο ζωής του και οι οποίες είναι απαραίτητες για να διασφαλιστεί ότι το όχημα θα συμμορφώνεται με τις σχετικές απαιτήσεις τόσο του ενωσιακού όσο και του εθνικού δικαίου, υπό τους όρους χρήσης για τους οποίους έχει σχεδιαστεί και με την κατάλληλη συντήρηση. Ωστόσο, δεν πρέπει να εξετάζονται όλες οι απαιτήσεις σχεδιασμού για την κάλυψη του κύκλου ζωής του οχήματος στο στάδιο της έγκρισης (π.χ. συμβατικές απαιτήσεις που δεν έχουν αντίκτυπο στις βασικές απαιτήσεις και/ή στην ασφαλή ενσωμάτωση, απαιτήσεις που είναι αναγκαίες για την εξασφάλιση της δυνατότητας συντήρησης, απαιτήσεις για τη διευκόλυνση της διαδικασίας θέσης εκτός λειτουργίας και διάθεσης κ.λπ.).

Η διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων θα πρέπει να καλύπτει τόσο την αναγνώριση των απαιτήσεων σχεδιασμού όσο και τον προσδιορισμό, την εφαρμογή, την επαλήθευση και την επικύρωσή τους.

Κατά κανόνα, οι δραστηριότητες που συνδέονται με την εισαγωγή των απαιτήσεων ενσωματώνονται σε άλλες υφιστάμενες διαδικασίες που έχουν ήδη προσδιορίσει οι κατασκευαστές / προμηθευτές για την ανάπτυξη των προϊόντων, όπως διαχείριση ποιότητας, διαχείριση ασφάλειας, διαχείριση απαιτήσεων κ.λπ. Δεν είναι απαραίτητη η θέσπιση ειδικής διαδικασίας για την εισαγωγή απαιτήσεων.

3.2.2.14. *(12) Ασφαλής ενσωμάτωση*

Στο πλαίσιο της έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά, ο όρος «ασφαλής ενσωμάτωση» μπορεί να χρησιμοποιείται για την κάλυψη:

- › της ασφαλούς ενσωμάτωσης μεταξύ των στοιχείων από τα οποία αποτελείται το κινητό υποσύστημα. Η ενσωμάτωση αυτή εμπίπτει πλήρως στο πεδίο εφαρμογής των ΤΠΔ που διέπουν ένα υποσύστημα. Σε περίπτωση που δεν υπάρχουν ρητοί τεχνικοί κανόνες για την κάλυψη του θέματος αυτού, μπορεί να εφαρμοστεί προσέγγιση βάσει επικινδυνότητας στο πλαίσιο των ΤΠΔ και να απαιτηθεί η εφαρμογή του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής για τον προσδιορισμό του αποδεκτού επιπέδου επικινδυνότητας που πρέπει να ελέγχεται.

- › της ασφαλούς ενσωμάτωσης μεταξύ των κινητών υποσυστημάτων από τα οποία αποτελείται ένα όχημα· και
- › της ασφαλούς ενσωμάτωσης για τη διεπαφή δικτύου-οχήματος όσον αφορά την τεχνική συμβατότητα.

Ασφαλής ενσωμάτωση μεταξύ κινητών υποσυστημάτων

Οι διεπαφές μεταξύ των υποσυστημάτων εντός των οχημάτων θα πρέπει να προσδιορίζονται στις ΤΠΔ και/ή στους εθνικούς κανόνες, αλλά δεδομένου ότι ο προσδιορισμός αυτός δεν θεωρείται πάντα απαραίτητος για την επίτευξη των στόχων της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, δεν καλύπτονται πλήρως όλες οι διεπαφές από τις ΤΠΔ και/ή τους εθνικούς κανόνες.

Η ασφαλής ενσωμάτωση μεταξύ των κινητών υποσυστημάτων μπορεί να διασφαλιστεί με τον ορθό έλεγχο των προσδιορισμένων κινδύνων που συνδέονται με την ενσωμάτωση μεταξύ κινητών υποσυστημάτων, με χρήση της εναρμονισμένης διαδικασίας εκτίμησης της επικινδυνότητας που προσδιορίζεται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής, όπως προβλέπεται στο άρθρο 21 παράγραφος 3 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, σε συνδυασμό με την εφαρμογή των υφιστάμενων τεχνικών απαιτήσεων.

Ασφαλής ενσωμάτωση για τη διεπαφή δικτύου-οχήματος όσον αφορά την τεχνική συμβατότητα

Η τεχνική συμβατότητα είναι μία από τις βασικές απαιτήσεις.

Δεδομένου ότι για τη διαχείριση κάθε πλευράς της διεπαφής δικτύου-οχήματος είναι υπεύθυνοι διαφορετικοί παράγοντες, απαιτείται η υιοθέτηση εναρμονισμένης προσέγγισης και οι παράμετροι της διεπαφής θα πρέπει να προσδιορίζονται στις ΤΠΔ και/ή στους εθνικούς κανόνες· αυτό σημαίνει ότι η τεχνική συμβατότητα στη διεπαφή δικτύου-οχήματος θα πρέπει να διασφαλίζεται με την εφαρμογή των σχετικών απαιτήσεων (ΤΠΔ και/ή εθνικοί κανόνες). Όσον αφορά τη διεπαφή δικτύου-οχήματος, η ασφαλής ενσωμάτωση αποτελεί μέρος της τεχνικής συμβατότητας.

Ως εκ τούτου, από τα προαναφερόμενα προκύπτουν τα εξής:

- › Στη συγκεκριμένη διεπαφή, οι διατάξεις του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής θα πρέπει να εφαρμόζονται μόνον όταν το υπαγορεύουν οι ΤΠΔ και/ή εθνικοί κανόνες για πτυχές της ασφαλούς ενσωμάτωσης που δεν καλύπτονται από τις ΤΠΔ και/ή τους εθνικούς κανόνες (εάν υπάρχουν).
- › Για τη διεπαφή δικτύου-οχήματος, τόσο η τεχνική συμβατότητα όσο και η ασφαλής ενσωμάτωση αποδεικνύονται μέσω της επαλήθευσης της συμμόρφωσης προς τις ΤΠΔ και/ή τους εθνικούς κανόνες.
- › Δεν θα πρέπει να απαιτείται άλλου είδους επαλήθευση / αξιολόγηση / «φάκελος ασφάλειας» (διότι θα μπορούσε να υπονομεύσει τη διαλειτουργικότητα).
- › Εάν οποιοσδήποτε φορέας είναι της άποψης ότι η τεχνική συμβατότητα (συμπεριλαμβανομένης της ασφαλούς ενσωμάτωσης) δεν καλύπτεται πλήρως από τις ΤΠΔ και/ή τους εθνικούς κανόνες, τότε θα πρέπει να τεθεί σε εφαρμογή η διαδικασία για την αντιμετώπιση των ελλείψεων στις ΤΠΔ και/ή στους εθνικούς κανόνες.

3.2.2.15. Τύπος οχήματος

Για τον ορισμό του τύπου οχήματος, βλ. άρθρο 2 σημείο 26) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

Τα οχήματα πρέπει να ανήκουν σε τύπο οχήματος και ο τύπος οχήματος πρέπει να εγκρίνεται κατά τον ίδιο χρόνο που εκδίδεται και η έγκριση για διάθεση στην αγορά του πρώτου οχήματος του εν λόγω τύπου οχήματος και πριν από την έγκριση συμμόρφωσης οχημάτων προς τύπο.

Η έγκριση τύπου οχήματος μπορεί να πραγματοποιείται είτε κατά τον ίδιο χρόνο που εγκρίνεται η διάθεση στην αγορά του πρώτου οχήματος του συγκεκριμένου τύπου οχήματος είτε χωρίς την έγκριση για διάθεση στην αγορά οχήματος του εν λόγω τύπου οχήματος. Κατά την έγκριση τύπου οχήματος είναι δυνατή η χρήση οχήματος του συγκεκριμένου τύπου οχήματος για την επαλήθευση και την επικύρωση της συμμόρφωσης

προς τις βασικές απαιτήσεις της εφαρμοστέας νομοθεσίας. Δεν απαιτείται έγκριση του εν λόγω οχήματος για διάθεση στην αγορά. Εναπόκειται στον αιτούντα να επιλέξει στην αίτησή του αν το όχημα που χρησιμοποιείται για την επαλήθευση και την επικύρωση του τύπου οχήματος θα εγκριθεί για διάθεση στην αγορά ή όχι.

Κάθε όχημα το οποίο κατασκευάζεται και διατίθεται στην αγορά και συμμορφώνεται με εγκεκριμένο τύπο οχήματος θα πρέπει να λαμβάνει έγκριση για διάθεση στην αγορά βάσει δήλωσης συμμόρφωσης προς τον εν λόγω εγκεκριμένο τύπο οχήματος η οποία υποβάλλεται από τον αιτούντα (βλ. κεφάλαιο 3.3.2.1).

Ενώ η σιδηροδρομική υποδομή και τα έργα σταθερών εγκαταστάσεων τείνουν να σχεδιάζονται «εφάπαξ» για συγκεκριμένη διαδρομή ή γεωγραφική τοποθεσία, τα μεμονωμένα οχήματα κατασκευάζονται συνήθως ως σειρά πανομοιότυπων οχημάτων του ίδιου τύπου οχήματος.

Οι φορείς έγκρισης εκδίδουν την έγκριση σειράς οχημάτων (σύνολο πανομοιότυπων οχημάτων) βάσει δήλωσης συμμόρφωσης προς συγκεκριμένο τύπο οχήματος η οποία υποβάλλεται από τον αιτούντα (βλ. κεφάλαιο 3.3.2.1).

Εάν ένας τύπος οχήματος είναι εγκεκριμένος και έχουν εγκριθεί περαιτέρω οχήματα για διάθεση στην αγορά βάσει συμμόρφωσης προς τον τύπο οχήματος, με σαφή προσδιορισμό, κατά περίπτωση, της παραλλαγής και της έκδοσης τύπου οχήματος, τότε όλα τα οχήματα του εν λόγω τύπου οχήματος μπορούν να θεωρούνται συμβατά με τα δίκτυα που συναποτελούν την προβλεπόμενη περιοχή χρήσης.

Η έννοια του τύπου οχήματος δεν πρέπει να συγχέεται με την έννοια του τύπου προϊόντος στο πλαίσιο της «νέας προσέγγισης» ή με τον τύπο υποσυστήματος.

Η έννοια του τύπου οχήματος ισχύει για τον σχεδιασμό ενός οχήματος συνολικά και όχι για συγκεκριμένο υποσύστημα. Ένα όχημα μπορεί να περιλαμβάνει περισσότερα του ενός υποσυστήματα, στην οποία περίπτωση, τα χαρακτηριστικά ενός τύπου οχήματος είναι ο συνδυασμός των χαρακτηριστικών των υποσυστημάτων και η αλληλεπίδραση μεταξύ τους όταν ενσωματώνονται από κοινού στον σχεδιασμό ενός οχήματος.

Λόγω της αλληλεπίδρασης μεταξύ των υποσυστημάτων, δεν μπορεί να τεκμαίρεται αυτομάτως ότι τα χαρακτηριστικά ενός οχήματος μπορούν να διαμορφωθούν από το άθροισμα των χαρακτηριστικών των επιμέρους υποσυστημάτων.

3.2.2.16. (13) Παραλλαγή τύπου οχήματος

Ένας τύπος οχήματος μπορεί να περιλαμβάνει παραλλαγές του σχεδιασμού (π.χ. πλατφόρμα).

Οι παραλλαγές τύπου οχήματος συνιστούν διαφορετικές επιλογές σχεδιασμού που καλύπτονται από έναν τύπο οχήματος (δηλαδή εάν ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος επιθυμεί να προσθέσει μια παραλλαγή τύπου οχήματος σε ήδη εγκεκριμένο τύπο οχήματος, πρέπει να υποβάλει αίτηση για νέα έγκριση). Ως εκ τούτου, εάν τροποποιηθεί ο σχεδιασμός του τύπου οχήματος ώστε να συμπεριληφθεί νέα παραλλαγή, ο τύπος οχήματος παραμένει ο ίδιος.

3.2.2.17. (14) Έκδοση τύπου οχήματος

Πρόκειται για διαμόρφωση ή τροποποίηση η οποία συνίσταται σε αλλαγή των βασικών χαρακτηριστικών σχεδιασμού του τύπου οχήματος ή μιας παραλλαγής τύπου οχήματος και δεν υπερβαίνει τις οριακές τιμές για νέα έγκριση σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 1 και το άρθρο 21 παράγραφος 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Στην περίπτωση αυτή δημιουργείται έκδοση τύπου οχήματος.

Οι εκδόσεις τύπου οχήματος ακολουθούν τα στάδια εξέλιξης του τύπου οχήματος με την πάροδο του χρόνου, δηλαδή ο ίδιος τύπος οχήματος μπορεί να παρουσιάζει πολλές διαφορετικές εκδόσεις σε βάθος χρόνου. Επομένως, εάν ένας τύπος οχήματος αλλάξει σε νέα έκδοση τύπου οχήματος, παραμένει ο ίδιος τύπος οχήματος. Το ίδιο πρέπει να ισχύει και για τα έγγραφα τεκμηρίωσης που καλύπτουν έναν τύπο οχήματος.

Η επέκταση της περιοχής χρήσης ήδη εγκεκριμένου τύπου οχήματος πρέπει να θεωρείται νέα έκδοση τύπου οχήματος ή έκδοση παραλλαγής τύπου οχήματος για τους ακόλουθους λόγους:

- › ο ορισμός της παραλλαγής τύπου οχήματος του άρθρου 2 σημείο 13) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής περιορίζει τη δυνατότητα δημιουργίας παραλλαγών στις περιπτώσεις πρώτης ή νέας έγκρισης [κατά το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχεία α) και δ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής]· και
- › η περιοχή χρήσης εντάσσεται στα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού του τύπου οχήματος [βλ. άρθρο 48 στοιχείο γ) σημείο ii) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής].

Για την επέκταση περιοχής χρήσης απαιτείται πάντα έγκριση σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 13 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής.

Για περαιτέρω οδηγίες σχετικά με τις αλλαγές σε τύπο οχήματος, βλ. κεφάλαιο 3.3.2.2 του παρόντος εγγράφου.

3.2.2.18. (15) Έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά

Όπως επισημαίνεται στο άρθρο 24 παράγραφος 2 και στο άρθρο 25 παράγραφος 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, έγκριση τύπου οχήματος μπορεί να εκδοθεί είτε πριν από την έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά είτε ταυτόχρονα με αυτή. Εάν ο αιτών υποβάλει αίτηση για έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά, κατά την έκδοση της έγκρισης για διάθεση στην αγορά, ο φορέας έγκρισης θα πρέπει να εκδώσει ταυτόχρονα και την έγκριση τύπου οχήματος. Βλ. επίσης κεφάλαιο 3.2.2.15.

3.2.2.19. (16) Έγκριση τύπου οχήματος

Η έγκριση τύπου οχήματος και η έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά αποτελούν δύο διαφορετικές εγκρίσεις, αλλά μπορούν να εκδοθούν ταυτόχρονα, κατόπιν αιτήματος του αιτούντος, σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 (βλ. επίσης κεφάλαιο 3.2.2.15).

3.2.2.20. (17) Σχετική ημερομηνία

3.2.2.21. Επικύρωση

Σύμφωνα με το πρότυπο ISO 9000/2015, ως επικύρωση νοείται:

«Η επιβεβαίωση, μέσω της παροχής αντικειμενικών αποδεικτικών στοιχείων, ότι πληρούνται οι απαιτήσεις για συγκεκριμένη προβλεπόμενη χρήση ή εφαρμογή».

Είναι σκόπιμο να σημειωθεί ότι:

- › τα αντικειμενικά αποδεικτικά στοιχεία που απαιτούνται για την επικύρωση είναι το αποτέλεσμα δοκιμής ή άλλης μορφής εξακρίβωσης, όπως η εκτέλεση εναλλακτικού υπολογισμού ή η επανεξέταση των εγγράφων·
- › η λέξη «επικυρώθηκε» χρησιμοποιείται για τον χαρακτηρισμό της αντίστοιχης κατάστασης·
- › οι συνθήκες χρήσης για την επικύρωση μπορεί να είναι πραγματικές ή προσομοιωμένες.

Σύμφωνα με τον ορισμό σε «απλά αγγλικά» της κατευθυντήριας γραμμής για το πρότυπο ISO 9000/2015 (*Guideline ISO 9000/2015 Plain English*, <http://www.praxiom.com/iso-definition.htm>), η «επικύρωση» επεξηγείται ως εξής:

«Η επικύρωση είναι μια διαδικασία, στο πλαίσιο της οποίας χρησιμοποιούνται αντικειμενικά αποδεικτικά στοιχεία για να επιβεβαιωθεί ότι πληρούνται οι απαιτήσεις για συγκεκριμένη προβλεπόμενη χρήση ή εφαρμογή. Όταν πληρούνται όλες οι απαιτήσεις, η κατάσταση χαρακτηρίζεται ως επικυρωμένη. Η διαδικασία επικύρωσης μπορεί να διεξάγεται σε ρεαλιστικές συνθήκες χρήσης ή σε περιβάλλον προσομοιωμένης χρήσης.»

Υπάρχουν διάφοροι τρόποι για να επιβεβαιώσετε ότι πληρούνται οι απαιτήσεις για συγκεκριμένη προβλεπόμενη χρήση ή εφαρμογή. Για παράδειγμα, μπορείτε να πραγματοποιήσετε δοκιμές, να εκτελέσετε εναλλακτικούς υπολογισμούς ή να εξετάσετε έγγραφα πριν προβείτε στην έκδοσή τους».

3.2.2.22. Βαριά σιδηροδρομική υποδομή

Σε αντίθεση με την «ελαφριά σιδηροδρομική υποδομή», η βαριά σιδηροδρομική υποδομή απαρτίζεται από κάθε τμήμα της υποδομής του δικτύου της Ένωσης το οποίο εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής που ορίζεται στο άρθρο 1 παράγραφος 3 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, δηλαδή από κάθε υποδομή που δεν χρησιμοποιείται στα μετρό, δεν είναι λειτουργικώς αποκομμένη από το υπόλοιπο ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα και δεν χρησιμοποιείται αποκλειστικά από τα τραμ και τα ελαφρά σιδηροδρομικά οχήματα, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 29) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

Στο άρθρο 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, τα ελαφρά σιδηροδρομικά οχήματα ορίζονται με βάση τεχνικά κριτήρια όσον αφορά την αντοχή σε σύγκρουση και την αντοχή οχήματος.

3.2.3. Ευθύνες

3.2.3.1. Άρθρο 3: Ευθύνες του αιτούντος

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 2 σημείο 22)
- › Άρθρο 21
- › Άρθρο 24

Για τον ορισμό του «αιτούντος», βλ. άρθρο 2 σημείο 22) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Ο ορισμός αυτός περιλαμβάνει τρεις διαφορετικούς αιτούντες:

- › Το πρώτο σκέλος του ορισμού αναφέρεται στον αιτούντα έγκριση [έγκριση για τη θέση σταθερών εγκαταστάσεων σε λειτουργία κατά το άρθρο 18 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797· έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά κατά το άρθρο 21 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797· έγκριση τύπου οχήματος κατά το άρθρο 24 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797].
- › Το δεύτερο σκέλος του ορισμού αφορά τον αιτούντα ο οποίος συντάσσει τη δήλωση επαλήθευσης ΕΚ για τα υποσυστήματα κατά το άρθρο 15 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.
- › Το τρίτο σκέλος του ορισμού αφορά τον αιτούντα ο οποίος ζητεί την έγκριση του Οργανισμού για παρατρόχιο εξοπλισμό ERTMS κατά το άρθρο 19 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

Ο «αιτών» που αναφέρεται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής είναι ο αιτών έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά κατά τον ορισμό του άρθρου 2 σημείο 22) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, όπως προσδιορίζεται στο άρθρο 21 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, και/ή έγκριση τύπου οχήματος όπως προσδιορίζεται στο άρθρο 24 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

Ο «αιτών» που αναφέρεται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής μπορεί να είναι επίσης ο «προτείνων» που αναφέρεται στο άρθρο 3 σημείο 11)¹ στοιχείο δ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013, όταν κρίνεται αναγκαία η εφαρμογή της διαδικασίας διαχείρισης της επικινδυνότητας

(1) Σύμφωνα με το άρθρο 3 σημείο 11) του κανονισμού αριθ. 402/2013 ως «προτείνων» ορίζεται ένα από τα κάτωθι:

- (a) σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστής υποδομής που εφαρμόζει μέτρα ελέγχου της επικινδυνότητας σύμφωνα με το άρθρο 4 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ·
- (b) φορέας υπεύθυνος για τη συντήρηση που εφαρμόζει μέτρα σύμφωνα με το άρθρο 14α παράγραφος 3 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ·
- (c) συμβαλλόμενος φορέας ή κατασκευαστής ο οποίος καλεί κοινοποιημένο οργανισμό να εφαρμόσει διαδικασία επαλήθευσης «ΕΚ» σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 1 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, ή φορέας που έχει ορισθεί βάσει του άρθρου 17 παράγραφος 3 της εν λόγω οδηγίας·
- (d) αιτούμενος έγκριση για τη θέση δομικών συστημάτων σε λειτουργία.

και/ή εκτίμησης της επικινδυνότητας που περιγράφεται στον κανονισμό. Το εν λόγω άρθρο ορίζει ότι οι «προτείνων» είναι «αιτούμενος έγκριση για τη θέση δομικών συστημάτων σε λειτουργία», λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι, βάσει της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, τα κινητά υποσυστήματα δεν υπόκεινται πλέον σε έγκριση αλλά σε διάθεση στην αγορά. Είναι σκόπιμο να επισημανθεί ότι η χρήση της μεθοδολογίας που περιγράφεται στο παράρτημα Ι του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής για τη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων της βασικής απαίτησης «ασφάλειας» και για την ασφαλή ενσωμάτωση μεταξύ των υποσυστημάτων είναι υποχρεωτική. Για τον λόγο αυτόν, στην πλειονότητα των περιπτώσεων, ο «αιτών» έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά είναι και ο «προτείνων».

Ευθύνες του «αιτούντος» κατά τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής

Ο αιτών έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά αναλαμβάνει την ευθύνη για τον τύπο οχήματος και/ή το όχημα συνολικά (οι τύποι οχήματος / τα οχήματα μπορούν να αποτελούνται από διάφορα υποσυστήματα) ώστε να διασφαλίζονται ο προσδιορισμός και η τήρηση των σχετικών ενωσιακών και εθνικών απαιτήσεων. Ωστόσο, άλλοι παράγοντες [οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης, αιτούντες για τους σκοπούς του άρθρου 15 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 κ.λπ.] εξακολουθούν να έχουν το μερίδιο ευθύνης που τους αναλογεί [βλ. άρθρο 4 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798].

Σε περίπτωση αλλαγών σε ήδη εγκεκριμένο τύπο οχήματος και/ή όχημα, ο αιτών νέα έγκριση είναι υπεύθυνος για τον νέο σχεδιασμό και τον νέο τύπο οχήματος συνολικά. Ωστόσο, ο υφιστάμενος κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος εξακολουθεί να είναι υπεύθυνος για τα αμετάβλητα μέρη του σχεδιασμού, ενώ ο νέος αιτών είναι υπεύθυνος για τις αλλαγές που εισάγει και τις διεπαφές με τα αμετάβλητα μέρη του σχεδιασμού του τύπου οχήματος.

Ευθύνες του αιτούντος για τους σκοπούς του άρθρου 15 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797

Ο αιτών για τους σκοπούς του άρθρου 15 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 διεξάγει τη διαδικασία επαλήθευσης ΕΚ και συντάσσει τη δήλωση επαλήθευσης ΕΚ για ένα υποσύστημα, ενώ είναι επίσης υπεύθυνος για τη συμμόρφωση του υποσυστήματος προς όλες τις απαιτήσεις του σχετικού ενωσιακού δικαίου και τυχόν σχετικών εθνικών κανόνων. Στην περίπτωση των κινητών υποσυστημάτων, αναλαμβάνει την ευθύνη ότι τα κινητά υποσυστήματα που διέθεσε στην αγορά τηρούν τις βασικές απαιτήσεις.

Δεν προβλέπεται απαίτηση έγκρισης των κινητών συστημάτων για διάθεση στην αγορά. Τα κινητά υποσυστήματα διατίθενται στην αγορά από τον αιτούντα, όπως προσδιορίζεται στο άρθρο 20 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

3.2.3.2. Άρθρο 4: Αρμοδιότητες του φορέα έγκρισης

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 21
- › Άρθρο 24

Σχετικές παραπομπές στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/796:

- › Άρθρο 20
- › Άρθρο 21

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/798:

- › Άρθρο 16

«Ρύθμιση»: τα πρακτικά ζητήματα που πρέπει να διευθετηθούν για τη διαχείριση της έκδοσης έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά, όπως ο αριθμός και ο τόπος των συναντήσεων και οι συμμετέχοντες (π.χ. οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, ο αιτών, οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης –κοινοποιημένοι οργανισμοί, ορισθέντες οργανισμοί– κατόπιν αιτήματος του αιτούντος και/ή άλλων ενδιαφερόμενων μερών κ.λπ.). Η ρύθμιση αυτή είναι διαφορετική από τις συμφωνίες συνεργασίας που αναφέρονται στο άρθρο 21 παράγραφος 14 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

3.2.3.3. Άρθρο 5: Ευθύνες του κατόχου έγκρισης τύπου οχήματος

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 21
- › Άρθρο 24
- › Άρθρο 26

Ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος είναι υπεύθυνος για την κατάρτιση και διατήρηση (καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής του τύπου οχήματος) φακέλου με όλα τα λεπτομερή στοιχεία του σχεδιασμού του τύπου οχήματος (σχέδια, υπολογισμοί κ.λπ.), συμπεριλαμβανομένων των παραλλαγών και των εκδόσεων του συγκεκριμένου τύπου οχήματος.

Δεδομένου ότι ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος είναι ο αιτών ο οποίος έλαβε την έγκριση τύπου οχήματος, έχει τις ευθύνες που προσδιορίζονται για τον αιτούντα (βλ. κεφάλαιο 3.2.3.1).

Τυχόν αλλαγές σε ήδη εγκεκριμένο τύπο οχήματος πρέπει να αποτελούν αντικείμενο επεξεργασίας από τον κάτοχο της έγκρισης τύπου οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 15 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής (βλ. κεφάλαιο 3.3.2.2).

Θα πρέπει να εφαρμόζονται επίσης οι αρχές της γενικής νομοθεσίας για τα προϊόντα: «Το πρόσωπο που πραγματοποιεί τις εν λόγω αλλαγές καθίσταται κατασκευαστής και υπόκειται στις αντίστοιχες υποχρεώσεις». Ο φορέας διαχείρισης της τροποποίησης μπορεί να επιλέξει είτε να αναλάβει την ευθύνη για τον τύπο οχήματος και/ή το όχημα που υπέστησαν αλλαγές είτε να την αφήσει στον υφιστάμενο κάτοχο της έγκρισης τύπου οχήματος. Η έννοια της αποσπασματικής ευθύνης για τον σχεδιασμό μεταξύ διαφόρων παραγόντων δεν θα πρέπει να υποστηρίζεται.

Σε περίπτωση αλλαγής σε τύπο οχήματος και όταν υπάρχει νέος αιτών ο οποίος αποτελεί πλέον τον κάτοχο της έγκρισης τύπου οχήματος για νέο τύπο οχήματος βάσει υφιστάμενου τύπου οχήματος:

- › ο νέος κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος είναι πρωτίστως υπεύθυνος για τον νέο σχεδιασμό και τον νέο τύπο οχήματος συνολικά·
- › ο αρχικός κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος εξακολουθεί να είναι υπεύθυνος για τα αμετάβλητα μέρη του σχεδιασμού, ενώ ο νέος κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος είναι υπεύθυνος για τις αλλαγές που εισάγει και τις διεπαφές με τα αμετάβλητα μέρη του σχεδιασμού του τύπου οχήματος·
- › ο νέος κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος φέρει την αποκλειστική ευθύνη για τη διαχείριση της διαμόρφωσης του νέου τύπου οχήματος.

Η παρακολούθηση της ορθής εφαρμογής των διατάξεων του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής όσον αφορά τη διαχείριση των αλλαγών και τη διαχείριση της διαμόρφωσης του τύπου οχήματος και/ή των οχημάτων [ορθή κατηγοριοποίηση της αλλαγής, ορθή απόφαση σχετικά με την ανάγκη έκδοσης ή μη νέας έγκρισης σύμφωνα με τα κριτήρια του άρθρου 21 παράγραφος 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, ορθή χρήση των διατάξεων του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής κ.λπ.] από τον φορέα διαχείρισης της αλλαγής / τον πιθανό αιτούντα / τον αιτούντα πραγματοποιείται από τις ΕΑΑ μέσω ελέγχων κατά τη διάρκεια των δραστηριοτήτων εποπτείας που ασκούν και στο πλαίσιο των αξιολογήσεων της συμμόρφωσης που διενεργούν οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης κατά την περίοδο κατασκευής οχημάτων σύμφωνα με τον τύπο οχήματος. Οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης συμμετέχουν στην παρακολούθηση των αλλαγών στο πλαίσιο της εποπτείας της διαδικασίας κατασκευής: ο οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης πρέπει να λαμβάνει υπόψη αλλαγές σε τύπο οχήματος οι οποίες επηρεάζουν την υπό εξέλιξη διαδικασία κατασκευής, ώστε να διασφαλίζεται ότι τα οχήματα κατασκευάζονται σύμφωνα με τον μεταβληθέντα τύπο οχήματος (όταν αυτό κρίνεται αναγκαίο).

3.2.3.4. Άρθρο 6: Αρμοδιότητες του διαχειριστή υποδομής

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 2 σημείο 44)
- › Άρθρο 21
- › Άρθρο 24

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/798:

- › Άρθρο 4
- › Άρθρο 9
- › Άρθρο 12

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία 2012/ 34/ ΕΕ:

- › Άρθρο 3 σημείο 1)
- › Άρθρο 47

Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής καθορίζει τις αρμοδιότητες και τις απαιτήσεις που πρέπει να τηρούνται από τον διαχειριστή υποδομής στο πλαίσιο της διαδικασίας έγκρισης σιδηροδρομικού οχήματος και έγκρισης τύπου σιδηροδρομικού οχήματος. Ο διαχειριστής υποδομής δεν διαδραματίζει κανέναν άλλον ρόλο στο πλαίσιο της διαδικασίας έγκρισης σιδηροδρομικού οχήματος και έγκρισης τύπου σιδηροδρομικού οχήματος και δεν θα πρέπει να επιβάλλει τεχνικές απαιτήσεις στον σχεδιασμό ενός οχήματος ούτε να ζητεί από τον αιτούντα να πραγματοποιεί δοκιμές στο δίκτυο (βλ. επίσης κεφάλαιο 3.3.5).

Ωστόσο, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να διαδραματίζει διαφορετικούς ρόλους σε συνάρτηση με τα διάφορα συμφέροντά του:

- › αιτών, για τους σκοπούς των άρθρων 21 και 24 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 για τα δικά του οχήματα·
- › φορέας εκμετάλλευσης του δικού του εξοπλισμού κατασκευής και συντήρησης της κινητής σιδηροδρομικής υποδομής·
- › κάτοχος για τους σκοπούς του άρθρου 2 σημείο 21) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

Ο ρόλος του διαχειριστή υποδομής στο πλαίσιο της διαδικασίας έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά και έγκρισης τύπου οχήματος επικεντρώνεται στην παροχή των στοιχείων που είναι απαραίτητα ώστε ο αιτών να είναι σε θέση να πραγματοποιήσει τις απαιτούμενες δοκιμές στο δίκτυο για την ολοκλήρωση της αξιολόγησης των απαιτήσεων:

- › παροχή πληροφοριών σχετικά με την υποδομή που είναι απαραίτητες για τη διενέργεια των αξιολογήσεων της συμμόρφωσης (π.χ. γεωμετρία σιδηροτροχιών για την εκτέλεση δυναμικών δοκιμών)·
- › παροχή πρόσβασης σε τροχιά για την πραγματοποίηση δοκιμών στο δίκτυο (κατανομή μεταφορικής ικανότητας για την πραγματική εκτέλεση των δοκιμών στο δίκτυο)·
- › παροχή, όπου κρίνεται αναγκαίο και βάσει των πληροφοριών που υπέβαλε ο αιτών (κυρίως προδιαγραφές δοκιμών, σειρά δοκιμών στο δίκτυο κ.λπ.), των πρόσθετων λειτουργικών συνθηκών για το όχημα που πρέπει να εφαρμόζονται κατά τη διάρκεια των δοκιμών στο δίκτυο. Στις πληροφορίες αυτές περιλαμβάνονται οι όροι και οι περιορισμοί χρήσης λόγω του γεγονότος ότι κατά τον χρόνο έναρξης των δοκιμών στο δίκτυο ενδέχεται να μην έχουν επαληθευτεί και επικυρωθεί πλήρως όλα τα συστήματα του υπό δοκιμή οχήματος (π.χ. αποφυγή λειτουργίας σε περίπτωση υποβαθμισμένων συνθηκών λειτουργίας του συστήματος έλξης, όπως μειωμένος αριθμός μετατροπέων)·
- › οι πληροφορίες αυτές έχουν επίσης αντίκτυπο στην κατανομή της μεταφορικής ικανότητας και του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (π.χ. μπορεί να είναι αναγκαίος ο περιορισμός της κυκλοφορίας αμαξοστοιχιών στην παρακείμενη σιδηροτροχιά ή ο αποκλεισμός συγκεκριμένου τμήματος της γραμμής στην οποία πραγματοποιούνται οι δοκιμές στο δίκτυο)· και

- › λήψη των απαραίτητων μέτρων από πλευράς υποδομής ώστε ο αιτών να είναι σε θέση να πραγματοποιήσει τις απαιτούμενες δοκιμές στο δίκτυο για τις αξιολογήσεις της συμμόρφωσης (π.χ. μεταβολές τάσης στην αλυσοειδή, άδεια υπέρβασης ορίου ταχύτητας σε ορισμένα τμήματα της γραμμής δοκιμής κ.λπ.), λαμβάνοντας υπόψη διάφορες πτυχές, όπως περιορισμοί ασφάλειας και μεταφορικής ικανότητας, περιορισμός υπερβολικής φθοράς ή βλαβών στην υποδομή κ.λπ.

Οι όροι χρήσης και οι άλλοι περιορισμοί που πρέπει να εφαρμόζονται κατά τη διάρκεια των δοκιμών στο δίκτυο διαχωρίζονται από τους όρους χρήσης και άλλους περιορισμούς που θα περιλαμβάνονται στην εκδοθείσα έγκριση (βλ. κεφάλαιο 3.3.6):

- › προσδιορίζονται από τον αιτούντα·
- › προκύπτουν από τη διαδικασία αξιολόγησης· και
- › προκύπτουν από την αξιολόγηση του φορέα έγκρισης και/ή των αρμόδιων ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης.

Διαχειριστής υποδομής, τέλη και επιβαρύνσεις

Σύμφωνα με το άρθρο 47 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, ο διαχειριστής υποδομής υποχρεούται να δημοσιεύει το περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου που συντάσσει.

Οι επιβαρύνσεις για τα καθήκοντα του διαχειριστή υποδομής (συμπεριλαμβανομένης της παροχής πληροφοριών σχετικά με την υποδομή, καθώς και των τρόπων παροχής των εν λόγω πληροφοριών από τον διαχειριστή υποδομής) καθορίζονται στην προαναφερόμενη οδηγία. Λεπτομερέστερες διατάξεις σχετικά με τα τέλη και τις επιβαρύνσεις θα πρέπει να αποτελούν μέρος των συμφωνιών μεταξύ των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής.

Ο αιτών μπορεί να αποφασίσει να εξασφαλίσει τη συμμετοχή του διαχειριστή υποδομής κατά τη διαδικασία έγκρισης (π.χ. για την πρόβλεψη προβληματικών σημείων που ενδέχεται να ανακύψουν για τους ελέγχους συμβατότητας της διαδρομής), αλλά η δυνατότητα αυτή δεν ισχύει πάντα και παρέχεται βάσει του σχετικού αιτήματος / των αναγκών του αιτούντος. Ο έλεγχος συμβατότητας της διαδρομής που αναφέρεται στο άρθρο 23 παράγραφος 1 στοιχείο β) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 όσον αφορά τους ελέγχους που πρέπει να διεξάγονται από σιδηροδρομική επιχείρηση πριν από τη χρήση εγκεκριμένων οχημάτων δεν αποτελεί μέρος της διαδικασίας έγκρισης.

3.2.3.5. Άρθρο 7: Αρμοδιότητες των ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 21
- › Άρθρο 24

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/798:

- › Άρθρο 16

Με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων τους, οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης θα πρέπει να αποφασίζουν, ανάλογα με την περίπτωση, τον χαρακτήρα και τον βαθμό της αντίστοιχης συμβολής τους πριν από την υποβολή αίτησης έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά, σε περίπτωση σχετικού αιτήματος του αιτούντος, σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής και θα πρέπει να γνωστοποιούν στον αιτούντα τις οικείες ρυθμίσεις συνεργασίας και συντονισμού.

Οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης θα πρέπει να εφαρμόζουν εσωτερικές ρυθμίσεις σχετικά με την παροχή κατάλληλων πόρων για την εκτέλεση των καθηκόντων που τους ανατίθενται κατά τρόπο ποιοτικό και εντός των καθορισμένων χρονοδιαγραμμάτων.

Πληροφορίες που θα πρέπει να καταχωρίζονται και να ανταλλάσσονται

Όπως προβλέπεται στο άρθρο 7 παράγραφος 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής, σκοπός της καταχώρισης και ανταλλαγής πληροφοριών είναι η παροχή της δυνατότητας στις ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης να ανταλλάσσουν με τον Οργανισμό και όλες τις άλλες ΕΑΑ όλες τις σχετικές πληροφορίες που προκύπτουν από την πείρα σε τεχνικά και επιχειρησιακά θέματα οι οποίες ενδέχεται να είναι σημαντικές για την έκδοση έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά. Οι πληροφορίες οι οποίες ενδέχεται να είναι σημαντικές για την έκδοση έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά είναι οι πληροφορίες που μπορούν να χρησιμοποιηθούν από τον φορέα έγκρισης και/ή τις ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης για τη διαπίστωση προβληματικών σημείων σύμφωνα με το άρθρο 41 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής, ιδιαίτερα όσον αφορά προβληματικά σημεία τύπου 4 σε περίπτωση δικαιολογημένης αμφιβολίας.

Οι πληροφορίες που παρατίθενται στο άρθρο 7 παράγραφος 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής αποτελούν ορισμένα μόνο αντιπροσωπευτικά είδη πληροφοριών που πρέπει να ανταλλάσσονται και ο κατάλογός τους δεν είναι εξαντλητικός. Υπάρχουν και άλλες σχετικές πληροφορίες που προκύπτουν από την πείρα σε τεχνικά και επιχειρησιακά θέματα και οι οποίες θα μπορούσαν να είναι σημαντικές για την έκδοση έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά, οι οποίες θα πρέπει να υπόκεινται επίσης στις προαναφερόμενες διατάξεις περί καταχώρισης και ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης και τον Οργανισμό. Πρέπει να επισημανθεί ότι το πεδίο των πληροφοριών που προκύπτουν από τη διαθέσιμη πείρα θα πρέπει να καλύπτει τόσο τεχνικές όσο και επιχειρησιακές πτυχές.

3.2.3.6. Άρθρο 8: Αρμοδιότητες του Οργανισμού

Σχετικές παραπομπές στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 4 στοιχείο θ)
- › Άρθρο 19 παράγραφος 3

Πρωτόκολλο καταχώρισης και ανταλλαγής πληροφοριών

Οι πληροφορίες που προκύπτουν από τη διαθέσιμη πείρα προέρχονται από τις δραστηριότητες που υλοποιούν οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, ιδίως από την εποπτεία που ασκούν κατ' εφαρμογή του άρθρου 17 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 και του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2018/761 της Επιτροπής σχετικά με τις ΚΜΑ για την εποπτεία. Κατά τη διάρκεια των εν λόγω δραστηριοτήτων, η ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης μπορεί να διαπιστώσει η ίδια –ή να ενημερωθεί σχετικά από σιδηροδρομική επιχείρηση ή από οποιονδήποτε άλλον παράγοντα– ένα τεχνικό και/ή επιχειρησιακό θέμα το οποίο ενδέχεται να είναι σημαντικό για την έκδοση έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά (βλ. κεφάλαιο 3.2.3.5).

Στην περίπτωση αυτή, η ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης θα πρέπει να προβεί αμέσως στην καταχώριση και την ανταλλαγή των σχετικών πληροφοριών με όλες τις άλλες ΕΑΑ και τον Οργανισμό.

Όσον αφορά τις πληροφορίες που λαμβάνονται βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 5 στοιχείο β) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, ο Οργανισμός έχει αναπτύξει και θέσει σε εφαρμογή ένα προαιρετικό εργαλείο, το οποίο ονομάζεται Safety Alert IT system (SAIT) (σύστημα ΤΠ προειδοποιήσεων ασφάλειας), για την κάλυψη των εν λόγω ανταλλαγών πληροφοριών μεταξύ μόνο των επιχειρησιακών παραγόντων (ως επιχειρησιακοί παράγοντες λογίζονται οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι διαχειριστές υποδομής, οι υπεύθυνοι για τη συντήρηση φορείς, καθώς και κάθε άλλος παράγοντας με πιθανό αντίκτυπο στην ασφαλή λειτουργία του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος, συμπεριλαμβανομένων των κατασκευαστών, εταιρειών συντήρησης, κατόχων οχημάτων, παρόχων υπηρεσιών, αναθετόντων φορέων, μεταφορέων, αποστολέων, παραληπτών, φορτωτών, εκφορτωτών, υπεύθυνων πλήρωσης και κένωσης), εξαιρουμένων, συνεπώς, των ΕΑΑ και του Οργανισμού. Ως εκ τούτου, για τη διαβίβαση των εν λόγω πληροφοριών από τους επιχειρησιακούς παράγοντες στις ΕΑΑ και τον Οργανισμό τηρείται διαφορετικό πρωτόκολλο, το οποίο είναι επί του παρόντος κυρίως άτυπου χαρακτήρα.

Όσον αφορά τις πληροφορίες που λαμβάνονται σχετικά με περιπτώσεις μη τήρησης βασικών απαιτήσεων ή ελλείψεις σε ΤΠΔ [άρθρο 7 παράγραφος 4 στοιχεία β) και γ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής], οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης θα πρέπει να τηρούν τα πρωτόκολλα και τις διαδικασίες που προβλέπονται στα άρθρα 11, 16 και 26 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και στο άρθρο 6 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 αντίστοιχα. Τα εν λόγω πρωτόκολλα και διαδικασίες καλύπτουν την απαίτηση καταχώρισης και ανταλλαγής των πληροφοριών αυτών με τις άλλες ΕΑΑ και τον Οργανισμό.

Όλες οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης και οι φορείς έγκρισης θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις πληροφορίες που προκύπτουν από την ανταλλασσόμενη διαθέσιμη πείρα όσον αφορά τόσο τις τρέχουσες όσο και τις μελλοντικές αιτήσεις έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά. Όταν οι εν λόγω πληροφορίες σχετικά με τεχνικά και επιχειρησιακά θέματα υπόκεινται σε διαδικασία κοινής γραμματείας των δικτύων, ο φορέας έγκρισης και/ή οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τα αποτελέσματα της διαδικασίας της κοινής γραμματείας των δικτύων.

Οι πληροφορίες αυτές θα μπορούσαν να χρησιμοποιούνται από τον φορέα έγκρισης και/ή από τις ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης στο πλαίσιο της αξιολόγησης των αιτήσεων. Θα πρέπει επίσης να χρησιμοποιούνται από τον φορέα έγκρισης κατά το στάδιο της προκαταρκτικής επαφής για αίτηση, ώστε να ενημερώνεται ο αιτών για τους διαπιστωθέντες κινδύνους και να του δίνεται η δυνατότητα να τους λαμβάνει υπόψη, για παράδειγμα, από την άποψη του σχεδιασμού και/ή της περιοχής χρήσης.

Οι πληροφορίες αυτές μπορεί να είναι επίσης σημαντικές για άλλους παράγοντες, όπως οι πιθανοί αιτούντες, οι κατασκευαστές και οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης. Σε αυτές τις περιπτώσεις, οι πληροφορίες θα πρέπει να διαβιβάζονται και στους εν λόγω άλλους παράγοντες, κατόπιν σχετικής απόφασης της ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, ή οποιαδήποτε άλλης ΕΑΑ, ή του Οργανισμού ως φορέα έγκρισης. Για τον σκοπό αυτόν, η ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, ή οποιαδήποτε άλλη ΕΑΑ, ή ο Οργανισμός ως φορέας έγκρισης που αποφασίζει την ανταλλαγή των πληροφοριών με άλλους παράγοντες θα πρέπει να μεριμνά ώστε να διασφαλίζεται το απόρρητο των πληροφοριών με την απαλοιφή κάθε αναφοράς σε πρόσωπο και επωνυμία εταιρείας και/ή με τη χρήση γενικής ονομασίας για ένα προϊόν/μέρος.

Εργαλείο ΤΠ για την υποστήριξη της καταχώρισης και ανταλλαγής πληροφοριών

Για την υποστήριξη της εφαρμογής της συγκεκριμένης απαίτησης, ο Οργανισμός διερευνά επί του παρόντος τη δυνατότητα θέσπισης εργαλείου ΤΠ που θα είναι κατάλληλο για τη διευκόλυνση της καταχώρισης και ανταλλαγής πληροφοριών, συμπεριλαμβανομένων των προδιαγραφών των απαιτούμενων χαρακτηριστικών του εργαλείου ΤΠ, όπως οι λεπτομερείς πτυχές ταξινόμιας και απορρήτου που απαιτούνται για την ανταλλαγή των συγκεκριμένων πληροφοριών με άλλα θιγόμενα μέρη.

3.2.4. Άρθρο 9: Χρήση εγκεκριμένου οχήματος

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 22
- › Άρθρο 23
- › Άρθρο 47
- › Άρθρο 48
- › Άρθρο 49

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/798:

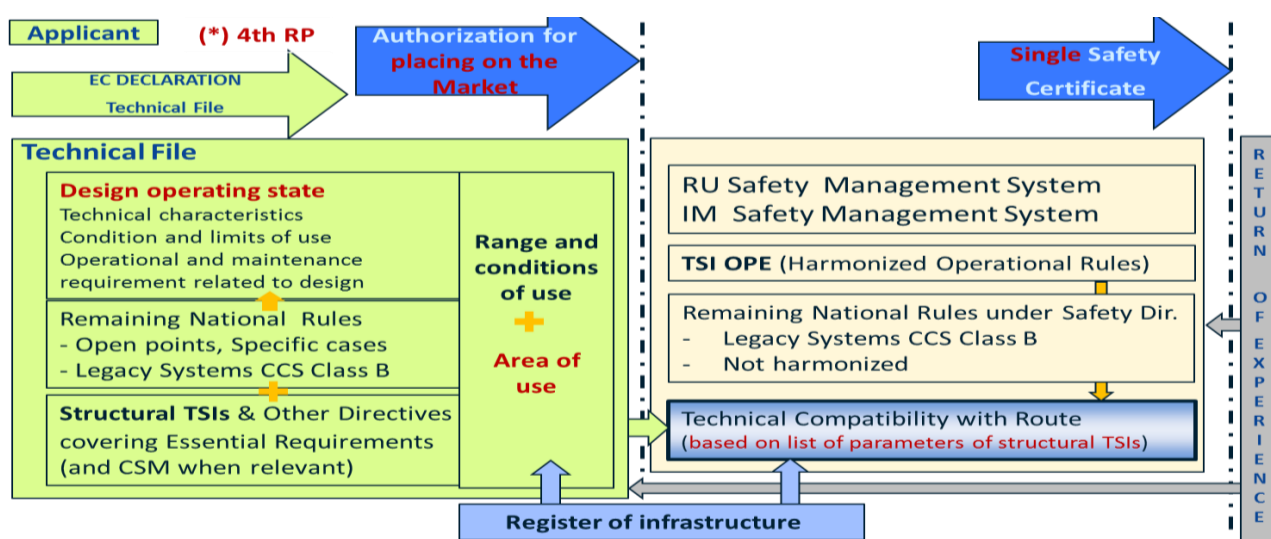
- › Άρθρο 4
- › Άρθρο 9

Οι έλεγχοι πριν από τη χρήση εγκεκριμένου οχήματος θα πρέπει να περιορίζονται στους ελέγχους που προσδιορίζονται στο άρθρο 23 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο διαχειριστής υποδομής που σκοπεύει να χρησιμοποιήσει το όχημα θα πρέπει να αναλαμβάνει την ευθύνη για τη

διεξαγωγή του ελέγχου συμβατότητας μεταξύ των οχημάτων και των προβλεπόμενων διαδρομών, καθώς και για τη διεξαγωγή του ελέγχου συμβατότητας μεταξύ των αμαξοστοιχιών και των διαδρομών, ώστε να καλύπτονται τα στοιχεία που καθορίζονται στην ΤΠΔ διεξαγωγής και διαχείρισης της κυκλοφορίας (ΤΠΔ ΔΔΚ) [σημείο 4.2.2.5 και προσάρτημα Δ του κανονισμού (ΕΕ) 2015/995 της Επιτροπής].

Ο εν λόγω έλεγχος συμβατότητας της διαδρομής θα πρέπει να βασίζεται στα στοιχεία που συγκεντρώνονται στο μητρώο υποδομής (RINF) και στα στοιχεία οχήματος που προσδιορίζονται στην εκδοθείσα έγκριση, καθώς και στον πλήρη συνοδευτικό φάκελο για την απόφαση που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 46 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής, συμπεριλαμβανομένων των όρων χρήσης και άλλων περιορισμών, μέσω των παραμέτρων και των διαδικασιών που περιγράφονται στην αντίστοιχη ΤΠΔ ΔΔΚ [δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 3 στοιχείο θ) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797]. Σε περίπτωση που το μητρώο υποδομής δεν υπάρχει ή είναι ελλιπές, οι σχετικές πληροφορίες όσον αφορά την υποδομή, συμπεριλαμβανομένων τυχόν προσωρινών περιορισμών, θα πρέπει να παρέχονται από τον διαχειριστή υποδομής δωρεάν και εντός εύλογης προθεσμίας.

Στο σχέδιο που ακολουθεί παρουσιάζεται επισκόπηση της διαδικασίας:



Applicant	Αιτών
(*) 4 th RP	(*) 4η δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους
Authorization for placing on the Market	Έγκριση για διάθεση στην αγορά
EC DECLARATION	ΔΗΛΩΣΗ ΕΚ
Technical file	Τεχνικός φάκελος
Technical File	Τεχνικός φάκελος
Design operating state	Προβλεπόμενη από κατασκευής κατάσταση λειτουργίας
Technical characteristics	Τεχνικά χαρακτηριστικά
Condition and limits of use	Όροι και περιορισμοί χρήσης
Operational and maintenance requirement related to design	Απαιτήση λειτουργίας και συντήρησης σχετική με τον σχεδιασμό
Remaining National Rules	Εναπομείναντες εθνικοί κανόνες
- Open points, Specific cases	- Ανοικτά σημεία, ειδικές περιπτώσεις
- Legacy Systems CCS Class B	- Κληρονομηθέντα συστήματα ΕΧΣ κλάσης Β
Structural TSIs & Other Directives covering Essential Requirements (and CSM when relevant)	Δομικές ΤΠΔ & λοιπές οδηγίες που καλύπτουν τις βασικές απαιτήσεις (και τις ΚΜΑ, κατά περίπτωση)
Range and conditions of use + Area of use	Εύρος παραμέτρων και όροι χρήσης + Περιοχή χρήσης
Single Safety Certificate	Ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας
RU Safety Management System	Σύστημα διαχείρισης ασφάλειας ΣΕ
IM Safety Management System	Σύστημα διαχείρισης ασφάλειας ΔΥ
TSI OPE (Harmonized Operational Rules)	ΤΠΔ ΔΔΚ (εναρμονισμένοι κανόνες λειτουργίας)
Remaining National Rules under Safety Dir.	Εναπομείναντες εθνικοί κανόνες βάσει της οδηγίας για την ασφάλεια
- Legacy Systems CCS Class B	- Κληρονομηθέντα συστήματα ΕΧΣ κλάσης Β

- Not harmonized	- Μη εναρμονισμένοι
Technical Compatibility with Route (based on list of parameters of structural TSIs)	Τεχνική συμβατότητα με τη διαδρομή (βάσει καταλόγου παραμέτρων δομικών ΤΠΔ)
Register of infrastructure	Μητρώο υποδομής
Return of experience	Διαθέσιμη πείρα

Διάγραμμα 2: Επισκόπηση των ελέγχων πριν από τη χρήση εγκεκριμένου οχήματος

Η συμβατότητα οχήματος με τα δίκτυα στην περιοχή χρήσης ελέγχεται στο επίπεδο της έγκρισης του οχήματος βάσει των ΤΠΔ, των εθνικών κανόνων και των σχετικών ΚΜΑ, και αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο ένα όχημα λαμβάνει έγκριση για συγκεκριμένη περιοχή χρήσης. Οι έλεγχοι αυτοί δεν θα πρέπει να επαναλαμβάνονται από τη σιδηροδρομική επιχείρηση ή από τον διαχειριστή υποδομής που σκοπεύει να χρησιμοποιήσει το όχημα στο πλαίσιο του ελέγχου συμβατότητας μεταξύ οχημάτων και προβλεπόμενων διαδρομών, δεδομένου ότι η περιοχή χρήσης του οχήματος καθορίζεται στην εκδοθείσα έγκριση. Οι ιδιαιτερότητες που χαρακτηρίζουν ένα συγκεκριμένο τμήμα γραμμής προσδιορίζονται στο RINF (ή παρέχονται από τον διαχειριστή υποδομής δωρεάν και εντός εύλογης προθεσμίας, σε περίπτωση που το RINF δεν υπάρχει ή είναι ελλιπές).

Σε ειδικές περιπτώσεις, όπως για ασυνήθεις αποστολές, ενδέχεται να απαιτούνται ειδικές λειτουργικές συνθήκες και συμπληρωματικές πληροφορίες σχετικά με τη διαμόρφωση της αμαξοστοιχίας και της υποδομής (π.χ. συμπληρωματικές ακριβέστερες τιμές παραμέτρων, όπως τα ειδικά χαρακτηριστικά των έμφορτων οχημάτων). Στις περιπτώσεις αυτές, ο διαχειριστής υποδομής και η σιδηροδρομική επιχείρηση θα πρέπει να συμφωνούν εκ των προτέρων τις εν λόγω ειδικές λειτουργικές συνθήκες. Ο διαχειριστής υποδομής θα πρέπει να παρέχει τις σχετικές απαιτούμενες πληροφορίες όσον αφορά την υποδομή.

Οι ΤΠΔ τελούν επί του παρόντος υπό αναθεώρηση για την εφαρμογή των απαιτήσεων που απορρέουν από την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 και θα παράσχουν τα ακόλουθα στοιχεία:

- › ορισμός των παραμέτρων που αφορούν τη συμβατότητα της διαδρομής εντός μιας περιοχής χρήσης στις δομικές ΤΠΔ·
- › τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2015/995 της Επιτροπής για τις ΤΠΔ ΔΔΚ όσον αφορά τη διαδικασία που πρέπει να ακολουθείται για τον έλεγχο συμβατότητας της διαδρομής ο οποίος καλύπτει:
 - τον έλεγχο συμβατότητας της διαδρομής και της σύνθεσης του συρμού και
 - τις πληροφορίες του οχήματος και τις πληροφορίες της διαδρομής που πρέπει να χρησιμοποιούνται·
- › τροποποίηση του σημείου 4.9 των ΤΠΔ ΜΗΧ & ΕΠΥ και WAG·
- › επικαιροποίηση και/ή τροποποίηση των σχετικών μητρώων (π.χ. RINF), εάν απαιτείται· και
- › αντίστοιχες κατευθυντήριες γραμμές.

Όταν είναι αναγκαία η πραγματοποίηση δοκιμών στο δίκτυο για τη διεξαγωγή ελέγχων συμβατότητας της διαδρομής, η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο διαχειριστής της υποδομής που σκοπεύει να χρησιμοποιήσει το όχημα θα πρέπει να καταθέσει σχετικό αίτημα στον αρμόδιο διαχειριστή υποδομής. Η διαδικασία για την εκτέλεση των εν λόγω δοκιμών στο δίκτυο θα πρέπει να περιγράφεται και να γνωστοποιείται από τον διαχειριστή υποδομής. Οι δοκιμές στο δίκτυο θα πρέπει να πραγματοποιούνται εντός τριών μηνών από την υποβολή του αιτήματος και η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο διαχειριστής υποδομής που σκοπεύει να χρησιμοποιήσει το όχημα και ο αρμόδιος διαχειριστής υποδομής θα πρέπει να συνεργάζονται για την εκτέλεσή τους. Οι συγκεκριμένες δοκιμές στο δίκτυο:

- › θα πρέπει να θεωρούνται εξαίρεση και να πραγματοποιούνται μόνον όταν είναι απολύτως αναγκαίες για την εκτέλεση του ελέγχου συμβατότητας της διαδρομής, καθώς η τεχνική συμβατότητα του οχήματος με το δίκτυο έχει ήδη αποδειχτεί στο πλαίσιο της διαδικασίας έγκρισης οχήματος· και

- › δεν θα πρέπει να επαναλαμβάνουν δοκιμές στο δίκτυο που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί κατά τη διάρκεια της διαδικασίας έγκρισης οχήματος.

Συνιστάται στον αιτούντα να εξασφαλίζει τη συμμετοχή του αρμόδιου διαχειριστή υποδομής σε πρώιμο στάδιο της διαδικασίας έγκρισης οχήματος, ώστε να είναι εφικτός ο προσδιορισμός της ανάγκης διεξαγωγής τέτοιου είδους μελλοντικών δοκιμών στο δίκτυο και τυχόν άλλων πιθανών προβληματικών σημείων τα οποία ενδέχεται να επηρεάσουν τους ελέγχους πριν από τη χρήση του οχήματος από μελλοντικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, όπως αναφέρεται στο άρθρο 23 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Αυτό επαφίεται στη διακριτική ευχέρεια του αιτούντος.

Η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο διαχειριστής υποδομής που σκοπεύει να χρησιμοποιήσει το όχημα θα πρέπει να ελέγχει επίσης αν το όχημα έχει ενταχθεί με ορθό τρόπο στη σύνθεση του συρμού στον οποίο πρόκειται να χρησιμοποιηθεί. Ο έλεγχος αυτός περιλαμβάνει τη χρήση του συστήματος διαχείρισης ασφάλειας που προβλέπεται στο άρθρο 9 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 και στον κανονισμό (ΕΕ) 2015/995 της Επιτροπής (για πλήρη λειτουργική συμβατότητα, δηλαδή για τη σύνθεση του συρμού, την επίδοση πέδησης κ.λπ.)

3.2.5. Άρθρο 10: Γλώσσα

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 21
- › Παράρτημα IV σημείο 2.6

Όταν πρόκειται να εκδοθεί έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 21 παράγραφοι 5 έως 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797

Ο αιτών υποβάλλει αίτηση και συνοδευτικό φάκελο της αίτησης σε μία από τις επίσημες γλώσσες της Ένωσης. Ο Οργανισμός και οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης μπορούν να ζητήσουν από τον αιτούντα να μεταφράσει μέρη του συνοδευτικού φακέλου της αίτησης σύμφωνα με το σημείο 2.6 του παραρτήματος IV της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Η γλώσσα που πρέπει να χρησιμοποιηθεί, όταν καθορίζεται από τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, αναφέρεται στις κατευθυντήριες γραμμές κατά το άρθρο 7 παράγραφος 6 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής.

Για τον περιορισμό των αναγκών μετάφρασης και για τη διευκόλυνση των ανταλλαγών κατά τη διάρκεια της αξιολόγησης, συνιστάται η χρήση της αγγλικής ή από κοινού συμφωνηθείσας γλώσσας για την αξιολόγηση της αίτησης. Κατά την επιλογή της γλώσσας για την αξιολόγηση θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα εξής:

- › η γλώσσα που χρησιμοποιείται στην αίτηση (δηλαδή, εάν είναι εφικτή η χρήση της ίδιας γλώσσας και για την αξιολόγηση, τότε μπορεί να περιοριστεί η ανάγκη μετάφρασης)·
- › η επάρκεια γλώσσας (δηλαδή η επάρκεια γλώσσας σε κατάλληλο επίπεδο για την πλήρη κατανόηση του φακέλου) του αιτούντος, καθώς και των μελών της ομάδας αξιολόγησης.

Κατά περίπτωση, η επιλογή της γλώσσας αξιολόγησης θα πρέπει να γίνεται κατά τη διάρκεια της προκαταρκτικής επαφής.

Όσον αφορά το τμήμα της αξιολόγησης αίτησης έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά που διενεργείται βάσει του εθνικού νομικού πλαισίου από τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, όλα τα αιτήματα των αρμόδιων ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης όσον αφορά τη μετάφραση εγγράφων από τον αιτούντα θα πρέπει να βασίζονται στις απαιτήσεις του εθνικού νομικού πλαισίου του κράτους μέλους, όπως αναφέρεται στις κατευθυντήριες γραμμές κατά το άρθρο 7 παράγραφος 6 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής, και στο κατά πόσον η ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης διαθέτει την αποτελεσματική και αποδοτική ικανότητα (επαρκή ικανότητα του προσωπικού στη γλώσσα του αιτούντος σε κατάλληλο επίπεδο για την πλήρη κατανόηση του φακέλου) ώστε να διεκπεραιώσει τον φάκελο στη γλώσσα του αιτούντος. Εάν η ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης διαθέτει την εν λόγω ικανότητα, δεν θα πρέπει να ζητεί μετάφραση, εκτός εάν αυτό απαιτείται βάσει του εθνικού νομικού πλαισίου του οικείου

κράτους μέλους, όπως αναφέρεται στις κατευθυντήριες γραμμές κατά το άρθρο 7 παράγραφος 6 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής. Εάν η ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης δεν διαθέτει προσωπικό με τις κατάλληλες γλωσσικές δεξιότητες, δύναται να ζητεί από τον αιτούντα την υποβολή μετάφρασης στη γλώσσα εργασίας της εν λόγω ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης.

Η ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης θα πρέπει να αναφέρει στις κατευθυντήριες γραμμές κατά το άρθρο 7 παράγραφος 6 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής τη γλωσσική πολιτική του εν λόγω κράτους μέλους.

Η χρησιμοποιούμενη γλώσσα μπορεί να είναι διαφορετική για το στάδιο υποβολής της αίτησης, το στάδιο αξιολόγησης και το αποτέλεσμα της διαδικασίας έγκρισης ως εξής:

1. Συνοδευτικός φάκελος της αίτησης στην επίσημη γλώσσα της Ένωσης την οποία χρησιμοποιεί ο αιτών στην αίτησή του και, εάν ζητηθεί από τον φορέα έγκρισης και/ή τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, μερική ή πλήρης μετάφρασή του από τον αιτούντα προς τις ακόλουθες γλώσσες:
 - › Μέρος ΕΕ: αγγλική ή από κοινού συμφωνηθείσα γλώσσα.
 - › Εθνικά μέρη: μεταφρασμένα από τον αιτούντα, κατόπιν αιτήματος από τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, προς τη γλώσσα που καθορίζεται από την ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, όπως αναφέρεται στις κατευθυντήριες γραμμές κατά το άρθρο 7 παράγραφος 6 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής, ή προς την αγγλική ή την από κοινού συμφωνηθείσα γλώσσα, εφόσον το επιτρέπει το εθνικό νομικό πλαίσιο του εν λόγω κράτους μέλους.
2. Αξιολόγηση (ανταλλαγή παρατηρήσεων / αίτημα παροχής πληροφοριών / προβληματικά σημεία):
 - › Μέρος ΕΕ: αγγλική ή από κοινού συμφωνηθείσα γλώσσα.
 - › Εθνικά μέρη: αγγλική ή από κοινού συμφωνηθείσα γλώσσα.
 - › Συναντήσεις συντονισμού μεταξύ των αρμόδιων ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης / του φορέα έγκρισης / του αιτούντος: αγγλική ή από κοινού συμφωνηθείσα γλώσσα. Πρόκειται για συναντήσεις, τηλεφωνικές επικοινωνίες, μηνύματα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, επιστολές και τον κατάλογο προβληματικών σημείων.
3. Αποτελέσματα:
 - › Έκθεση αξιολόγησης του φορέα έγκρισης, όπως προβλέπεται στο άρθρο 39 παράγραφος 5 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής: αγγλική ή από κοινού συμφωνηθείσα γλώσσα.
 - › Εκθέσεις αξιολόγησης από τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, όπως προβλέπεται στο άρθρο 40 παράγραφος 6 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής: γλώσσα της ΕΑΑ, αγγλική ή από κοινού συμφωνηθείσα γλώσσα, εφόσον το επιτρέπει το εθνικό νομικό πλαίσιο του κράτους μέλους, όπως αναφέρεται στις κατευθυντήριες γραμμές κατά το άρθρο 7 παράγραφος 6 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής.
 - › Τελική έκθεση αξιολόγησης με τεκμηριωμένη αιτιολόγηση της απόφασης, όπως ορίζεται στο άρθρο 45 παράγραφοι 4 και 5 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής: επίσημη γλώσσα της Ένωσης την οποία χρησιμοποιεί ο αιτών στην αίτησή του.
 - › Εκδοθείσα έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά: επίσημη γλώσσα της Ένωσης την οποία χρησιμοποιεί ο αιτών στην αίτησή του.

Όταν πρόκειται να εκδοθεί έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 21 παράγραφος 8 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797

Εφαρμόζονται οι διατάξεις περί γλώσσας του εθνικού νομικού πλαισίου του οικείου κράτους μέλους.

Η ΕΑΑ θα πρέπει να αναφέρει στις κατευθυντήριες γραμμές κατά το άρθρο 7 παράγραφος 6 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής τη γλωσσική πολιτική του εν λόγω κράτους μέλους.

3.2.6. Άρθρο 11: Διαδικασία έγκρισης οχημάτων τραμ-τρένων στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Χώρο

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 1
- › Άρθρο 2
- › Άρθρο 13
- › Άρθρο 14
- › Άρθρο 21
- › Άρθρο 24

Το τραμ-τρένο είναι μια έννοια που επιτρέπει συνδυασμένη λειτουργία τόσο σε ελαφριά όσο και σε βαριά σιδηροδρομική υποδομή, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

Ένας «τύπος οχήματος τραμ-τρένου» εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας («περίπτωση έγκρισης τύπου οχήματος τραμ-τρένου σε βαριά σιδηροδρομική υποδομή», όπως προβλέπεται στην περιγραφή του σημείου ανωτέρω), όταν:

- › πρόκειται για τύπο οχήματος τραμ-τρένου ο οποίος δεν πληροί τα κριτήρια «ελαφρού σιδηροδρομικού οχήματος» [άρθρο 1 παράγραφος 3 και άρθρο 2 σημείο 18) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797].
- › πρόκειται για τύπο οχήματος τραμ-τρένου με περιοχή χρήσης που περιλαμβάνει «βαριά σιδηροδρομική υποδομή» (και δεν περιορίζεται στη «διέλευση σε προκαθορισμένο και περιορισμένο τμήμα της βαριάς σιδηροδρομικής υποδομής με αποκλειστικό σκοπό τη συνδεσιμότητα»)· και
- › δεν είναι λειτουργικώς αποκομμένος από το υπόλοιπο ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα και προορίζεται μόνο για τη λειτουργία τοπικών, αστικών ή προαστιακών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών.

Εάν δεν πληρούνται ένα από τα κριτήρια, αυτό σημαίνει ότι ο συγκεκριμένος «τύπος οχήματος τραμ-τρένου» δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Στην περίπτωση αυτή, η έγκριση των εν λόγω οχημάτων υπόκειται σε αμιγώς εθνικές διαδικασίες, για τις οποίες ενδέχεται να απαιτείται η (μερική ή ολική) εφαρμογή ορισμένων ΤΠΔ.

Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797:

- › την ελαφρά σιδηροδρομική υποδομή που χρησιμοποιείται περιστασιακά από βαριά σιδηροδρομικά οχήματα υπό τις λειτουργικές συνθήκες του ελαφρού σιδηροδρομικού συστήματος, μόνο όταν είναι αναγκαίο για λόγους συνδεσιμότητας των εν λόγω οχημάτων, και
- › τα οχήματα που χρησιμοποιούνται κυρίως στην ελαφρά σιδηροδρομική υποδομή αλλά είναι εξοπλισμένα με ορισμένα βαρέα σιδηροδρομικά στοιχεία, απαραίτητα για τη διέλευση σε προκαθορισμένο και περιορισμένο τμήμα της βαριάς σιδηροδρομικής υποδομής με αποκλειστικό σκοπό τη συνδεσιμότητα.

Εάν ο τύπος οχήματος τραμ-τρένου εμπίπτει στην εξαίρεση από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, ο αιτών θα πρέπει να συμμορφώνεται με αμιγώς εθνικές διατάξεις οι οποίες εφαρμόζονται σε κάθε κράτος μέλος. Σε περίπτωση σύγκρουσης μεταξύ του φορέα έγκρισης και του αιτούντος όσον αφορά την κατηγοριοποίηση ενός οχήματος, ο αιτών δύναται να προσφύγει στην αρμόδια για την προσφυγή αρχή.

Ο όρος «ιδιωτική» στο άρθρο 1 παράγραφος 4 στοιχείο α) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 δεν καλύπτει υποδομή η οποία ανήκει στις περιφερειακές αρχές.

Εάν τα τραμ-τρένα χρησιμοποιούν σιδηροδρομική υποδομή, θα πρέπει να διασφαλίζεται η τήρηση όλων των βασικών απαιτήσεων, καθώς και η τήρηση του προβλεπόμενου επιπέδου ασφάλειας στις αντίστοιχες γραμμές. Όσον αφορά τις διασυνοριακές περιπτώσεις, οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να συνεργάζονται.

Αξιολόγηση σε περίπτωση έγκρισης οχημάτων τραμ-τρένων για διασυνοριακή κυκλοφορία

Η διαδικασία έγκρισης οχημάτων τραμ-τρένων για διασυνοριακή κυκλοφορία μπορεί να διέπεται από την αρχή της ταυτόχρονης έγκρισης (άρθρο 26 παράγραφος 6 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ): ο αιτών μπορεί να υποβάλλει ταυτόχρονα (παράλληλα) αίτηση σε περισσότερα του ενός κράτη μέλη. Στο πλαίσιο των διαδικασιών/συμφωνιών που θεσπίζουν μεταξύ τους οι φορείς έγκρισης, ένας «επικεφαλής» φορέας έγκρισης εκδίδει την πρώτη έγκριση και οι υπόλοιποι φορείς έγκρισης εκδίδουν «ταυτόχρονα» τις εγκρίσεις για την επεκταθείσα περιοχή χρήσης. Στην περίπτωση αυτή, οι φορείς έγκρισης θα πρέπει να συνεργάζονται με στόχο την απλούστευση της διαδικασίας και την ελαχιστοποίηση των διοικητικών προσπαθειών.

Ο αιτών θα πρέπει:

- › να υποβάλει αίτηση σε ένα πρώτο κράτος μέλος, σύμφωνα με τις εθνικές διατάξεις του· και
- › να υποβάλει αίτηση για την επέκταση της περιοχής χρήσης στα άλλα κράτη μέλη.

Ο φορέας έγκρισης για οχήματα τραμ-τρένων θα πρέπει:

- › να αξιολογήσει τον φάκελο·
- › να συνεργαστεί με τους άλλους αρμόδιους φορείς έγκρισης· και
- › να εκδώσει την έγκριση.

Σε περίπτωση διασυνοριακής συμφωνίας, το άρθρο 21 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 δεν εφαρμόζεται και στη διαδικασία έγκρισης μπορούν να ενταχθούν αμιγώς εθνικές διαδικασίες, με δυνητικά διαφορετικό φορέα έγκρισης από την ΕΑΑ. Στην περίπτωση διασυνοριακής κυκλοφορίας, το άρθρο 1 παράγραφος 5 στοιχείο γ) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 ορίζει ότι οι φορείς έγκρισης των ενδιαφερόμενων κρατών μελών θα πρέπει να συνεργάζονται για την έκδοση της έγκρισης τύπου οχήματος και/ή της έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά. Στην περίπτωση αυτή, ο Οργανισμός δεν είναι η αρμόδια αρχή και ο αιτών δεν θα πρέπει να υποβάλει αίτηση στον Οργανισμό.

Στην περίπτωση διασυνοριακής κυκλοφορίας οχημάτων τραμ-τρένων, οι φορείς έγκρισης (ΕΑΑ ή άλλος αρμόδιος φορέας) των οικείων κρατών μελών θα πρέπει να θέτουν σε εφαρμογή συμφωνίες συνεργασίας ή να συνεργάζονται κατά περίπτωση (και να θέτουν σε εφαρμογή τις αναγκαίες διαδικασίες), έναντι των διασυνοριακών συμφωνιών.

Εφαρμόζεται η αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης και οι εθνικοί κανόνες που αφορούν τα οχήματα τραμ-τρένων πρέπει να κοινοποιούνται και να κατηγοριοποιούνται σύμφωνα με τα άρθρα 13 και 14 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Αυτό σημαίνει ότι η συγκεκριμένη περίπτωση μπορεί να θεωρηθεί επέκταση της περιοχής χρήσης για τα άλλα κράτη μέλη και να περιοριστεί, συνεπώς, ο όγκος των απαιτούμενων εργασιών.

3.2.7. Άρθρο 12: Διασυνοριακές συμφωνίες

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 21

3.3. Κεφάλαιο 2 – Στάδιο 1: Σύνταξη της αίτησης

Για την περιγραφή της διαδικασίας, βλ. στο παράρτημα XVIII το διάγραμμα ροής για το στάδιο 1.

3.3.1. Άρθρο 13: Εισαγωγή απαιτήσεων

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 3

- › Άρθρο 4
- › Άρθρο 21
- › Άρθρο 24
- › Παράρτημα III

Το άρθρο 3 παράγραφος 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 αναφέρεται στις σχετικές βασικές απαιτήσεις. Οι σχετικές βασικές απαιτήσεις για την έγκριση οχημάτων περιγράφονται στο παράρτημα III της οδηγίας και περιλαμβάνουν γενικές διατάξεις (τμήμα 1) και ειδικές απαιτήσεις για κάθε υποσύστημα (τμήμα 2).

Γιατί είναι αναγκαία η διενέργεια της εισαγωγής απαιτήσεων

Ως αποτέλεσμα της διαδικασίας επαλήθευσης «ΕΚ» η οποία προβλέπεται στο παράρτημα IV της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και βασίζεται κυρίως στη διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης που διενεργείται από τον κοινοποιημένο οργανισμό/ορισθέντα οργανισμό (πιστοποιητικά επαλήθευσης), ο αιτών για τους σκοπούς του άρθρου 15 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 συντάσσει δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ», η οποία είναι αναγκαία για τη διάθεση των υποσυστημάτων στην αγορά. Ο αιτών θα πρέπει να δηλώνει με αποκλειστική του ευθύνη ότι το σχετικό υποσύστημα έχει υπαχθεί στις σχετικές διαδικασίες επαλήθευσης και ότι πληροί, αφενός, τις απαιτήσεις του σχετικού ενωσιακού δικαίου και τυχόν σχετικών εθνικών κανόνων και, αφετέρου, τις βασικές απαιτήσεις.

Επομένως, η δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» καλύπτει ένα υποσύστημα και όχι ένα όχημα. Δεν απαιτείται σύνταξη δήλωσης από τον αιτούντα έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά σε επίπεδο οχήματος.

Εξακολουθεί να αποτελεί ευθύνη του αιτούντος έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά να διασφαλίσει ότι ο τύπος οχήματος και/ή το όχημα πληροί τόσο τις απαιτήσεις του σχετικού ενωσιακού δικαίου και τυχόν σχετικών εθνικών κανόνων όσο και τις βασικές απαιτήσεις.

Ωστόσο, η δήλωση ότι τα υποσυστήματα συμμορφώνονται με το σχετικό ενωσιακό δίκαιο και τυχόν σχετικούς εθνικούς κανόνες είναι ευρύτερη από τα πιστοποιητικά του κοινοποιημένου οργανισμού/ορισθέντος οργανισμού για τους ακόλουθους λόγους:

- › οι ΤΠΔ περιλαμβάνουν διατάξεις μόνο στον βαθμό που είναι αναγκαίο για την επίτευξη των στόχων της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797·
- › οι εθνικοί κανόνες επιτρέπονται μόνο για ορισμένες πτυχές που δεν καλύπτονται από ΤΠΔ: ειδικές περιπτώσεις που δεν περιγράφονται στις ΤΠΔ, ανοικτά σημεία και συμβατότητα με το υφιστάμενο δίκτυο·
- › οι διεπαφές μεταξύ υποσυστημάτων ενδέχεται να μην περιγράφονται πάντα πλήρως στις ΤΠΔ και στους εθνικούς κανόνες· και
- › για τον σχεδιασμό και την κατασκευή οχήματος το οποίο πληροί όλες τις βασικές απαιτήσεις είναι πιθανό να απαιτείται η εκπλήρωση και άλλων απαιτήσεων, όπως οι ακόλουθες:
 - εσωτερικοί κανόνες σχεδιασμού (τεχνογνωσία),
 - κώδικες πρακτικής:
 - πρότυπα CEN/CENELEC
 - πρότυπα ISO
 - φυλλάδια της Διεθνούς Ένωσης Σιδηροδρόμων (UIC)
 - κ.λπ.

Επομένως, όσον αφορά τη διαδικασία έγκρισης οχημάτων, απαιτείται η προσκόμιση αποδεικτικών στοιχείων σχετικά με τη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων που ακολούθησε ο αιτών ώστε να διασφαλιστεί ότι πληρούνται όλες οι σχετικές απαιτήσεις σε επίπεδο τύπου οχήματος και/ή οχήματος.

Οι περιπτώσεις έγκρισης στις οποίες τα αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με την εφαρμογή της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων πρέπει να περιλαμβάνονται στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης

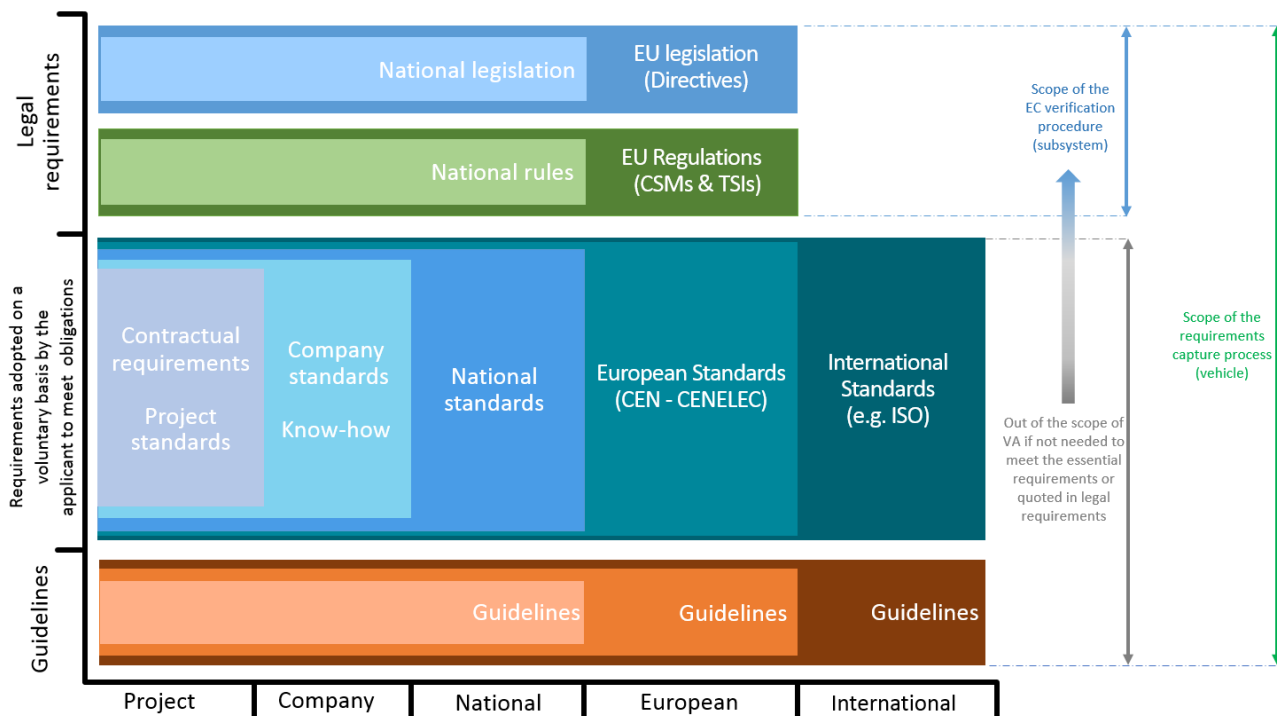
Η διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων θα πρέπει να διενεργείται πάντοτε. Ωστόσο, τα αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με την εφαρμογή της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων θα πρέπει να περιλαμβάνονται στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης έγκρισης στις περιπτώσεις πρώτης έγκρισης, νέας έγκρισης και έγκρισης επεκταθείσας περιοχής χρήσης.

Οι πτυχές που πρέπει να καλύπτονται από την εισαγωγή απαιτήσεων

Οι βασικές απαιτήσεις αφορούν τομείς που συνδέονται με την ασφάλεια, την υγεία, τη δυνατότητα πρόσβασης, την αξιοπιστία και τη διαθεσιμότητα, την τεχνική συμβατότητα και την προστασία του περιβάλλοντος [βλ. παράρτημα III της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797]. Σε περίπτωση που στις ΤΠΔ και/ή στους εθνικούς κανόνες δεν καθορίζονται απαιτήσεις σχετικές με τις εν λόγω βασικές απαιτήσεις, ο αιτών υποχρεούται, ωστόσο, να λάβει κατάλληλα μέτρα για την εκπλήρωσή τους.

Η διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων θα πρέπει να καλύπτει όλες τις απαιτήσεις του σχετικού ενωσιακού δικαίου και τυχόν σχετικών εθνικών κανόνων. Η διαδικασία μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί για την κάλυψη άλλων απαιτήσεων (π.χ. συμβατικές απαιτήσεις). Ωστόσο, οι απαιτήσεις που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της διαδικασίας έγκρισης οχημάτων δεν είναι υποχρεωτικό να καλύπτονται από τη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων που περιγράφεται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής, εκτός εάν έχουν επιπτώσεις στις πτυχές που αναφέρονται στο νομικό κείμενο, και συγκεκριμένα στις βασικές απαιτήσεις.

Η ομάδα αντιπροσωπευτικών φορέων (GRB), η οποία είναι μια ομάδα ενώσεων εταιρειών που απαρτίζουν τη σιδηροδρομική κοινότητα και την εφοδιαστική και κατασκευαστική βιομηχανία, δημοσιεύει στον δικτυακό της τόπο (<http://grbrail.eu>) ενημερωτικό κατάλογο του σχετικού ενωσιακού δικαίου. Είναι σκόπιμο να σημειωθεί ότι ο κατάλογος αυτός είναι αποκλειστικά ενημερωτικός και δεν παρέχονται διαβεβαιώσεις ως προς την ακρίβεια, την πληρότητα ή την επάρκειά του.



Legal requirements	Νομικές απαιτήσεις
National legislation	Εθνική νομοθεσία
EU legislation (Directives)	Νομοθεσία της ΕΕ (οδηγίες)
National rules	Εθνικοί κανόνες
EU Regulations (CSMs & TSIs)	Κανονισμοί της ΕΕ (ΚΜΑ & ΤΠΔ)

Requirements adopted in a voluntary basis by the applicant to meet obligations	Απαιτήσεις που υιοθετούνται εθελοντικά από τον αιτούντα για την εκπλήρωση υποχρεώσεων
Contractual requirements	Συμβατικές απαιτήσεις
Project standards	Πρότυπα έργων
Company standards	Εταιρικά πρότυπα
Know-how	Τεχνογνωσία
National standards	Εθνικά πρότυπα
European Standards (CEN-CENELEC)	Ευρωπαϊκά πρότυπα (CEN-CENELEC)
International Standards (e.g. ISO)	Διεθνή πρότυπα (π.χ. ISO)
Guidelines	Κατευθυντήριες γραμμές
Project	Έργο
Company	Εταιρεία
National	Εθνικό επίπεδο
European	Ευρωπαϊκό επίπεδο
International	Διεθνές επίπεδο
Scope of the EC verification procedure (subsystem)	Πεδίο εφαρμογής της διαδικασίας επαλήθευσης ΕΚ (υποσύστημα)
Scope of the requirements capture process (vehicle)	Πεδίο εφαρμογής της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων (όχημα)
Out of the scope of VA if not needed to meet the essential requirements or quoted in legal requirements	Εκτός πεδίου εφαρμογής της ΕΟ εάν δεν απαιτείται για την εκπλήρωση των βασικών απαιτήσεων ή δεν αναφέρεται σε νομικές απαιτήσεις

Διάγραμμα 3: Πηγές και πεδίο εφαρμογής των απαιτήσεων για την έγκριση οχημάτων

Χρήση υποχρεωτικών κανόνων (ΤΠΔ και εθνικών κανόνων) ως κωδίκων πρακτικής για την αποδοχή της επικινδυνότητας

Στο πλαίσιο της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων και της εφαρμογής της διαδικασίας διαχείρισης της επικινδυνότητας που περιγράφεται στο παράρτημα Ι του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής, οι υποχρεωτικοί κανόνες (ΤΠΔ και εθνικοί κανόνες) μπορούν να θεωρούνται «κώδικες πρακτικής», όπως ορίζεται στα σημεία 2.3.3 και 2.3.4 του παραρτήματος Ι του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής. Στην περίπτωση αυτή, οι υποχρεωτικοί κανόνες μπορούν να χρησιμοποιούνται ως αρχές αποδοχής της επικινδυνότητας.

Πλεονεκτήματα της χρήσης της διαδικασίας εκτίμησης της επικινδυνότητας που προβλέπεται στο παράρτημα Ι του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής για τη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων

Όσον αφορά τη διαδικασία έγκρισης οχημάτων που εφαρμόζεται επί του παρόντος δυνάμει της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, τόσο η εισαγωγή απαιτήσεων όσο και η διαδικασία εκτίμησης της επικινδυνότητας, διεξάγονται με διαφορετικούς τρόπους στα διάφορα κράτη μέλη:

- › ορισμένα κράτη μέλη διαθέτουν εθνικούς κανόνες για τον προσδιορισμό του τρόπου διεξαγωγής της διαδικασίας (συμπεριλαμβανομένων των παραγόντων, των ρόλων και των αρμοδιοτήτων)· και
- › δεν υπάρχει αμοιβαία αναγνώριση των εκτιμήσεων που διενεργούνται από αξιολογητές ασφάλειας [εκτός εάν χρησιμοποιείται ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής].

Η διαδικασία έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά, όπως ορίζεται στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797, δεν θα είναι αποτελεσματική εάν κάθε κράτος μέλος / εθνική αρχή ασφάλειας / Οργανισμός ακολουθούν διαφορετικές προσεγγίσεις όσον αφορά τη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων. Από την άποψη αυτή, η χρήση της διαδικασίας εκτίμησης της επικινδυνότητας που προβλέπεται στο παράρτημα Ι του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής για τη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων είναι επωφελής διότι:

- › ο φορέας έγκρισης και/ή οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης μπορούν να αμφισβητήσουν την έκθεση αξιολόγησης της ασφάλειας που αναφέρεται στο άρθρο 15 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής, διατυπώνοντας δικαιολογημένη αμφιβολία (βλ. κεφάλαιο 3.7.12), μόνον εάν είναι σε θέση να αποδείξουν την ύπαρξη ουσιαστικής επικινδυνότητας

(δηλαδή μη αποδεκτή επικινδυνότητα που μπορεί να οδηγήσει σε σοβαρό ατύχημα). Επομένως, το βάρος της απόδειξης φέρουν ο φορέας έγκρισης και/ή οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχική χρήση:

- › δεν επιτρέπεται στον φορέα έγκρισης και/ή στις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχική χρήση να προσθέτουν επιπλέον απαιτήσεις·
- › σε αντίθεση με άλλους φορείς που διενεργούν ανεξάρτητες αξιολογήσεις της ασφάλειας (γνωστοί και ως ανεξάρτητοι αξιολογητές ασφάλειας), η διαχείριση του οργανισμού αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) ασκείται με τη χρήση επίσημης δομής (διαπίστευση / αναγνώριση). Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την αμοιβαία αναγνώριση των εκθέσεων του άρθρου 15 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής·
- › επιτρέπει να προβλέπεται «εσωτερικός» οργανισμός αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ), περιορίζοντας με τον τρόπο αυτόν το πεδίο εφαρμογής της αξιολόγησής του, ώστε να διασφαλίζεται η ορθή εφαρμογή της διαδικασίας διαχείρισης της επικινδυνότητας· και
- › συνάδει με την ισχύουσα πρακτική του κλάδου (εισαγωγή απαιτήσεων και εκτίμηση της επικινδυνότητας κυρίως κατά την έναρξη ενός έργου).

Υποχρεωτική χρήση της διαδικασίας εκτίμησης της επικινδυνότητας που προβλέπεται στο παράρτημα Ι του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής για τη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων

Είναι υποχρεωτική η χρήση της διαδικασίας εκτίμησης της επικινδυνότητας όπως καθορίζεται στο παράρτημα Ι του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής για την εισαγωγή απαιτήσεων όσον αφορά τη βασική απαίτηση «ασφάλειας» για τα υποσυστήματα και την ασφαλή ενσωμάτωση μεταξύ υποσυστημάτων για πτυχές που δεν καλύπτονται από τις ΤΠΔ και τους εθνικούς κανόνες.

Σε κάθε περίπτωση, ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής θα πρέπει να εφαρμόζεται κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 21 παράγραφος 3 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 όταν αυτό απαιτείται από τις ΤΠΔ και/ή τους εθνικούς κανόνες, εάν:

- › η ασφαλής ενσωμάτωση μεταξύ υποσυστημάτων δεν καλύπτεται πλήρως από τις ΤΠΔ και/ή τους εθνικούς κανόνες· και
- › η τεχνική συμβατότητα του οχήματος με το δίκτυο δεν καλύπτεται πλήρως από τις ΤΠΔ και/ή τους εθνικούς κανόνες.

Η εισαγωγή απαιτήσεων και ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής θα πρέπει επίσης να εφαρμόζονται σε περίπτωση αλλαγών σε ήδη εγκεκριμένο όχημα και/ή τύπο οχήματος (κατά την ισχύουσα πρακτική για τη διαδικασία έγκρισης οχημάτων σύμφωνα με την οδηγία 2008/57/ΕΚ), συμπεριλαμβανομένης της απόφασης που λαμβάνει ο αιτών σχετικά με τη σημασία της αλλαγής.

Σε περίπτωση ανακαίνισης / αναβάθμισης, ακόμη και αν οι αλλαγές δεν θεωρούνται σημαντικές, ενδέχεται να απαιτείται νέα έγκριση εάν πληρούνται τα κριτήρια του άρθρου 21 παράγραφος 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Στην περίπτωση αυτή, είναι αναγκαία η προσκόμιση αποδεικτικών στοιχείων σχετικά με την εφαρμογή της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων και έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του άρθρου 13 παράγραφος 3 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής. Τα ανωτέρω περιγράφονται αναλυτικότερα στο διάγραμμα ροής για το στάδιο 1 (υποστάδιο 1.1) που παρατίθεται στο παράρτημα XVII του παρόντος εγγράφου, καθώς και στην καθοδήγηση σχετικά με το παράρτημα Ι (σημεία 18.8, 18.10, 18.11 και 18.12).

Εισαγωγή απαιτήσεων όσον αφορά βασικές απαιτήσεις εκτός της ασφάλειας

Για τη διενέργεια της εισαγωγής απαιτήσεων όσον αφορά βασικές απαιτήσεις εκτός της ασφάλειας, ο αιτών μπορεί να επιλέξει τη μεθοδολογία που θα χρησιμοποιηθεί· ωστόσο, η μεθοδολογία μπορεί να υπόκειται σε περαιτέρω ελέγχους από τον φορέα έγκρισης, όπως ορίζεται στο παράρτημα ΙΙ του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής, και τα αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με την εφαρμογή της μεθοδολογίας θα αποτελέσουν επίσης αντικείμενο αξιολόγησης από τον φορέα έγκρισης και τις αρμόδιες

ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, όπως ορίζεται στα παραρτήματα II και III του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής. Η έκταση των αξιολογήσεων εξαρτάται από το αν η μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε είναι ευρέως χρησιμοποιούμενη και γνωστή (δηλαδή τυποποιημένη).

Όσον αφορά ορισμένες αλλαγές που απαιτούν νέα έγκριση, ενδέχεται να μην υπάρχουν πτυχές σχετικές με την ασφάλεια. Στην περίπτωση αυτή, όπως ορίζεται στο παράρτημα I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής και προκειμένου να συγκεντρωθούν αποδεικτικά στοιχεία που επιβεβαιώνουν ότι η αλλαγή δεν έχει επιπτώσεις στις πτυχές ασφάλειας, εξακολουθεί να είναι υποχρεωτική η εφαρμογή του παραρτήματος I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής. Ο αιτών θα πρέπει επίσης να συντάξει έκθεση αξιολόγησης της ασφάλειας δυνάμει του άρθρου 15 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής και δήλωση του προτείνοντος δυνάμει του άρθρου 16 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής. Τα ανωτέρω επεξηγούνται περαιτέρω στην καθοδήγηση σχετικά με το παράρτημα I (σημεία 18.8, 18.10, 18.11 και 18.12).

Τρόπος εφαρμογής των μεθοδολογιών για την εισαγωγή απαιτήσεων

Όσον αφορά τη διαδικασία εκτίμησης της επικινδυνότητας που περιγράφεται στο παράρτημα I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής, οι λεπτομέρειες σχετικά με τον τρόπο διενέργειας των εκτιμήσεων επικινδυνότητας παρατίθενται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής.

Για ένα συγκεκριμένο έργο έγκρισης οχήματος μπορεί να υπάρχουν τρία διαφορετικά θέματα τα οποία πρέπει να καλυφθούν από εκθέσεις αξιολόγησης που εκδίδονται από οργανισμό αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) και τη δήλωση που εκδίδεται από τον προτείνοντα (αιτούντα):

- › η εφαρμογή του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής για ένα συγκεκριμένο θέμα όταν αυτό απαιτείται από τις ΤΠΔ / τους εθνικούς κανόνες·
- › η εφαρμογή του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής για μια σημαντική αλλαγή· και
- › η διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων για τη βασική απαίτηση «ασφάλειας» και την ασφαλή ενσωμάτωση μεταξύ υποσυστημάτων, εάν η έγκριση περιλαμβάνει πτυχές που συνδέονται με την ασφάλεια / την ενσωμάτωση υποσυστημάτων.

Όσον αφορά τη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων, όταν χρησιμοποιείται η διαδικασία εκτίμησης της επικινδυνότητας κατά το παράρτημα I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής, και ο οργανισμός αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) καταρτίζει τη σχετική έκθεση αξιολόγησης και ο προτείνων (αιτών) καταρτίζει δήλωση, δυνάμει του άρθρου 15 παράγραφος 3 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής:

- › ο φορέας έγκρισης αξιολογεί μόνο τις πτυχές που περιγράφονται στο σημείο 7.1 του παραρτήματος II του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής·
- › οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης δεν διενεργούν αξιολόγηση βάσει του σημείου 5 του παραρτήματος III του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής· και
- › ο φορέας έγκρισης και/ή οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης δεν θα πρέπει να ζητούν πρόσθετους ελέγχους και αναλύσεις ούτε να αμφισβητούν τα μέτρα μετριασμού που έθεσε σε εφαρμογή ο αιτών και/ή τα κριτήρια καθορισμού ως προς το κατά πόσον ένας κίνδυνος είναι αποδεκτός ή όχι, εκτός εάν είναι σε θέση να αποδείξουν την ύπαρξη ουσιαστικής επικινδυνότητας και διατυπώνουν δικαιολογημένη αμφιβολία.

Το άρθρο 4 παράγραφος 3 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 ορίζει ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρέπει να διασφαλίζουν στο πλαίσιο του οικείου συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας (ΣΔΑ) ότι τόσο οι ίδιες όσο και οι εργολάβοι τους εφαρμόζουν ορθά τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής. Ο φορέας έγκρισης επαληθεύει μόνο τις πτυχές που περιγράφονται στο σημείο 7.1 του παραρτήματος II του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής· οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης δεν διενεργούν καμία αξιολόγηση, σύμφωνα με το σημείο 5 του παραρτήματος III του εκτελεστικού κανονισμού

(ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής. Σε κάθε περίπτωση, το άρθρο 4 παράγραφος 4 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 επιβάλλει επίσης απευθείας στους εργολάβους την υποχρέωση εφαρμογής του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής.

3.3.2. Προσδιορισμός και λήψη απόφασης σχετικά με την περίπτωση έγκρισης

Σε πρώτο στάδιο, και βάσει της περιγραφής του έργου, ο αιτών προσδιορίζει και λαμβάνει απόφαση σχετικά με την εφαρμοστέα περίπτωση έγκρισης.

3.3.2.1. Άρθρο 14: Προσδιορισμός της σχετικής έγκρισης

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 4
- › Άρθρο 21 παράγραφος 1
- › Άρθρο 21 παράγραφος 12
- › Άρθρο 21 παράγραφος 13
- › Άρθρο 24 παράγραφος 3
- › Άρθρο 25 παράγραφος 1

Για την περιγραφή της διαδικασίας, βλ. στο παράρτημα XVIII το διάγραμμα ροής για το υποστάδιο 1.1.

Ο αιτών είναι υπεύθυνος για τη λήψη απόφασης σχετικά με την εφαρμοστέα περίπτωση έγκρισης για το έργο.

Σε περίπτωση αλλαγής στις εφαρμοστέες απαιτήσεις του σχετικού εθνικού δικαίου και/ή τυχόν σχετικών εθνικών κανόνων, ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος θα πρέπει να επαληθεύσει, μέσω της διαχείρισης της διαμόρφωσης του τύπου οχήματος, αν:

- › η έγκριση τύπου οχήματος παραμένει σε ισχύ (δηλαδή, αν εξακολουθεί να είναι δυνατή η διάθεση στην αγορά περισσότερων οχημάτων που συμμορφώνονται προς τον εγκεκριμένο τύπο οχήματος), π.χ. όταν αυτό επιτρέπεται βάσει των μεταβατικών διατάξεων του ενωσιακού δικαίου· ή
- › είναι αναγκαίο να υποβληθεί αίτηση για:
 - ανανέωση έγκρισης τύπου οχήματος· ή
 - έκδοση νέας έγκρισης,
 και να δημιουργηθεί νέος τύπος οχήματος, νέα παραλλαγή τύπου οχήματος ή νέα έκδοση τύπου οχήματος.

Όσον αφορά οχήματα που έχουν λάβει ήδη έγκριση για διάθεση στην αγορά, η έγκρισή τους θα πρέπει κανονικά να εξακολουθεί να ισχύει, ακόμη και αν η έγκριση τύπου οχήματος έχει καταστεί άκυρη λόγω αλλαγής των κανόνων. Ωστόσο, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, οχήματα που έχουν λάβει ήδη έγκριση για διάθεση στην αγορά μπορεί επίσης να επηρεαστούν από αλλαγή των κανόνων [άρθρο 4 παράγραφος 3 στοιχείο η) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797].

Σε περίπτωση εισαγωγής νέων εκδόσεων / παραλλαγών για εγκεκριμένο τύπο οχήματος, η έγκριση που έχει ήδη χορηγηθεί στα οχήματα για διάθεση στην αγορά θα πρέπει να εξακολουθεί να ισχύει με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 4 παράγραφος 3 στοιχείο η) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Νέα οχήματα μπορούν να κατασκευαστούν και να λάβουν έγκριση συμμόρφωσης προς τον τύπο για όλες τις παραλλαγές και εκδόσεις τύπου οχήματος των οποίων η έγκριση εξακολουθεί να ισχύει (λαμβανομένων υπόψη τυχόν αλλαγών των κανόνων). Όσον αφορά αλλαγές που πραγματοποιούνται σε ήδη εγκεκριμένο όχημα για λόγους συμμόρφωσης με άλλη / νέα έκδοση / νέα παραλλαγή του τύπου οχήματος, βλ. κεφάλαιο 3.3.2.3.

Η προκαταρκτική επαφή [άρθρο 22 – άρθρο 24 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής] περιορίζει τον κίνδυνο εσφαλμένων επιλογών· κατά συνέπεια, η ορθή επιλογή επιβεβαιώνεται στη βάση της προκαταρκτικής επαφής, εάν υπάρχει. Ωστόσο, ο αιτών μπορεί να αποφασίσει να αλλάξει την περίπτωση έγκρισης πριν από την έκδοση της γνώμης που καθορίζει τη βάση της προκαταρκτικής επαφής, εάν υπάρχει.

Πρώτη έγκριση [περίπτωση α)]

Πρώτη έγκριση (για νέο σχεδιασμό) μπορεί να εκδοθεί για τύπο οχήματος, συμπεριλαμβανομένων των παραλλαγών και/ή εκδόσεων του, εάν υπάρχουν, και/ή για όχημα. Όταν εκδίδεται πρώτη έγκριση για όχημα, θα πρέπει να εγκρίνεται ταυτόχρονα και ο τύπος οχήματος. Στην περίπτωση αυτή είναι σαφές ότι το όχημα συμμορφώνεται με τον τύπο οχήματος, οπότε δεν απαιτείται δήλωση συμμόρφωσης με τον τύπο για το συγκεκριμένο όχημα. Όλα τα υπόλοιπα οχήματα του εν λόγω τύπου οχήματος λαμβάνουν έγκριση σύμφωνα με την περίπτωση ε): έγκριση συμμόρφωσης με τύπο.

Ανανέωση έγκρισης τύπου οχήματος [περίπτωση β)]

Η ανανέωση έγκρισης τύπου οχήματος χρησιμοποιείται όταν είναι αναγκαίο να εφαρμοστεί μια μεταβολή ΤΠΔ ή εθνικού κανόνα σε έναν τύπο οχήματος, ώστε τα μελλοντικά συμμορφούμενα με τον συγκεκριμένο τύπο οχήματα να συμμορφώνονται με τον μεταβληθέντα κανόνα. Ο ίδιος ο μεταβληθείς κανόνας καθορίζει αν απαιτείται ανανέωση της έγκρισης του τύπου οχήματος.

Η ανανέωση έγκρισης τύπου οχήματος περιορίζεται στην περίπτωση στην οποία, κατόπιν αξιολόγησης βάσει των μεταβληθέντων κανόνων, αποδεικνύεται η συμμόρφωση του τύπου του οχήματος χωρίς καμία αλλαγή στα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού, δηλαδή χωρίς καμία αλλαγή στον σχεδιασμό.

Σε περίπτωση αλλαγής στα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού, η αλλαγή αυτή δεν εμπίπτει πλέον στην περίπτωση της ανανέωσης έγκρισης τύπου οχήματος και θα πρέπει να θεωρηθεί αλλαγή σε ήδη εγκεκριμένο τύπο οχήματος (βλ. κεφάλαιο 3.3.2.2).

Για πληροφορίες σχετικά με το πότε εφαρμόζονται οι απαιτήσεις των ΤΠΔ και/ή εθνικών κανόνων, βλ. κεφάλαιο 3.3.3.

Μια έγκριση τύπου οχήματος παραμένει σε ισχύ για απεριόριστο χρονικό διάστημα· ανανέωση της έγκρισης τύπου οχήματος απαιτείται μόνον εάν στο πλαίσιο μεταβολής των κανόνων προσδιορίζεται ότι οι υφιστάμενες εγκρίσεις τύπου οχήματος καθίστανται άκυρες ως προς μια συγκεκριμένη παράμετρο. Στην περίπτωση αυτή, για την ανανέωση της έγκρισης τύπου οχήματος απαιτείται επαλήθευση μόνο των μεταβληθεισών παραμέτρων λόγω των οποίων ο νέος κανόνας καθιστά άκυρο τον υφιστάμενο τύπο οχήματος.

Με άλλα λόγια, καθεμία από τις παραμέτρους ενός τύπου οχήματος (τα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού του) διατηρεί «κεκτημένα δικαιώματα» επ' αόριστον, έως ότου αναφερθεί ρητώς σε νέο / επικαιροποιημένο κανόνα ότι εφαρμόζεται νέα απαίτηση σε παράμετρο ενός υφιστάμενου τύπου οχήματος που θα πρέπει να υποβληθεί σε νέο έλεγχο για να ληφθεί ανανεωθείσα έγκριση τύπου οχήματος.

Επεκταθείσα περιοχή χρήσης χωρίς αλλαγή στον σχεδιασμό του τύπου οχήματος [περίπτωση γ)]

Σε περίπτωση έγκρισης που επεκτείνει την περιοχή χρήσης ενός τύπου οχήματος χωρίς αλλαγή στον σχεδιασμό του τύπου οχήματος, παραμένει σε ισχύ η υφιστάμενη έγκριση τύπου οχήματος. Αυτό ισχύει ανεξάρτητα από το νομικό πλαίσιο για το οποίο εκδόθηκε η έγκριση τύπου οχήματος, με εξαίρεση την περίπτωση αναστολής ή ανάκλησης της έγκρισης τύπου οχήματος.

Υπό την προϋπόθεση ότι ο τύπος οχήματος πληροί τις βασικές απαιτήσεις στην αρχική περιοχή χρήσης, ο φορέας έγκρισης (με την παροχή στοιχείων από τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης) θα πρέπει να χορηγεί επέκταση της περιοχής χρήσης εφόσον ο αιτών υποβάλει στοιχεία που αποδεικνύουν ότι έχει ελεγχθεί η τεχνική συμβατότητα μεταξύ του οχήματος και του δικτύου που αποτελεί το νέο τμήμα της περιοχής χρήσης.

Οι έλεγχοι που πρέπει να διενεργεί ο φορέας έγκρισης για έγκριση επέκτασης της περιοχής χρήσης τύπου οχήματος θα πρέπει να περιορίζονται στον έλεγχο της συνεχιζόμενης εγκυρότητας της υφιστάμενης έγκρισης τύπου οχήματος και στον έλεγχο της τεχνικής συμβατότητας μεταξύ του οχήματος και του δικτύου για την επεκταθείσα περιοχή χρήσης. Έλεγχοι που έχουν ήδη διενεργηθεί για την πρώτη έγκριση δεν θα πρέπει να επαναλαμβάνονται.

Όσον αφορά τους ελέγχους ως προς την τεχνική συμβατότητα μεταξύ του οχήματος και του δικτύου, θα πρέπει, όπου αυτό είναι εφικτό, να ισχύει η αμοιβαία αναγνώριση (αμοιβαία αποδοχή) των εθνικών κανόνων ώστε να αποφεύγονται οι περιττοί έλεγχοι (βλ. κεφάλαιο 3.3.3).

Επέκταση της περιοχής χρήσης για την οποία απαιτείται αλλαγή στον σχεδιασμό του τύπου οχήματος

Όταν απαιτείται αλλαγή στον σχεδιασμό για έναν τύπο οχήματος ώστε να μπορεί να λάβει έγκριση και να χρησιμοποιείται σε μια επεκταθείσα περιοχή χρήσης σε άλλο κράτος μέλος, ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος πρέπει να υποβάλει αίτηση τόσο για νέα έγκριση [περίπτωση δ)] όσο και για επέκταση της περιοχής χρήσης [περίπτωση γ)]. Στην περίπτωση αυτή, ο φορέας έγκρισης θα πρέπει να είναι ο Οργανισμός. Θα πρέπει να ελέγχονται μόνο τα στοιχεία του σχεδιασμού που έχουν υποστεί αλλαγές, οι διεπαφές τους με τα αμετάβλητα μέρη και η συμβατότητα με τα δίκτυα στα οποία πρόκειται να επεκταθεί η περιοχή χρήσης.

Ο αιτών θα πρέπει να αποδείξει ότι έλαβε πλήρως υπόψη τις επιπτώσεις της αλλαγής στον υφιστάμενο σχεδιασμό, καθώς και τυχόν περιορισμούς και όρους χρήσης της υφιστάμενης έγκρισης.

Νέα έγκριση [περίπτωση δ)]

Νέα έγκριση απαιτείται στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- › αλλαγές σε ήδη εγκεκριμένο τύπο οχήματος και/ή όχημα που πληροί τα κριτήρια του άρθρου 21 παράγραφος 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797·
- › δημιουργία νέου τύπου οχήματος βάσει ήδη εγκεκριμένου τύπου οχήματος, βάσει του άρθρου 15 παράγραφος 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής.

Σε περίπτωση αλλαγών σε ήδη εγκεκριμένο όχημα και/ή τύπο οχήματος, εφαρμόζεται η ανάλυση που περιγράφεται στο κεφάλαιο 3.3.2.2.

Στο κεφάλαιο 3.3.2.2 περιγράφεται τι ισχύει ως προς την επιλογή σχετικά με την εισαγωγή παραλλαγής τύπου οχήματος ή έκδοσης τύπου οχήματος, ή τη δημιουργία νέου τύπου οχήματος, όταν επέρχονται αλλαγές σε ήδη εγκεκριμένο τύπο οχήματος.

Κριτήρια λήψης απόφασης σχετικά με το αν απαιτείται νέα έγκριση βάσει των κριτηρίων του άρθρου 21 παράγραφος 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797:

- a) *εάν «μεταβληθούν οι τιμές των παραμέτρων που αναφέρονται στην παράγραφο 10 στοιχείο β) οι οποίες είναι εκτός του εύρους των αποδεκτών παραμέτρων όπως ορίζεται στις ΤΠΔ»*

Ενώ το άρθρο 21 παράγραφος 10 στοιχείο β) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 ορίζει τα εξής: «τις τιμές των παραμέτρων των ΤΠΔ και, κατά περίπτωση, των εθνικών κανόνων για τον έλεγχο της τεχνικής συμβατότητας μεταξύ του οχήματος και της περιοχής χρήσης».

Επομένως, νέα έγκριση απαιτείται εάν μια παράμετρος της διεπαφής δικτύου-οχήματος διαμορφωθεί, λόγω της αλλαγής, εκτός του εύρους που καθορίζεται στις ΤΠΔ ή στους εθνικούς κανόνες.

- b) *«Το συνολικό επίπεδο ασφάλειας του σχετικού οχήματος ενδέχεται να επηρεαστεί αρνητικά από τις προβλεπόμενες εργασίες»*

Οι παράγοντες θα πρέπει να διασφαλίζουν «τη συνολική διατήρηση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και, στο μέτρο του δυνατού, τη συνεχή βελτίωσή της»· επομένως, δεν θα πρέπει να εξετάζεται το ενδεχόμενο αλλαγής η οποία θα επηρεάσει αρνητικά το συνολικό επίπεδο ασφάλειας του σχετικού οχήματος.

Ως εκ τούτου, μπορεί να συναχθεί ότι η συγκεκριμένη ρήτρα αφορά το ενδεχόμενο να επηρεαστεί αρνητικά το συνολικό επίπεδο ασφάλειας του σχετικού οχήματος και όχι το αν η αλλαγή θα έχει πράγματι αρνητικές επιπτώσεις στην ασφάλεια κατά την πρακτική εφαρμογή της.

Για την αξιολόγηση του ενδεχομένου να επηρεαστεί το συνολικό επίπεδο ασφάλειας του σχετικού οχήματος, ο αιτών θα πρέπει να εφαρμόζει τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής.

Είναι σκόπιμο να σημειωθεί ότι ακόμη και αν μια αλλαγή δεν μεταβάλλει τα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού και, επομένως, δεν απαιτείται έγκριση για λόγους συμμόρφωσης με τους κανόνες δυνάμει του άρθρου 21 παράγραφος 12 στοιχείο α) και/ή στοιχείο γ) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, ενδέχεται ωστόσο να μπορεί να επηρεάσει αρνητικά το συνολικό επίπεδο ασφάλειας του σχετικού οχήματος και να ενεργοποιήσει συνεπώς τα κριτήρια για την έκδοση νέας έγκρισης. Τα ανωτέρω περιγράφονται επίσης στο παράρτημα XVIII, στο διάγραμμα ροής για το υποστάδιο 1.1.

c) «απαιτείται από τις σχετικές ΤΠΔ.»

Βλ. άρθρο 4 παράγραφος 3 στοιχείο η) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

Έγκριση συμμόρφωσης με τύπο [περίπτωση ε)]

Οι φορείς έγκρισης εκδίδουν την έγκριση συμμόρφωσης με τύπο για ένα όχημα ή μια σειρά οχημάτων βάσει δήλωσης συμμόρφωσης προς τον τύπο οχήματος (βάσει των σχετικών εννοτήτων π.χ. SD, SH1) που υπέβαλε ο αιτών. Οι αξιολογήσεις που πρέπει να διενεργούνται από τον φορέα έγκρισης για την έκδοση έγκρισης συμμόρφωσης με τύπο προσδιορίζονται στο παράρτημα II.

Έγκριση συμμόρφωσης με τύπο μπορεί να εκδοθεί μόνον υπό την προϋπόθεση ότι η έγκριση τύπου οχήματος παραμένει σε ισχύ. Σε περίπτωση που αλλαγή των κανόνων καθιστά άκυρη μια έγκριση τύπου οχήματος, απαιτείται ανανέωση της έγκρισης τύπου οχήματος ώστε να είναι εφικτή η έκδοση έγκρισης συμμόρφωσης με τύπο για περαιτέρω οχήματα.

Η δήλωση συμμόρφωσης με τύπο οχήματος (π.χ. βάσει της ενότητας SD ή SH1) μπορεί να εκδοθεί από τον αιτούντα μόνο μετά την παραγωγή του οχήματος ή της σειράς οχημάτων (εάν ο αιτών αποφασίσει να συμπεριλάβει περισσότερα οχήματα σε μία αίτηση έγκρισης) που συμμορφώνονται με τον τύπο οχήματος. Για τον λόγο αυτόν, δεν είναι δυνατή η υποβολή αίτησης συμμόρφωσης με τύπο πριν από την προβλεπόμενη παραγωγή ενός οχήματος ή μιας σειράς οχημάτων, διότι η δήλωση συμμόρφωσης με τον τύπο οχήματος αποτελεί μέρος του συνοδευτικού φακέλου της αίτησης έγκρισης.

Κάθε αιτών έγκριση συμμόρφωσης με τύπο θα πρέπει να επαληθεύει αν:

- ▶ περιλαμβάνονται σε ΤΠΔ και εθνικούς κανόνες διατάξεις που ενδέχεται να καταστήσουν άκυρο τον τύπο οχήματος ή να επιβάλουν περιορισμούς στη διάθεση στην αγορά οχημάτων τα οποία δεν συμμορφώνονται με τις πλέον πρόσφατες απαιτήσεις· και
- ▶ υπάρχουν επαρκείς πληροφορίες (σχέδια, τεχνικές προδιαγραφές κ.λπ.) σχετικά με τη διαδικασία σχεδιασμού και κατασκευής ώστε να είναι δυνατή η υπογραφή δήλωσης συμμόρφωσης ΕΚ προς ήδη εγκεκριμένο τύπο.

Τα δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας δεν συνδέονται άμεσα με τις πρακτικές ρυθμίσεις της έγκρισης οχημάτων, αλλά αποτελούν εμπορικό / συμβατικό ζήτημα. Η οδηγία (ΕΕ) 2016/797 και ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής δεν απαγορεύουν σε φορέα που δεν είναι ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος να υποβάλει αίτηση έγκρισης συμμόρφωσης με τύπο εάν διαθέτει τις αναγκαίες πληροφορίες για την έκδοση της δήλωσης συμμόρφωσης με τύπο.

Σε περίπτωση που φορέας ο οποίος δεν είναι ο κάτοχος της υφιστάμενης έγκρισης τύπου οχήματος επιθυμεί να κατασκευάσει νέα οχήματα και να υποβάλει αίτηση έγκρισης συμμόρφωσης με τύπο, μπορεί:

- ▶ να ζητήσει από τον κάτοχο της υφιστάμενης έγκρισης τύπου οχήματος να αναλάβει για λογαριασμό του τη διαχείριση της κατασκευής. Στην περίπτωση αυτή, ο υφιστάμενος κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος παραμένει ο κάτοχος της έγκρισης τύπου για τον συγκεκριμένο τύπο· ή
- ▶ εάν διαθέτει επαρκείς πληροφορίες και γνώσεις, να κατασκευάσει ο ίδιος τα οχήματα. Στην περίπτωση αυτή, ο φορέας καθίσταται αιτών την έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά

(δηλαδή υποβάλλει δήλωση συμμόρφωσης προς τον τύπο οχήματος βάσει των σχετικών ενοτήτων –π.χ. SD, SH1– και με την επιφύλαξη της αξιολόγησης του κοινοποιημένου οργανισμού / ορισθέντος οργανισμού), αλλά δεν καθίσταται κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος. Είναι αποκλειστική ευθύνη του αιτούντος να διασφαλίζει ότι διαθέτει επαρκείς πληροφορίες και γνώσεις για την κατασκευή οχημάτων που συμμορφώνονται με τον εγκεκριμένο τύπο οχήματος· η πτυχή αυτή δεν πρέπει να αξιολογείται από τον φορέα έγκρισης.

Σε κάθε περίπτωση, ο αιτών θα πρέπει να διασφαλίζει πάντα ότι τα νέα οχήματα πληρούν τις βασικές απαιτήσεις.

Κάθε δήλωση συμμόρφωσης προς εγκεκριμένο τύπο οχήματος βασίζεται στην προϋπόθεση ότι η πιστοποίηση ΣΔΠ τηρείται επικαιροποιημένη από τον αιτούντα.

Συντονισμός εγκρίσεων – Νέα έγκριση σε συνδυασμό με επεκταθείσα περιοχή χρήσης

Στις περιπτώσεις στις οποίες η αίτηση για νέα έγκριση συνδυάζεται με επεκταθείσα περιοχή χρήσης, θα ήταν ιδιαίτερως χρήσιμη η εφαρμογή διαδικασίας προκαταρκτικής επαφής, με σκοπό τη διεξαγωγή συζήτησης σχετικά με τον συντονισμό και τον προγραμματισμό.

Απαιτείται συντονισμός των εγκρίσεων όταν υποβάλλεται αίτηση για έγκριση επεκταθείσας περιοχής χρήσης και νέα έγκριση για το ίδιο όχημα και/ή τύπο οχήματος. Στην περίπτωση αυτή, και οι δύο διαδικασίες μπορούν να διεξαχθούν ταυτόχρονα από τον αιτούντα. Όσον αφορά τη σειρά που πρέπει να ακολουθείται για την παραλαβή της έγκρισης, ο αιτών λαμβάνει πρώτα τη νέα έγκριση και ακολούθως την έγκριση επεκταθείσας περιοχής χρήσης.

Ωστόσο, η εν λόγω διαδικασία θα πρέπει να θεωρείται διοικητική διαδικασία και η διενέργεια αξιολογήσεων και η λήψη αποφάσεων μπορούν να διεκπεραιώνονται ταυτόχρονα από την ίδια ομάδα αξιολόγησης. Η αίτηση για τον συνδυασμό νέας έγκρισης και επεκταθείσας περιοχής χρήσης μπορεί να υποβληθεί ταυτόχρονα, αλλά ο φορέας έγκρισης θα πρέπει να μεριμνά για την ορθή σειρά έκδοσης των εγκρίσεων. Η επέκταση της περιοχής χρήσης μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο για ήδη εγκεκριμένο όχημα και/ή τύπο οχήματος.

Σε περίπτωση επέκτασης της περιοχής χρήσης από ένα κράτος μέλος σε δεύτερο κράτος μέλος, σε συνδυασμό με αλλαγές στον τύπο οχήματος και/ή στο όχημα, και εφόσον πρόθεση του αιτούντος δεν είναι να μεταβληθεί η έγκριση στο πρώτο κράτος μέλος (π.χ. επειδή τα οχήματα που υπέστησαν αλλαγές δεν θα κυκλοφορούν στο πρώτο κράτος μέλος) ή ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος επιθυμεί να προσθέσει μια παραλλαγή τύπου οχήματος στον τύπο οχήματος:

- › δεν απαιτείται υποβολή αίτησης για νέα έγκριση στο πρώτο κράτος μέλος, διότι οι αλλαγές είναι αναγκαίες μόνο για το δεύτερο κράτος μέλος· τα ήδη εγκεκριμένα οχήματα στο πρώτο κράτος μέλος δεν θα υποστούν αλλαγές και θα εξακολουθήσουν να συμμορφώνονται με τον εγκεκριμένο τύπο οχήματος που καλύπτει το πρώτο κράτος μέλος·
- › ο αιτών θα πρέπει να υποβάλει αίτηση (στον Οργανισμό ή στην ΕΑΑ του δεύτερου κράτους μέλους) στην περίπτωση νέας έγκρισης για νέο τύπο οχήματος ή νέα παραλλαγή τύπου οχήματος (μόνον εάν ο αιτών είναι ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος) που καλύπτει τις αλλαγές· και
- › η περιοχή χρήσης του νέου τύπου οχήματος ή της νέας παραλλαγής τύπου οχήματος (μόνον εάν ο αιτών είναι ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος) θα περιοριστεί στο δεύτερο κράτος μέλος.

3.3.2.2. Άρθρο 15: Αλλαγές σε ήδη εγκεκριμένο τύπο οχήματος

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 15
- › Άρθρο 20
- › Άρθρο 21
- › Άρθρο 24

Ευθύνη διαχείρισης των αλλαγών σε εγκεκριμένο τύπο οχήματος

Οι αλλαγές σε εγκεκριμένο τύπο οχήματος θα πρέπει να καλύπτονται από τη διαχείριση της διαμόρφωσης του τύπου οχήματος. Η διαχείριση της διαμόρφωσης ενός εγκεκριμένου τύπου οχήματος αποτελεί ευθύνη του κατόχου της έγκρισης τύπου οχήματος.

Οι κατηγορίες αλλαγών σε εγκεκριμένο τύπο οχήματος

Οι αποφάσεις που λαμβάνονται από (πιθανό) αιτούντα / φορέα διαχείρισης της αλλαγής σχετικά με τις αλλαγές σε όχημα και/ή τύπο οχήματος βάσει των τεσσάρων κατηγοριών τροποποίησης διαφέρουν από την απόφαση σχετικά με τη σημασία μιας αλλαγής στο σιδηροδρομικό σύστημα [κατά την έννοια του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής], η οποία λαμβάνεται από σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστή υποδομής που εξετάζει το ενδεχόμενο αλλαγής στο οικείο τμήμα του σιδηροδρομικού συστήματος (π.χ. ενσωμάτωση νέου σχεδίου οχήματος στον στόλο το οποίο θα χρησιμοποιείται σε ορισμένες γραμμές). Οι αποφάσεις λαμβάνονται από διαφορετικούς παράγοντες υπό διαφορετικές περιστάσεις και με τη χρήση διαφορετικών κριτηρίων· κάθε παράγοντας είναι υπεύθυνος για το οικείο τμήμα του συστήματος.

Η απόφαση του προτείνοντος σχετικά με την κατηγοριοποίηση μιας αλλαγής σε όχημα και/ή τύπο οχήματος μπορεί να επηρεάσει την έκταση της ευθύνης. Όταν ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής αποφασίζει ότι η αλλαγή δεν ενεργοποιεί τα κριτήρια του άρθρου 21 παράγραφος 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και δεν εισάγει παρέκκλιση από τους συνοδευτικούς τεχνικούς φακέλους των δηλώσεων επαλήθευσης ΕΚ, αναλαμβάνει την ευθύνη μόνο για τη διαχείριση της αλλαγής. Όταν ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής:

- › αποφασίζει ότι ενεργοποιούνται τα κριτήρια και ότι απαιτείται νέα έγκριση·
- › διαπιστώνει ότι υπάρχουν επιπτώσεις στους συνοδευτικούς τεχνικούς φακέλους των δηλώσεων επαλήθευσης ΕΚ· και/ή
- › δεν είναι ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος,

θα πρέπει να συντάξει τις δηλώσεις επαλήθευσης ΕΚ για τα κινητά υποσυστήματα (συμπεριλαμβανομένων των αμετάβλητων μερών) που επηρεάζονται και να υποβάλει αίτηση για έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά.

Τα ανωτέρω περιγράφονται αναλυτικότερα στο παράρτημα XVIII, στο διάγραμμα ροής για το υποστάδιο 1.1.

(a) Αλλαγές που δεν εισάγουν παρέκκλιση από τους συνοδευτικούς τεχνικούς φακέλους των δηλώσεων επαλήθευσης ΕΚ των υποσυστημάτων.

Η συγκεκριμένη κατηγορία αλλαγής δεν έχει επιπτώσεις στις διενεργηθείσες επαληθεύσεις και, επομένως, στον σχεδιασμό ή στην τεκμηρίωση που αποτελεί τη βάση για την εκδοθείσα έγκριση τύπου οχήματος (και συγκεκριμένα στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης έγκρισης, στον οποίο περιλαμβάνονται οι συνοδευτικοί τεχνικοί φακέλοι των δηλώσεων επαλήθευσης ΕΚ των υποσυστημάτων)· ως εκ τούτου, δεν χρειάζεται να συμπεριληφθεί στη διαχείριση της διαμόρφωσης του τύπου οχήματος. Ωστόσο, η αλλαγή αποτελεί μέρος της συντήρησης των οχημάτων και πρέπει να καλύπτεται από τη διαχείριση της διαμόρφωσης των οχημάτων.

- (b) Αλλαγές που εισάγουν παρέκκλιση από τους συνοδευτικούς τεχνικούς φακέλους των δηλώσεων επαλήθευσης ΕΚ των υποσυστημάτων για την οποία απαιτούνται ενδεχομένως νέοι έλεγχοι και, κατά συνέπεια, επαλήθευση σύμφωνα με τις εφαρμοστέες ενότητες αξιολόγησης της συμμόρφωσης, αλλά δεν έχουν επιπτώσεις στα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού του τύπου οχήματος και δεν συνεπάγονται νέα έγκριση σύμφωνα με τα κριτήρια του άρθρου 21 παράγραφος 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.**

Η συγκεκριμένη κατηγορία αλλαγής δεν έχει επιπτώσεις στον σχεδιασμό (βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού) και δεν απαιτείται νέα έγκριση σύμφωνα με τα κριτήρια του άρθρου 21 παράγραφος 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, αλλά έχει επιπτώσεις στην τεκμηρίωση που αποτελεί τη βάση για την εκδοθείσα έγκριση τύπου οχήματος· ως εκ τούτου, πρέπει να καλύπτεται από τη διαχείριση της διαμόρφωσης του τύπου οχήματος.

Η εν λόγω κατηγορία αλλαγής μπορεί να επηρεάσει τη συμμόρφωση των υποσυστημάτων ή την ισχύ των πιστοποιητικών συμμόρφωσης. Οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης διενεργούν τις αναγκαίες επαληθεύσεις και εκδίδουν τα σχετικά πιστοποιητικά.

- (c) Αλλαγή των βασικών χαρακτηριστικών σχεδιασμού του τύπου οχήματος για την οποία δεν απαιτείται νέα έγκριση σύμφωνα με τα κριτήρια του άρθρου 21 παράγραφος 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.**

Η συγκεκριμένη κατηγορία αλλαγής έχει επιπτώσεις στα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού, καθώς και στην τεκμηρίωση που αποτελεί τη βάση για την εκδοθείσα έγκριση τύπου οχήματος. Οι αλλαγές στον σχεδιασμό δεν ενεργοποιούν τα κριτήρια του άρθρου 21 παράγραφος 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 σχετικά με το πότε απαιτείται νέα έγκριση. Οι αλλαγές αυτές πρέπει να καλύπτονται από τη διαχείριση της διαμόρφωσης του τύπου οχήματος. Θα πρέπει να δημιουργείται νέα έκδοση του τύπου οχήματος ή νέα έκδοση παραλλαγής του τύπου οχήματος.

- (d) Αλλαγή του τύπου οχήματος για την οποία απαιτείται νέα έγκριση σύμφωνα με τα κριτήρια του άρθρου 21 παράγραφος 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.**

Οι αλλαγές ενεργοποιούν τα κριτήρια του άρθρου 21 παράγραφος 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 σχετικά με το πότε απαιτείται νέα έγκριση (βλ. κεφάλαιο 3.3.2.1). Οι αλλαγές αυτές πρέπει να καλύπτονται από τη διαχείριση της διαμόρφωσης του τύπου οχήματος. Ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος μπορεί είτε να προσθέσει νέα παραλλαγή τύπου οχήματος στον εγκεκριμένο τύπο οχήματος είτε να αποφασίσει να δημιουργήσει νέο τύπο οχήματος. Αυτό συνιστά διοικητική απόφαση του κατόχου της έγκρισης τύπου οχήματος.

Το ίδιο ισχύει επίσης για οχήματα που έχουν λάβει έγκριση πριν από την εφαρμογή της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 [βλ. αιτιολογική σκέψη 16 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής].

Επεκταθείσα (μεταβληθείσα) περιοχή χρήσης

Μια επέκταση (αλλαγή) της περιοχής χρήσης έχει επιπτώσεις στα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού, δηλαδή στον σχεδιασμό (η περιοχή χρήσης αποτελεί βασικό χαρακτηριστικό σχεδιασμού που προσδιορίζεται στην εκδοθείσα έγκριση τύπου οχήματος). Ωστόσο, για τον συγκεκριμένο τύπο αλλαγής, η έγκριση θα πρέπει να αφορά την επέκταση της περιοχής χρήσης βάσει του άρθρου 21 παράγραφος 13 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Εάν ο συγκεκριμένος τύπος αλλαγής συνδυάζεται με άλλες αλλαγές στον σχεδιασμό για τις οποίες απαιτείται νέα έγκριση, θα πρέπει να εκδοθούν δύο αποφάσεις έγκρισης, αλλά μπορεί να υποβληθεί μία ενιαία αίτηση (βλ. κεφάλαιο 3.3.2.1).

Κατά συνέπεια, αλλαγή (επέκταση) της περιοχής χρήσης συνιστά αλλαγή στον σχεδιασμό και έχει επιπτώσεις στην τεκμηρίωση που αποτελεί τη βάση για την εκδοθείσα έγκριση τύπου οχήματος (ενδέχεται να πρέπει να διενεργηθούν νέες αξιολογήσεις της συμμόρφωσης, σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες, για την επεκταθείσα περιοχή χρήσης, για τις οποίες μπορεί επίσης να απαιτούνται επικαιροποιήσεις στους συνοδευτικούς φακέλους των δηλώσεων επαλήθευσης ΕΚ, στις δηλώσεις επαλήθευσης ΕΚ, στα αποδεικτικά στοιχεία που αφορούν την εισαγωγή απαιτήσεων κ.λπ., ακόμη και αν δεν έχουν επέλθει φυσικές αλλαγές στο όχημα και/ή στον τύπο οχήματος). Η αλλαγή αυτή πρέπει να καλύπτεται από τη διαχείριση της

διαμόρφωσης του τύπου οχήματος. Σε περίπτωση αλλαγών στον σχεδιασμό, απαιτείται έγκριση επεκταθείσας περιοχής χρήσης δυνάμει του άρθρου 21 παράγραφος 13 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 (βλ. κεφάλαιο 3.3.2.1). Ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος μπορεί είτε να προσθέσει νέα έκδοση τύπου οχήματος στον υφιστάμενο τύπο οχήματος είτε να αποφασίσει να δημιουργήσει νέο τύπο οχήματος. Αυτό συνιστά διοικητική απόφαση του κατόχου της έγκρισης τύπου οχήματος.

Εάν πρόκειται να μεταβληθεί η περιοχή χρήσης, θα πρέπει να έχει δημιουργηθεί νέα έκδοση τύπου οχήματος ή νέος τύπος οχήματος, διότι η περιοχή χρήσης αποτελεί μέρος του σχεδιασμού (βασικό χαρακτηριστικό σχεδιασμού) ενός τύπου οχήματος και απαιτείται έγκριση επεκταθείσας περιοχής χρήσης δυνάμει του άρθρου 21 παράγραφος 13 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

Νέος τύπος οχήματος

Σε περίπτωση δημιουργίας νέου τύπου οχήματος, ο τύπος αυτός πρέπει να λάβει έγκριση. Αυτό ισχύει ανεξάρτητα από την αλλαγή και από το αν για την αλλαγή απαιτείται έγκριση ή όχι. Όσον αφορά την εφαρμοστέα περίπτωση έγκρισης, βλ. κεφάλαιο 3.3.2.1.

Εάν ο νέος τύπος οχήματος βασίζεται σε εγκεκριμένο τύπο οχήματος, ο αιτών μπορεί να υποβάλει αίτηση νέας έγκρισης, ακόμη και αν δεν είναι ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος για τον εγκεκριμένο τύπο οχήματος. Ο φορέας έγκρισης και οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης θα πρέπει να αξιολογούν μόνο τις αλλαγές και τις διεπαφές τους με τα αμετάβλητα μέρη. Βλ. επίσης κεφάλαια 3.2.2.6 και 3.2.3.3.

Σε περίπτωση που για την αλλαγή απαιτείται νέα έγκριση σύμφωνα με τα κριτήρια του άρθρου 24 παράγραφος 1 και του άρθρου 21 παράγραφος 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος μπορεί είτε να προσθέσει νέα παραλλαγή τύπου οχήματος στον υφιστάμενο τύπο οχήματος είτε να αποφασίσει να δημιουργήσει νέο τύπο οχήματος. Αυτό συνιστά διοικητική απόφαση του κατόχου της έγκρισης τύπου οχήματος.

Αλλαγές υπό τη διαχείριση φορέα ο οποίος δεν είναι ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος

Εάν φορέας ο οποίος δεν είναι ο κάτοχος της υφιστάμενης έγκρισης τύπου οχήματος επιθυμεί να πραγματοποιήσει αλλαγή στον σχεδιασμό και/ή στην τεκμηρίωση που αποτελεί τη βάση για την εκδοθείσα έγκριση τύπου οχήματος [κατηγορία αλλαγής β), γ), δ) ή αλλαγή (επέκταση) της περιοχής χρήσης], μπορεί:

- › να ζητήσει από τον υφιστάμενο κάτοχο της έγκρισης τύπου οχήματος να διαχειριστεί την αλλαγή για λογαριασμό του, περίπτωση στην οποία ο υφιστάμενος κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος παραμένει ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος· ή
- › να διαχειριστεί ο ίδιος την αλλαγή. Στην περίπτωση αυτή, ο φορέας καθίσταται ο αιτών και δημιουργεί νέο τύπο οχήματος, ο οποίος θα πρέπει να λάβει έγκριση. Ο εν λόγω φορέας καθίσταται κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος για τον νέο τύπο οχήματος και αναλαμβάνει την ευθύνη για τη διαχείριση της διαμόρφωσης του νέου τύπου οχήματος.

Άλλος φορέας μπορεί να προβεί σε αλλαγές στον τύπο οχήματος για λογαριασμό του κατόχου της έγκρισης τύπου οχήματος εφόσον τεθούν σε εφαρμογή οι αναγκαίες συμβατικές ρυθμίσεις. Οι εν λόγω συμβατικές ρυθμίσεις δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των πρακτικών ρυθμίσεων για τη διαδικασία έγκρισης οχημάτων και οι ευθύνες που ανατίθενται στον κάτοχο της έγκρισης οχήματος δεν θα πρέπει να μεταβιβάζονται σε άλλον φορέα μέσω συμβατικών ρυθμίσεων.

Ένας άλλος αιτών έχει τη δυνατότητα να βασίσει την αίτησή του για έγκριση τύπου οχήματος σε ήδη εγκεκριμένο τύπο οχήματος σε περίπτωση εισαγωγής αλλαγής, η οποία εμπίπτει στις κατηγορίες β), γ) ή δ) κατά το άρθρο 16 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής, στον συγκεκριμένο τύπο οχήματος, ακόμη και αν ο αιτών δεν είναι ο αρχικός κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος. Ο εν λόγω αιτών μπορεί να υποβάλει αίτηση νέας έγκρισης και να καταστεί ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος για νέο τύπο οχήματος. Στην περίπτωση αυτή, ο αιτών θα πρέπει να διασφαλίσει:

- › ότι η έγκριση τύπου οχήματος για τον τύπο οχήματος στον οποίο επιθυμεί να βασίσει τη νέα έγκριση παραμένει σε ισχύ για το προβλεπόμενο πεδίο εφαρμογής της νέας έγκρισης·

- › ότι διαθέτει επαρκείς πληροφορίες σχετικά με τον τύπο οχήματος προκειμένου να είναι σε θέση να προβεί στην αλλαγή κατά τρόπο ώστε ο νέος τύπος οχήματος να πληροί τις απαιτήσεις, καθώς και για τη διαχείριση του νέου τύπου οχήματος.

Κατά την έγκριση νέου τύπου οχήματος, ο αιτών την έγκριση του νέου τύπου οχήματος καθίσταται ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος. Ο ρόλος αυτός δεν μπορεί να μεταβιβαστεί σε άλλον φορέα.

Ανεξάρτητα από το αν δημιουργείται νέος τύπος οχήματος, νέα παραλλαγή τύπου οχήματος ή νέα έκδοση τύπου οχήματος, η επαλήθευση θα πρέπει να καλύπτει μόνο τις αλλαγές που επέρχονται στον σχεδιασμό του τύπου οχήματος, τη διεπαφή τους με το υπόλοιπο όχημα και τις επιπτώσεις τους σε αυτό και στη συμπεριφορά του. Τα υπόλοιπα στοιχεία του σχεδιασμού του τύπου οχήματος δεν θα πρέπει να ελέγχονται εκ νέου.

Πίνακας 4 : Σύνοψη κατηγοριών αλλαγών και περιπτώσεων έγκρισης

Αλλαγή	Φορέας διαχείρισης της αλλαγής	
	Κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος	Μη κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος
Κατηγορία α)	Καμία αλλαγή στον τύπο οχήματος. Καμία έγκριση.	
Κατηγορία β)	Καμία αλλαγή στον τύπο οχήματος. Καμία έγκριση. Θα πρέπει να επικαιροποιηθούν οι συνοδευτικοί τεχνικοί φάκελοι των δηλώσεων επαλήθευσης ΕΚ των υποσυστημάτων. Κατόπιν σχετικού αιτήματος, θα πρέπει να τεθούν πληροφορίες στη διάθεση του φορέα έγκρισης και/ή των ΕΑΑ για την περιοχική χρήση.	Ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής καθίσταται ο αιτών. Δημιουργία νέου τύπου οχήματος. Υποβολή αίτησης έκδοσης πρώτης έγκρισης ή νέας έγκρισης.
Κατηγορία γ)	Δημιουργία νέας έκδοσης τύπου οχήματος ή νέας έκδοσης παραλλαγής τύπου οχήματος. Παροχή σχετικών πληροφοριών στον φορέα έγκρισης. Ο φορέας έγκρισης καταχωρίζει τη νέα έκδοση του τύπου οχήματος ή την παραλλαγή του τύπου οχήματος στο ΕΜΕΤΟ.	Ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής καθίσταται ο αιτών. Δημιουργία νέου τύπου οχήματος. Υποβολή αίτησης έκδοσης πρώτης έγκρισης ή νέας έγκρισης.
Κατηγορία δ)	Υποβολή αίτησης έκδοσης νέας έγκρισης. (Δυνατότητα επιλογής της πρώτης έγκρισης)	Ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής καθίσταται ο αιτών. Δημιουργία νέου τύπου οχήματος. Υποβολή αίτησης έκδοσης πρώτης έγκρισης ή νέας έγκρισης.
Επεκταθείσα περιοχή χρήσης	Υποβολή αίτησης έκδοσης έγκρισης επεκταθείσας περιοχής χρήσης. (Δυνατότητα επιλογής της πρώτης έγκρισης)	Ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής καθίσταται ο αιτών. Δημιουργία νέου τύπου οχήματος. Υποβολή αίτησης έκδοσης πρώτης έγκρισης ή νέας έγκρισης + έγκρισης επεκταθείσας περιοχής χρήσης.

3.3.2.3. Άρθρο 16: Αλλαγές σε ήδη εγκεκριμένο όχημα

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 15
- › Άρθρο 20
- › Άρθρο 21
- › Άρθρο 24
- › Άρθρο 25

Αλλαγές που πραγματοποιούνται σε όχημα σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής

Όταν ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής διενεργεί αξιολόγηση των παρεκκλίσεων από τους συνοδευτικούς τεχνικούς φακέλους των δηλώσεων επαλήθευσης ΕΚ των υποσυστημάτων και της επικαιροποίησής τους, θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα άρθρα 15 και 20 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, καθώς και τις πιθανές επιπτώσεις της αλλαγής στην εκδοθείσα δήλωση επαλήθευσης ΕΚ και στη διάθεση των σχετικών κινητών υποσυστημάτων στην αγορά.

Για καθοδήγηση σχετικά με την εφαρμογή των κριτηρίων του άρθρου 21 παράγραφος 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, βλ. κεφάλαιο 3.3.2.1.

Είναι σκόπιμο να επισημανθεί ότι όταν ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής πραγματοποιεί αλλαγή σε όχημα που έχει κατηγοριοποιηθεί σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο γ) και βάσει του ορισμού του τύπου οχήματος που παρέχεται στο άρθρο 2 σημείο 26) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, το όχημα παύει να υπάγεται στον εγκεκριμένο τύπο οχήματος και να συμμορφώνεται προς αυτόν.

Οι αλλαγές τις οποίες πραγματοποιεί ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής δυνάμει του άρθρου 16 παράγραφος 4 του εκτελεστικού κανονισμού της Επιτροπής ενδέχεται να απαιτούν την επικαιροποίηση της καταχώρισης στο ΕΜΟ όσον αφορά τις πληροφορίες που καθορίζονται στο άρθρο 47 παράγραφος 3 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Αυτό ισχύει ιδίως εάν οι αλλαγές στο όχημα κατηγοριοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής. Το άρθρο 47 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 ορίζει ότι το ΕΜΟ πρέπει να περιλαμβάνει παραπομπή στο ΕΜΕΤΟ για το όχημα· σε περίπτωση αλλαγών στις τιμές των βασικών χαρακτηριστικών σχεδιασμού ενός οχήματος [άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής], η παραπομπή στην καταχώριση στο ΕΜΕΤΟ δεν ισχύει για το μεταβληθέν όχημα διότι δεν υπάγεται πλέον στον εγκεκριμένο τύπο οχήματος που έχει καταχωριστεί στο ΕΜΕΤΟ ούτε συμμορφώνεται προς αυτόν.

Η κοινοποίηση θα πρέπει να αποστέλλεται από τον φορέα διαχείρισης της αλλαγής στον φορέα έγκρισης που θα ήταν αρμόδιος σε περίπτωση που απαιτούνταν υποβολή αίτησης έγκρισης (για καθοδήγηση σχετικά με τον φορέα που έπρεπε να αναλάβει τον ρόλο του φορέα έγκρισης, βλ. κεφάλαιο 3.2.2.1). Σε περίπτωση που η κοινοποίηση πρέπει να αποσταλεί στον Οργανισμό, ο οποίος ενεργεί ως φορέας έγκρισης, η κοινοποίηση θα πρέπει να υποβληθεί μέσω εργαλείου ΤΠ που θα αναπτύξει ο Οργανισμός. Σε περίπτωση που η κοινοποίηση πρέπει να αποσταλεί στην αρμόδια ΕΑΑ, η οποία ενεργεί ως φορέας έγκρισης, ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής θα πρέπει να επικοινωνήσει με την αρμόδια ΕΑΑ ώστε να προσδιοριστεί ο αποδέκτης της κοινοποίησης. Το εν λόγω εργαλείο ΤΠ μπορεί να χρησιμοποιηθεί από τις ΕΑΑ εάν έχουν θέσει σε εφαρμογή τις αναγκαίες ρυθμίσεις από κοινού με τον Οργανισμό.

Συνιστάται ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής να χρησιμοποιεί για την κοινοποίησή του το υπόδειγμα που παρέχεται στο παράρτημα XV και η κοινοποίηση να περιλαμβάνει τις πληροφορίες που καθορίζονται στο παράρτημα XIII.

Σε περίπτωση που ο φορέας έγκρισης αποφασίσει να αξιολογήσει την κοινοποίηση, στο παράρτημα XIV παρέχεται υποστήριξη για τη σχετική αξιολόγηση με την παροχή καθοδήγησης σχετικά με τις πτυχές που πρέπει να αξιολογηθούν. Στο παράρτημα XVI περιλαμβάνεται υπόδειγμα το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί από τον φορέα έγκρισης για την αιτιολογημένη απόφασή του σχετικά με μια κοινοποίηση.

Όταν ο Οργανισμός, υπό την ιδιότητά του ως φορέα έγκρισης, έχει λάβει την κοινοποίηση, ο φορέας έγκρισης ενδέχεται να πρέπει να διαβουλευτεί με τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης στις περιπτώσεις στις οποίες κρίνεται αναγκαίος ο έλεγχος των παραμέτρων σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες. Οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης θα πρέπει να παράσχουν στον φορέα έγκρισης κατόπιν αιτήματός του:

- › επιβεβαίωση σχετικά με την πληρότητα και την επαρκή τεκμηρίωση των παρεχόμενων πληροφοριών ή κατάλογο των πληροφοριών που λείπουν (έλεγχος πληρότητας)· και
- › ενημέρωση στον φορέα έγκρισης σχετικά με την ορθή ή εσφαλμένη κατηγοριοποίηση όσον αφορά τα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού που καλύπτονται από εθνικούς κανόνες.

Οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης θα πρέπει να ανταποκριθούν στο αίτημα χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση και τουλάχιστον εντός 3 μηνών από την υποβολή του αιτήματος σχετικά με τον έλεγχο των παραμέτρων σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες, και εντός ενός μηνός από την υποβολή του αιτήματος σχετικά με τον έλεγχο πληρότητας, ώστε ο φορέας έγκρισης να έχει στη διάθεσή του επαρκή χρόνο για τη λήψη της αιτιολογημένης απόφασής του εντός μέγιστης προθεσμίας 4 μηνών.

Εξασφάλιση της συμμόρφωσης οχήματος με άλλη εγκεκριμένη έκδοση τύπου οχήματος και/ή παραλλαγή τύπου οχήματος του τύπου οχήματος

Όσον αφορά τις αλλαγές που πραγματοποιούνται σε εγκεκριμένο όχημα για την εξασφάλιση της συμμόρφωσής του με άλλη εγκεκριμένη έκδοση τύπου οχήματος και/ή παραλλαγή τύπου οχήματος του τύπου οχήματος, απαιτείται η έκδοση νέας δήλωσης συμμόρφωσης προς τον τύπο οχήματος από τον αιτούντα. Ο λόγος είναι ότι η δήλωση συμμόρφωσης με τύπο αφορά συγκεκριμένη έκδοση και/ή παραλλαγή τύπου οχήματος. Ως εκ τούτου, είναι επίσης αναγκαίο να εκδοθεί για το όχημα έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά βάσει της νέας δήλωσης συμμόρφωσης προς τον τύπο οχήματος. Στην περίπτωση αυτή, η εν λόγω έγκριση θα πρέπει να θεωρείται έγκριση συμμόρφωσης με τύπο.

3.3.3. Άρθρο 17: Προσδιορισμός των κανόνων συμπεριλαμβανομένης της μη εφαρμογής ΤΠΔ

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 2
- › Άρθρο 3
- › Άρθρο 4
- › Άρθρο 6
- › Άρθρο 7
- › Άρθρο 13
- › Άρθρο 14
- › Άρθρο 15
- › Άρθρο 21
- › Άρθρο 24
- › Παράρτημα III

Ο αιτών είναι υπεύθυνος για τον προσδιορισμό όλων των εφαρμοστέων απαιτήσεων και την εξασφάλιση της εκπλήρωσής τους. Αυτό δεν εμποδίζει τον αιτούντα να αναζητήσει την παροχή υποστήριξης, συμβουλών ή υπηρεσιών συμβουλευτικής από τρίτους.

Προσδιορισμός των εφαρμοστέων κανόνων

Στους κανόνες (ιδίως όσον αφορά τις ΤΠΔ και τους εθνικούς κανόνες) θα πρέπει να καθίσταται σαφές ποιο είναι το πεδίο εφαρμογής τους και πότε εφαρμόζονται. Οι εφαρμοστέοι κανόνες είναι οι κανόνες που ισχύουν όταν ο αιτών υποβάλλει το αίτημά του (την αίτηση) μέσω της υπηρεσίας μίας στάσης δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη το γεγονός ότι τα έργα έγκρισης οχημάτων έχουν συχνά μεγάλη διάρκεια, από τον προσδιορισμό των εφαρμοστέων κανόνων έως την υποβολή του αιτήματος μέσω της υπηρεσίας μίας στάσης, στους κανόνες (ΤΠΔ και εθνικοί κανόνες) θα πρέπει να καθορίζονται μεταβατικές ρυθμίσεις. Προβλέπεται επίσης δυνατότητα μη εφαρμογής των ΤΠΔ σύμφωνα με το άρθρο 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797· η περίπτωση που θα ήταν πιθανώς εφαρμοστέα μεταξύ της φάσης σχεδιασμού και της αίτησης έγκρισης είναι το άρθρο 7 παράγραφος 1 στοιχείο α): («...το οποίο βρίσκεται σε προηγμένο στάδιο εξέλιξης ή αποτελεί αντικείμενο εκτελούμενης σύμβασης κατά την ημερομηνία εφαρμογής της σχετικής ή των σχετικών ΤΠΔ»).

Σε κάθε ΤΠΔ ή εθνικό κανόνα θα πρέπει να αναφέρεται ρητώς ποιες διατάξεις εφαρμόζονται:

- › μόνο σε νέους τύπους οχημάτων και υποσυστήματα κατά την πρώτη έγκριση·
- › σε υφιστάμενους τύπους οχημάτων που έχουν λάβει ήδη έγκριση (που σημαίνει ότι για τους υφιστάμενους τύπους απαιτείται ανανέωση της έγκρισης τύπου οχήματος)·
- › σε υφιστάμενα οχήματα και στον τύπο οχήματος στον οποίο ανήκουν όταν υπάρχει νέα έγκριση έπειτα από ανακαίνιση ή αναβάθμιση· και/ή
- › σε όλα τα οχήματα που βρίσκονται ήδη σε λειτουργία και στις μεταβατικές ρυθμίσεις για τα οχήματα αυτά.

Οι απαιτήσεις που αφορούν την τεχνική συμβατότητα με το δίκτυο καθορίζονται στις ΤΠΔ (συμπεριλαμβανομένων συγκεκριμένων περιπτώσεων) και στους εθνικούς κανόνες.

Τα χρονοδιαγράμματα για τις διατάξεις θα πρέπει να διαφοροποιούνται για τις διάφορες παραμέτρους, ανάλογα με την επικινδυνότητα/ το κόστος/ τον χρόνο που απαιτείται για την υλοποίηση της αλλαγής. Θα πρέπει να αναφέρεται ρητώς η ημερομηνία έναρξης εφαρμογής των διατάξεων.

Καταρχήν, οι μεταβατικές ρυθμίσεις που περιλαμβάνονται στις ΤΠΔ θα πρέπει επίσης να αναφέρουν με σαφήνεια τις εκδόσεις που μπορούν να εφαρμοστούν. Παράδειγμα αποτελεί ο κανονισμός (ΕΕ) 2016/919 στον οποίο η ΤΠΔ που περιλαμβάνει τη γραμμή βάσης 3 επιτρέπει επίσης την εφαρμογή της γραμμής βάσης 2.3.0d.

Στο κεφάλαιο 7 (το οποίο καλύπτει τις μεταβατικές διατάξεις για την εφαρμογή των ΤΠΔ), οι ΤΠΔ θα πρέπει να διευκρινίζουν για κάθε παράμετρο ποιες εκδόσεις των απαιτήσεων για τη συγκεκριμένη παράμετρο μπορούν να χρησιμοποιηθούν και υπό ποιες περιστάσεις.

Όσον αφορά τα οχήματα που έχουν λάβει έγκριση για διάθεση στην αγορά και δεν υπόκεινται σε αναβάθμιση / ανακαίνιση, η έγκρισή τους θα πρέπει να παραμένει σε ισχύ και οι ΤΠΔ δεν θα πρέπει να περιλαμβάνουν κανονικά απαιτήσεις που θα επέβαλαν αλλαγές στα οχήματα αυτά. Ωστόσο, σε περίπτωση αναβάθμισης / ανακαίνισης οχήματος που έχει λάβει έγκριση για διάθεση στην αγορά, οι ΤΠΔ θα πρέπει να υποδεικνύουν πότε απαιτείται νέα έγκριση και ποιες διατάξεις εφαρμόζονται. Η περίπτωση κατά την οποία ήδη εγκεκριμένα οχήματα επηρεάζονται από νέα ΤΠΔ αναμένεται να αποτελεί εξαίρεση και θα απαιτούσε την εφαρμογή στρατηγικής, λαμβανομένων υπόψη του αναμενόμενου κόστους και οφέλους, καθώς και των επιπτώσεων για τους θιγόμενους, με την πρόβλεψη επίσης κατάλληλων μεταβατικών ρυθμίσεων [βλ. άρθρο 4 παράγραφος 3 στοιχείο στ) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797]. Στόχος είναι η προοδευτική επίτευξη του στοχευόμενου συστήματος [βλ. άρθρο 4 παράγραφος 4 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797].

Ελλείψεις των ΤΠΔ

Οι ελλείψεις των ΤΠΔ συνίστανται σε λάθη στο κείμενο, παραλείψεις, σφάλματα στη μετάφραση ή στο τεχνικό περιεχόμενο ή σε άλλες ανακολουθίες κατά τα αναφερόμενα στο άρθρο 6 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

Το άρθρο 6 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 καλύπτει τη διαδικασία χειρισμού των ελλείψεων των ΤΠΔ.

Οι ελλείψεις των ΤΠΔ ταξινομούνται στις ακόλουθες κατηγορίες:

1. Τυπογραφικά λάθη (ορθογραφικά λάθη, λάθη δακτυλογράφησης, υπολογιστικά λάθη, κείμενο χωρίς νόημα, λάθη μορφοποίησης, λέξεις που λείπουν, αριθμητικά στοιχεία που λείπουν), καθώς

- και προφανή μεταφραστικά σφάλματα (δηλαδή σφάλματα που εντοπίζονται εύκολα, χωρίς αμφιβολίες, σε μεταφρασμένη έκδοση έναντι της πρωτότυπης αγγλικής έκδοσης).
2. Σημαντικές γλωσσικές και μεταφραστικές ελλείψεις που ενδέχεται να επηρεάσουν το περιεχόμενο της ΤΠΔ.
 3. Τεχνικές ελλείψεις, οι οποίες πρέπει να αναλυθούν από τους εμπειρογνώμονες του Οργανισμού.
 4. Κρίσιμα σφάλματα.
 5. Κρίσιμα σφάλματα που χρήζουν επείγουσας διόρθωσης.

Ανάλογα με την κατηγορία έλλειψης:

- › Ο Οργανισμός δύναται να διενεργήσει απλό έλεγχο ή να εκδώσει τεχνική γνωμοδότηση η οποία αποτελεί αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης.
- › Η επιτροπή διαλειτουργικότητας και ασφάλειας των σιδηροδρόμων (RISC) είτε ενημερώνεται απλώς είτε καλείται να εγκρίνει την τεχνική γνωμοδότηση. Στη δεύτερη περίπτωση, η γνώμη της RISC καταγράφεται στα πρακτικά της αντίστοιχης συνεδρίασης της RISC.
- › Ανάλογα με τη σπουδαιότητα και τον επείγοντα χαρακτήρα της διόρθωσης, η νομική πράξη για την εφαρμογή της τροποποίησης μπορεί να συμπεριληφθεί σε υπό εξέλιξη αναθεώρηση.
- › Τα σφάλματα της κατηγορίας 1 (τυπογραφικά λάθη) μπορούν να διορθωθούν με διορθωτικό που δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (συνήθως εντός μερικών εβδομάδων).

Σε περίπτωση εντοπισμού ελλείψεων στις ΤΠΔ, θα πρέπει να ζητηθεί από τον Οργανισμό να εκδώσει γνωμοδότηση η οποία μπορεί, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, να δημοσιευθεί και να χρησιμοποιηθεί από όλους τους ενδιαφερόμενους (συμπεριλαμβανομένου του κλάδου και των κοινοποιημένων οργανισμών) ως αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης εν αναμονή της αναθεώρησης των σχετικών ΤΠΔ.

Οι ελλείψεις σε ΤΠΔ που έχουν ήδη εκδοθεί δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι ελλείψεις σε ΤΠΔ που βρίσκονται ακόμη σε διαδικασία κατάρτισης από τον Οργανισμό ή σε οποιοδήποτε επακόλουθο στάδιο έγκρισης δεν περιλαμβάνονται στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ωστόσο, επικαιροποιημένος κατάλογος των ελλείψεων των ΤΠΔ παρέχεται τακτικά στις συνεδριάσεις της RISC. Ο σύνδεσμος προς την τελευταία έκδοση του εν λόγω επικαιροποιημένου καταλόγου είναι διαθέσιμος στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού:

- › <http://www.era.europa.eu/Core-Activities/Interoperability/Pages/DeficienciesTSIs.aspx>

Οι ελλείψεις των ΤΠΔ που δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τη διαδικασία της εισαγωγής απαιτήσεων.

Η διαχείριση των ελλείψεων των ΤΠΔ αφορά τη διόρθωση του περιεχομένου των ΤΠΔ όπως ορίζεται στο άρθρο 5 παράγραφος 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Δεν αφορά την εξέλιξη των τεχνικών εγγράφων που δημοσιεύονται από τον Οργανισμό και αναφέρονται στις ΤΠΔ. Ομοίως, το παρόν έγγραφο δεν καλύπτει τη διαχείριση ελέγχου μεταβολών για τις προδιαγραφές του συστήματος ERTMS και τα έγγραφα που αναφέρονται στην ΤΠΔ σχετικά με τον έλεγχο χειρισμού και τη σηματοδότηση.

Όσον αφορά τις διαφορές μεταξύ μεταφρασμένων εκδόσεων των ΤΠΔ:

Όταν ένα μεταφραστικό λάθος αποτελεί κρίσιμο σφάλμα, διορθώνεται στο πλαίσιο επίσημης διαδικασίας με την έκδοση τεχνικής γνωμοδότησης από τον Οργανισμό, τη σύμφωνη γνώμη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και την έγκριση από την επιτροπή διαλειτουργικότητας και ασφάλειας των σιδηροδρόμων (RISC). Κατά την εξέταση της τεχνικής του γνωμοδότησης, ο Οργανισμός δεν χρησιμοποιεί ως βάση αναφοράς την αγγλική έκδοση διότι όλες οι διαφορετικές γλωσσικές εκδόσεις των ΤΠΔ έχουν την ίδια ισχύ.

Μη εφαρμογή των ΤΠΔ

Σε περίπτωση που, σύμφωνα με το άρθρο 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, το κράτος μέλος ή τα κράτη μέλη έχουν επιτρέψει στον αιτούντα να μην εφαρμόσει μία ή περισσότερες ΤΠΔ ή μέρη αυτών, αυτό θα πρέπει να ισχύει μόνο για συγκεκριμένο έργο το οποίο καλύπτει συγκεκριμένη σειρά οχημάτων.

Έπεται, συνεπώς, ότι η έγκριση τύπου οχήματος θα ισχύει μόνο για τη σειρά οχημάτων για την οποία το κράτος μέλος ή τα κράτη μέλη έχουν επιτρέψει στον αιτούντα τη μη εφαρμογή μίας ή περισσότερων ΤΠΔ ή μερών αυτών. Εάν ένας κατασκευαστής επιθυμεί να λάβει έγκριση για νέα ή μεταγενέστερη σειρά οχημάτων αυτού του τύπου, θα πρέπει να εξασφαλίσει νέες άδειες μη εφαρμογής για την υποστήριξη έγκρισης νέου τύπου οχήματος και έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά για όχημα ή σειρά οχημάτων που έχει λάβει έγκριση συμμόρφωσης με τύπο.

Το έγγραφο καθοδήγησης σχετικά με τη διαδικασία μη εφαρμογής των ΤΠΔ βρίσκεται επί του παρόντος στο στάδιο κατάρτισης από την Επιτροπή.

ΤΠΔ και εθνικοί κανόνες

Στις ΤΠΔ και στις κατευθυντήριες γραμμές τους θα πρέπει να αναφέρονται σαφώς τα οχήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής τους.

Όσον αφορά τα οχήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και των ΤΠΔ, χρησιμοποιείται η ενιαία βάση δεδομένων κανόνων για τη συγκέντρωση των εφαρμοστέων εθνικών κανόνων και ο Οργανισμός θα πρέπει να επανεξετάζει τους εν λόγω εθνικούς κανόνες.

Οι εθνικοί κανόνες για οχήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και των ΤΠΔ θα πρέπει να ταξινομούνται από τον Οργανισμό σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 10 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, με σκοπό τη διευκόλυνση της αμοιβαίας αποδοχής στα διάφορα κράτη μέλη. Ο αιτών θα πρέπει να συμβουλευτεί την ενιαία βάση δεδομένων κανόνων ώστε να ανακτήσει τις σχετικές ταξινομήσεις για τους προσδιορισθέντες εφαρμοστέους εθνικούς κανόνες. Όσον αφορά τους εθνικούς κανόνες που έχουν ταξινομηθεί ως ισοδύναμοι για τη σχετική περιοχή χρήσης, ο αιτών μπορεί να επιλέξει να εφαρμόσει μόνο τον εθνικό κανόνα για ένα από τα σχετικά κράτη μέλη. Η αξιολόγηση της συμμόρφωσης θα πρέπει να διενεργείται σύμφωνα με τον επιλεγμένο εθνικό κανόνα.

Έως ότου προετοιμαστεί και εμπλουτιστεί η ενιαία βάση δεδομένων (η μετάβαση έχει προγραμματιστεί για το τέλος του 2019), ο αιτών θα πρέπει να συμβουλευτεί τη βάση δεδομένων εγγράφων αναφοράς, η οποία αποτελεί επί του παρόντος το εργαλείο δημοσίευσης και ταξινόμησης των εθνικών κανόνων που αφορούν την έγκριση οχημάτων.

Όσον αφορά τα οχήματα τα οποία εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 αλλά δεν καλύπτονται (και δεν προβλέπεται να καλυφθούν) από ΤΠΔ (π.χ. τραμ-τρένο, μετρικό εύρος τροχιάς):

- › οι εθνικοί κανόνες θα πρέπει να κοινοποιούνται από τα κράτη μέλη·
- › ο Οργανισμός θα πρέπει να εξετάζει τους εν λόγω εθνικούς κανόνες [σύμφωνα με τα άρθρα 13 και 14 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και τα άρθρα 25 και 26 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796]· και
- › η ενιαία βάση δεδομένων κανόνων (SRD) θα πρέπει να περιλαμβάνει όλους τους εθνικούς κανόνες.

Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίζουν εθνικούς κανόνες ώστε να διασφαλίζεται ότι τα οχήματα που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των ΤΠΔ θα πληρούν τις βασικές απαιτήσεις.

Οι εν λόγω εθνικοί κανόνες θα πρέπει να συντάσσονται και να κοινοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 14 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και να είναι, ειδικότερα, ευπρόσιτοι, κοινής χρήσης και διατυπωμένοι με ορολογία κατανοητή από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Η έκταση των παραμέτρων που πρέπει να καλύπτονται από τους κανόνες αυτούς πρέπει να καθορίζεται σε επίπεδο κράτους μέλους, λαμβανομένων επίσης υπόψη των αναγκαίων απαιτήσεων για το τμήμα της περιοχής χρήσης τραμ-τρένων τα οποία δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 (συνήθως το τμήμα που αφορά την κυκλοφορία τραμ-τρένων σε ελαφρά αστική υποδομή).

Μερική επιλογή των απαιτήσεων από έκδοση μιας ΤΠΔ νεώτερης της ΤΠΔ που ίσχυε για την αξιολόγηση

Κατά γενικό κανόνα, δεν επιτρέπεται η επιλογή απαιτήσεων από διάφορες εκδόσεις μιας ΤΠΔ. Κάθε ΤΠΔ είναι μια «δέσμη», και η συμμόρφωση προς την εκάστοτε ΤΠΔ θα πρέπει να διασφαλίζεται ως προς την εν λόγω δέσμη. Κατά συνέπεια, δεν επιτρέπεται η κατακερματισμένη προσέγγιση της συμμόρφωσης με την ΤΠΔ κατά τη διάρκεια του κύκλου ζωής του οχήματος βάσει διαφόρων εκδόσεων της ΤΠΔ, εκτός εάν επιτρέπεται / απαιτείται ρητώς από την ΤΠΔ. Ωστόσο, κατά την τροποποίηση ενός μέρους οχήματος, η εφαρμοστέα έκδοση της ΤΠΔ θα πρέπει να ισχύει για το μέρος που έχει τροποποιηθεί, αλλά όχι και για το υπόλοιπο όχημα.

Μερική επιλογή των απαιτήσεων από έκδοση μιας ΤΠΔ νεώτερης της ΤΠΔ που ίσχυε για την αξιολόγηση (καθώς και των απαιτήσεων που αποσύρονται) μπορεί να πραγματοποιηθεί:

- › από την αρχή του έργου, λόγω του ότι στο πλαίσιο της μεταβατικής περιόδου μιας ΤΠΔ επιτρέπεται η χρήση των παλαιότερων εκδόσεων και/ή
- › στα μεταγενέστερα στάδια της διαδικασίας, λόγω της δημοσίευσης νέας έκδοσης μιας ΤΠΔ.

Εάν για ένα δεδομένο υποσύστημα είναι δυνατή η μερική επιλογή των απαιτήσεων από έκδοση μιας ΤΠΔ νεώτερης της ΤΠΔ που ίσχυε για την αξιολόγηση (καθώς και των απαιτήσεων που αποσύρονται), θα πρέπει να προσδιορίζεται στην ΤΠΔ σε ποιον βαθμό επιτρέπεται και υπό ποιες προϋποθέσεις. Ένας κοινοποιημένος οργανισμός θα πρέπει να αποδέχεται τη μερική επιλογή απαιτήσεων από νεώτερη ΤΠΔ εφόσον τα αιτήματα των αιτούντων συνάδουν με τα οριζόμενα στην ΤΠΔ. Ωστόσο, ο κοινοποιημένος οργανισμός είναι υπεύθυνος για την έκδοση πιστοποιητικού ΕΚ, οπότε θα πρέπει να ελέγχει τη συνολική συνοχή της δέσμης των απαιτήσεων που χρησιμοποιούνται κατά τη διαδικασία πιστοποίησης.

Όταν νέα έκδοση μιας ΤΠΔ δημιουργεί νέα ή μεταβληθείσα απαίτηση, θα πρέπει να αποσαφηνίζεται αν και πότε η απαίτηση αυτή εφαρμόζεται σε οχήματα που εγκρίθηκαν βάσει προηγούμενων εκδόσεων της ΤΠΔ.

Όταν μια ΤΠΔ αφαιρεί μια απαίτηση σε σύγκριση με προηγούμενες εκδόσεις, θα πρέπει να ισχύει η αρχή της «δέσμης» και τα οχήματα που εγκρίθηκαν σύμφωνα με την παλαιότερη ΤΠΔ πρέπει να παραμένουν σε πλήρη συμμόρφωση με τις παλαιότερες ΤΠΔ ώστε να είναι σταθερή η διαμόρφωσή τους και να διατηρείται η συμβατότητα κατά την έγκριση. Ωστόσο, όταν μια απαίτηση έχει αφαιρεθεί επειδή δεν είναι απαραίτητη, θα πρέπει να αναφέρεται σε νέα ΤΠΔ, στο πλαίσιο των μεταβατικών ρυθμίσεων, ότι δεν απαιτείται πλέον η συμμόρφωση των οχημάτων που εγκρίθηκαν βάσει της προηγούμενης έκδοσης της ΤΠΔ με την αφαιρεθείσα απαίτηση.

Αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης

Ο φορέας έγκρισης και/ή οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης δεν θα πρέπει να αμφισβητούν την εφαρμογή αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης ή αποδεκτών εθνικών μέσων συμμόρφωσης.

Η Επιτροπή θα πρέπει να παρέχει αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης κατόπιν τεχνικής γνωμοδότησης του Οργανισμού. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να παρέχουν αποδεκτά εθνικά μέσα συμμόρφωσης.

Είναι σκόπιμο να επισημανθούν τα εξής:

- › Τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης που εκδίδονται από τον Οργανισμό είναι διαθέσιμα στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού και/ή τίθενται στη διάθεση της Επιτροπής (π.χ. κατάλογος της RISC σχετικά με τις ελλείψεις των ΤΠΔ κ.λπ.).
- › Βάσει του άρθρου 6 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, το οποίο αφορά τις ελλείψεις των ΤΠΔ, η γνωμοδότηση του Οργανισμού μπορεί να χρησιμοποιείται για οποιοδήποτε έργο εν αναμονή της αναθεώρησης της ΤΠΔ. «Αξιολόγηση έργων» σημαίνει επαλήθευση της συμμόρφωσης.
- › Η τεχνική γνωμοδότηση του Οργανισμού είναι πάντα αιτιολογημένη.
- › Στο πλαίσιο της διαδικασίας διαχείρισης των ελλείψεων των ΤΠΔ θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα «αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης».

- › Η τεχνική γνωμοδότηση του Οργανισμού μπορεί να καλύπτει διάφορα θέματα, όπως ελλείψεις των ΤΠΔ ή τρόποι απόδειξης της συμμόρφωσης με τις ΤΠΔ. Η τεχνική γνωμοδότηση μπορεί να αποτελέσει «αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης».
- › Όσον αφορά το τεκμήριο συμμόρφωσης, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και άλλα έγγραφα (π.χ. κατευθυντήριες γραμμές ΤΠΔ).

Καινοτόμες λύσεις

Ο Οργανισμός μπορεί επίσης να εκδίδει γνωμοδοτήσεις σε περίπτωση καινοτόμων λύσεων (όπως καθορίζονται στις ΤΠΔ). Στην περίπτωση αυτή:

- › ο κατασκευαστής ενημερώνει την Επιτροπή σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο η καινοτόμος λύση συμπληρώνει / αποκλίνει από τις απαιτήσεις της ΤΠΔ·
- › ο Οργανισμός εκδίδει γνωμοδότηση σχετικά με την καινοτόμο λύση κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής. Εάν κρίνεται σκόπιμο, η γνωμοδότηση μπορεί να περιλαμβάνει μη δεσμευτικές συστάσεις·
- › η Επιτροπή εκδίδει γνωμοδότηση (θετική ή αρνητική). Εάν η γνωμοδότηση είναι αρνητική, η καινοτόμος λύση δεν μπορεί να εφαρμοστεί·
- › ο Οργανισμός χρησιμοποιεί τη θετική γνωμοδότηση της Επιτροπής για την τροποποίηση της ΤΠΔ· και
- › οι αιτούντες και οι κοινοποιημένοι οργανισμοί μπορούν να χρησιμοποιήσουν την εκδοθείσα γνωμοδότηση ως «αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης», εν αναμονή της έκδοσης της αναθεωρημένης ΤΠΔ.

Ο φορέας έγκρισης θα πρέπει να αποδέχεται την ως άνω περιγραφόμενη εφαρμογή των «αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης».

Είναι σκόπιμο να επισημανθούν τα εξής:

- › Θα πρέπει να εφαρμόζεται σε πρώιμο στάδιο κατά τον «προσχεδιασμό» και, καταρχήν, δεν θα πρέπει να συνδέεται με συγκεκριμένο έργο, δεδομένου ότι στόχος είναι η αναθεώρηση των ΤΠΔ.
- › Δεν προβλέπεται επί του παρόντος η χρήση της υπηρεσίας μίας στάσης ως εργαλείου διαχείρισης πτυχών που αφορούν καινοτόμες λύσεις.
- › Η διαδικασία διόρθωσης των ελλείψεων των ΤΠΔ και η διαδικασία των καινοτόμων λύσεων είναι ανεξάρτητες από τη διαδικασία έγκρισης οχημάτων.

Όσον αφορά τη διαδικασία καινοτόμων λύσεων:

- › Οι καινοτόμες λύσεις αναφέρονται στις ΤΠΔ και παρέχεται περιγραφή διαδικασίας για την αναθεώρηση των ΤΠΔ, λαμβανομένης υπόψη της καινοτόμου λύσης.
- › Η έκδοση τεχνικής γνωμοδότησης κατόπιν αιτήματος για καινοτόμο λύση είναι παρόμοια με τη διαδικασία κατάρτισης ΤΠΔ· μπορεί να ζητείται η γνώμη εκπροσώπων του κλάδου.
- › Αυτό μπορεί να γίνεται στο πλαίσιο ομάδας εργασίας (εάν υπάρχει ενεργή ομάδα εργασίας) ή μέσω του δικτύου των ΕΑΑ και του δικτύου των αντιπροσωπευτικών φορέων· βλ. άρθρο 38 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 (το οποίο παραπέμπει στο άρθρο 10 παράγραφος 2), όπου οι γνωμοδοτήσεις «σχετικά με τροποποιήσεις οποιασδήποτε πράξης που έχει εκδοθεί βάσει της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 ή της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798» αναφέρονται ως «αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης».

Αποδεκτά εθνικά μέσα συμμόρφωσης:

Αποδεκτά εθνικά μέσα συμμόρφωσης μπορούν να εκδίδονται από τα κράτη μέλη και να αποτελούν τρόπο απόδειξης της συμμόρφωσης με τους εθνικούς κανόνες. Στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797 επισημαίνεται ότι ο καθορισμός της διαδικασίας έκδοσης εθνικών μέσων συμμόρφωσης συνιστά εθνική ευθύνη.

- › Το κράτος μέλος εκδίδει «αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης».
- › Ο αιτών και οι ορισθέντες οργανισμοί μπορούν να χρησιμοποιήσουν τα «αποδεκτά εθνικά μέσα συμμόρφωσης» που εκδόθηκαν από το κράτος μέλος ή τα κράτη μέλη.

Τα «αποδεκτά εθνικά μέσα συμμόρφωσης»:

- › συνδέονται με εθνικό κανόνα και δεν θα πρέπει να προκαλούν σύγκρουση ούτε αλληλεπικάλυψη με τις ΤΠΔ·
- › θα πρέπει να συγκεντρώνονται μέσω της ενιαίας βάσης δεδομένων κανόνων σύμφωνα με το άρθρο 27 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 (για λόγους διαφάνειας και τεχνικής συνοχής με τις ΤΠΔ και τους εθνικούς κανόνες)·
- › δεν χρειάζεται να κοινοποιούνται, διότι δεν είναι υποχρεωτικά. Ωστόσο, στο πλαίσιο του έργου τακτοποίησης των εθνικών κανόνων, κάθε αλλαγή στους κανόνες ή σε συνδεόμενα με αυτούς «αποδεκτά εθνικά μέσα συμμόρφωσης», θα υπόκειται σε έλεγχο από τον Οργανισμό·
- › στην ενιαία βάση δεδομένων κανόνων συγκεντρώνονται τα «αποδεκτά εθνικά μέσα συμμόρφωσης» που συνδέονται με έναν εθνικό κανόνα.

Κάθε έλλειψη σε εθνικό κανόνα θα πρέπει να επιλύεται από το κράτος μέλος με τη δημοσίευση νέας έκδοσης του σχετικού εθνικού κανόνα.

3.3.4. Άρθρο 18: Προσδιορισμός και καθορισμός των αναγκαίων μέτρων για τη χρήση οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 13
- › Άρθρο 14
- › Άρθρο 21

Οι εθνικοί κανόνες για την έγκριση οχημάτων πρέπει να είναι διαρθρωμένοι σύμφωνα με το παράρτημα της απόφασης 2015/2299/ΕΕ. Όσον αφορά τις δοκιμές στο δίκτυο, η παράμετρος 1.4 «Εθνική απαίτηση για δοκιμές» της ανωτέρω απόφασης περιλαμβάνει εθνικούς κανόνες (όταν υπάρχουν) για δοκιμές στο δίκτυο. Οι εθνικοί κανόνες που βασίζονται στην παράμετρο αυτή παρέχουν πληροφορίες σχετικά με το τι πρέπει να κάνει / να παράσχει ένας αιτών για τη χρήση ενός οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο κράτους μέλους.

Οι ΤΠΔ και οι εθνικοί κανόνες θα πρέπει να παρέχουν επαρκείς πληροφορίες σχετικά με τα στάδια αξιολόγησης για κάθε απαίτηση.

Για περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με τη χρήση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής από τον αιτούντα και/ή τη σιδηροδρομική επιχείρηση για την απόδειξη / την εξασφάλιση της ασφάλειας κατά τη διάρκεια των δοκιμών στο δίκτυο, βλ. κεφάλαιο 3.4.4.

3.3.5. Άρθρο 19: Προσωρινή έγκριση χρήσης οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 21

Όταν απαιτείται έκδοση προσωρινής έγκρισης χρήσης του οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο, η σχετική ευθύνη ανήκει αποκλειστικά στην αρμόδια ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης. Όπως ορίζεται στο άρθρο 21 παράγραφοι 3 και 5 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, μόνον ο φορέας έγκρισης και/ή οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν από τον αιτούντα να διενεργήσει δοκιμές στο δίκτυο. Ο

διαχειριστής υποδομής δεν θα πρέπει να ζητεί από τον αιτούντα να πραγματοποιεί δοκιμές στο δίκτυο ούτε θα πρέπει να επιβάλλει τεχνικές απαιτήσεις στον σχεδιασμό ενός οχήματος (βλ. κεφάλαιο 3.2.3.4 σχετικά με τις αρμοδιότητες του διαχειριστή υποδομής).

Οι δοκιμές στο δίκτυο είναι συχνά αναγκαίες για την παροχή απόδειξης της συμμόρφωσης στο πλαίσιο της επαλήθευσης ΕΚ των υποσυστημάτων. Ως εκ τούτου, πρέπει να πραγματοποιούνται πριν από την έγκριση του τύπου οχήματος και/ή την έγκριση του οχήματος για διάθεση στην αγορά, καθώς και πριν από τη συγκέντρωση του συνόλου των αποδεικτικών στοιχείων της συμμόρφωσης με τις σχετικές απαιτήσεις. Επί του παρόντος, ανάλογα με το οικείο κράτος μέλος και το νομικό του πλαίσιο, η διαβεβαίωση περί διαχείρισης των κινδύνων λειτουργίας του οχήματος παρέχεται κατά κανόνα με τον συνδυασμό των ακόλουθων στοιχείων:

- (a) προσωρινή έγκριση χρήσης του οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο, εφόσον προβλέπεται στο εθνικό νομικό πλαίσιο·
- (b) εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας της σιδηροδρομικής επιχείρησης·
- (c) αξιολόγηση των κινδύνων ασφάλειας που συνδέονται με τη χρήση οχήματος για το οποίο δεν έχει επιβεβαιωθεί ακόμη ότι συμμορφώνεται πλήρως με τις βασικές απαιτήσεις· και
- (d) διεξαγωγή των δοκιμών στο δίκτυο σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του διαχειριστή υποδομής για τις δοκιμές στο δίκτυο.

Ακολουθούν διάφορες διευκρινίσεις σχετικά με καθεμία από τις διαφορετικές προσεγγίσεις όσον αφορά τη διαχείριση των κινδύνων που συνδέονται με τη χρήση του οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο, βάσει των υφιστάμενων πρακτικών στα διάφορα κράτη μέλη.

(a) Προσωρινή έγκριση χρήσης οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο

Η παρούσα ενότητα εφαρμόζεται μόνον εάν στο νομικό πλαίσιο του κράτους μέλους ορίζεται ότι απαιτείται προσωρινή έγκριση χρήσης του οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο. Στην περίπτωση αυτή, στο εθνικό νομικό πλαίσιο θα πρέπει να προσδιορίζονται τα εξής:

- › η διαδικασία που πρέπει να ακολουθείται·
- › τα απαιτούμενα έγγραφα, καθώς και η μορφή υπό την οποία πρέπει να παρέχονται·
- › τα κριτήρια λήψης απόφασης που πρέπει να εφαρμόζονται κατά την έκδοση προσωρινής έγκρισης χρήσης του οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο· και
- › οι προθεσμίες τις οποίες πρέπει να τηρούν οι αρμόδιες ΕΑΑ για την αξιολόγηση.

Κατά τη λήψη απόφασης σχετικά με την έκδοση προσωρινής έγκρισης, συνιστάται η αρμόδια ΕΑΑ να αξιολογεί τα ακόλουθα λεπτομερή στοιχεία:

- › Συμμόρφωση με τις ΤΠΔ:
 - κάθε ενδιάμεση δήλωση επαλήθευσης που υποβάλλεται για το έργο·
 - ισχύουσα δήλωση συμμόρφωσης ΕΚ ή καταλληλότητας χρήσης για κάθε στοιχείο διαλειτουργικότητας· και
 - όλες τις αξιολογήσεις που ισχύουν για το πεδίο εφαρμογής της αίτησης προσωρινής έγκρισης, όπως:
 - εξέταση σχεδιασμού·
 - δοκιμές τύπου· και
 - εποπτεία του συστήματος διαχείρισης ποιότητας.

- › Συμμόρφωση με τους εθνικούς κανόνες:

- Όπως και στην περίπτωση των ΤΠΔ, όλες τις αξιολογήσεις που ισχύουν για το πεδίο εφαρμογής της αίτησης προσωρινής έγκρισης χρήσης του οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο (εξέταση σχεδιασμού, δοκιμές τύπου, εποπτεία του συστήματος διαχείρισης ποιότητας κ.λπ.).
- › Εκτίμηση της επικινδυνότητας που καλύπτει την αλλαγή στο σιδηροδρομικό σύστημα που προκύπτει από τις δοκιμές στο δίκτυο και έχει επιπτώσεις στην ασφάλεια και/ή απόδειξη ότι οι πτυχές του σχεδιασμού του οχήματος που δεν καλύπτονται από τεχνικούς κανόνες ή δεν έχουν αξιολογηθεί ακόμη βάσει τεχνικών κανόνων (εάν υπάρχουν) επιτρέπουν την ασφαλή λειτουργία κατά τη διάρκεια των προτεινόμενων δοκιμών στο δίκτυο (βλ. ενότητες «Εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας της σιδηροδρομικής επιχείρησης» και «Αξιολόγηση των κινδύνων» κατωτέρω).
- › Ο προγραμματισμός της διεξαγωγής δοκιμών στο δίκτυο παρέχει επαρκή βαθμό λεπτομέρειας και επαρκή αποδεικτικά στοιχεία που καθιστούν δυνατή τη διεξαγωγή των δοκιμών στο δίκτυο:
 - με ασφάλεια· και
 - με επαρκές επίπεδο τεχνικής συμβατότητας.
- › Ο προγραμματισμός της διεξαγωγής των δοκιμών στο δίκτυο θα πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον:
 - τις πτυχές των δοκιμών στο δίκτυο που τελούν υπό διαχείριση μέσω του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας της σιδηροδρομικής επιχείρησης·
 - τις προδιαγραφές δοκιμών που έχουν σημασία για τους εμπλεκόμενους παράγοντες:
 - σιδηροδρομική επιχείρηση – καθορισμός επιχειρησιακών ζητημάτων όπως η ταχύτητα και οι αντίξοες συνθήκες,
 - διαχειριστής υποδομής – προσδιορισμός τυχόν ειδικών σχετικών με την υποδομή συνθηκών που απαιτούνται για τις δοκιμές στο δίκτυο, όπως κατάσταση κεφαλής της σιδηροτροχιάς, ρυθμίσεις σηματοδότησης, ρυθμίσεις τροφοδότησης για την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας για έλξη και το κλείσιμο ισόπεδων διαβάσεων·
 - τη σειρά των δοκιμών στο δίκτυο, συμπεριλαμβανομένων των κριτηρίων επιτυχίας/αποτυχίας για την ολοκλήρωση μιας δοκιμής και την έναρξη της επόμενης·
 - τη συντήρηση του οχήματος κατά τη διάρκεια των δοκιμών στο δίκτυο· και
 - τα έγγραφα επιχειρησιακής λειτουργίας που απαιτούνται για τη χρήση του οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο, όπως το εγχειρίδιο οδηγού.

Η προθεσμία για την έκδοση απόφασης από τις αρμόδιες ΕΑΑ δεν καθορίζεται ούτε στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797 ούτε στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής· συνιστάται η ΕΑΑ να εκδίδει την απόφασή της το αργότερο εντός δύο μηνών από την παραλαβή της αίτησης. Αφού εκδοθεί η απόφαση, η σιδηροδρομική επιχείρηση και ο διαχειριστής υποδομής χρειάζονται χρόνο για να θέσουν σε εφαρμογή τις απαραίτητες ρυθμίσεις για τη διεξαγωγή των δοκιμών στο δίκτυο. Ο αιτών θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τον χρόνο που απαιτείται για τις διαδικασίες αυτές κατά τον σχεδιασμό του χρονοδιαγράμματος υποβολής της αίτησης προσωρινής έγκρισης για τη χρήση του οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο και τη διεξαγωγή των δοκιμών στο δίκτυο.

Η αρμόδια ΕΑΑ θα πρέπει να λαμβάνει την απόφασή της με βάση τις πληροφορίες που υπέβαλε ο αιτών, αλλά θα πρέπει επίσης να ελέγχει αν έχουν καταχωριστεί οι σχετικές πληροφορίες κατά το άρθρο 8 παράγραφος 2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής και να τις λαμβάνει υπόψη στο πλαίσιο των ρυθμίσεων για τη χρήση του οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο.

Εάν η αρμόδια ΕΑΑ καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η αίτηση είναι ικανοποιητική, εκδίδει προσωρινή έγκριση χρήσης του οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο, η οποία περιορίζεται στο πεδίο εφαρμογής των δοκιμών που πρόκειται να διεξαχθούν στο δίκτυο. Ο περιορισμός αυτός μπορεί να αφορά συγκεκριμένη δοκιμή στο δίκτυο ή σειρά δοκιμών στο δίκτυο, το χρονικό διάστημα κατά το οποίο μπορούν να διεξαχθούν οι δοκιμές στο δίκτυο ή άλλες πτυχές.

Μετά τη λήξη της διάρκειας ισχύος της, η προσωρινή έγκριση παύει να ισχύει και η αρμόδια ΕΑΑ απαιτεί άλλη προσωρινή έγκριση χρήσης του οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο, σε περίπτωση που είναι απαραίτητη η διεξαγωγή περαιτέρω δοκιμών στο δίκτυο. Μετά την ολοκλήρωση των δοκιμών στο δίκτυο, ο αιτών θα πρέπει να υποβάλει αίτηση έγκρισης τύπου και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά κατά τον συνήθη τρόπο.

Η προσωρινή έγκριση χρήσης του οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο εκδίδεται μόνο για τους σκοπούς της διεξαγωγής δοκιμών: δεν επιτρέπει τη χρήση του οχήματος για τη μεταφορά επιβατών, εμπορευμάτων ή για οποιονδήποτε άλλο σκοπό για τον οποίο προορίζεται η διάθεσή του στην αγορά.

Εάν είναι αναγκαία η έγκριση περαιτέρω οχημάτων για τους σκοπούς της διεξαγωγής δοκιμών στο δίκτυο βάσει προσωρινής έγκρισης και δεν υπάρχει αλλαγή στον σχεδιασμό των οχημάτων, τα έγγραφα που έχουν ήδη υποβληθεί στην αρμόδια ΕΑΑ στο πλαίσιο της αίτησης προσωρινής έγκρισης για το πρώτο όχημα θα πρέπει να θεωρούνται έγκυρα και να μην υποβάλλονται σε νέο έλεγχο.

Εάν υπάρχουν αλλαγές μεταξύ του πρώτου ή των πρώτων οχημάτων που θα υποβληθούν σε δοκιμές στο δίκτυο και τυχόν μεταγενέστερων οχημάτων, ο αιτών θα πρέπει να προβεί σε σαφή δήλωση σχετικά με το ποια μέρη των εγγράφων που υποβλήθηκαν για το πρώτο όχημα ή τα πρώτα οχήματα εξακολουθούν να ισχύουν για τα μεταγενέστερα οχήματα και να υποβάλει τα αναγκαία έγγραφα που καλύπτουν τις μεταβληθείσες πτυχές, ιδίως όσον αφορά τα ακόλουθα:

- › τις αλλαγές που πραγματοποιήθηκαν βάσει των αποτελεσμάτων των δοκιμών που διεξήχθησαν στο δίκτυο με τη χρήση του πρώτου οχήματος ή των πρώτων οχημάτων· και
- › το σχέδιο δοκιμών και τη σειρά των δοκιμών στο δίκτυο για τα μεταγενέστερα οχήματα.

Συνιστάται ο αιτών, η αρμόδια ΕΑΑ και ο διαχειριστής υποδομής να συνεργάζονται ώστε να συμφωνούν επί μιας συνολικής στρατηγικής για την προσωρινή έγκριση χρήσης οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο, ώστε να μην παρατείνονται οι προθεσμίες λόγω της ανάγκης υποβολής σειράς αιτήσεων για την κάλυψη κάθε σταδίου των δοκιμών χωριστά. Αντιθέτως, μια ενιαία αίτηση στην οποία καθορίζονται τα ορόσημα των δοκιμών με κριτήρια επιτυχίας/αποτυχίας μπορεί να αποτελέσει τη βάση για την έκδοση ενιαίας προσωρινής έγκρισης χρήσης του οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο, παρέχοντας στον διαχειριστή υποδομής τη δυνατότητα να θέσει σε εφαρμογή ρυθμίσεις για το πλήρες πρόγραμμα των δοκιμών στο δίκτυο. Η διαδικασία αυτή μπορεί να συνδυαστεί με την εποπτεία της αρμόδιας ΕΑΑ ώστε να είναι δυνατή η εξασφάλιση της απαιτούμενης εμπιστοσύνης στην αποτελεσματικότητα των ρυθμίσεων για τη χρήση των οχημάτων για δοκιμές στο δίκτυο.

(b) Εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας της σιδηροδρομικής επιχείρησης

Ανεξάρτητα από το αν το εθνικό νομικό πλαίσιο ενός κράτους μέλος περιλαμβάνει τη νομική απαίτηση έκδοσης προσωρινής έγκρισης για χρήση του οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο, η σιδηροδρομική επιχείρηση που χρησιμοποιεί τα οχήματα για δοκιμές στο δίκτυο θα πρέπει να χρησιμοποιεί το οικείο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας για τη διαχείριση των κινδύνων μέσω του επιχειρησιακού προγραμματισμού, της διαχείρισης των στοιχείων ενεργητικού και των ρυθμίσεων διεπαφής. Σε περίπτωση που η αρμόδια ΕΑΑ έχει χορηγήσει προσωρινή έγκριση χρήσης του οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο, δεν είναι απαραίτητο η σιδηροδρομική επιχείρηση να επαναλάβει την αξιολόγηση των στοιχείων που αποτελούν μέρος του εθνικού νομικού πλαισίου για την προσωρινή έγκριση χρήσης του οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο.

Για τους σκοπούς της χρήσης οχημάτων για δοκιμές στο δίκτυο για την περιοχή χρήσης, το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας της σιδηροδρομικής επιχείρησης θα πρέπει να περιλαμβάνει γενικές ρυθμίσεις σχετικά με τη χρήση οχημάτων για δοκιμές στο δίκτυο. Στο πλαίσιο αυτό απαιτείται η κατάρτιση ειδικότερων διεργασιών και διαδικασιών στο πλαίσιο ενός σχεδίου δοκιμών το οποίο καλύπτει τις πραγματικές δοκιμές που πρόκειται να διεξαχθούν στο δίκτυο. Εάν δεν προβλέπεται απαίτηση έκδοσης προσωρινής έγκρισης χρήσης του οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο, αναμένεται ότι στις διεργασίες και διαδικασίες της σιδηροδρομικής επιχείρησης θα περιλαμβάνονται τα στοιχεία τα οποία διαφορετικά θα προσδιορίζονταν για την έκδοση προσωρινής έγκρισης χρήσης του οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο (βλ. ενότητα «Προσωρινή έγκριση χρήσης οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο» ανωτέρω). Σε κάθε περίπτωση, θα πρέπει να εφαρμόζεται

ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής για την εκτίμηση, αφενός, των επιπτώσεων της χρήσης του οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο και, αφετέρου, του κατά πόσον επέρχεται σημαντική αλλαγή για την οποία απαιτείται εφαρμογή της διαδικασίας διαχείρισης της επικινδυνότητας του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής (κατωτέρω).

Η διαχείριση τυχόν υπολειπόμενων λειτουργικών κινδύνων που προκύπτουν από τη χρήση του οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο θα πρέπει να γίνεται μέσω του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, για παράδειγμα:

- › διεπαφές με τον διαχειριστή υποδομής·
- › επιλογή του οδηγού / του συστήματος διαχείρισης οδηγών για τον έλεγχο των κινήσεων της αμαξοστοιχίας κατά τη διάρκεια των δοκιμών στο δίκτυο·
- › ρόλος άλλων ατόμων τα οποία επιτρέπεται να επιβαίνουν στην αμαξοστοιχία·
- › ρυθμίσεις σχετικά με την έναρξη και περάτωση των δοκιμών στο δίκτυο, συμπεριλαμβανομένου του τρόπου μετάβασης του οχήματος από την τοποθεσία στάθμευσής του στο σημείο δοκιμών· και
- › επείγουσες ρυθμίσεις, συμπεριλαμβανομένων των μέτρων που πρέπει να ληφθούν σε περίπτωση υπέρβασης συμφωνηθεισών παραμέτρων ασφάλειας.

Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας περιλαμβάνει τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται ώστε να διασφαλίζεται ότι έχει ζητηθεί η γνώμη όλων των μερών που ενδέχεται να επηρεαστούν από τις δοκιμές στο δίκτυο και ότι έχουν κοινοποιηθεί δεόντως οι συμφωνηθείσες ρυθμίσεις.

(c) Εκτίμηση της επικινδυνότητας

Η χρήση ενός οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο σημαίνει ότι υπάρχουν πτυχές του οχήματος οι οποίες δεν είναι πλήρως γνωστές, όπως οι επιδόσεις του συστήματος πέδησης ή η αποτελεσματική επικοινωνία μεταξύ των συστημάτων επί της αμαξοστοιχίας και των συστημάτων επί του εδάφους: αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο απαιτούνται οι δοκιμές στο δίκτυο. Η διαδικασία διαχείρισης της ασφάλειας, η οποία περιλαμβάνει εκτιμήσεις της επικινδυνότητας, παρέχει έναν δομημένο τρόπο προσδιορισμού των μέσων ελέγχου της επικινδυνότητας, η διαχείριση της οποίας θα διασφαλιζόταν κανονικά μέσω της εφαρμογής των κανόνων, και μπορεί επομένως να αποτελεί μέρος της διαδικασίας της αρμόδιας ΕΑΑ για την έκδοση προσωρινής έγκρισης χρήσης του οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο. Ομοίως, μπορεί να αποτελεί μέρος των ρυθμίσεων της σιδηροδρομικής επιχείρησης και του διαχειριστή υποδομής για τη διαχείριση της ασφάλειας, όταν δεν προβλέπεται διαδικασία για την έκδοση προσωρινής έγκρισης χρήσης του οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο.

Από την άποψη του οχήματος και της λειτουργίας του, ο προτείνων μπορεί να είναι ο αιτών έγκριση, για τον οποίο οι δοκιμές στο δίκτυο θα παράσχουν απόδειξη της συμμόρφωσης με τους κανόνες, ή η σιδηροδρομική επιχείρηση που θα είναι υπεύθυνη για τη λειτουργία της αμαξοστοιχίας κατά τη διάρκεια των δοκιμών στο δίκτυο. Σε κάθε περίπτωση, ο αιτών και η σιδηροδρομική επιχείρηση θα πρέπει να συνεργάζονται ώστε να διασφαλιστεί ότι στην εκτίμηση της επικινδυνότητας λαμβάνονται υπόψη τα τεχνικά στοιχεία του οχήματος και οι λειτουργικές πτυχές της χρήσης του οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο.

Η διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων και προσδιορισμού των κανόνων, η οποία πραγματοποιείται σε πρώιμο στάδιο του έργου, παρέχει τη βάση για τον προσδιορισμό των κινδύνων. Η διαχείριση των κινδύνων που δεν έχουν τεθεί ακόμη υπό έλεγχο μέσω της συμμόρφωσης με τους κανόνες μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσω συνδυασμού των αρχών αποδοχής της επικινδυνότητας.

Στην εκτίμηση της επικινδυνότητας από τον προτείνοντα θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η πολυπλοκότητα ώστε να αποφασίζεται αν επαρκεί μια ενιαία έκθεση αξιολόγησης της ασφάλειας ή αν η αξιολόγηση του οργανισμού αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) θα πρέπει να πραγματοποιείται σε στάδια καθώς προχωρούν οι δοκιμές στο δίκτυο. Είτε διεξάγεται ως ενιαία διαδικασία είτε ως διαδικασία πολλαπλών σταδίων, η συνεχής επανεξέταση της εγκυρότητας των συνεισφορών στην εκτίμηση της επικινδυνότητας αποτελεί μέρος των ρυθμίσεων για τη διαχείριση της ασφάλειας. Στην περίπτωση δοκιμών στο δίκτυο, τα ληφθέντα αποτελέσματα υποδεικνύουν αν είναι δυνατόν να εξακολουθήσουν να χρησιμοποιούνται τα συμπεράσματα της εκτίμησης της επικινδυνότητας ή αν απαιτείται νέα εκτίμηση: για παράδειγμα, οι γεωγραφικές διαφορές

ως προς αποτελεσματικότητα των συστημάτων επικοινωνίας ενδέχεται να συνιστούν ένδειξη της ανάγκης διεξοδικότερων δοκιμών στο δίκτυο και, πιθανώς, της ανάγκης επανεξέτασης της εκτίμησης της επικινδυνότητας για την υποστήριξή της.

(d) Οι ρυθμίσεις του διαχειριστή υποδομής για τις δοκιμές στο δίκτυο

Προκειμένου να ζητήσει πρόσβαση τροχιάς με σκοπό τη χρήση οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο, ο αιτών θα πρέπει να συμβουλευτεί τους εθνικούς κανόνες που αναφέρονται στην παράμετρο 1.4 της απόφασης 2015/2299/ΕΕ. Οι κανόνες αυτοί αφορούν τις εθνικές διαδικαστικές απαιτήσεις για τη διενέργεια δοκιμών στο δίκτυο (βλ. κεφάλαιο 3.3.4) και θα πρέπει να περιγράφουν:

- › το χρονικό πλαίσιο για την πρόσβαση στην υποδομή· και
- › τις απαιτούμενες πληροφορίες που θα πρέπει να υποβάλει ο αιτών στον διαχειριστή υποδομής.

Ο διαχειριστής υποδομής θα πρέπει να αξιολογεί τη φύση των δοκιμών που πρόκειται να διεξαχθούν στο δίκτυο και τις απαιτούμενες προϋποθέσεις για τον προσδιορισμό και την παροχή εντός 3 μηνών από την υποβολή του σχετικού αιτήματος:

- › των λειτουργικών συνθηκών που πρέπει να εφαρμοστούν στο όχημα κατά τη διάρκεια των δοκιμών στο δίκτυο, όπως αποφυγή κυκλοφορίας υπό αντίξοες συνθήκες λειτουργίας του συστήματος έλξης, δηλαδή μειωμένος αριθμός μετατροπών σε λειτουργία στην αμαξοστοιχία δοκιμής·
- › τυχόν αναγκαιών μέτρων που πρέπει να ληφθούν σε σχέση με την υποδομή προκειμένου να διασφαλιστεί η ασφαλής και αξιόπιστη λειτουργία κατά τη διάρκεια των δοκιμών στο δίκτυο (π.χ. μη διαταραχή της κυκλοφορίας)· και
- › τυχόν αναγκαία μέτρα στις εγκαταστάσεις της υποδομής κατά τη διάρκεια των δοκιμών στο δίκτυο (π.χ. υψηλότερη του κανονικού τάση στην αλυσοειδή).

Ο διαχειριστής υποδομής θα πρέπει να παρέχει στους αιτούντες και στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πληροφορίες σχετικά με την υποδομή κατά τρόπο αμερόληπτο. Αυτό επιτυγχάνεται με την καταχώριση των σχετικών πληροφοριών στο RINF, στη δήλωση δικτύου του διαχειριστή υποδομής, καθώς και μέσω της παροχής τυχόν άλλων σχετικών πληροφοριών.

Εάν κρίνεται αναγκαίο, η αρμόδια ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης θα πρέπει να εφαρμόζει κατάλληλα μέτρα ώστε να διασφαλιστεί ότι οι διαχειριστές υποδομής επιτρέπουν τη διεξαγωγή των αναγκαιών δοκιμών στο δίκτυο εντός των χρονοδιαγραμμάτων που προσδιορίζονται ανωτέρω.

Η κατανομή χρονοδιαδρόμων αμαξοστοιχίας αποτελεί χωριστή διαδικασία, η οποία τελεί υπό τη διαχείριση της σιδηροδρομικής επιχείρησης και του διαχειριστή υποδομής και δεν καλύπτεται από τις πρακτικές ρυθμίσεις για την έγκριση οχημάτων.

3.3.6. Άρθρο 20: Προσδιορισμός των προβλεπόμενων όρων χρήσης οχήματος και άλλων περιορισμών

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 21
- › Άρθρο 24

Οι όροι χρήσης και άλλοι περιορισμοί αποτελούν μέρος του σχεδιασμού του οχήματος και διαμορφώνουν τα όρια σχετικά με τον προβλεπόμενο τρόπο χρήσης του οχήματος. Οι όροι χρήσης και άλλοι περιορισμοί προσδιορίζονται στο πλαίσιο τριών ευρύτερων σταδίων:

- › προσδιορίζονται κατά το στάδιο σχεδιασμού·
- › προκύπτουν από την αξιολόγηση της συμμόρφωσης· και
- › επιβάλλονται από τον φορέα έγκρισης και τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης.

Κατά το πρώτο στάδιο της διαδικασίας έγκρισης οχήματος (στάδιο 1: σύνταξη της αίτησης, βλ. κεφάλαιο 3.3), ο αιτών θα πρέπει να προσδιορίζει τους προβλεπόμενους όρους χρήσης και άλλους περιορισμούς (όπως εύρος τροχιάς, μέγιστη ταχύτητα, όρια ταχύτητας που προκύπτουν από την απομόνωση τμημάτων του συστήματος πέδησης, εύρος τιμών θερμοκρασίας κ.λπ.) που ισχύουν, λαμβάνοντας υπόψη τον σχεδιασμό του οχήματος και τις προβλεπόμενες συνθήκες λειτουργίας του.

Οι όροι χρήσης και άλλοι περιορισμοί θα πρέπει να διατυπώνονται με τεχνικούς όρους, όπως τα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού του τύπου οχήματος, και όχι κατά γεωγραφική περιοχή (π.χ. η γραμμή μεταξύ Α και Β).

Ενδέχεται να είναι αναγκαία η προσθήκη περαιτέρω όρων και περιορισμών ως αποτέλεσμα της αξιολόγησης της συμμόρφωσης (στάδιο 3: αξιολόγηση της συμμόρφωσης, βλ. κεφάλαιο 3.5), προκειμένου να επιτευχθεί συμμόρφωση με τις σχετικές απαιτήσεις (π.χ. περιορισμός της μέγιστης ταχύτητας λειτουργίας υπό αντίξοες συνθήκες λειτουργίας, όπως η μη διαθεσιμότητα ορισμένων στοιχείων πέδησης ή περιορισμός του αριθμού των επιτρεπόμενων διαμορφώσεων των παντογράφων κ.λπ.). Οι εν λόγω όροι και περιορισμοί χρήσης πρέπει να καθορίζονται από τον αιτούντα, σε συμφωνία με τους αρμόδιους οργανισμούς αξιολόγησης.

Ενδέχεται να υπάρχουν ορισμένοι περιορισμοί που προκύπτουν από βλάβη του εξοπλισμού, όπως μείωση της ταχύτητας σε περίπτωση που ξεφουσκώσει η πνευματική ανάρτηση, οι οποίοι μπορεί να προσδιορίζονται στο πλαίσιο της αξιολόγησης της συμμόρφωσης βάσει των εφαρμοστέων εναρμονισμένων προτύπων. Σκοπός δεν είναι η ενσωμάτωση των επιπτώσεων κάθε πιθανής αστοχίας εξαρτήματος στους όρους χρήσης και στους άλλους περιορισμούς. Ωστόσο, η αξιολόγηση των σεναρίων αυτών αποτελεί μέρος της διαδικασίας σχεδιασμού.

Ορισμένοι από τους όρους και περιορισμούς χρήσης προκύπτουν από τη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων, καθώς και από τη διαδικασία εκτίμησης της επικινδυνότητας, ιδίως όσον αφορά τη χρήση της διαδικασίας εκτίμησης της επικινδυνότητας κατά το παράρτημα Ι του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής για τις απαιτήσεις που αφορούν την ασφάλεια (βασική απαίτηση «ασφάλειας» εντός των υποσυστημάτων και ασφαλής ενσωμάτωση των υποσυστημάτων).

Ο αιτών καταρτίζει στη συνέχεια τον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης έγκρισης και υποβάλλει την αίτηση έγκρισης μέσω της υπηρεσίας μίας στάσης (στάδιο 4: υποβολή της αίτησης, βλ. κεφάλαιο 3.6). Όλοι οι όροι και περιορισμοί χρήσης που έχουν προσδιοριστεί μέχρι το στάδιο αυτό θα πρέπει να αναφέρονται στην αίτηση έγκρισης.

Ο φορέας έγκρισης και/ή οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης μπορούν να επιβάλουν περαιτέρω όρους χρήσης και άλλους περιορισμούς ως αποτέλεσμα της αξιολόγησης της αίτησης και του συνοδευτικού φακέλου της αίτησης (στάδιο 5: διεκπεραίωση της αίτησης, βλ. κεφάλαιο 3.7).

Στην εκδοθείσα έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά (στάδιο 6: τελικά έγγραφα και έγκριση, βλ. κεφάλαιο 3.8) θα πρέπει να αποτυπώνονται όλοι οι όροι χρήσης του οχήματος και άλλοι περιορισμοί που προσδιορίστηκαν.

Ο αιτών έχει δυνατότητα προσφυγής σε περίπτωση διαφωνίας με τους όρους χρήσης και άλλους περιορισμούς που επιβλήθηκαν από τον φορέα έγκρισης (βλ. κεφάλαιο 3.8.5).

Οι όροι χρήσης και άλλοι περιορισμοί:

- › θα πρέπει να βασίζονται στις αναγκαίες αξιολογήσεις:
- › ενδέχεται να απαιτούν διαπραγματεύσεις και συμφωνία μεταξύ του αιτούντος, της σιδηροδρομικής επιχείρησης, του κατόχου και/ή του διαχειριστή υποδομής, ιδίως στην περίπτωση εξαγόμενων περιορισμών στη λειτουργία και/ή στη συντήρηση του οχήματος·
- › θα πρέπει να εξετάζονται από τον χρήστη του οχήματος στο πλαίσιο του οικείου συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας·
- › πρέπει να διευκρινίζονται πριν από την έκδοση της έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται στην

- αίτηση έγκρισης, βάσει του άρθρου I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής. Ο φορέας έγκρισης θα πρέπει να περιλαμβάνει στην εκδοθείσα έγκριση τους όρους χρήσης και άλλους περιορισμούς τους οποίους προσδιόρισε ο αιτών·
- › Όταν οι όροι χρήσης και άλλοι περιορισμοί αφορούν την ασφάλεια, θα πρέπει να υποβάλλονται σε διασταυρωμένο έλεγχο από τον αρμόδιο οργανισμό αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) προκειμένου να διασφαλίζεται ότι συνάδουν με τη διαδικασία εκτίμησης της επικινδυνότητας την οποία διενεργεί ο αιτών και δεν εισάγουν πρόσθετους κινδύνους ασφάλειας.
 - › Ο ρόλος του οργανισμού αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) είναι να ελέγχει ότι η διαδικασία εκτίμησης της επικινδυνότητας που προβλέπεται στο παράρτημα I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής εφαρμόστηκε όποτε απαιτήθηκε. Ρόλος του οργανισμού αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) δεν είναι να ελέγχει αν οι όροι χρήσης και άλλοι περιορισμοί τους οποίους συμπεριέλαβε ο αιτών στην αίτηση έγκρισης οχήματος:
 - ενδέχεται να παρεμποδίζουν τη λειτουργία του οχήματος από εμπορική άποψη ή όχι (π.χ. μείωση της μέγιστης ταχύτητας λειτουργίας, χαμηλές χιλιομετρικές επιδόσεις μεταξύ εργασιών συντήρησης κ.λπ.)· ή
 - να διενεργεί την τεχνική αξιολόγηση των πιθανών όρων χρήσης και άλλων περιορισμών που είναι αναγκαίοι για την επανόρθωση της μη συμμόρφωσης με τις ΤΠΔ και/ή τους εθνικούς κανόνες.
 - › Οι κοινοποιημένοι οργανισμοί και/ή ορισθέντες οργανισμοί, έκαστος για τα τμήματα για τα οποία είναι αρμόδιος, θα πρέπει επίσης να υποβάλλουν σε διασταυρωμένο έλεγχο τους όρους χρήσης και τους άλλους περιορισμούς, προκειμένου να επιβεβαιώνεται ότι συνάδουν με τις διενεργηθείσες εκτιμήσεις· και
 - › ο φορέας έγκρισης και/ή οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχική χρήση δεν θα πρέπει να ελέγχουν αν οι όροι χρήσης και άλλοι περιορισμοί (συμπεριλαμβανομένων των εξαγόμενων περιορισμών) είναι εύλογοι από εμπορική άποψη (π.χ. κίνδυνος μη εκπλήρωσης των συμβατικών υποχρεώσεων του κατασκευαστή έναντι της σιδηροδρομικής επιχείρησης με την επιβολή όρων χρήσης και άλλων περιορισμών που ενδέχεται να καθιστούν δυσχερή τη λειτουργία του οχήματος). Το πεδίο εφαρμογής της αξιολόγησης δεν θα πρέπει να περιορίζεται στη συνοχή, την πληρότητα και τη συνάφεια (συμπεριλαμβανομένου του διασταυρωτικού ελέγχου από τους αρμόδιους οργανισμούς αξιολόγησης) του συνόλου των όρων χρήσης και άλλων περιορισμών.

3.3.7. Άρθρο 21: Προσδιορισμός των αξιολογήσεων συμμόρφωσης

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 15
- › Παράρτημα IV

Ισχύς των πιστοποιητικών

Στόχος της διαδικασίας επαλήθευσης «ΕΚ» είναι η απόδειξη της εκπλήρωσης των εφαρμοστέων απαιτήσεων για ένα υποσύστημα. Βασίζεται κυρίως στα πιστοποιητικά επαλήθευσης που εκδίδονται από τους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης. Εφόσον ένα πιστοποιητικό επαλήθευσης εξέτασης τύπου για ένα υποσύστημα είναι έγκυρο, μπορεί να χρησιμοποιηθεί από τους αιτούντες ως ένα από τα στοιχεία που είναι απαραίτητα για την κατάρτιση της δήλωσης επαλήθευσης ΕΚ για το υποσύστημα.

Μια έγκριση τύπου οχήματος βασίζεται κυρίως στα πιστοποιητικά εξέτασης τύπου για τα υποσυστήματα που απαρτίζουν το όχημα. Ωστόσο, η ισχύς της έγκρισης τύπου οχήματος είναι ανεξάρτητη από την ισχύ των πιστοποιητικών. Οι περιστάσεις υπό τις οποίες μια έγκριση τύπου οχήματος ενδέχεται να μην ισχύει πλέον περιγράφονται στα κεφάλαια 3.3.2 και 3.9.2. Ειδικότερα, οι ΤΠΔ ενδέχεται να περιλαμβάνουν μεταβατικές διατάξεις οι οποίες επηρεάζουν την εγκυρότητα μιας έγκρισης τύπου οχήματος, ανεξάρτητα από την ισχύ των σχετικών πιστοποιητικών ΕΚ.

Η ισχύς / ημερομηνία λήξης των πιστοποιητικών επαλήθευσης που εκδίδονται από τους κοινοποιημένους οργανισμούς θα πρέπει να συνάδει με την εκτελεστική πράξη για την απόφαση σχετικά με τις ενότητες αξιολόγησης.

Σε περίπτωση αλλαγών σε ήδη εγκεκριμένο τύπο οχήματος, ο αιτών θα πρέπει να ενημερώνει τον οργανισμό ή τους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης, οι οποίοι έχουν στην κατοχή τους τον τεχνικό φάκελο του πιστοποιητικού εξέτασης τύπου ΕΚ, για όλες τις τροποποιήσεις που ενδέχεται να επηρεάσουν τη συμμόρφωση του υποσυστήματος προς τις απαιτήσεις των σχετικών ΤΠΔ ή την ισχύ του πιστοποιητικού, όπως περιγράφεται στην απόφαση 2010/713/ΕΕ. Ωστόσο, ο αιτών μπορεί να επιλέξει διαφορετικό οργανισμό αξιολόγησης της συμμόρφωσης για τη διενέργεια των επαληθεύσεων που αφορούν τον τύπο οχήματος που υπέστη αλλαγές.

Οι διατάξεις σχετικά με τα πιστοποιητικά που εκδίδονται από τους κοινοποιημένους οργανισμούς θα πρέπει να εφαρμόζονται κατ' αναλογία στα πιστοποιητικά που εκδίδονται από τους ορισθέντες οργανισμούς.

Ενδιάμεση Δήλωση Επαλήθευσης (ΕΔΕ)

Ρόλοι και αρμοδιότητες όταν χρησιμοποιείται ενδιάμεση δήλωση επαλήθευσης (ΕΔΕ):

Αιτών

- › Αποφασίζει εάν απαιτείται διαχωρισμός του υποσυστήματος σε μέρη· και
- › προσδιορίζει τα μέρη του υποσυστήματος ή το μέρος της διαδικασίας επαλήθευσης (όπως καθορίζεται στις ενότητες αξιολόγησης) για τα οποία απαιτείται ΕΔΕ από τον κοινοποιημένο οργανισμό.

Κοινοποιημένος οργανισμός (ΕΔΕ)

- › Διενεργεί τις αναγκαίες αξιολογήσεις σύμφωνα με τον διαχωρισμό του υποσυστήματος ή μέρους της επαλήθευσης που πραγματοποίησε ο αιτών· και
- › εκδίδει ΕΔΕ.

Κοινοποιημένος οργανισμός (υποσύστημα)

- › Σε περίπτωση που έχουν εκδοθεί ΕΔΕ, τις λαμβάνει υπόψη πριν από την έκδοση του πιστοποιητικού επαλήθευσης·
- › ελέγχει αν οι ΕΔΕ καλύπτουν με ορθό τρόπο τις σχετικές απαιτήσεις των ΤΠΔ·
- › ελέγχει όλες τις παραμέτρους που δεν καλύπτονται από τις ΕΔΕ· και
- › ελέγχει την τελική δοκιμή του υποσυστήματος ως συνόλου.

Ορισθείς οργανισμός (υποσύστημα)

- › Μολονότι δυνατότητα έκδοσης ΕΔΕ προβλέπεται μόνο για τον κοινοποιημένο οργανισμό, βάσει της αρχής της κατ' αναλογία εφαρμογής, η ίδια προσέγγιση μπορεί να ακολουθείται και για τον ορισθέντα οργανισμό στην περίπτωση των εθνικών κανόνων.
- › Εάν οι διαδικασίες αξιολόγησης για τους εθνικούς κανόνες δεν καθορίζονται στην εθνική νομοθεσία, συνιστάται η εφαρμογή των ενοτήτων όπως καθορίζονται στις αντίστοιχες ΤΠΔ.

Συμπληρωματικές πληροφορίες

Κάθε αιτών μπορεί να ζητήσει να διενεργηθούν επαληθεύσεις για οποιοδήποτε μέρος στο οποίο αποφασίζει να διαιρέσει το υποσύστημα. Η διαίρεση του υποσυστήματος μπορεί να πραγματοποιηθεί με βάση διάφορα κριτήρια, ανάλογα με τις ανάγκες του αιτούντος.

Ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να εκδώσει ενδιάμεση δήλωση επαλήθευσης (ΕΔΕ) έναντι των σχετικών ΤΠΔ που καλύπτουν μέρος του υποσυστήματος ή μέρος της διαδικασίας επαλήθευσης (σχεδιασμός, παραγωγή ή δοκιμή). Οι επαληθεύσεις θα πρέπει να διενεργούνται μόνο για τα ακόλουθα στάδια της διαδικασίας επαλήθευσης ΕΚ:

- › συνολικός σχεδιασμός (π.χ. σχεδιασμός/εξέταση τύπου SB)·

- › παραγωγή: κατασκευή, συναρμολόγηση στοιχείων και συνολική προσαρμογή (π.χ. SD)· και/ή
- › τελική δοκιμή (π.χ. SD).

ΕΔΕ μπορεί να εκδοθεί μόνον εφόσον αποδεικνύονται όλες οι σχετικές απαιτήσεις των ΤΠΔ (συμπεριλαμβανομένων, κατά περίπτωση, των δοκιμών τύπου, π.χ. για την ενότητα SB). Ορισμένα μέρη ενός υποσυστήματος καλύπτονται από απαιτήσεις των ΤΠΔ οι οποίες μπορούν να αποδειχθούν χωρίς να απαιτείται η διεξαγωγή δυναμικών δοκιμών σε δίκτυο, και μπορούν να καλύπτονται από ΕΔΕ [π.χ. περιτύπωμα, σημείο 4.2.3.1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 της Επιτροπής, ή αντοχή της φέρουσας κατασκευής οχήματος, σημείο 4.2.2.4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 της Επιτροπής.]

Ως εκ τούτου, οι ΕΔΕ μπορούν να είναι χρήσιμες:

- › για την εξασφάλιση προσωρινής έγκρισης χρήσης οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο· και
- › για τη σύνταξη του πιστοποιητικού επαλήθευσης ΕΚ.

Οι ΕΔΕ δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται ως υποκατάστατο του πιστοποιητικού επαλήθευσης ΕΚ.

Σε περίπτωση που ο κοινοποιημένος οργανισμός που είναι αρμόδιος για το υποσύστημα χρησιμοποιεί ΕΔΕ, επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται διαφορετικές ενότητες για τις ΕΔΕ και τη συνολική αξιολόγηση της επαλήθευσης.

Έγγραφα συντήρησης

Η διαδικασία έγκρισης τύπου οχημάτων και έγκρισης οχημάτων για διάθεση στην αγορά και η μετέπειτα χρήση (συμπεριλαμβανομένης της λειτουργίας και της συντήρησης) των οχημάτων αποτελούν δύο διαφορετικές διαδικασίες που διέπονται από διαφορετικές διατάξεις. Ωστόσο, ορισμένα έγγραφα συντήρησης (π.χ. σχέδιο συντήρησης, οδηγίες συντήρησης) αποτελούν μέρος του σχεδιασμού του τύπου οχήματος και κρίνονται αναγκαία για τη διατήρηση της προβλεπόμενης από κατασκευής κατάστασης λειτουργίας των οχημάτων ενός συγκεκριμένου τύπου κατά τη χρήση τους. Ο συνοδευτικός τεχνικός φάκελος της δήλωσης επαλήθευσης «ΕΚ» θα πρέπει να περιλαμβάνει τις πληροφορίες που είναι απαραίτητες για τη διατήρηση της ακεραιότητας της προβλεπόμενης από κατασκευής κατάστασης λειτουργίας του οχήματος καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής του.

Οι απαιτήσεις σχετικά με τα έγγραφα συντήρησης περιγράφονται στις ΤΠΔ.

Ως εκ τούτου, οι έλεγχοι που διενεργούνται πριν από την έγκριση και αφορούν τη συντήρηση θα πρέπει να περιορίζονται στους ελέγχους που προσδιορίζονται στις ΤΠΔ και θα καλύπτονται από τα πιστοποιητικά ΕΚ που εκδίδονται από τον κοινοποιημένο οργανισμό και από τη δήλωση επαλήθευσης ΕΚ που εκδίδεται από τον αιτούντα.

Όσον αφορά τις πτυχές της συντήρησης που καλύπτονται από εθνικούς κανόνες, ο ορισθείς οργανισμός θα εκτελεί τις εργασίες έναντι του κοινοποιημένου οργανισμού και θα καλύπτεται από τη δήλωση επαλήθευσης ΕΚ που εκδίδεται από τον αιτούντα. Οι εθνικοί κανόνες επιτρέπεται να καλύπτουν πτυχές σχετικές με τη συντήρηση μόνο για οχήματα που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των ΤΠΔ.

Τα σχετικά με τη συντήρηση έγγραφα θα πρέπει να περιλαμβάνονται στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης έγκρισης που καταρτίζεται από τον αιτούντα.

Σε περίπτωση έγκρισης επεκταθείσας περιοχής χρήσης, δεν απαιτείται η προσθήκη των αρχείων συντήρησης (ιστορικά στοιχεία σχετικά με τη συντήρηση των οχημάτων) στην αίτηση και στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης. Η πτυχή αυτή πρέπει να τελεί υπό τη διαχείριση της σιδηροδρομικής επιχείρησης βάσει των διατάξεων του οικείου συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας.

3.4. Κεφάλαιο 3 – Στάδιο 2: Προκαταρκτική επαφή

3.4.1. Άρθρο 22: Προκαταρκτική επαφή

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

› Άρθρο 21

Η προκαταρκτική επαφή καλύπτει όλες τις εκ των προτέρων επίσημες ανταλλαγές πληροφοριών μεταξύ του αιτούντος, του φορέα έγκρισης και των αρμόδιων ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης. Η εξασφάλιση της συμμετοχής, σε αρχικό στάδιο, και άλλων μερών που δεν έχουν επίσημο ρόλο στη διαδικασία έγκρισης οχημάτων, προς διευκόλυνση της προετοιμασίας της αίτησης, θεωρείται ορθή πρακτική. Μεταξύ αυτών μπορούν να περιλαμβάνονται, κατόπιν αιτήματος του αιτούντος, οι εξής:

- › κράτος μέλος για τη μη εφαρμογή των ΤΠΔ·
- › κοινοποιημένος οργανισμός για την εξέταση των ρυθμίσεων, καθώς και τον προσδιορισμό / την επιβεβαίωση των ΤΠΔ που ισχύουν για το έργο·
- › ορισθείς οργανισμός για την εξέταση των ρυθμίσεων, καθώς και για τον προσδιορισμό / την επιβεβαίωση των εθνικών κανόνων που ισχύουν για το έργο·
- › οργανισμός αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) για την εξέταση των ρυθμίσεων που ισχύουν για το έργο· και
- › διαχειριστής υποδομής για τις ρυθμίσεις για δοκιμές στο δίκτυο, όπου απαιτείται.

Δεν παρέχεται περιγραφή των πιο ανεπίσημων μερών των εργασιών όπως η διοργάνωση συναντήσεων, η διάδοση πληροφοριών κ.λπ. Το νομικό κείμενο αφήνει περιθώριο ευελιξίας στον φορέα έγκρισης / στις ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης να αποφασίζουν σχετικά με τη φύση και την έκταση της αντίστοιχης συμβολής τους στις δραστηριότητες προκαταρκτικής επαφής σε σχέση με το επίπεδο συνεισφοράς τους κατά περίπτωση (π.χ. μόνο μία ενημερωτική συνάντηση, μόνο ανταλλαγή μηνυμάτων ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, ανάθεση ενός μόνο εμπειρογνώμονα κ.λπ.).

Οι δραστηριότητες προκαταρκτικής επαφής θα πρέπει να υποστηρίζουν τον καθορισμό της βάσης προκαταρκτικής επαφής για τη διαδικασία έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά, καθώς και να προάγουν την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις και σχετικά με το περιεχόμενο και το επίπεδο πληρότητας του συνοδευτικού φακέλου της αίτησης.

Η προκαταρκτική επαφή δεν θα πρέπει να χρησιμοποιείται για τη διενέργεια προκαταρκτικών αξιολογήσεων της αίτησης από τον φορέα έγκρισης / τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης. Η αξιολόγηση της αίτησης από τον φορέα έγκρισης / τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης θα πρέπει να ξεκινά με την αποστολή πλήρους αίτησης από τον αιτούντα μέσω της υπηρεσίας μίας στάσης όπως περιγράφεται στο κεφάλαιο 3.6.4. Ωστόσο, μπορούν να πραγματοποιούνται προκαταρκτικές συζητήσεις μεταξύ του φορέα έγκρισης / των αρμόδιων ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης και του αιτούντος μετά τον καθορισμό της βάσης προκαταρκτικής επαφής και πριν από την υποβολή της αίτησης από τον αιτούντα.

Το στάδιο προκαταρκτικής επαφής δεν είναι υποχρεωτικό για τον αιτούντα (μπορεί να ζητήσει από τον φορέα έγκρισης να συμμετάσχει στην προκαταρκτική επαφή ή μπορεί να υποβάλει απευθείας την αίτηση και τον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης). Εάν ο αιτών επιλέξει να μην υποβάλει αίτηση προκαταρκτικής επαφής, δεν εκτελούνται τα στάδια που περιγράφονται στα κεφάλαια 3.4.1–3.4.4 και ο αιτών δεν λαμβάνει τα οφέλη της προκαταρκτικής επαφής που περιγράφονται κατωτέρω.

Ωστόσο, εάν ο αιτών ζητήσει τη διεξαγωγή προκαταρκτικής επαφής:

- › Αποτελεί υποχρέωση του φορέα έγκρισης και των αρμόδιων ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης να παράσχουν την εν λόγω υπηρεσία στον αιτούντα, έναντι καταβολής τέλους.
- › Ο αιτών είναι υπεύθυνος να προετοιμάσει πρόταση προκαταρκτικής επαφής σε συνεργασία με τους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης και τον διαχειριστή υποδομής, ανάλογα με την περίπτωση.
- › Ο φορέας έγκρισης και οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης θα πρέπει να αποφασίζουν σχετικά με τη φύση και την έκταση της αντίστοιχης συμβολής τους στις δραστηριότητες προκαταρκτικής επαφής.

- › Οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης θα πρέπει να συμφωνούν τις ρυθμίσεις που αναφέρονται στο άρθρο 37 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής (βλ. κεφάλαιο 3.7.7).
- › Ο φορέας έγκρισης θα πρέπει να ενεργεί σε συντονισμό με τον αιτούντα και τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, κατά περίπτωση, ώστε να συζητά το περιεχόμενο της βάσης προκαταρκτικής επαφής και, εφόσον κρίνεται συναφές με την αίτηση, αν υπάρχουν τυχόν σχετικές πληροφορίες που έχουν καταχωριστεί σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής, και να τις λαμβάνει υπόψη (βλ. κεφάλαιο 3.7.10).
- › Ο φορέας έγκρισης και οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης θα πρέπει να εξετάζουν και να συμφωνούν σχετικά με την προτεινόμενη βάση προκαταρκτικής επαφής.

Η προκαταρκτική επαφή θα πρέπει να παρέχει και στις δύο πλευρές τη δυνατότητα διεξαγωγής διά ζώσης συναντήσεων με όλους τους σχετικούς ενδιαφερομένους, αλλά και τη δυνατότητα επιλογής εναλλακτικών τρόπων, όπως η τηλεφωνική διάσκεψη / βιντεοδιάσκεψη, για τη μείωση του χρόνου και των εξόδων μετακίνησης. Ο αιτών θα πρέπει να τηρεί αρχεία των συνεδριάσεων και να συντάσσει και να διανέμει τα πρακτικά προς έλεγχο και έγκριση σε όλους τους συμμετέχοντες. Τα αρχεία των συνεδριάσεων μπορούν να αρχειοθετούνται στην υπηρεσία μίας στάσης.

Εάν εντοπιστούν τυχόν περιπτώσεις μη συμμόρφωσης (βλ. κεφάλαιο 3.5.7), θα πρέπει:

- › να αντιμετωπιστούν αμέσως και
- › να μην μεταφερθούν στην αίτηση.

Ωστόσο, εάν κατά το στάδιο της προκαταρκτικής επαφής υπάρχουν ήδη γνωστές περιπτώσεις μη συμμόρφωσης, είναι σημαντικό για την ομαλή εξέλιξη της διαδικασίας έγκρισης να αναδειχθούν τα προβληματικά σημεία και να ξεκινήσουν οι συζητήσεις σχετικά με τον τρόπο αντιμετώπισής τους.

Για λόγους διαφάνειας και σαφήνειας των ανταλλαγών μεταξύ του Οργανισμού ως φορέα έγκρισης, των αρμόδιων ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης και του αιτούντος, η προσέγγιση που πρέπει να ακολουθείται σε κάθε περίπτωση μη συμμόρφωσης που εντοπίζεται κατά το στάδιο προκαταρκτικής επαφής θα πρέπει να καταχωρίζεται και να παρακολουθείται σύμφωνα με τις ίδιες αρχές που χρησιμοποιούνται για την έγκριση αυτή καθαυτή (βλ. κεφάλαιο 3.7.11). Η ίδια προσέγγιση της χρήσης καταλόγου προβληματικών σημείων στο στάδιο προκαταρκτικής επαφής συνιστάται επίσης θερμά εάν ο φορέας έγκρισης είναι ΕΑΑ. Με τη χρήση της προσέγγισης αυτής διευκολύνεται η μεταφορά γνώσης σε περίπτωση αλλαγής των μελών της ομάδας αξιολόγησης, δηλαδή στο διάστημα που μεσολαβεί μεταξύ της προκαταρκτικής επαφής και της υποβολής της αίτησης έγκρισης. Τα προβληματικά σημεία που ανακύπτουν κατά την προκαταρκτική επαφή δεν μεταφέρονται στην αίτηση έγκρισης, αλλά η ομάδα αξιολόγησης μπορεί να έχει πρόσβαση στα προβληματικά σημεία που έχουν καταχωριστεί κατά το στάδιο προκαταρκτικής επαφής μέσω της υπηρεσίας μίας στάσης χρησιμοποιώντας τη βάση προκαταρκτικής επαφής την οποία παρέχει ο αιτών στην αίτησή του.

Η προκαταρκτική επαφή είναι επωφελής, καθώς μέσω αυτής:

- › διευκολύνεται η έγκαιρη επαφή μεταξύ των μερών·
- › αναπτύσσεται η σχέση μεταξύ του φορέα έγκρισης, των αρμόδιων ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης και του αιτούντος·
- › επαληθεύεται ότι έχουν παρασχεθεί επαρκείς πληροφορίες στον αιτούντα ώστε να γνωρίζει τι αναμένεται από αυτόν, μεταξύ άλλων και ως προς τον καθορισμό του πεδίου της αίτησης·
- › επιτυγχάνεται κοινή συνεννόηση ως προς την ερμηνεία των εφαρμοστέων κανόνων (ειδικότερα των μεταβατικών ρητρών) για τον καθορισμό της βάσης όσον αφορά τους εφαρμοστέους κανόνες (για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τους εφαρμοστέους κανόνες, βλ. κεφάλαιο 3.3.3)· και
- › καθίσταται σαφής ο τρόπος διεξαγωγής της διαδικασίας έγκρισης οχήματος καθώς και ο τρόπος λήψης αποφάσεων.

Πέραν των υποχρεωτικών στοιχείων προκαταρκτικής επαφής που είναι απαραίτητο να περιλαμβάνονται στον φάκελο προκαταρκτικής επαφής, η διαδικασία προσφέρει επίσης τη δυνατότητα επαφής με τα μέρη που περιγράφονται ανωτέρω και άλλους φορείς –όπως είναι ο διαχειριστής υποδομής ή οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δυνητικά θίγονται από την εισαγωγή των νέων οχημάτων– σε σχέση με άλλες πτυχές που ενδεχομένως χρειάζεται να εξεταστούν μετά την έκδοση έγκρισης, όπως η αξιολόγηση της συμβατότητας της διαδρομής.

Για περιγραφή της διαδικασίας, βλ. στο παράρτημα XVIII το διάγραμμα ροής για το στάδιο 2.

3.4.2. Προετοιμασία πρότασης προκαταρκτικής επαφής και διαβούλευση με τους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης.

Ο αιτών είναι υπεύθυνος να προετοιμάσει πρόταση προκαταρκτικής επαφής σε συνεργασία με τους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης και τον διαχειριστή υποδομής, ανάλογα με την περίπτωση.

3.4.3. Άρθρο 23: Φάκελος προκαταρκτικής επαφής

Κατά την καταγραφή του προγραμματισμού του αιτούντος για το τμήμα της διαδικασίας έγκρισης οχήματος που του αναλογεί [στοιχείο ε)] ο αιτών θα πρέπει να παρέχει, σε αρχικό στάδιο, ανάλυση των προτεινόμενων δραστηριοτήτων προς υποστήριξη της αίτησης έγκρισης, ειδικότερα τα στοιχεία που θα αποτελέσουν μέρος της αίτησης. Στο πλαίσιο αυτό αναμένεται να περιλαμβάνεται ένα πρώτο πρόγραμμα του έργου όπου θα προσδιορίζονται οι προσδοκώμενες ημερομηνίες για κάθε στάδιο. Ενδέχεται ο αιτών να χρειαστεί να επικαιροποιήσει και να τροποποιήσει το εν λόγω πρώτο πρόγραμμα του έργου σε μεταγενέστερο στάδιο. Το κεφάλαιο 3.4.4 περιλαμβάνει περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το αποτέλεσμα των αλλαγών του φακέλου προκαταρκτικής επαφής οι οποίες είναι σημαντικές για τη βάση προκαταρκτικής επαφής. Περιέχει τον προγραμματισμό του αιτούντος για τις ακόλουθες ενέργειες:

- › ρυθμίσεις για την επικοινωνία και τις συναντήσεις, εφόσον υπάρξουν, με τον φορέα έγκρισης και τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης·
- › κατά περίπτωση, τα αιτήματα για μη εφαρμογή των ΤΠΔ·
- › διενέργεια αξιολογήσεων συμμόρφωσης και απόδειξη στοιχείων, συμπεριλαμβανομένης περιγραφής των μεθόδων συνεργασίας με τους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης. Οι προσδιορισθείσες αξιολογήσεις συμμόρφωσης πρέπει να παρατίθενται αναλυτικά σε κατάλογο που περιέχει τις προσδιορισθείσες αξιολογήσεις συμμόρφωσης όπως καθορίζεται στο στοιχείο η)·
- › διενέργεια δοκιμών στο δίκτυο, κατά περίπτωση, με τις αιτήσεις προσωρινής έγκρισης και τις πρακτικές ρυθμίσεις που καθορίζονται στο στοιχείο θ)· και
- › υποβολή της επίσημης αίτησης.

Για ορισμένα στοιχεία του φακέλου προκαταρκτικής επαφής απαιτείται σχετικός κατάλογος, ενώ για άλλα αρκεί η περιγραφή τους. Για παράδειγμα, στην περιγραφή του προγραμματισμού για τη χρήση οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο θα περιλαμβάνονται συνήθως λεπτομερή στοιχεία όσον αφορά τον τόπο, τον διαχειριστή υποδομής, τον φορέα εκμετάλλευσης της αμαξοστοιχίας δοκιμής, τα θέματα για τα οποία προτείνονται οι δοκιμές στο δίκτυο, τα οχήματα που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν, παραπομπή στις διαδικασίες διαχείρισης και επιβεβαίωση του βαθμού στον οποίο εφαρμόζονται οι ρυθμίσεις κατά τον χρόνο προετοιμασίας του φακέλου προκαταρκτικής επαφής. Κατά πάσα πιθανότητα δεν θα είναι απαραίτητο να παρατεθούν οι επιμέρους δοκιμές στο δίκτυο, οι συγκεκριμένες ημερομηνίες ή τα μέλη του προσωπικού που συμμετέχουν.

Για το υπόδειγμα της αίτησης προκαταρκτικής επαφής (συμπεριλαμβανομένου του φακέλου προκαταρκτικής επαφής), βλ. παράρτημα VII.

3.4.4. Άρθρο 24: Βάση προκαταρκτικής επαφής

Για το υπόδειγμα της βάσης προκαταρκτικής επαφής, βλ. παράρτημα VIII.

Βάση προκαταρκτικής επαφής – νομικό καθεστώς

Η βάση προκαταρκτικής επαφής καταρτίζεται επί τη βάση γνώμης που εκδίδεται από τον φορέα έγκρισης και τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης όσον αφορά την προσέγγιση που προτείνει ο αιτών στην αίτηση προκαταρκτικής επαφής.

Η νομοθεσία υπερισχύει της βάσης προκαταρκτικής επαφής, δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 2 της οδηγίας 2016/797. Αυτό σημαίνει ότι τυχόν αλλαγές στη νομοθεσία θα υπερισχύουν της βάσης προκαταρκτικής επαφής. Σε περίπτωση νέων/τροποποιημένων ΤΠΔ, εθνικών κανόνων και άλλων κανονισμών που πρέπει να ληφθούν υπόψη στον σχεδιασμό του οχήματος θα πρέπει να καθορίζεται το πεδίο εφαρμογής τους και μεταβατικές ρυθμίσεις (βλ. κεφάλαιο 3.3.3).

Η βάση προκαταρκτικής επαφής αποτελεί νομική υποχρέωση για τον φορέα έγκρισης και τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης και, εάν υπάρχουν σφάλματα στην καθορισθείσα βάση προκαταρκτικής επαφής, μπορούν να υπέχουν ευθύνη σε περίπτωση αρνητικών συνεπειών που προκλήθηκαν από το σφάλμα που επηρεάζει αρνητικά τον αιτούντα.

Αλλαγή φορέα έγκρισης κατά τη διάρκεια ή μετά το στάδιο προκαταρκτικής επαφής

Εάν ο αιτών επιθυμεί να αλλάξει φορέα έγκρισης κατά τη διάρκεια ή μετά το στάδιο προκαταρκτικής επαφής, η διαδικασία προκαταρκτικής επαφής θα πρέπει να ξεκινήσει ξανά από την αρχή με νέα αίτηση προκαταρκτικής επαφής.

Το σκεπτικό βάσει του οποίου απαιτείται νέα αίτηση προκαταρκτικής επαφής είναι ότι ο αιτών θα πρέπει να αναπτύξει νέες σχέσεις με τα εμπλεκόμενα μέρη και να συμφωνήσει επί νέας βάσης προκαταρκτικής επαφής. Ωστόσο, ο αιτών μπορεί να χρησιμοποιήσει εκ νέου τα τμήματα της αρχικής του αίτησης προκαταρκτικής επαφής που εξακολουθούν να ισχύουν.

Χρονοδιαγράμματα για την προκαταρκτική επαφή

Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η προκαταρκτική επαφή δεν θα μετατραπεί σε ανοιχτή δέσμευση από την πλευρά των εμπλεκόμενων μερών, προβλέπεται εκ του νόμου μέγιστη επιτρεπόμενη περίοδος προκαταρκτικής επαφής διάρκειας 84 μηνών (αυτό συμβαίνει προκειμένου να διασφαλίζεται η συνέπεια με τις μεταβατικές περιόδους που ορίζονται στις ΤΠΔ και στους εθνικούς κανόνες, τη διάρκεια ισχύος των πιστοποιητικών ΕΚ, τις ρυθμίσεις με τον διαχειριστή υποδομής, τον προγραμματισμό κ.λπ.). Το χρονικό όριο των 84 μηνών παρέχει τη δυνατότητα να καθορίζεται αυτόματα η «λήξη» των βάσεων προκαταρκτικής επαφής στην υπηρεσία μίας στάσης και η αρχαιοθότησή τους. Ο στόχος αυτού του χρονικού ορίου είναι να αποφεύγεται η ύπαρξη αδρανών και/ή παρωχημένων βάσεων προκαταρκτικής επαφής στην υπηρεσία μίας στάσης. Εάν παρέλθει το χρονικό όριο για τη βάση προκαταρκτικής επαφής, ο αιτών μπορεί να αποστείλει νέα αίτηση προκαταρκτικής επαφής ή μπορεί να επιλέξει να μη συνεχίσει την προκαταρκτική επαφή. Εναπόκειται στον αιτούντα να επιλέξει.

Συνιστάται η βάση προκαταρκτικής επαφής να καθορίζεται το αργότερο έως:

- › Πρώτη έγκριση: 18 μήνες πριν από την αίτηση έγκρισης.
- › Επέκταση περιοχής χρήσης και νέα έγκριση: 6 μήνες πριν από την αίτηση έγκρισης.
- › Ανανέωση έγκρισης: 3 μήνες πριν από την αίτηση έγκρισης.

Ισχύς της βάσης της προκαταρκτικής επαφής

Σε περίπτωση αλλαγών που επηρεάζουν τον φάκελο προκαταρκτικής επαφής που αναφέρεται στο άρθρο 23 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής, η ισχύς της βάσης προκαταρκτικής επαφής επηρεάζεται μόνον από τις αλλαγές που αναφέρονται στο άρθρο 24 παράγραφος 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής. Σε περίπτωση τέτοιου είδους αλλαγών, ο αιτών θα πρέπει να αποστέλλει τροποποιημένη και επικαιροποιημένη αίτηση προκαταρκτικής επαφής, προκειμένου να τροποποιηθεί, να επικαιροποιηθεί και να παραμείνει σε ισχύ η βάση προκαταρκτικής επαφής. Στην τροποποιημένη και επικαιροποιημένη αίτηση προκαταρκτικής επαφής πρέπει να εξετάζονται μόνον οι αλλαγές και οι διεπαφές με τα τμήματα που παραμένουν αμετάβλητα. Τυχόν αλλαγές στον φάκελο προκαταρκτικής επαφής οι οποίες δεν επηρεάζουν τη βάση προκαταρκτικής επαφής θα πρέπει να κοινοποιούνται από τον αιτούντα στον φορέα έγκρισης και στις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, αλλά

για αυτές δεν απαιτείται τροποποιημένη και επικαιροποιημένη αίτηση προκαταρκτικής επαφής. Σε περίπτωση που ο αιτών δεν είναι βέβαιος αν μια αλλαγή θα επηρεάσει την ισχύ της βάσης προκαταρκτικής επαφής, θα πρέπει να επικοινωνήσει με τον φορέα έγκρισης προκειμένου να συζητηθούν οι συνέπειες της αλλαγής.

Η ισχύς της βάσης προκαταρκτικής επαφής μπορεί να επηρεαστεί επίσης από το αποτέλεσμα δραστηριοτήτων τις οποίες αναλαμβάνει μια ΕΑΑ στο πλαίσιο του εποπτικού της ρόλου.

3.5. Κεφάλαιο 4 – Στάδιο 3: Αξιολόγηση της συμμόρφωσης

Το παρόν στάδιο καλύπτει όλες τις απαραίτητες αξιολογήσεις συμμόρφωσης για έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά. Ωστόσο, δεν εξετάζονται διεξοδικά εδώ οι λεπτομερείς αξιολογήσεις συμμόρφωσης (υποσυστήματα, μέρη υποσυστημάτων, στάδια των επαληθεύσεων, στοιχεία διαλειτουργικότητας). Οι αξιολογήσεις της συμμόρφωσης υποσυστημάτων αποτελούν ευθύνη του αιτούντος για τους σκοπούς του άρθρου 15 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Βλ. κεφάλαιο 3.3.3 για καθοδήγηση σχετικά με τον προσδιορισμό των κανόνων και των αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης.

Για περιγραφή της διαδικασίας, βλ. στο παράρτημα XVIII το διάγραμμα ροής για το στάδιο 3.

3.5.1. Άρθρο 25: Αξιολόγηση της συμμόρφωσης

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 2
- › Άρθρο 15
- › Κεφάλαιο VI

Οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης

Ο όρος «οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης»⁽²⁾ εντάσσεται στη γενική ορολογία και ορίζεται στο πρότυπο ISO/ IEC 17000. Πολύ συχνά στα αγγλικά χρησιμοποιείται το ακρωνύμιο CAB (conformity assessment body). Ορισμός του εν λόγω όρου παρατίθεται επίσης στο άρθρο 2 σημείο 42) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Στο άρθρο 2 σημείο 41) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 ορίζεται επίσης ο όρος «αξιολόγηση της συμμόρφωσης».

Στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797 καθορίζονται επίσης διάφοροι «οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης». Ο ρόλος καθενός από τους οργανισμούς αυτούς είναι να αξιολογεί τη συμμόρφωση προϊόντος, διαδικασίας, συστήματος κ.λπ. προς ένα δεδομένο σύνολο απαιτήσεων και/ή νομοθετικών διατάξεων. Στο πλαίσιο της έγκρισης τύπου οχήματος και/ή της έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά, μπορούν να συμμετέχουν οι ακόλουθοι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης:

- › Κοινοποιημένος οργανισμός, ο οποίος κοινοποιείται από κράτος μέλος για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης δομικού υποσυστήματος προς τη σχετική ενωσιακή νομοθεσία (ΤΠΔ). Με τον τρόπο αυτόν, ο κοινοποιημένος οργανισμός παρέχει ανεξάρτητη αξιολόγηση της τεχνικής συμμόρφωσης προς τη σχετική ενωσιακή νομοθεσία (ΤΠΔ).
- › Ορισθείς οργανισμός, ο οποίος ορίζεται από κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 8 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης προς τους εθνικούς κανόνες. Με τον τρόπο αυτόν, ο ορισθείς οργανισμός παρέχει ανεξάρτητη αξιολόγηση της συμμόρφωσης προς τους εφαρμοστέους εθνικούς κανόνες.

(2) Ο όρος «οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης» ορίζεται στο σημείο § 2.5. του προτύπου ISO/IEC 17000 ως «οργανισμός που εκτελεί υπηρεσίες αξιολόγησης συμμόρφωσης».

Οι υποχρεώσεις και οι αρμοδιότητες των κοινοποιημένων οργανισμών και των ορισθέντων οργανισμών εξετάζονται στο κεφάλαιο VI της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

Οι κοινοποιούσες αρχές είναι υπεύθυνες για την αξιολόγηση, την κοινοποίηση και την παρακολούθηση των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης, σύμφωνα με το άρθρο 27 της οδηγίας 2016/797. Σε περίπτωση μη συνεχούς εκπλήρωσης των απαιτήσεων και των υποχρεώσεων κοινοποιημένου οργανισμού, η κοινοποιούσα αρχή μπορεί να περιορίσει, να αναστείλει ή να αποσύρει την κοινοποίηση του εν λόγω κοινοποιημένου οργανισμού, κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 39 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

Οργανισμός αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ)

Οι οργανισμοί αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) είναι διαπιστευμένοι ή αναγνωρισμένοι σύμφωνα με το άρθρο 7 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης προς τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής. Οι αρμοδιότητες των οργανισμών αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) εξετάζονται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής.

Οι οργανισμοί αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) παρέχουν ανεξάρτητη αξιολόγηση της συνολικής συνοχής, πληρότητας και επάρκειας των δραστηριοτήτων του προτείνοντος όσον αφορά την εκτίμηση της επικινδυνότητας και τη διαχείριση της επικινδυνότητας, προκειμένου να ενισχυθεί η βεβαιότητα, ως συμπλήρωμα των διαδικασιών τις οποίες εφαρμόζει ήδη ο προτείνων (σύστημα διαχείρισης ποιότητας, σύστημα διαχείρισης ασφάλειας κ.λπ.), ότι το υπό αξιολόγηση σύστημα μπορεί να εξασφαλίσει το απαιτούμενο επίπεδο ασφάλειας.

Ποιος είναι ο ρόλος του οργανισμού αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ);

Ο οργανισμός αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) δεν διενεργεί την εκτίμηση επικινδυνότητας που απαιτείται σύμφωνα με το παράρτημα I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής για την εκτίμηση της επικινδυνότητας ούτε παρέχει συμβουλές ή λύσεις που θα μπορούσαν να υπονομεύσουν την ανεξαρτησία του. Ο προτείνων είναι υπεύθυνος για την εκτέλεση όλων των δραστηριοτήτων εκτίμησης της επικινδυνότητας και διαχείρισης της επικινδυνότητας που καθορίζονται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής.

Ο ρόλος του οργανισμού αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) είναι:

- › να παρέχει τη διαβεβαίωση ότι η διαδικασία εκτίμησης της επικινδυνότητας και διαχείρισης της επικινδυνότητας του προτείνοντος είναι συστηματική και του παρέχει τη δυνατότητα:
 - να εντοπίζει (δηλαδή να προσδιορίζει), να κατανοεί, να αναλύει και να μετριάξει κατάλληλα όλους τους ευλόγως προβλέψιμους κινδύνους που συνδέονται με το υπό αξιολόγηση όχημα και
 - να προσδιορίζει συστηματικά και εξαντλητικά όλους τους απαραίτητους σχετικούς με την ασφάλεια όρους εφαρμογής για την ασφαλή ενσωμάτωση του οχήματος στην υποδομή και την ασφαλή λειτουργία και συντήρηση του οχήματος. Οι εν λόγω σχετικοί με την ασφάλεια όροι εφαρμογής πρέπει να περιλαμβάνονται στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης έγκρισης·
- › να διατυπώνει κρίση εμπειρογνώμονα σχετικά με την ορθή εφαρμογή της διαδικασίας εκτίμησης της επικινδυνότητας που προβλέπεται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής και σχετικά με την καταλληλότητα των αποτελεσμάτων.

Για τον σκοπό αυτόν, ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής υποχρεώνει τον οργανισμό αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) να:

- › ελέγχει την ορθή εφαρμογή, από τον προτείνοντα, της διαδικασίας διαχείρισης της επικινδυνότητας που καθορίζεται στο παράρτημα I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής·

- › ελέγχει την καταλληλότητα της εφαρμογής της εν λόγω διαδικασίας από τον προτείνοντα και την καταλληλότητα των αποτελεσμάτων της εκτίμησης της επικινδυνότητας για την ασφαλή εκπλήρωση των επιδιωκόμενων στόχων· και να
- › χορηγεί στον προτείνοντα έκθεση αξιολόγησης της ασφάλειας η οποία περιέχει τα αποτελέσματα του ελέγχου συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής και την κρίση και τα συμπεράσματα του οργανισμού αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) σχετικά με την ασφάλεια και την καταλληλότητα του οχήματος όσον αφορά την εκπλήρωση των απαιτήσεων ασφάλειας.

Η ανεξάρτητη έκθεση αξιολόγησης του οργανισμού αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) αποτελεί διαφανές δικαιολογητικό το οποίο υποστηρίζει την αμοιβαία αναγνώριση των αποτελεσμάτων που προκύπτουν από τη διαδικασία του προτείνοντος όσον αφορά την εκτίμηση της επικινδυνότητας και τη διαχείριση της επικινδυνότητας. Με τον τρόπο αυτόν αποφεύγονται οι περιττές πρόσθετες εκτιμήσεις της επικινδυνότητας ή η αλληλεπικάλυψη εργασιών από άλλους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης.

Δεν προβλέπεται ο οργανισμός αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) να διενεργεί εξαντλητικό έλεγχο όλων των αποδεικτικών στοιχείων που υποστηρίζουν την εισαγωγή απαιτήσεων και την εκτίμηση της επικινδυνότητας που διεξήγαγε ο αιτών. Ο ρόλος του θα πρέπει να είναι περισσότερο συστημικός, με έμφαση στη διαδικασία την οποία ακολούθησε ο αιτών για την εισαγωγή των απαιτήσεων και για τη διασφάλιση της κάλυψης και του ελέγχου όλων των κινδύνων· για τον σκοπό αυτόν, είναι πιθανό ο οργανισμός αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) να χρειαστεί να ελέγξει ενδελεχώς ορισμένα από τα δικαιολογητικά.

Περιπτώσεις στις οποίες απαιτείται ανεξάρτητη αξιολόγηση από οργανισμό αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ)

Ανεξάρτητη αξιολόγηση από οργανισμό αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) απαιτείται στις ακόλουθες δύο περιπτώσεις:

- › **ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ 1:** όταν βάσει των σχετικών ΤΠΔ και/ή εθνικών κανόνων απαιτείται η εφαρμογή του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής (ή συγκεκριμένων τμημάτων του), οι κοινοποιημένοι οργανισμοί και/ή ορισθέντες οργανισμοί είναι αρμόδιοι για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης του οχήματος με όλες τις απαιτήσεις των σχετικών ΤΠΔ και/ή εθνικών κανόνων, συμπεριλαμβανομένης της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής.

Προκειμένου να ελέγξει τη συμμόρφωση με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής, και να διενεργήσει ανεξάρτητη αξιολόγηση της ασφάλειας, ο κοινοποιημένος οργανισμός πρέπει να πληροί τις ίδιες απαιτήσεις με τον οργανισμό αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ):

- **Σενάριο 1:** Εάν ο κοινοποιημένος οργανισμός και/ή ο ορισθείς οργανισμός πληροί τις απαιτήσεις και τα κριτήρια του παραρτήματος II και είναι διαπιστευμένος ή αναγνωρισμένος σύμφωνα με τα άρθρα 7 και 9 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής, μπορεί να διενεργήσει την ανεξάρτητη αξιολόγηση της ορθής εφαρμογής της διαδικασίας εκτίμησης της επικινδυνότητας που προβλέπεται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής και της καταλληλότητας των αποτελεσμάτων της εν λόγω διαδικασίας.
- **Σενάριο 2:** Εάν ο κοινοποιημένος οργανισμός και/ή ο ορισθείς οργανισμός δεν πληροί τις απαιτήσεις και τα κριτήρια του παραρτήματος II του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής, δεν μπορεί να εξασφαλίσει την ανεξάρτητη αξιολόγηση της ορθής εφαρμογής της διαδικασίας εκτίμησης της επικινδυνότητας που προβλέπεται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής και της καταλληλότητας των αποτελεσμάτων της εν λόγω διαδικασίας. Σε αυτή την περίπτωση, ο κοινοποιημένος οργανισμός και/ή ο ορισθείς οργανισμός μπορούν να χρησιμοποιήσουν τις εργασίες αξιολόγησης που έχει εκτελέσει διαπιστευμένος ή αναγνωρισμένος οργανισμός

αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) ο οποίος πληροί όλες τις απαραίτητες προϋποθέσεις. Στην περίπτωση αυτή:

- Ο οργανισμός αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) ο οποίος εκτελεί το έργο της ανεξάρτητης αξιολόγησης οφείλει να παραδώσει τα συμπεράσματά του στον κοινοποιημένο οργανισμό και/ή στον ορισθέντα οργανισμό ή στον αναθέτοντα φορέα, υπό τη μορφή ανεξάρτητης έκθεσης αξιολόγησης της ασφάλειας. Η εν λόγω έκθεση χρησιμεύει στον κοινοποιημένο οργανισμό και/ή στον ορισθέντα οργανισμό ώστε να παράσχει τα συμπεράσματά του σχετικά με τη συμμόρφωση προς τις σχετικές απαιτήσεις ασφάλειας των ΤΠΔ και/ή των εθνικών κανόνων που ελήφθησαν υπόψη.
- Ο κοινοποιημένος οργανισμός και/ή ο ορισθείς οργανισμός μπορεί να ελέγξει (χωρίς να επαναλάβει τις εργασίες που έχουν ήδη εκτελεστεί) αν διενεργήθηκε ανεξάρτητη αξιολόγηση από οργανισμό αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) σύμφωνα με τις απαιτήσεις των ΤΠΔ και/ή των εθνικών κανόνων και τη διαδικασία που περιγράφεται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής, και αν καταρτίστηκε έκθεση αξιολόγησης σύμφωνα με το άρθρο 15 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής. Οι εκθέσεις τις οποίες εκδίδει ο οργανισμός αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) θα πρέπει να χρησιμοποιούνται από τον κοινοποιημένο οργανισμό και/ή τον ορισθέντα οργανισμό ως έγκυρα αποδεικτικά στοιχεία.

Ανεξαρτήτως του αν ο κοινοποιημένος οργανισμός και/ή ο ορισθείς οργανισμός θα διενεργήσει ο ίδιος την ανεξάρτητη αξιολόγηση της ασφάλειας ή αν θα χρησιμοποιήσει τα αποτελέσματα των εργασιών που έχει εκτελέσει οργανισμός αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ), η αλληλεπικάλυψη εργασιών θα πρέπει να αποφεύγεται. Επομένως, στην πράξη, καθώς ο αιτών (προτείνων) ορίζει τόσο τον κοινοποιημένο οργανισμό και/ή τον ορισθέντα οργανισμό όσο και τον οργανισμό αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ), προκειμένου να αποφεύγεται η αλληλεπικάλυψη εργασιών μεταξύ των εν λόγω οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης, ο αιτών (προτείνων) μπορεί να ζητήσει βάσει σύμβασης ο κοινοποιημένος οργανισμός και/ή ο ορισθείς οργανισμός και ο οργανισμός αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) να καταλήξουν σε συμφωνία σχετικά με το ΠΟΙΟΣ θα κάνει ΤΙ και ΠΟΙΟΣ θα ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΙ ΑΜΟΙΒΑΙΑ ΤΙ.

Εάν πληρούνται οι απαιτήσεις της σχετικής νομοθεσίας, η ίδια εταιρεία μπορεί να ενεργεί ως κοινοποιημένος οργανισμός, ορισθείς οργανισμός και οργανισμός αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) για το υπό αξιολόγηση έργο. Δεν απαιτείται ανεξαρτησία μεταξύ των διαφορετικών αυτών ρόλων σύμφωνα με το ενωσιακό δίκαιο.

- › **ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ 2:** Όταν η αλλαγή του οχήματος είναι σημαντική, ή όταν εφαρμόζεται η διαδικασία του παραρτήματος Ι του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής, ο οργανισμός αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) είναι αρμόδιος για την ανεξάρτητη αξιολόγηση.
- › **ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ 3:** Για τη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων για τις βασικές απαιτήσεις «ασφάλειας» για τα υποσυστήματα και την ασφαλή ενσωμάτωση μεταξύ υποσυστημάτων για τις πτυχές που δεν καλύπτονται από τις ΤΠΔ και τους εθνικούς κανόνες.

Πώς διενεργείται η ανεξάρτητη αξιολόγηση της ασφάλειας από οργανισμό αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ);

Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής δεν απαιτεί από τον οργανισμό αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) ούτε να διενεργήσει πλήρη ανεξάρτητη αξιολόγηση της ασφάλειας⁽³⁾, ούτε να

⁽³⁾ Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής προσδιορίζει τις αξιολογήσεις που πρέπει να διενεργούνται από τον οργανισμό αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) αλλά δεν επιβάλλει συγκεκριμένη μέθοδο εργασίας. Το σημείο § 7.1 του

επανεξετάσει διεξοδικά όλα τα αποτελέσματα των δραστηριοτήτων διαχείρισης της επικινδυνότητας ούτε να ελέγξει όλες τις λεπτομέρειες και όλα τα αποτελέσματα της εκτίμησης της επικινδυνότητας που διενεργήθηκε από τον προτείνοντα. Κάτι τέτοιο δεν είναι ούτε αποδοτικό ως προς το κόστος ούτε αναγκαίο.

Συγκριτικά με τις αξιολογήσεις συμμόρφωσης με ΤΠΔ, οι οποίες διενεργούνται από κοινοποιημένο οργανισμό, με στόχο να ελεγχθεί αν πληρούνται όλες οι απαιτήσεις των ΤΠΔ που λαμβάνονται υπόψη (πρόκειται για «ελέγχους βάσει προτύπων»), η ανεξάρτητη αξιολόγηση της ασφάλειας από οργανισμό αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) αφορά «περισσότερο τη διατύπωση κρίσης σχετικά με την ασφάλεια», όπου η αξιολόγηση επικεντρώνεται στους τομείς με τη μεγαλύτερη επικινδυνότητα. Πρόκειται για χωριστή δραστηριότητα, με διαφορετικό σκοπό καθώς και με διαφορετικές αρμοδιότητες. Για τις συγκεκριμένες ανάγκες της ανεξάρτητης αξιολόγησης της ασφάλειας, σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής, ο οργανισμός αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) πρέπει να ελέγχει την ορθή εφαρμογή, από τον αιτούντα (προτείνοντα), ενός πλήρους συνόλου διαδικασιών για τη διαχείριση της ποιότητας και της ασφάλειας του σχεδιασμού του οχήματος.

Προκειμένου να διατυπώσει κρίση, βάσει αποδεικτικών στοιχείων, σχετικά με την καταλληλότητα του υπό αξιολόγηση οχήματος ως προς την εκπλήρωση των απαιτήσεων ασφάλειας⁽⁴⁾, ο οργανισμός αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) πρέπει να:

- › κατανοεί πλήρως τη σημαντική αλλαγή με βάση την τεκμηρίωση που παρείχε ο αιτών (προτείνων)-
- › διενεργεί αξιολόγηση της οργάνωσης και των διαδικασιών που χρησιμοποίησε ο αιτών (προτείνων) για τη διαχείριση της ασφάλειας και της ποιότητας (π.χ. ISO 9001) κατά τον σχεδιασμό και την υλοποίηση της σημαντικής αλλαγής, εφόσον η οργάνωση και οι διαδικασίες αυτές δεν έχουν ήδη πιστοποιηθεί από σχετικό οργανισμό αξιολόγησης της συμμόρφωσης. Εάν οι διαδικασίες έχουν πιστοποιηθεί, ο οργανισμός αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) δεν θα πρέπει να προβαίνει σε επαναξιολόγησή τους αλλά αντιθέτως να εφαρμόζει τα μέτρα που προσδιορίζονται κατωτέρω·
- › διενεργεί αξιολόγηση του οργανισμού που συγκροτείται για τη διαχείριση της αλλαγής και αξιολόγηση της εφαρμογής των εν λόγω διαδικασιών ασφάλειας και ποιότητας για τον σχεδιασμό και την υλοποίηση της σημαντικής αλλαγής·
- › διενεργεί αντιπροσωπευτική τμηματική κάθετη αξιολόγηση⁽⁵⁾ σχετικά με τους βασικούς κινδύνους προκειμένου να ελεγχθεί αν οι διαδικασίες ασφάλειας και ποιότητας εφαρμόζονται ορθά από τον αιτούντα (προτείνοντα) και αν έχουν τεθεί σε εφαρμογή κατάλληλα μέτρα ελέγχου της επικινδυνότητας κατόπιν της εκτίμησης της επικινδυνότητας·
- › διαθέτει κατάλληλες μεθόδους αξιολόγησης και τεχνικές δειγματοληψίας, καθώς και επαρκή γνώση στατιστικών τεχνικών προκειμένου να διασφαλίζει, αφενός, ότι η μέθοδος δειγματοληψίας είναι αντιπροσωπευτική της όλης διαδικασίας και στατιστικά ορθή και, αφετέρου, ότι η αξιολόγηση και η ερμηνεία των αποτελεσμάτων της εκτίμησης της επικινδυνότητας είναι ορθή· και
- › σε περίπτωση που χρησιμοποιεί μεθόδους ή διαδικασίες οι οποίες δεν είναι τυποποιημένες, μεριμνά για τη δέουσα και πλήρη τεκμηρίωσή τους, για λόγους διαφάνειας και προκειμένου να καθίσταται δυνατή η αμοιβαία αναγνώριση της έκθεσης αξιολόγησης της ασφάλειας την οποία εκδίδει.

προτύπου ISO/IEC 17020:2012 που αναφέρεται στο παράρτημα II του εν λόγω κανονισμού προσδιορίζει γενικές απαιτήσεις σχετικά με τις μεθόδους και τις διαδικασίες επιθεώρησης.

(4) Για τον ορισμό του «οργανισμού αξιολόγησης» [φορέα εκτίμησης], ανατρέξτε στο άρθρο 3 σημείο 14) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής.

(5) Η φράση «τμηματική κάθετη αξιολόγηση» αναφέρεται σε διεξοδική, από άκρου εις άκρον εξέταση της εφαρμογής της διαδικασίας διαχείρισης της επικινδυνότητας που περιλαμβάνεται στο προσάρτημα του παραρτήματος I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής για τους βασικούς κινδύνους του υπό αξιολόγηση συστήματος. Ο σκοπός είναι να ελεγχθεί ένα αντιπροσωπευτικό εγκάρσιο τμήμα των αποτελεσμάτων της εκτίμησης της επικινδυνότητας και να καλυφθούν όλα τα στάδια της διαδικασίας διαχείρισης της επικινδυνότητας όπως προβλέπεται στο παράρτημα I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής.

Ο οργανισμός αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) θα πρέπει να ελέγχει ότι με την εφαρμογή της διαδικασίας εκτίμησης της επικινδυνότητας από τον αιτούντα (προτείνοντα) διασφαλίζεται ο εντοπισμός (δηλαδή ο προσδιορισμός), η κατανόηση, η ανάλυση και ο μετριασμός όλων των ευλόγως προβλέψιμων κινδύνων που συνδέονται με την υπό αξιολόγηση σημαντική αλλαγή. Ως εκ τούτου, τα βασικά καθήκοντα για την ανεξάρτητη αξιολόγηση της ασφάλειας που διενεργεί ο οργανισμός αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) είναι τα ακόλουθα:

- › διαμόρφωση εκτίμησης του εύρους και του πλαισίου της σημαντικής αλλαγής και συνεπώς της απαραίτητης έντασης της ανεξάρτητης αξιολόγησης της ασφάλειας ή του μεγέθους του κάθετου τμήματος προς αξιολόγηση·
- › επιλογή και σχεδιασμός αποδοτικής ως προς το κόστος στρατηγικής αξιολόγησης βάσει της επικινδυνότητας, της ιεράρχησης της επικινδυνότητας και της επαγγελματικής κρίσης·
- › συγκέντρωση σχετικών αποδεικτικών στοιχείων με την εφαρμογή της επιλεγμένης στρατηγικής αξιολόγησης·
- › βάσει αυτών των αποδεικτικών στοιχείων, διατύπωση κρίσης σχετικά με τη συμμόρφωση της εκτίμησης της επικινδυνότητας και της διαχείρισης της επικινδυνότητας προς τις απαιτήσεις του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής και σχετικά με την καταλληλότητα της σημαντικής αλλαγής όσον αφορά την εκπλήρωση των απαιτήσεων ασφάλειας· και
- › διαχείριση τυχόν αποτελεσμάτων, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται τα ακόλουθα:
 - προδραστικός και έγκαιρος εντοπισμός (πιθανών) προβληματικών σημείων (εντός του πεδίου αρμοδιότητας του οργανισμού αξιολόγησης)·
 - τακτική αναφορά των προβληματικών σημείων που εντοπίζονται στον αιτούντα/προτείνοντα, ώστε να του δοθεί η δυνατότητα να προβεί εγκαίρως σε διορθωτικές ενέργειες· και
 - παρακολούθηση των προβληματικών σημείων που προκύπτουν, προκειμένου να επιλυθούν.

Σε κάθε περίπτωση, ο αιτών (προτείνων) μπορεί να διαφωνήσει με την αξιολόγηση που διενεργήθηκε από τον οργανισμό αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ). Σε αυτή την περίπτωση, ο αιτών (προτείνων) θα πρέπει να αιτιολογεί και να τεκμηριώνει τα τμήματα με τα οποία διαφωνεί, βλ. άρθρο 15 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής.

Σχέση μεταξύ των φορέων που διενεργούν ανεξάρτητη αξιολόγηση της ασφάλειας (πρότυπα CENELEC) και των οργανισμών αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ)

Οι μεθοδολογίες που περιγράφονται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής και στα πρότυπα CEN/CENELEC EN 50126/50128/50129 δεν αλληλοσυγκρούονται. Μία από τις διαφορές τους έγκειται στο επίπεδο της παρακολούθησης στην οποία υπόκειται ο φορέας που διενεργεί ανεξάρτητη αξιολόγηση: σύστημα διαπίστευσης ή αναγνώρισης σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής έναντι μη παρακολούθησης στο πλαίσιο των προτύπων CENELEC.

Όπως περιγράφεται στην επεξηγηματική σημείωση «ΚΜΑ για την εκτίμηση της επικινδυνότητας και πρότυπα CENELEC» με αριθμό αναφοράς 001SST1117, την οποία προβλέπεται να εκδώσει ο Οργανισμός, ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής και τα πρότυπα CENELEC δεν θα πρέπει να θεωρούνται δύο χωριστά και διαδοχικά εργαλεία· είναι εύλογο να χρησιμοποιούνται με ολοκληρωμένο και συμπληρωματικό τρόπο. Η συμμόρφωση με τις αναλυτικές απαιτήσεις των προτύπων CENELEC μπορεί να χρησιμεύσει ως «αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης» με τις γενικές απαιτήσεις του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής υπό την προϋπόθεση της διενέργειας ανεξάρτητης αξιολόγησης είτε από διαπιστευμένο είτε από αναγνωρισμένο οργανισμό αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ). Εάν δεν συντρέχει τέτοια περίπτωση, ο οργανισμός αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) αναλαμβάνει αποκλειστικά την ευθύνη να κάνει δεκτό το έργο που έχουν εκτελέσει οι φορείς οι οποίοι διενεργούν ανεξάρτητες αξιολογήσεις της ασφάλειας.

Ωστόσο, τα αποτελέσματα που προέρχονται από φορέα που διενεργεί ανεξάρτητη αξιολόγηση της ασφάλειας δεν μπορούν να αναγνωριστούν αυτομάτως από οργανισμό αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ). Η αλληλεπικάλυψη εργασιών πρέπει να αποφεύγεται κατά το δυνατόν. Αποτελεί ευθύνη του αιτούντος

(προτείνοντας) να συντονίζει το έργο των οργανισμών αξιολόγησης που συμμετέχουν προκειμένου να αποφευχθεί η αλληλεπικάλυψη εργασιών και να διασφαλιστεί η αμοιβαία αναγνώριση στον βαθμό που αυτό είναι ευλόγως δυνατό. Όσο περισσότερο ο φορέας που διενεργεί την ανεξάρτητη αξιολόγηση της ασφάλειας πληροί απαιτήσεις παρόμοιες με εκείνες που καθορίζονται στο παράρτημα II του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής, τόσο περισσότερο ο οργανισμός αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) θα είναι σε θέση να κάνει δεκτό το έργο που έχει εκτελέσει ο εν λόγω φορέας.

3.5.2. Διενέργεια αξιολόγησης της συμμόρφωσης

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 2
- › Άρθρο 15
- › Παράρτημα IV

Όταν βάσει των σχετικών ΤΠΔ και/ή των εθνικών κανόνων απαιτείται η εφαρμογή του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής, καθορίζεται επίσης λεπτομερώς η μεθοδολογία αξιολόγησης (δηλαδή ο τρόπος εφαρμογής του κανονισμού, εφόσον απαιτείται) καθώς και τα κριτήρια αξιολόγησης. Στην περίπτωση αυτή, ο ρόλος του κοινοποιημένου οργανισμού και/ή του ορισθέντος οργανισμού είναι να ελέγξει αν αυτό έχει εφαρμοστεί, δηλαδή αν έχει επιβεβαιωθεί από οργανισμό αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) η ορθή εφαρμογή του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής όπως απαιτείται βάσει της σχετικής ΤΠΔ ή του σχετικού εθνικού κανόνα. Ο κοινοποιημένος οργανισμός ή ο ορισθείς οργανισμός μπορεί να μην έχει αρμοδιότητα να διενεργεί τις αξιολογήσεις που περιγράφονται στη σχετική ΤΠΔ ή στον σχετικό εθνικό κανόνα και/ή στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής, αλλά η ίδια εταιρεία μπορεί να είναι διαπιστευμένη για περισσότερους του ενός ρόλους και συνεπώς θα μπορούσε επίσης να αναλάβει περισσότερους ρόλους αξιολόγησης.

Σε κάθε περίπτωση, η τελική ευθύνη της αξιολόγησης της συμμόρφωσης με τις σχετικές ΤΠΔ και/ή τους εθνικούς κανόνες ανήκει στους κοινοποιημένους οργανισμούς και/ή στους ορισθέντες οργανισμούς. Η έκθεση αξιολόγησης την οποία εκδίδει ο οργανισμός αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ), όταν βάσει των ΤΠΔ και/ή των εθνικών κανόνων απαιτείται η εφαρμογή του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής, θα πρέπει να αντιμετωπίζεται από τους κοινοποιημένους οργανισμούς και/ή τους ορισθέντες οργανισμούς όπως κάθε άλλο αποδεικτικό στοιχείο το οποίο παρέχει ο αιτών στο πλαίσιο της διαδικασίας επαλήθευσης ΕΚ για άλλες απαιτήσεις (π.χ. έκθεση δοκιμής όπου απαιτείται δοκιμή βάσει των ΤΠΔ και/ή των εθνικών κανόνων).

3.5.3. Συγκέντρωση εγγράφων τεκμηρίωσης από οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης.

Ο αιτών συγκεντρώνει τα έγγραφα τεκμηρίωσης από τους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης.

3.5.4. Άρθρο 26: Διενέργεια επαληθεύσεων και απόδειξη στοιχείων

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 2
- › Άρθρο 15
- › Άρθρο 21
- › Παράρτημα IV

Ο αιτών για τους σκοπούς του άρθρου 15 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 θα πρέπει να προβαίνει στις ακόλουθες ενέργειες:

- › επιλογή των ενοτήτων επαλήθευσης ΕΚ που θα χρησιμοποιηθούν·
- › προσδιορισμός των αποδεικτικών στοιχείων που θα προσκομιστούν προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση του υποσυστήματος προς τις απαιτήσεις·

- › κατάρτιση της τεχνικής τεκμηρίωσης που θα χρησιμοποιηθεί για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης του υποσυστήματος με τις απαιτήσεις των σχετικών κανόνων· και
- › κατάρτιση των σχετικών δηλώσεων για το υποσύστημα ή τα υποσυστήματα και το όχημα.

Οι κοινοποιημένοι οργανισμοί θα πρέπει να προβαίνουν στις ακόλουθες ενέργειες:

- › διενέργεια της διαδικασίας επαλήθευσης ΕΚ·
- › έκδοση των πιστοποιητικών επαλήθευσης ΕΚ· και
- › κατάρτιση των συνοδευτικών τεχνικών φακέλων.

Σύμφωνα με τη διαδικασία επαλήθευσης ΕΚ που περιγράφεται στο άρθρο 15 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, το υποσύστημα πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις του ενωσιακού δικαίου και τυχόν σχετικών εθνικών κανόνων. Ως εκ τούτου, ο έλεγχος συμμόρφωσης θα πρέπει να διενεργείται με βάση αυτές τις απαιτήσεις, από τον κοινοποιημένο οργανισμό για τις ΤΠΔ και από τον ορισθέντα οργανισμό για τους εθνικούς κανόνες. Κατά συνέπεια, οι αρμοδιότητες των ορισθέντων οργανισμών θα πρέπει να είναι οι ίδιες με εκείνες των κοινοποιημένων οργανισμών.

Το στοιχείο αυτό βρίσκεται στο στάδιο της ανάπτυξης και θα ενταχθεί στον εκτελεστικό κανονισμό για τη δήλωση επαλήθευσης ΕΚ.

Οι αρμοδιότητες των κοινοποιημένων οργανισμών ισχύουν τηρουμένων των αναλογιών και για τους ορισθέντες οργανισμούς.

Ο φορέας έγκρισης και οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης δεν θα πρέπει να προσδιορίζουν τις απαιτήσεις για τα αποδεικτικά στοιχεία, αλλά όταν υπάρχουν βάσιμες αμφιβολίες, μπορούν να ζητήσουν τη διενέργεια πρόσθετων επαληθεύσεων.

Όταν οι απαιτήσεις για τα αποδεικτικά στοιχεία δεν είναι υποχρεωτικού χαρακτήρα, αλλά προσδίδουν τεκμήριο συμμόρφωσης, οι απαιτήσεις αποδεικτικών στοιχείων θα πρέπει να ορίζονται στα σχετικά έγγραφα (όπως είναι οι κατευθυντήριες γραμμές).

Οι απαιτήσεις για τα αποδεικτικά στοιχεία, όταν είναι υποχρεωτικού χαρακτήρα, θα πρέπει να καθορίζονται στους κανόνες.

Οι απαιτήσεις για τα αποδεικτικά στοιχεία καλύπτονται από τις ΤΠΔ και τους εθνικούς κανόνες που παρέχουν επαρκείς πληροφορίες σχετικά με τα στάδια αξιολόγησης για κάθε απαίτηση (για παράδειγμα, βλ. κεφάλαιο 6 και προσάρτημα Η, πίνακας Η.1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 της Επιτροπής):

- › Στις ΤΠΔ και στους εθνικούς κανόνες ορίζεται για κάθε απαίτηση η υποχρεωτική διαδικασία απόδειξης (εξέταση σχεδιασμού, δοκιμή τύπου κ.λπ.) που πρέπει να πραγματοποιήσει ο αιτών.
- › Άλλα μέσα μπορούν να καθορίζουν τα έγγραφα / στοιχεία που δεν είναι υποχρεωτικά και παρέχουν τεκμήριο συμμόρφωσης, όπως τα ακόλουθα:
 - κατευθυντήριες γραμμές για τις ΤΠΔ / για τους εθνικούς κανόνες·
 - σύσταση για χρήση που εκδίδεται από κοινοποιημένο οργανισμό· και
 - αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης.

Δηλώσεις που καταρτίζονται από τον αιτούντα (δήλωση επαλήθευσης ΕΚ, δήλωση συμμόρφωσης με τύπο):

- › Η δήλωση επαλήθευσης ΕΚ για υποσύστημα καταρτίζεται από τον αιτούντα και διαβιβάζεται μαζί με τον τεχνικό φάκελο. Οι πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται στη δήλωση επαλήθευσης ΕΚ προσδιορίζονται επί του παρόντος στο παράρτημα V της οδηγίας 2008/57/ΕΚ. Ωστόσο, ο προβλεπόμενος εκτελεστικός κανονισμός για τη δήλωση επαλήθευσης ΕΚ θα αντικαταστήσει το εν λόγω παράρτημα και σε συνδυασμό με τις κατευθυντήριες γραμμές του θα παρέχει λεπτομερέστερες διατάξεις.

- › Οι δηλώσεις επαλήθευσης ΕΚ για υποσυστήματα είναι αποθηκευμένες στη βάση ERADIS (βλ. κεφάλαιο 3.8.4).
- › Η δήλωση συμμόρφωσης με τύπο παραδίδεται από τον αιτούντα με βάση τη διαδικασία επαλήθευσης ΕΚ.
- › Οι πληροφορίες τις οποίες πρέπει να παρέχει ο αιτών προσδιορίζονται επί του παρόντος στον κανονισμό αριθ. 201/2011. Ωστόσο, ο μελλοντικός εκτελεστικός κανονισμός για τη δήλωση επαλήθευσης ΕΚ θα αντικαταστήσει τον προαναφερθέντα κανονισμό και θα περιέχει επικαιροποιημένες διατάξεις.

Πιστοποιητικά που χορηγούνται από κοινοποιημένους οργανισμούς:

- › Το περιεχόμενο των πιστοποιητικών ΕΚ προσδιορίζεται για κάθε τύπο ενότητας που χρησιμοποιείται.

Πιστοποιητικά που χορηγούνται από ορισθέντες οργανισμούς:

- › Οι διατάξεις που αφορούν τους κοινοποιημένους οργανισμούς θα πρέπει να ισχύουν τηρουμένων των αναλογιών και για τα πιστοποιητικά των ορισθέντων οργανισμών.

Η διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων και τα σχετικά αποδεικτικά στοιχεία αποτελούν ευθύνη του αιτούντος. Οι κοινοποιημένοι οργανισμοί και οι ορισθέντες οργανισμοί δεν έχουν επίσημο ρόλο σε αυτή τη διαδικασία, αν και οι εταιρείες που αναλαμβάνουν τους συγκεκριμένους ρόλους μπορούν να παράσχουν πληροφορίες στον αιτούντα· στην προκειμένη περίπτωση, οι εν λόγω εταιρείες δεν ενεργούν ως κοινοποιημένοι οργανισμοί και/ή ορισθέντες οργανισμοί. Ο οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) έχει πράγματι καθήκον να αξιολογήσει τη διαδικασία που ακολούθησε ο αιτών και τα σχετικά αποδεικτικά στοιχεία στις περιπτώσεις στις οποίες απαιτείται βάσει του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής (βλ. κεφάλαιο 3.3.1).

Όσον αφορά τους όρους χρήσης και άλλους περιορισμούς:

- › Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης, τα πιστοποιητικά των κοινοποιημένων οργανισμών / ορισθέντων οργανισμών μπορούν να περιέχουν μόνον όρους χρήσης και άλλους περιορισμούς τους οποίους ορίζει ο αιτών. Στον τεχνικό φάκελο θα πρέπει να παρέχονται λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με «περιορισμούς ή όρια και όρους χρήσης».
- › Ο φορέας έγκρισης θα πρέπει να εγκρίνει τους όρους χρήσης και άλλους περιορισμούς.
- › Δεν θα πρέπει να επιτρέπονται περιπτώσεις μη συμμόρφωσης οι οποίες δεν μπορούν να καλυφθούν από τους όρους χρήσης και άλλους περιορισμούς.
- › Η έγκριση που χορηγείται από τον φορέα έγκρισης μπορεί να περιλαμβάνει πρόσθετους όρους χρήσης και άλλους περιορισμούς.
- › Η παρακολούθηση του ορισθέντος οργανισμού τελεί υπό τη διαχείριση του κράτους μέλους.

3.5.5. Εναλλακτικές μέθοδοι αντί των εθνικών κανόνων

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 2
- › Άρθρο 13
- › Άρθρο 14

Εναλλακτικές μέθοδοι αντί των εθνικών κανόνων:

- › μπορούν να προτείνονται από τον αιτούντα·
- › θα πρέπει να παρέχουν εναλλακτική λύση αντί των εθνικών κανόνων όσον αφορά τη μεθοδολογία –και όχι την υποχρέωση– επαλήθευσης· και
- › δεν είναι δεσμευτικού χαρακτήρα.

Εναλλακτική μέθοδος αντί εθνικού κανόνα θα μπορούσε να είναι: η απόδειξη (υπολογισμός) σχεδιασμού, η σύγκριση με παρόμοιο εγκεκριμένο όχημα («απόδειξη σε χρήση»), δοκιμές ή εκτίμηση της επικινδυνότητας.

Υπάρχουν δύο είδη εναλλακτικών μεθόδων αντί των εθνικών κανόνων:

1. Εναλλακτικές μέθοδοι αντί υποχρεωτικών εθνικών κανόνων.
2. Εναλλακτικές μέθοδοι αντί μη δεσμευτικών απαιτήσεων (π.χ. πρότυπο EN, οδηγός υποβολής αιτήσεων) που προσδίδουν τεκμήριο συμμόρφωσης.

Η εναλλακτική μέθοδος τύπου (1) (αντί υποχρεωτικών εθνικών κανόνων) θα πρέπει να αντιμετωπίζεται ως «αποδεκτό εθνικό μέσο συμμόρφωσης» (βλ. κεφάλαιο 3.3.3).

Η εναλλακτική μέθοδος τύπου (2) (αντί μη δεσμευτικής απαίτησης που προσδίδει τεκμήριο συμμόρφωσης) θα πρέπει να αξιολογείται από τον ορισθέντα οργανισμό, ενώ επίσης μπορεί να συμμετέχει και η αρμόδια ΕΑΑ. Ο αιτών αποφασίζει αν είναι αναγκαία η συμμετοχή οργανισμού αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ). Το οικείο κράτος μέλος θα αξιολογήσει αν η προτεινόμενη εναλλακτική μέθοδος είναι αποδεκτή. Το οικείο κράτος μέλος ενημερώνει τον αιτούντα σχετικά με την αποδεκτή εναλλακτική μέθοδο.

Όταν μια εναλλακτική μέθοδος έχει γίνει αποδεκτή όπως περιγράφεται ανωτέρω για τις εναλλακτικές μεθόδους τύπου (1) και τύπου (2):

- › ο αιτών παρέχει την αποδεκτή εναλλακτική μέθοδο στον ορισθέντα οργανισμό·
- › ο ορισθείς οργανισμός χρησιμοποιεί την αποδεκτή εναλλακτική μέθοδο για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης· και
- › το οικείο κράτος μέλος υποδεικνύει αν μια αποδεκτή εναλλακτική μέθοδος τύπου (2) μπορεί να αποτελέσει «αποδεκτό εθνικό μέσο συμμόρφωσης».

Εναλλακτικές μέθοδοι αντί των εθνικών κανόνων μπορούν να συμπεριληφθούν στην προκαταρκτική επαφή, ωστόσο ο αιτών έχει τη δυνατότητα να συμπεριλάβει στην αίτησή του μόνο την εναλλακτική μέθοδο· όμως κάτι τέτοιο ενέχει σημαντικό κίνδυνο απόρριψης της αίτησης. Εάν δεν έχει πραγματοποιηθεί προκαταρκτική επαφή, η εναλλακτική μέθοδος δεν θα έχει συζητηθεί με την αρμόδια ΕΑΑ. Η προκαταρκτική επαφή είναι επίσης προαιρετική για τον αιτούντα και στην περίπτωση που χρησιμοποιείται εναλλακτική μέθοδος. Σε κάθε περίπτωση, το χρονοδιάγραμμα είναι σύμφωνο με τις εφαρμοστέες διαδικασίες (π.χ. όπως ορίζονται στις εκτελεστικές πράξεις).

Πρόσθετες πληροφορίες για την περιγραφή της διαδικασίας:

- › Τα κριτήρια για την απόφαση σχετικά με τη συμμετοχή οργανισμού αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) μπορούν να αναπτυχθούν βάσει της διαθέσιμης πείρας.
- › Ο αιτών μπορεί να χρησιμοποιήσει τη μεθοδολογία της ΚΜΑ για την εκτίμηση της επικινδυνότητας που καθορίζεται στο παράρτημα Ι του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής προκειμένου να αξιολογήσει/αποδείξει ότι η εναλλακτική μέθοδος είναι ισοδύναμη με την «πρωτότυπη» μέθοδο.

3.5.6. Έλεγχος για το αν τα αποτελέσματα της επαλήθευσης και της αξιολόγησης μπορούν να γίνουν δεκτά

Ο αιτών ελέγχει αν τα αποτελέσματα της επαλήθευσης και της αξιολόγησης της συμμόρφωσης μπορούν να γίνουν δεκτά βάσει των αποδεικτικών στοιχείων.

3.5.7. Άρθρο 27: Διόρθωση των περιπτώσεων μη συμμόρφωσης

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 7

Τεκμαίρεται ότι απαιτείται πλήρης συμμόρφωση προς τους κανόνες, εκτός εάν επιτραπεί η μη εφαρμογή μιας ΤΠΔ, και συνεπώς ο αιτών μπορεί να τροποποιήσει μόνο τον σχεδιασμό ή να μεταβάλει τους όρους χρήσης και άλλους περιορισμούς. Οι διορθωτικές ενέργειες μπορούν να επαναλαμβάνονται έως ότου επιτευχθεί συμμόρφωση. Οι όροι χρήσης και άλλοι περιορισμοί θα πρέπει να αποφεύγονται κατά το δυνατόν. Οι πιθανοί όροι χρήσης και άλλοι περιορισμοί περιγράφονται στο κεφάλαιο 3.3.6 «Προσδιορισμός των όρων χρήσης και άλλων περιορισμών».

3.6. Κεφάλαιο 5 – Στάδιο 4: Υποβολή της αίτησης

Προκειμένου να θεωρηθεί πλήρης η αίτηση από τον φορέα έγκρισης και, κατά περίπτωση, από τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, θα πρέπει να περιέχει τις πληροφορίες που απαριθμούνται στο παράρτημα Ι. Η κατάρτιση της αίτησης και του συνοδευτικού φακέλου της αίτησης καλύπτει όλες τις δραστηριότητες που σχετίζονται με τη συγκέντρωση των δικαιολογητικών που απαιτούνται για την αίτηση.

Τα πιστοποιητικά θα πρέπει να περιέχουν τους όρους χρήσης και άλλους περιορισμούς, εφόσον υπάρχουν, όπως περιγράφονται στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797.

Για περιγραφή της διαδικασίας, βλ. στο παράρτημα XVIII το διάγραμμα ροής για το στάδιο 4.

3.6.1. Άρθρο 28: Απόδειξη στοιχείων για την αίτηση

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 3
- › Άρθρο 4
- › Άρθρο 15
- › Άρθρο 21
- › Άρθρο 24
- › Παράρτημα ΙΙΙ
- › Παράρτημα ΙV

Ο αιτών που καταρτίζει τη δήλωση επαλήθευσης ΕΚ για υποσυστήματα όπως καθορίζεται στο άρθρο 15 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 (ο αιτών για τη διάθεση κινητού υποσυστήματος στην αγορά) θα πρέπει:

- › να καταρτίζει τη δήλωση επαλήθευσης ΕΚ για υποσυστήματα, συμπεριλαμβανομένων των όρων για τις διεπαφές με άλλα υποσυστήματα· και
- › να αναλαμβάνει την πλήρη ευθύνη για το υποσύστημα.

Η δήλωση επαλήθευσης ΕΚ καταρτίζεται σε επίπεδο υποσυστήματος, επομένως αποτελεί ενδιάμεσο έγγραφο στη διαδικασία που οδηγεί στην έγκριση τύπου οχήματος και/ή στην έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά.

Η προσέγγιση αυτή παρέχει τη δυνατότητα διάθεσης του κινητού υποσυστήματος στην αγορά χωρίς να απαιτείται έγκριση.

Ωστόσο, δεν επιτρέπεται η χρήση κινητού υποσυστήματος έως ότου αποτελέσει μέρος εγκεκριμένου οχήματος / τύπου οχήματος. Για την επαλήθευση των διεπαφών υποσυστήματος με άλλα υποσυστήματα, η οποία απαιτείται σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 3 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, απαιτείται ο έλεγχος μόνο των στοιχείων που προσδιορίζονται στην ΤΠΔ. Επομένως, έως ότου προσδιοριστεί πλήρως στις ΤΠΔ η διεπαφή εποχούμενου ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης – τροχαίου υλικού, δεν πρόκειται για εξαντλητικό έλεγχο τεχνικής συμβατότητας και ασφαλούς ενσωμάτωσης μεταξύ των υποσυστημάτων αλλά απλώς για έλεγχο των στοιχείων που απαιτούνται από τις ΤΠΔ (αν μη τι άλλο).

Ο πλήρης έλεγχος της τεχνικής συμβατότητας και της ασφαλούς ενσωμάτωσης των δύο υποσυστημάτων ακολουθεί σε μεταγενέστερο στάδιο όταν τα υποσυστήματα συνδέονται και ενσωματώνονται για να διαμορφώσουν ένα όχημα.

Παρότι η έγκριση τύπου οχήματος και/ή η έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά αποτελεί στάδιο που έπεται της δήλωσης επαλήθευσης ΕΚ για τα κινητά υποσυστήματα, η τεκμηρίωση για την έγκριση εντοπίζεται κυρίως στους τεχνικούς φακέλους που συνοδεύουν κάθε δήλωση επαλήθευσης ΕΚ.

Στον «Γαλάζιο Οδηγό⁽⁶⁾» (https://ec.europa.eu/growth/content/%E2%80%98blue-guide%E2%80%99-implementation-eu-product-rules-0_en), στο σημείο 4.1.1, προσδιορίζεται ο τρόπος με τον οποίο ένας κατασκευαστής μπορεί να αποδείξει τη συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις, που ισχύει κατ' αναλογία και για τα υποσυστήματα και τα οχήματα. Συμπληρώνεται έτσι ο κατάλογος των περιεχομένων που πρέπει να καλύπτει ο «τεχνικός φάκελος που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης ΕΚ για υποσύστημα» ο οποίος αναφέρεται στο άρθρο 15 παράγραφος 4 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

3.6.2. Άρθρο 29: Κατάρτιση του φακέλου που συνοδεύει την αίτηση

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 15
- › Άρθρο 21
- › Άρθρο 24
- › Άρθρο 54
- › Παράρτημα IV

Για την κατάρτιση των περιεχομένων του συνοδευτικού φακέλου της αίτησης έγκρισης, ο αιτών την έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά όπως ορίζεται στο άρθρο 21 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και/ή την έγκριση τύπου οχήματος όπως ορίζεται στο άρθρο 24 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 θα πρέπει:

- › να προσκομίζει δικαιολογητικά για την εισαγωγή απαιτήσεων σε σχέση με τις βασικές απαιτήσεις·
- › σε περίπτωση ανανέωσης της έγκρισης, να ελέγχει αν ισχύει η έγκριση τύπου οχήματος· και
- › να προετοιμάζει και να καταρτίζει το περιεχόμενο που απαιτείται για τον φάκελο έγκρισης σύμφωνα με το παράρτημα I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής, συμπεριλαμβανομένων των δηλώσεων επαλήθευσης ΕΚ για όλα τα υποσυστήματα και τους συνοδευτικούς τεχνικούς φακέλους, τον οποίο καταρτίζει ο αιτών κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 15 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

Νέα έγκριση ή επέκταση της περιοχής χρήσης

Τα πρόσθετα έγγραφα που αναμένονται σε περίπτωση νέας έγκρισης ή επέκτασης της περιοχής χρήσης είναι της ίδιας φύσης με το περιεχόμενο της υφιστάμενης έγκρισης, αλλά επικεντρώνονται στο μέρος στο οποίο απαιτείται επικαιροποίηση σε σχέση με τις αλλαγές που αφορούν τη νέα έγκριση ή την επεκταθείσα περιοχή χρήσης. Προκειμένου να διευκολύνεται τόσο η κατάρτιση όσο και η αξιολόγηση του φακέλου έγκρισης, ο αιτών θα πρέπει να διατηρεί την ίδια δομή με τον υφιστάμενο φάκελο έγκρισης, ώστε να διασφαλίζεται η συνοχή των παρεχόμενων αποδεικτικών στοιχείων.

Σε περιπτώσεις νέας έγκρισης ή επέκτασης της περιοχής χρήσης, ο αιτών θα πρέπει να περιλαμβάνει πρόσθετα σχετικά έγγραφα στον υφιστάμενο πλήρη συνοδευτικό φάκελο (απόφαση εκδοθείσα σύμφωνα με το άρθρο 46 και τον πλήρη συνοδευτικό φάκελο για την εν λόγω απόφαση, βλ. επίσης κεφάλαιο 3.8.1). Θα πρέπει να θεωρείται ότι τα έγγραφα αυτά αποτελούν συμπληρωματική τεκμηρίωση στον υφιστάμενο φάκελο και όχι ότι ο αιτών θα πρέπει να υποβάλει όλα τα έγγραφα που χρησιμοποιήθηκαν για την προηγούμενη διαδικασία έγκρισης.

Φορτάμαξα που προορίζεται για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων

⁶ Ανακοίνωση 2016/C 272/01 της Επιτροπής Ο «Γαλάζιος Οδηγός» του 2016 σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων της ΕΕ για τα προϊόντα.

Σύμφωνα με το σημείο 2.4. στοιχείο δ) του παραρτήματος IV της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, ο συνοδευτικός τεχνικός φάκελος της δήλωσης επαλήθευσης ΕΚ τον οποίο καταρτίζει ο αιτών θα πρέπει να περιέχει τα πιστοποιητικά επαλήθευσης που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με άλλες νομικές πράξεις της Ένωσης.

Στο άρθρο 21 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 ορίζεται ότι η δήλωση επαλήθευσης ΕΚ αποτελεί μέρος των εγγράφων που απαιτούνται για την απόκτηση έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά. Αυτό σημαίνει ότι, σε περίπτωση εμπορευματικής βυτιοφόρου φορτάμαξας, ο αιτών πρέπει να αποκτήσει την έγκριση τύπου σύμφωνα με την οδηγία για τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος πριν από την αίτησή του για έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά.

Ο φορέας έγκρισης θα πρέπει να εφαρμόζει τη διαδικασία έγκρισης οχήματος όπως περιγράφεται στο άρθρο 21 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και να ελέγχει την ύπαρξη αποδεικτικών στοιχείων για το ότι η έγκριση τύπου για τη δεξαμενή πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με την οδηγία για τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος και ότι εξακολουθεί να ισχύει για τον τύπο δεξαμενής με την οποία θα εξοπλιστεί η εν λόγω φορτάμαξα.

3.6.3. Άρθρο 30: Περιεχόμενο και πληρότητα της αίτησης

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 7
- › Άρθρο 13
- › Άρθρο 14
- › Άρθρο 21
- › Άρθρο 24
- › Άρθρο 54

Το έντυπο αίτησης θα πρέπει να περιέχει δικαιολογητικά που καλύπτουν τουλάχιστον τα στοιχεία που προσδιορίζονται στο παράρτημα I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής.

Οι πληροφορίες που πρέπει να προστεθούν στον αρχικό φάκελο (δηλαδή στον υφιστάμενο φάκελο ή στον φάκελο της προηγούμενης έγκρισης) όπως ισχύουν για την επεκταθείσα περιοχή χρήσης, θα πρέπει να συνιστανται στην παροχή αποδεικτικών στοιχείων σχετικά με τα ακόλουθα:

- a) τη διάθεση των κινητών υποσυστημάτων από τα οποία αποτελείται το όχημα (το υποσύστημα τροχαίου υλικού και το υποσύστημα εποχούμενου ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης) στην αγορά σύμφωνα με το άρθρο 20 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, βάσει της δήλωσης επαλήθευσης «ΕΚ»·
- b) την τεχνική συμβατότητα των υποσυστημάτων του στοιχείου α) εντός του οχήματος, που αποδεικνύεται βάσει των σχετικών ΤΠΔ (ειδικές περιπτώσεις) και, κατά περίπτωση, των σχετικών εθνικών κανόνων για τη μη εφαρμογή των ΤΠΔ και των ανοικτών σημείων·
- c) την ασφαλή ενσωμάτωση των υποσυστημάτων του στοιχείου α) εντός του οχήματος, που αποδεικνύεται βάσει των σχετικών ΤΠΔ και, κατά περίπτωση, των σχετικών εθνικών κανόνων για τη μη εφαρμογή των ΤΠΔ και των ανοικτών σημείων, καθώς και των ΚΜΑ· και
- d) την τεχνική συμβατότητα του οχήματος με τα δίκτυα που περιλαμβάνονται στην περιοχή χρήσης κατά τα οριζόμενα στην παράγραφο 2, η οποία αποδεικνύεται βάσει των σχετικών ΤΠΔ και, κατά περίπτωση, των σχετικών εθνικών κανόνων για τη μη εφαρμογή των ΤΠΔ και των ανοικτών σημείων, των μητρώων υποδομής και της ΚΜΑ για την εκτίμηση επικινδυνότητας.

Σε περίπτωση τύπων οχημάτων που έχουν εγκριθεί βάσει της οδηγίας 2008/57/ΕΚ ή παλαιότερα (χωρίς επέκταση του πεδίου εφαρμογής των ΤΠΔ), στις πληροφορίες που πρέπει να προστεθούν στον αρχικό φάκελο για τις πτυχές που καλύπτονται από τα στοιχεία β), γ) και δ) θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνονται οι εφαρμοστέοι εθνικοί κανόνες για όλες τις παραμέτρους.

Το πεδίο εφαρμογής της πρώτης δέσμης ΤΠΔ που ίσχυαν για τα οχήματα περιοριζόταν στη λειτουργία του δικτύου ΔΕΔ (από τις ΤΠΔ «2002» έως τις ΤΠΔ «2011»). Σε αυτή την περίπτωση, οι εθνικοί κανόνες εξακολουθούν να ισχύουν για την κάλυψη του δικτύου που δεν ανήκει στο ΔΕΔ. Συνιστάται, ωστόσο, να χρησιμοποιείται όσο το δυνατόν περισσότερο η αμοιβαία αναγνώριση των εθνικών κανόνων προκειμένου να περιορίζονται οι περιττοί διπλοί έλεγχοι.

Από το 2014 και την έναρξη ισχύος της νέας αναθεωρημένης δέσμης ΤΠΔ (βάσει της οδηγίας 2008/57/ΕΚ), οι ΤΠΔ που ισχύουν για τα οχήματα καλύπτουν όχι μόνο το δίκτυο ΔΕΔ αλλά και το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο της Ένωσης [όπως αναφέρεται στο παράρτημα Ι της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797]. Αυτό συνεπάγεται ότι οι εναπομείναντες εθνικοί κανόνες θα πρέπει να καλύπτουν:

- › την τεχνική συμβατότητα με το δίκτυο για τις ιδιαιτερότητες που συνδέονται με το υπάρχον δίκτυο και δεν έχουν ληφθεί υπόψη από τις ΤΠΔ· και/ή
- › ανοικτά σημεία ή ειδικές περιπτώσεις που αναφέρονται αλλά δεν περιγράφονται στις ΤΠΔ.

Οι ειδικές περιπτώσεις στις ΤΠΔ αφορούν κατά κύριο λόγο την τεχνική συμβατότητα με το δίκτυο. Για την επεκταθείσα περιοχή χρήσης τα σχετικά ανοικτά σημεία στις ΤΠΔ είναι εκείνα που αφορούν την τεχνική συμβατότητα με το δίκτυο. Οι εθνικοί κανόνες που καλύπτουν ανοικτά σημεία που δεν αφορούν την τεχνική συμβατότητα με το δίκτυο θα πρέπει να αποτελούν αντικείμενο αμοιβαίας αναγνώρισης.

3.6.4. Άρθρο 31: Υποβολή της αίτησης έγκρισης μέσω της υπηρεσίας μίας στάσης

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 21
- › Άρθρο 24

Σχετικές παραπομπές στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/796:

- › Άρθρο 12

Όλες οι αιτήσεις έγκρισης οχήματος θα πρέπει να υποβάλλονται μέσω του ενιαίου σημείου εισόδου της υπηρεσίας μίας στάσης που αναφέρεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/796 ανεξαρτήτως του ποιος θα είναι ο φορέας έγκρισης. Το ίδιο ισχύει και για τα οχήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 αλλά δεν καλύπτονται (και δεν προβλέπεται να καλυφθούν) από ΤΠΔ (π.χ. τραμ-τρένα, μετρικό εύρος τροχιάς) με μόνη εξαίρεση τα τραμ-τρένα για τα οποία η οδηγία (ΕΕ) 2016/797 επιτρέπει στα κράτη μέλη να ορίσουν ειδική διαδικασία.

Ο αιτών θα πρέπει να υποβάλλει την αίτησή του για έγκριση τύπου οχήματος / έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά μέσω του ενιαίου σημείου εισόδου της υπηρεσίας μίας στάσης, χρησιμοποιώντας το ηλεκτρονικό έντυπο αίτησης και να επιλέγει τον φορέα έγκρισης όταν η περιοχή χρήσης περιορίζεται σε ένα κράτος μέλος.

Εάν ένα κράτος μέλος έχει θεσπίσει εθνικούς κανόνες βάσει των οποίων απαιτείται να ακολουθείται ειδική διαδικασία έγκρισης για την έγκριση τραμ-τρένων [όπου αυτό επιτρέπεται βάσει της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797], ο Οργανισμός δεν θα πρέπει να συμμετέχει στη διαδικασία έγκρισης.

Όταν η περιοχή χρήσης αφορά περισσότερα του ενός κράτη μέλη, η υπηρεσία μίας στάσης θα επιλέγει τον Οργανισμό ως φορέα έγκρισης εξ ορισμού. Όταν η περιοχή χρήσης περιορίζεται σε ένα κράτος μέλος, ο αιτών μπορεί να επιλέξει τον φορέα έγκρισης που θα είναι αρμόδιος για την έκδοση της έγκρισης τύπου οχήματος και/ή της έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά. Στην τελευταία αυτή περίπτωση, η υπηρεσία μίας στάσης θα προτείνει στον αιτούντα ως δυνατές επιλογές μόνο τον Οργανισμό και την αρμόδια ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης. Οι πληροφορίες που έχουν ήδη υποβληθεί από τον αιτούντα κατά τη διάρκεια τυχόν προκαταρκτικής επαφής θα χρησιμοποιούνται εκ νέου προκειμένου να αποφεύγεται τυχόν πρόσθετος φόρτος για τον αιτούντα.

Εάν το κράτος μέλος δεν έχει προβλέψει εξαίρεση από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και συνεπώς δεν έχει θεσπίσει κάποια συγκεκριμένη εθνική διαδικασία έγκρισης για τα τραμ-τρένα, θα πρέπει να εφαρμόζεται το άρθρο 21 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Ο αιτών μπορεί κατά συνέπεια να επιλέξει είτε τον Οργανισμό είτε την ΕΑΑ σε περίπτωση έγκρισης για περιοχή χρήσης που περιορίζεται σε ένα κράτος μέλος. Ωστόσο, στην περίπτωση αυτή δεν ισχύουν οι ΤΠΔ, αλλά εφαρμόζονται μόνον οι εθνικοί κανόνες, επομένως το μέρος της αξιολόγησης από τον φορέα έγκρισης το οποίο καλύπτει τους κανόνες θα καλύπτεται πλήρως από την αξιολόγηση που διενεργείται από τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης.

Όταν η διαδικασία έγκρισης (η οποία ξεκινά με το στάδιο προκαταρκτικής επαφής, εάν χρησιμοποιηθεί) ενεργοποιείται μέσω της υπηρεσίας μίας στάσης, ο αιτών θα πρέπει να επιλέγει τον φορέα έγκρισης σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφοι 5 και 8 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 (όταν η περιοχή χρήσης περιορίζεται σε δίκτυο ή δίκτυα εντός ενός κράτους μέλος είτε υποβάλλει την αίτησή του για έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά στην εθνική αρχή ασφάλειας του εν λόγω κράτους μέλους είτε στον Οργανισμό). Από τη στιγμή που γίνεται η συγκεκριμένη επιλογή, ο αιτών δεν θα έχει τη δυνατότητα να αλλάξει την επιλογή του ως προς τον φορέα έγκρισης, εκτός εάν ο αιτών τερματίσει την αρχική του αίτηση και ενεργοποιήσει νέα αίτηση στον άλλο φορέα έγκρισης. Στην περίπτωση αυτή, ο αιτών θα πρέπει να ξεκινήσει ξανά από την αρχή όλη τη διαδικασία έγκρισης.

Μόνον ο αιτών μπορεί να τερματίσει την αίτηση. Ο φορέας έγκρισης οφείλει να λάβει απόφαση (είτε θετική είτε αρνητική) εάν υποβληθεί αίτηση μέσω της υπηρεσίας μίας στάσης.

Σε περίπτωση έγκρισης συμμόρφωσης με τύπο, είναι επωφελές ο φορέας έγκρισης να είναι ο ίδιος με τον φορέα που εξέδωσε την έγκριση τύπου οχήματος, καθώς μπορεί να διαθέτει μεγαλύτερη ευχέρεια για να διενεργήσει ορισμένους από τους ελέγχους που περιγράφονται στο παράρτημα II του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής (π.χ. μη εφαρμογή των ΤΠΔ που συνδέονται με τον εν λόγω τύπο, ισχύς της υφιστάμενης έγκρισης τύπου κ.λπ.).

Η αίτηση θα πρέπει να γίνεται αρκετά νωρίτερα από τον χρόνο κατά τον οποίο ο αιτών χρειάζεται την έγκριση τύπου οχήματος και/ή την έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά. Ο αιτών θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη ότι τα μέγιστα χρονικά διαστήματα που καθορίζονται στο άρθρο 34 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής μπορούν να παραταθούν εάν διαπιστωθεί, κατά τον έλεγχο πληρότητας της αίτησης, ότι λείπουν πληροφορίες ή εάν εγερθεί δικαιολογημένη αμφιβολία (και εφόσον υπάρχει δεόντως καταγεγραμμένη συμφωνία με τον αιτούντα για την παράταση του χρονικού διαστήματος).

Κατά τον προγραμματισμό του για το έργο του, ο αιτών την έγκριση τύπου οχήματος και/ή την έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά πρέπει να λαμβάνει υπόψη ότι η έκδοση της έγκρισης είναι μόνον ένα ορόσημο και ότι υπάρχουν και άλλες πτυχές που πρέπει να συνεκτιμώνται πριν να είναι δυνατή η προβλεπόμενη χρήση του οχήματος. Μεταξύ των παραγόντων τους οποίους θα πρέπει να συνεκτιμά ο αιτών κατά τον προγραμματισμό του για τον χρόνο υποβολής της αίτησης θα πρέπει να περιλαμβάνονται οι εξής:

- › το κατά πόσον πραγματοποιήθηκε τυχόν προκαταρκτική επαφή·
- › το χρονοδιάγραμμα για την υποβολή της αίτησης και τη μετέπειτα αξιολόγηση από τον φορέα έγκρισης·
- › η πολυπλοκότητα της αίτησης και/ή οι αβεβαιότητες που σχετίζονται με την αίτηση· και
- › τυχόν επιπλέον χρόνος που απαιτείται για τους ελέγχους πριν από τη χρήση των εγκριθέντων οχημάτων [έλεγχοι για την έγκριση, την καταχώριση, τη συμβατότητα της διαδρομής και την ένταξη στη σύνθεση του συρμού στον οποίο πρόκειται να χρησιμοποιηθεί – βλ. άρθρο 23 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797].

Η υπηρεσία μίας στάσης χορηγεί μοναδικό αναγνωριστικό αριθμό ανά αίτηση, ο οποίος μπορεί να προστεθεί σε όλες τις εκτυπωμένες εκδόσεις των εγγράφων που σχετίζονται με τις επιμέρους περιπτώσεις.

3.7. Κεφάλαιο 6 – Στάδιο 5: Διεκπεραίωση της αίτησης

Για περιγραφή της διαδικασίας, βλ. στο παράρτημα XVIII το διάγραμμα ροής για το στάδιο 5.

3.7.1. Παραπομπή της αίτησης στον φορέα έγκρισης (Οργανισμός/ΕΑΑ) μέσω υπηρεσίας μίας στάσης

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 21
- › Άρθρο 24

Σχετικές παραπομπές στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/796:

- › Άρθρο 12

3.7.2. Άρθρο 32: Έλεγχος πληρότητας της αίτησης

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 21
- › Άρθρο 24

Ο φορέας έγκρισης και οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης θα πρέπει να αξιολογούν την πληρότητα της αίτησης και του συνοδευτικού φακέλου της αίτησης σύμφωνα με το κεφάλαιο 3.6.3 εντός ενός μηνός από την ημερομηνία παραλαβής της αίτησης και να ενημερώνουν σχετικά τον αιτούντα.

3.7.3. Άρθρο 33: Βεβαίωση παραλαβής της αίτησης

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 21
- › Άρθρο 24

Σχετικές παραπομπές στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/796:

- › Άρθρο 12

Στην αυτόματη βεβαίωση παραλαβής της αίτησης και του συνοδευτικού φακέλου της αίτησης επισημαίνεται ότι ως ημερομηνία παραλαβής της αίτησης λογίζεται η πρώτη κοινή εργάσιμη ημέρα για όλες τις αρμόδιες αρχές. Στο εν λόγω στάδιο δεν διεξάγονται έλεγχοι.

Η βεβαίωση παραλαβής της αίτησης αποστέλλεται αυτόματα μέσω της υπηρεσίας μίας στάσης:

- › στον υπεύθυνο προγράμματος του Οργανισμού και στα σημεία επαφής της ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, εάν η περιοχή χρήσης (η οποία επιλέγεται από τον αιτούντα) καλύπτει περισσότερα του ενός κράτη μέλη ή εάν η περιοχή χρήσης καλύπτει ένα κράτος μέλος και ο αιτών επέλεξε ως φορέα έγκρισης τον Οργανισμό· ή
- › στο σημείο επαφής της ΕΑΑ, εάν η περιοχή χρήσης καλύπτει ένα κράτος μέλος και ο αιτών έχει επιλέξει ως φορέα έγκρισης την ΕΑΑ.

Η υπηρεσία μίας στάσης προβαίνει αυτομάτως στις ακόλουθες ενέργειες:

- › επικαιροποίηση του καταλόγου σημείων επαφής της αίτησης και του συνοδευτικού φακέλου της αίτησης με τα στοιχεία επικοινωνίας του σημείου επαφής του αιτούντος, καθώς και των σημείων επαφής των αρμόδιων ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης και του υπεύθυνου προγράμματος του Οργανισμού (κατά περίπτωση)·
- › παροχή πρόσβασης στην αίτηση και τον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης στους ενδιαφερόμενους χρήστες· και

- › αποθήκευση της ημερομηνίας υποβολής της αίτησης και του συνοδευτικού φακέλου της αίτησης (η ημερομηνία υποβολής λαμβάνεται υπόψη από τον υπεύθυνο έργου για τον υπολογισμό της ημερομηνίας παραλαβής της αίτησης σε μεταγενέστερο στάδιο).

Το χρονοδιάγραμμα (βλ. κεφάλαιο 3.7.4) ξεκινά από την ημερομηνία παραλαβής της αίτησης. Ο υπεύθυνος έργου θα πρέπει να υπολογίζει την ημερομηνία παραλαβής της αίτησης με βάση την ημερομηνία υποβολής της αίτησης και του συνοδευτικού φακέλου της αίτησης (που έχουν αποθηκευτεί στην υπηρεσία μίας στάσης) και την πρώτη κοινή εργάσιμη ημέρα για τις αρμόδιες αρχές.

Για την ενημέρωση του αιτούντος (εντός ενός μηνός από την ημερομηνία παραλαβής της αίτησης) σχετικά με το αποτέλεσμα της αξιολόγησης που διενεργείται από τον φορέα έγκρισης και τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης όσον αφορά την πληρότητα της αίτησης και του συνοδευτικού φακέλου της αίτησης (σύμφωνα με το κεφάλαιο 3.6.2) θα πρέπει να χρησιμοποιείται το υπόδειγμα βεβαίωσης παραλαβής / απόρριψης της πλήρους αίτησης και του συνοδευτικού φακέλου της αίτησης (βλ. παράρτημα VI).

3.7.4. Άρθρο 34: Χρονοδιάγραμμα αξιολόγησης της αίτησης

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 21
- › Άρθρο 24

Σχετικές παραπομπές στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/796:

- › Άρθρο 58

Τα χρονοδιαγράμματα που ορίζονται στο άρθρο 34 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής θα πρέπει να αναγνωρίζονται ως μέγιστα χρονικά όρια για την εκτέλεση των καθηκόντων και όχι ως επιδιωκόμενοι χρόνοι. Τα εμπλεκόμενα μέρη θα πρέπει να καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για την ολοκλήρωση των καθηκόντων τους χωρίς άσκοπες καθυστερήσεις.

Η αυτόματη βεβαίωση παραλαβής της αίτησης κοινοποιείται από την υπηρεσία μίας στάσης στον αιτούντα, στον φορέα έγκρισης και στις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης.

Η κοινοποίηση αποστέλλεται στον υπεύθυνο επικοινωνίας του αιτούντος που προσδιορίζεται στο έντυπο της αίτησης, με παράλληλη διαβίβαση αντιγράφου στον φορέα έγκρισης και στις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης. Η υπηρεσία μίας στάσης παρέχει σύνδεσμο μέσω του οποίου οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να συμβουλευόνται τον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης.

Ο έλεγχος πληρότητας θα πρέπει να διενεργείται εντός 1 μηνός από την ημερομηνία παραλαβής της αίτησης, σύμφωνα με το ακόλουθο χρονοδιάγραμμα:

- › παρέχεται μέγιστη προθεσμία μίας εβδομάδας στον φορέα έγκρισης προκειμένου να προσδιορίσει τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης (εάν υπάρχουν) και να παραπέμψει τον φάκελο σε αυτές·
- › παρέχεται μέγιστη προθεσμία δύο εβδομάδων, αφενός, στις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης (εάν υπάρχουν) ώστε να εγείρουν τυχόν προβληματικά σημεία σχετικά με την πληρότητα του φακέλου και, αφετέρου, στον Οργανισμό ώστε να διενεργήσει τον έλεγχο πληρότητας· και
- › παρέχεται μέγιστη προθεσμία μίας εβδομάδας στον φορέα έγκρισης προκειμένου να επιβεβαιώσει την πληρότητα του φακέλου ή να ζητήσει συμπληρωματικές πληροφορίες.

Ο φορέας έγκρισης, από κοινού με τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, δύναται να αναστείλει την αίτηση εάν οι πληροφορίες που υποβλήθηκαν είναι ελλιπείς δυνάμει του άρθρου 34 παράγραφος 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής. Η αξιολόγηση της αίτησης (και το χρονοδιάγραμμα 4 μηνών για την αξιολόγηση) ξεκινά μετά την προσκόμιση των ελλειπουσών πληροφοριών από τον αιτούντα.

Η αξιολόγηση της αίτησης θα πρέπει να πραγματοποιείται από τον φορέα έγκρισης και τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης προκειμένου να βεβαιωθούν ευλόγως ότι ο αιτών και οι παράγοντες που υποστηρίζουν τον αιτούντα εκπλήρωσαν τις υποχρεώσεις και τις ευθύνες τους στα στάδια σχεδιασμού, κατασκευής, επαλήθευσης και επικύρωσης του οχήματος και/ή του τύπου οχήματος, ώστε να διασφαλιστεί η συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις όλων των εφαρμοστέων νομοθετικών διατάξεων και να καταστεί δυνατή η διάθεσή του στην αγορά και να χρησιμοποιηθεί με ασφάλεια στην περιοχή χρήσης του τύπου οχήματος σύμφωνα με τους όρους χρήσης και άλλους περιορισμούς που προσδιορίζονται στην αίτηση.

Η ολοκλήρωση της διαδικασίας παρακολουθείται από την υπηρεσία μίας στάσης από την ημερομηνία της αυτόματης βεβαίωσης παραλαβής της αίτησης. Σε όλες τις περιπτώσεις έγκρισης, εξαιρουμένης της έγκρισης συμμόρφωσης με τύπο, ο φορέας έγκρισης θα πρέπει να τηρεί τα ακόλουθα χρονοδιαγράμματα:

- › Αξιολόγηση της πληρότητας του συνοδευτικού φακέλου της αίτησης και τυχόν ζητηθέντων αποδεικτικών εγγράφων εντός ενός μηνός από την ημερομηνία παραλαβής της αίτησης. Ο αιτών θα πρέπει να ενημερώνεται σχετικά.
- › Εάν ο συνοδευτικός φάκελος της αίτησης είναι πλήρης, λήψη της τελικής απόφασης για την έκδοση έγκρισης τύπου οχήματος / έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά εντός τεσσάρων μηνών από την ημερομηνία βεβαίωσης παραλαβής της πλήρους αίτησης.
- › Εάν ο συνοδευτικός φάκελος της αίτησης δεν είναι πλήρης, λήψη της τελικής απόφασης για την έκδοση έγκρισης τύπου οχήματος / έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά εντός τεσσάρων μηνών από την ημερομηνία υποβολής των απαιτούμενων πληροφοριών από τον αιτούντα.

Όσον αφορά την έγκριση συμμόρφωσης με τύπο, η απόφαση θα πρέπει να εκδίδεται εντός ενός μηνός από την ημερομηνία παραλαβής της αίτησης.

Μετά την ολοκλήρωση της βεβαίωσης παραλαβής / απόρριψης της πλήρους αίτησης και του συνοδευτικού φακέλου της αίτησης, όπως περιγράφεται στο κεφάλαιο 3.7.3, ο φορέας έγκρισης, σε συντονισμό με τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, και εντός 4 μηνών από την ημερομηνία βεβαίωσης παραλαβής της πλήρους αίτησης, θα πρέπει:

- › να ορίσει το πεδίο εφαρμογής της αξιολόγησης·
- › να διενεργήσει την αξιολόγηση· και
- › να εκδώσει τη σύστασή του για την τελική απόφαση.

Ο φορέας έγκρισης και οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης μπορούν να ζητούν, έκαστος για το αντίστοιχο μέρος της αξιολόγησης που του αναλογεί, πρόσθετες πληροφορίες και διευκρινίσεις, συμπεριλαμβανομένων επίσης τυχόν περιπτώσεων μη συμμόρφωσης. Αιτήματα αυτού του είδους:

- › θα πρέπει πάντοτε να καθορίζουν χρονικό όριο για την παροχή απάντησης (ανάλογα με την πολυπλοκότητα του θέματος)· και
- › δεν θα πρέπει να αναστέλλουν το χρονοδιάγραμμα αξιολόγησης, εκτός εάν επισημανθούν δικαιολογημένες αμφιβολίες οι οποίες δεν επιτρέπουν τη συνέχιση της αξιολόγησης ή μερών αυτής.

Πρόκειται για έναν μηχανισμό ο οποίος παρέχει στον αιτούντα τη δυνατότητα να προσκομίσει πρόσθετα αποδεικτικά στοιχεία (για την επίλυση των προβληματικών σημείων που εντοπίστηκαν κατά τη διάρκεια της αξιολόγησης) χωρίς αναστολή του χρονοδιαγράμματος αξιολόγησης. Η περίπτωση αυτή είναι διαφορετική από την περίπτωση των δικαιολογημένων αμφιβολιών, στην οποία το χρονοδιάγραμμα αξιολόγησης μπορεί να ανασταλεί εάν υπάρχει δεόντως καταγεγραμμένη συμφωνία με τον αιτούντα.

Ο φορέας έγκρισης και οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν σαφέστεροι, ώστε να διευκολύνουν τον αιτούντα να κατανοήσει το επίπεδο λεπτομέρειας που αναμένεται στην απάντηση, χωρίς να επιβάλλονται συγκεκριμένες ενέργειες για την επίλυση του προβληματικού σημείου.

Για να είναι ικανοποιητική η γραπτή απάντηση του αιτούντος, θα πρέπει να είναι επαρκής ώστε να μετριάσει τις ανησυχίες που έχουν εκφραστεί και να καταδεικνύει ότι οι ρυθμίσεις τις οποίες προτείνει θα πληρούν

τις απαιτήσεις. Θα πρέπει να περιλαμβάνει νέο κείμενο και/ή αναδιατύπωση για την αντικατάσταση των μη ικανοποιητικών σημείων στην αίτηση, με επεξήγηση του τρόπου αντιμετώπισης των ελλείψεων που διαπιστώθηκαν. Επιπλέον, ο αιτών δύναται να προσκομίσει σχετικές υποστηρικτικές πληροφορίες καθώς και να τροποποιήσει/προσθέσει σχετικό κείμενο στο κείμενο το οποίο περιέχει η αίτηση. Εάν ο φορέας έγκρισης και/ή οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης δεν συμφωνούν με τα προτεινόμενα μέτρα και/ή χρονοδιαγράμματα, θα πρέπει να επικοινωνήσουν αμέσως με τον αιτούντα για την επίλυση του προβληματικού σημείου.

Λόγω του ότι στο πλαίσιο της αξιολόγησης δεν είναι δυνατόν να προβλεφθεί ούτε η χρονική στιγμή κατά την οποία μπορεί να ανακύψει δικαιολογημένη αμφιβολία ούτε ο απαιτούμενος χρόνος για την εξέταση δικαιολογημένης αμφιβολίας, δεν καθορίζεται σχετικό χρονοδιάγραμμα. Ωστόσο, εάν ο φορέας έγκρισης και/ή οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης έχουν δικαιολογημένη αμφιβολία, θα πρέπει να εγείρουν και να διεκπεραιώσουν αμελλητί τη δικαιολογημένη αμφιβολία.

3.7.5. Άρθρο 35: Επικοινωνία κατά τη διάρκεια της αξιολόγησης της αίτησης

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 21
- › Άρθρο 24

Σχετικές παραπομπές στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/796:

- › Άρθρο 12

Ο φορέας έγκρισης και οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης θα πρέπει να βεβαιώνονται ότι είναι διαθέσιμο το αρμόδιο προσωπικό που απαιτείται για την ολοκλήρωση της διαδικασίας έγκρισης εντός του καθορισμένου χρονοδιαγράμματος. Συνιστάται το απαιτούμενο αρμόδιο προσωπικό να εξασφαλίζεται το αργότερο 1 εβδομάδα από την ημερομηνία παραλαβής της αίτησης. Οι πληροφορίες σχετικά με το αρμόδιο προσωπικό στο οποίο ανατίθενται καθήκοντα στο πλαίσιο της διαδικασίας θα πρέπει να καταχωρίζονται στην υπηρεσία μίας στάσης.

Οι πληροφορίες που καταχωρίζονται στην υπηρεσία μίας στάσης θα πρέπει να καλύπτουν τα στοιχεία επικοινωνίας των εμπειρογνομόνων από τον φορέα έγκρισης και τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, προκειμένου να διευκολύνεται το συντονιστικό έργο μεταξύ των διαφόρων μερών ή ακόμη και στο εσωτερικό μιας οργανωτικής δομής. Σε κάθε αρχή θα πρέπει να ορίζεται, κατά περίπτωση, ένας υπεύθυνος επικοινωνίας. Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει να γνωστοποιούνται στον αιτούντα.

Ο αιτών θα μπορεί να επικοινωνεί με την ομάδα έγκρισης μέσω φόρμας επικοινωνίας. Η εν λόγω φόρμα επικοινωνίας θα κατευθύνει το αίτημα προς τον αντίστοιχο υπεύθυνο επικοινωνίας. Για τον σκοπό αυτόν, στη φόρμα επικοινωνίας θα διαχωρίζονται τα ερωτήματα για τα τμήματα της αίτησης που αφορούν τις ΤΠΔ και εκείνα που αφορούν τους σχετικούς εθνικούς κανόνες (με βάση την επιλεγμένη περιοχή χρήσης).

Για καθοδήγηση σχετικά με τη χρήση του καταλόγου προβληματικών σημείων, βλ. κεφάλαιο 3.7.11.

3.7.6. Άρθρο 36: Διαχείριση των πληροφοριών σχετικά με αξιολόγηση αίτησης

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 21
- › Άρθρο 24

Σχετικές παραπομπές στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/796:

- › Άρθρο 12

Διαχείριση πληροφοριών

Κάθε ενδιάμεσο έγγραφο εργασίας, συμπεριλαμβανομένης της ανεπίσημης αλληλογραφίας με τον αιτούντα, μπορεί να αρχειοθετείται στην υπηρεσία μίας στάσης.

Ο φορέας έγκρισης και οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης εξακολουθούν να έχουν τη διακριτική ευχέρεια να θεσπίζουν δικά τους συστήματα διαχείρισης πληροφοριών τα οποία είναι συμβατά με την προτεινόμενη διαδικασία (π.χ. με τον καθορισμό πολιτικής αποθήκευσης, συμπεριλαμβανομένων του χρόνου διατήρησης και της θέσης αποθήκευσης), ιδίως με σκοπό τη διαχείριση των ενδιάμεσων εγγράφων εργασίας και της ανεπίσημης αλληλογραφίας.

3.7.7. Άρθρο 37: Συντονισμός μεταξύ του φορέα έγκρισης και των αρμόδιων ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης για την αξιολόγηση αίτησης

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 14 παράγραφος 10
- › Άρθρο 21
- › Άρθρο 24

Σχετικές παραπομπές στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/796:

- › Άρθρο 12

Συντονισμός μεταξύ του φορέα έγκρισης και των αρμόδιων ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης

Οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη την ταξινόμηση των εθνικών κανόνων και την αμοιβαία αποδοχή που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 10 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 (καθώς και την εκτελεστική πράξη που αναφέρεται στο εν λόγω άρθρο) και να θέτουν σε εφαρμογή τις απαραίτητες ρυθμίσεις σύμφωνα με το άρθρο 37 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής. Η διάταξη αυτή θα πρέπει να τηρείται με σκοπό την αποφυγή της αλληλεπικάλυψης των αξιολογήσεων για τους εθνικούς κανόνες που χαρακτηρίζονται ισοδύναμοι για τα αντίστοιχα κράτη μέλη και την περιοχή χρήσης. Όσον αφορά τους ισοδύναμους εθνικούς κανόνες, οι ΕΑΑ για τη σχετική περιοχή χρήσης θα πρέπει να εφαρμόζουν την αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης για τις ακόλουθες πτυχές της αξιολόγησης που παρατίθενται στο παράρτημα ΙΙΙ του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής: σημείο 5, σημείο 6, σημείο 7, σημείο 9, σημείο 10, σημείο 12 και σημείο 13. Στις ρυθμίσεις θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα εξής:

- › η λογική ομαδοποίηση των πτυχών και των εθνικών κανόνων που πρέπει να αξιολογηθούν, δηλαδή μπορεί να είναι χρήσιμη η αξιολόγηση συγκεκριμένου θέματος·
- › η γλώσσα των εγγράφων τεκμηρίωσης που προσκομίζει ο αιτών προκειμένου να περιοριστεί η ανάγκη μετάφρασης· και
- › η κατανομή του φόρτου εργασίας και άλλες πτυχές προγραμματισμού.

Στις ρυθμίσεις θα πρέπει να περιγράφονται τουλάχιστον τα ακόλουθα:

- › σε περίπτωση αξιολόγησης μιας παραμέτρου με ισοδύναμους εθνικούς κανόνες από διάφορες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, η ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης η οποία είναι υπεύθυνη για τις διάφορες πτυχές της αξιολόγησης· και
- › ο προγραμματισμός και ο συντονισμός των αξιολογήσεων.

Οι ρυθμίσεις θα πρέπει να τεκμηριώνονται και να συμφωνούνται από τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης και στη συνέχεια να κοινοποιούνται στον αιτούντα και στον φορέα έγκρισης μέσω της υπηρεσίας μίας στάσης.

Ο φορέας έγκρισης δύναται να αποφασίσει να συντονίσει τις εργασίες του με τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, συμπεριλαμβανομένης της διοργάνωσης διά ζώσης συναντήσεων, ανάλογα με το επίπεδο πληρότητας του συνοδευτικού φακέλου της αίτησης.

Εάν πρέπει να τεθούν σημαντικά ζητήματα, ο φορέας έγκρισης και/ή οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης μπορούν να ζητήσουν συνάντηση με τον αιτούντα προκειμένου να αποφευχθεί η εκτενής αλληλογραφία για την επίλυση των εκκρεμών ζητημάτων.

Ο φορέας έγκρισης και/ή οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης θα πρέπει να επιβεβαιώνουν με τον αιτούντα κάθε προκαθορισμένη για τον σκοπό αυτόν ημερομηνία ή, διαφορετικά, να ορίζουν κάποια ημερομηνία. Και στις δύο περιπτώσεις, θα πρέπει να αποστέλλεται επιβεβαίωση μέσω της υπηρεσίας μίας στάσης και θα πρέπει να ζητείται βεβαίωση παραλαβής. Η επιβεβαίωση αυτή θα πρέπει να αποστέλλεται μαζί με λεπτομερή στοιχεία των ζητημάτων που εγείρουν ανησυχία.

Σε περίπτωση που κρίνεται αναγκαία η διεξαγωγή διά ζώσης συνάντησης, οι στόχοι θα πρέπει να τίθενται ως εξής:

- › να διασφαλιστεί ότι ο αιτών έχει κατανοήσει σαφώς τους διαπιστωθέντες τομείς μη συμμόρφωσης·
- › να συζητηθούν τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για την αποκατάστασή τους· και
- › να συμφωνηθεί η φύση των περαιτέρω πληροφοριών και τυχόν υποστηρικτικών αποδεικτικών στοιχείων που πρέπει να προσκομιστούν (σχέδιο δράσης).

Τυχόν διαφορές απόψεων μεταξύ εμπειρογνομόνων (συμπεριλαμβανομένων των εμπειρογνομόνων που ανήκουν στον ίδιο φορέα) θα πρέπει να καταγράφονται στον φάκελο αξιολόγησης.

Ο φορέας έγκρισης και οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, το αργότερο 1 εβδομάδα πριν από τη λήξη της τετράμηνης περιόδου αξιολόγησης, και στο πλαίσιο των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων τους, θα πρέπει να καταλήξουν στο συμπέρασμα είτε ότι η αίτηση πληροί όλες τις απαιτήσεις είτε ότι δεν αναμένεται να επιτευχθεί περαιτέρω πρόοδος όσον αφορά την εξασφάλιση ικανοποιητικών απαντήσεων σε εκκρεμή ζητήματα και να καταχωρίσουν στη συνέχεια, μέσω της υπηρεσίας μίας στάσης, τα αποτελέσματα των αντίστοιχων αξιολογήσεών τους, συμπεριλαμβανομένων τυχόν περιπτώσεων διάστασης απόψεων μεταξύ τους, καθώς και τη σύστασή τους για την έκδοση της έγκρισης τύπου οχήματος / έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά (βλ. υποδείγματα φακέλων αξιολόγησης στα παραρτήματα IX-XI).

3.7.8. Άρθρο 38: Αξιολόγηση της αίτησης

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 21
- › Άρθρο 24

Προκειμένου να διασφαλίζεται εύλογη βεβαιότητα (βλ. κεφάλαιο 3.2.2.12) ότι ο αιτών και οι παράγοντες που υποστηρίζουν τον αιτούντα εκπλήρωσαν τις υποχρεώσεις και τις ευθύνες τους, ο φορέας έγκρισης και οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης θα πρέπει να εξακριβώνουν τα εξής:

- › την αποτελεσματικότητα της διαδικασίας που ακολούθησαν ο αιτών και οι παράγοντες που υποστηρίζουν τον αιτούντα· και
- › τη συνοχή, την πληρότητα και τη συνάφεια των εγγράφων τεκμηρίωσης που προσκόμισε ο αιτών.

Οι απαιτήσεις όσον αφορά την αξιολόγηση της αίτησης που πρέπει να διενεργείται από τον φορέα έγκρισης και τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης ορίζονται στα παραρτήματα II και III [σύμφωνα με τα άρθρα 39 και 40 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής]. Για τα διάφορα μέρη της αίτησης απαιτούνται διαφορετικές προσεγγίσεις ελέγχου, οι οποίες μπορούν να περιλαμβάνουν τα ακόλουθα ερωτήματα:

- › Είναι πλήρης ο φάκελος της αίτησης; Έχει συμπεριλάβει ο αιτών όλα τα στοιχεία που δήλωσε ότι συμπεριλαμβάνει;

- › Τηρήθηκαν ρητώς οι προκαθορισμένες απαιτήσεις; Σε αυτές περιλαμβάνονται απαιτήσεις για τους υπογράφοντες, καθώς και για τη δομή των εγγράφων σύμφωνα με τις νομικές απαιτήσεις της Ένωσης, για στοιχεία όπως οι δηλώσεις επαλήθευσης ΕΚ.
- › Βρίσκονται τα στοιχεία της αίτησης εντός της περιόδου ισχύος τους; Πολλές πτυχές της αίτησης διέπονται από περιορισμένες περιόδους ισχύος, όπως η διαπίστευση των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης, η διάρκεια ισχύος των πιστοποιητικών ΕΚ κ.λπ.
- › Χαρακτηρίζονται από συνοχή οι διαπαραπομπές; Οι αιτήσεις είναι πολύπλοκα έγγραφα, και δεν είναι σπάνιες οι περιπτώσεις στις οποίες ορισμένα στοιχεία, όπως τα πιστοποιητικά, μπορεί να είναι επικαιροποιημένα σε ένα μέρος της αίτησης και όχι σε άλλο. Εάν υπάρχει βάση προκαταρκτικής επαφής, η αίτηση είναι σύμφωνη με αυτή;
- › Είναι βάσιμη η επιλογή των κανόνων και της περίπτωσης έγκρισης; Εξετάζεται αν το πεδίο εφαρμογής του κανόνα συνάδει με τον τρόπο χρήσης του στην αίτηση. Έχει υποκατασταθεί; Αντιμετωπίζονται δεόντως οι περιπτώσεις μη συμμόρφωσης με τους εφαρμοστέους υποχρεωτικούς κανόνες και μπορούν οι εναλλακτικές λύσεις να διασφαλίσουν τον εμπεριστατωμένο έλεγχο τυχόν συναφών κινδύνων; Επισημαίνεται ότι σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με κανόνα, η αξιολόγηση των εναλλακτικών λύσεων (εάν υπάρχουν) αποτελεί ευθύνη του φορέα έγκρισης / των αρμόδιων ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης· τα αποτελέσματα οργανισμού αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη, αλλά ο εν λόγω οργανισμός αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) δεν μπορεί να λάβει απόφαση σχετικά με τις εναλλακτικές λύσεις που πρέπει να εφαρμοστούν. Βλ. επίσης κεφάλαιο 3.5.7 του παρόντος εγγράφου, το οποίο αφορά το άρθρο 27 με τίτλο «Διόρθωση των περιπτώσεων μη συμμόρφωσης» του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής.
- › Εξακολουθεί να έχει εφαρμογή υφιστάμενος τύπος οχήματος, όπου χρησιμοποιείται, και διαθέτει έγκυρη έγκριση τύπου οχήματος; Η εν λόγω έγκριση μπορεί να επηρεάζεται από αλλαγές στους κανόνες και στα πρότυπα που διέπουν τον υφιστάμενο τύπο οχήματος, καθώς και από διαφορές ως προς τα χαρακτηριστικά του τύπου οχήματος για τον οποίο υποβάλλεται αίτηση σε σύγκριση με τον τύπο οχήματος που χρησιμοποιείται ως βάση.
- › Εφαρμόστηκαν με ορθό τρόπο οι διαδικασίες; Εν προκειμένω απαιτείται εξέταση των καθορισμένων στοιχείων των διαδικασιών και της συμμετοχής των κατάλληλων παραγόντων. Ο αξιολογητής θα πρέπει να αναγνωρίζει ότι η εφαρμογή, για παράδειγμα, διαδικασίας εκτίμησης της επικινδυνότητας μπορεί να οδηγήσει σε ευρύ φάσμα εύλογων αποτελεσμάτων και ότι η υποβληθείσα αίτηση δεν θα πρέπει να απορριφθεί, υπό την προϋπόθεση ότι τα προτεινόμενα συμπεράσματα εμπίπτουν δικαιολογημένα στο συγκεκριμένο φάσμα αποτελεσμάτων.
- › Υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία για την υποστήριξη των ισχυρισμών; Για παράδειγμα, σε περίπτωση δεδηλωμένης συμμόρφωσης με κανόνα/πρότυπο, ο αξιολογητής μπορεί να επιλέξει να ελέγξει την πληρότητα των δικαιολογητικών ως ένδειξη για το κατά πόσον έχουν εφαρμοστεί ορθά οι διαδικασίες αξιολόγησης.

Ο φορέας έγκρισης και οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης δεν θα πρέπει:

- › να επαναλαμβάνουν ή να επικαλύπτουν τις εργασίες που εκτελούν άλλοι φορείς [π.χ. κοινοποιημένος οργανισμός, ορισθείς οργανισμός, οργανισμός αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ)]· και
- › να χρησιμοποιούν τη διαδικασία έγκρισης για τον έλεγχο ή την αξιολόγηση της επάρκειας των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης.

Σε περίπτωση που μια αρμόδια ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης λαμβάνει γνώση κακής –κατά την κρίση της– ποιότητας εργασιών εκ μέρους οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης, θα πρέπει:

- › να θέτει το ζήτημα αυτό υπόψη του φορέα έγκρισης.

Σε περίπτωση που ο φορέας έγκρισης λαμβάνει γνώση κακής –κατά την κρίση του– ποιότητας εργασιών εκ μέρους οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης, θα πρέπει:

- › να θέτει το ζήτημα αυτό υπόψη του οικείου οργανισμού αξιολόγησης της συμμόρφωσης·
- › να θέτει το ζήτημα αυτό υπόψη του οργανισμού που είναι αρμόδιος για την εποπτεία/διαπίστευση/παρακολούθηση της επάρκειας του εν λόγω οργανισμού αξιολόγησης της συμμόρφωσης·
- › να θέτει το ζήτημα αυτό υπόψη των αρμόδιων ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης· και
- › να αποφασίζει αν απαιτείται έλεγχος υψηλότερου επιπέδου σε μέρη της διαδικασίας επαλήθευσης και αξιολόγησης που διενεργεί ο εν λόγω οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης.

3.7.9. Άρθρο 39: Αξιολόγηση της αίτησης από τον φορέα έγκρισης

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 21
- › Άρθρο 24

Έλεγχος της εφαρμοσθείσας μεθοδολογίας της εισαγωγής απαιτήσεων (ισχύει μόνο σε περίπτωση που χρησιμοποιείται μη τυποποιημένη μεθοδολογία)

Όσον αφορά τη μεθοδολογία για την εισαγωγή απαιτήσεων, ο φορέας έγκρισης θα πρέπει να αξιολογεί τη μεθοδολογία της εισαγωγής απαιτήσεων που χρησιμοποίησε ο αιτών, σε περίπτωση που πρόκειται για μη τυποποιημένη μεθοδολογία [παραδείγματα τυποποιημένων μεθόδων εισαγωγής απαιτήσεων παρέχονται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής, καθώς και στο πρότυπο EN 50126]. Ο έλεγχος της εφαρμοσθείσας μεθοδολογίας για την εισαγωγή απαιτήσεων ο οποίος πρέπει να διενεργείται από τον φορέα έγκρισης θα πρέπει να βασίζεται στα κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα II του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής.

Έλεγχος της πληρότητας, της συνάφειας και της συνοχής των στοιχείων στην εφαρμοσθείσα μεθοδολογία της εισαγωγής απαιτήσεων

Ο φορέας έγκρισης και οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης θα πρέπει να διενεργούν έλεγχο υψηλού επιπέδου⁷ (δηλαδή επαλήθευση της πληρότητας, της συνάφειας και της συνοχής) των στοιχείων στη μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για την εισαγωγή απαιτήσεων, ο οποίος θα πρέπει να αποτελεί μέρος του συνοδευτικού φακέλου της αίτησης έγκρισης για τις ακόλουθες περιπτώσεις έγκρισης: πρώτη, νέα και επεκταθείσα περιοχή χρήσης.

Δεν προβλέπεται ότι ο φορέας έγκρισης και οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης θα πρέπει να προβαίνουν σε εξαντλητικό έλεγχο όλων των αποδεικτικών στοιχείων που υποστηρίζουν την εισαγωγή απαιτήσεων / εκτίμηση της επικινδυνότητας που διενεργείται από τον αιτούντα για πτυχές οι οποίες δεν αφορούν την ασφάλεια και για τις οποίες δεν πραγματοποιείται ανεξάρτητη αξιολόγηση από οργανισμό αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ).

Ο αντίστοιχος ρόλος θα πρέπει να είναι περισσότερο συστημικός, με έμφαση στη διαδικασία την οποία ακολούθησε ο αιτών για την εισαγωγή και την εκπλήρωση των απαιτήσεων· προς τον σκοπό αυτόν, είναι πιθανό ο φορέας έγκρισης να χρειαστεί να ελέγξει ενδελεχώς ορισμένα δικαιολογητικά. Η διεξοδικότητα και η έκταση των ελέγχων περιγράφονται στα παραρτήματα II και III του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής.

Όταν η διαδικασία διαχείρισης της επικινδυνότητας κατά το παράρτημα I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής χρησιμοποιήθηκε ως μεθοδολογία εισαγωγής απαιτήσεων

⁷ Οι όροι «υψηλού επιπέδου» και «χαμηλού επιπέδου» χρησιμοποιούνται κατά κανόνα για την ταξινόμηση, την περιγραφή και την υπόδειξη συγκεκριμένων στόχων στο πλαίσιο μιας συστηματικής διαδικασίας. Οι έλεγχοι υψηλού επιπέδου αφορούν αξιολογήσεις οι οποίες είναι περισσότερο αφηρημένου χαρακτήρα και συνδέονται με γενικούς στόχους και συστημικά χαρακτηριστικά. Οι έλεγχοι χαμηλού επιπέδου αφορούν πιο συγκεκριμένες επιμέρους αξιολογήσεις, με έμφαση στις λεπτομέρειες.

Όταν η διαδικασία διαχείρισης της επικινδυνότητας που περιγράφεται στο παράρτημα I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής είναι η μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για την εισαγωγή απαιτήσεων, ο φορέας έγκρισης θα πρέπει να δίνει έμφαση στον έλεγχο με τον οποίο επαληθεύεται ότι:

- › η δήλωση του προτείνοντος [άρθρο 16 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής] είναι υπογεγραμμένη και αναφέρει ότι όλοι οι εντοπισθέντες κίνδυνοι και η αντίστοιχη επικινδυνότητα είναι υπό έλεγχο· και
- › η έκθεση αξιολόγησης [άρθρο 15 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής] υποστηρίζει τη δήλωση.

Εφόσον χρησιμοποιήθηκε άλλη μεθοδολογία αντί της διαδικασίας διαχείρισης της επικινδυνότητας κατά το παράρτημα I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής ως μεθοδολογία στην εισαγωγή απαιτήσεων (όταν επιτρέπεται)

Ο φορέας έγκρισης και οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης θα πρέπει να ελέγχουν τα αποδεικτικά στοιχεία της εφαρμογής της μεθοδολογίας με βάση τα κριτήρια που καθορίζονται στα παραρτήματα II και III του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής, για το τμήμα της αξιολόγησης που τους αναλογεί (που περιορίζεται στους εθνικούς κανόνες στην περίπτωση των αρμόδιων ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης):

- › Είναι ο καθορισμός του συστήματος πλήρης και σύμφωνος με τον σχεδιασμό του οχήματος;
- › Είναι η ταυτοποίηση του κινδύνου συναφής και ευλογοφανής;
- › Έγινε ορθή διαχείριση και μετριασμός όλων των κινδύνων;
- › Συγκροτημένη και συνεπής διαχείριση των κινδύνων καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας;
- › κ.λπ.

Σχετικές πληροφορίες καταχωρισμένες κατά το άρθρο 8 παράγραφος 2

Όταν ο φορέας έγκρισης είναι ο Οργανισμός, οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης ελέγχουν αν υπάρχουν σχετικές πληροφορίες καταχωρισμένες κατά το άρθρο 8 παράγραφος 2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής και τις λαμβάνουν υπόψη για τις αξιολογήσεις τους.

Όταν ο φορέας έγκρισης είναι η ΕΑΑ, στην αξιολόγηση δεν εμπλέκονται ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης. Στην περίπτωση αυτή, ο φορέας έγκρισης (ΕΑΑ) θα πρέπει να ελέγχει αν υπάρχουν σχετικές πληροφορίες καταχωρισμένες κατά το άρθρο 8 παράγραφος 2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής και να τις λαμβάνει υπόψη στην αξιολόγηση της αίτησης που διενεργεί.

Νομοθεσία μη σχετική με τον σιδηρόδρομο

Η οδηγία (ΕΕ) 2016/797 επιβάλλει στον αιτούντα την υποχρέωση να την τήρηση όλων των διατάξεων του σχετικού ενωσιακού δικαίου (βλ. κεφάλαιο 3.3.1 του παρόντος εγγράφου για παραπομπή σε ενημερωτικό κατάλογο του σχετικού ενωσιακού δικαίου. Η υποχρέωση αυτή εντάσσεται στο πλαίσιο της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων, ώστε να διασφαλίζεται ότι καλύπτονται με ορθό τρόπο όλοι οι κίνδυνοι και ότι τα μέτρα μετριασμού είναι ορθά ανάλογα των αντίστοιχων κινδύνων. Το σημείο 8.6 του παραρτήματος II με τίτλο «Πτυχές αξιολόγησης από τον φορέα έγκρισης» περιλαμβάνει τη διενέργεια του ελέγχου αυτού από τον φορέα έγκρισης. Προκειμένου να διασφαλίζεται «εύλογη βεβαιότητα» ότι ο αιτών εκπλήρωσε τις υποχρεώσεις και τις ευθύνες του, ο φορέας έγκρισης θα πρέπει να ελέγχει αν έχει ληφθεί υπόψη άλλη νομοθεσία της ΕΕ, επανεξετάζοντας τη συνοχή μεταξύ των αποτελεσμάτων της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων και των δηλώσεων επαλήθευσης ΕΚ. Ο φορέας έγκρισης δεν υποχρεούται να διασφαλίζει ή να αξιολογεί τον προσδιορισμό και την τήρηση όλων των διατάξεων του σχετικού ενωσιακού δικαίου· η ευθύνη αυτή εναπόκειται στον αιτούντα.

Ο όρος «σχετικό ενωσιακό δίκαιο» περιλαμβάνει επίσης ορισμένες νομοθετικές διατάξεις οι οποίες δεν εφαρμόζονται στους σιδηροδρόμους. Ωστόσο, πρέπει να τηρούνται σε κάθε περίπτωση κάποιες άλλες νομοθετικές διατάξεις της ΕΕ οι οποίες δεν αφορούν ειδικά τον σιδηρόδρομο [π.χ. κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1907/2006 για την καταχώριση, την αξιολόγηση, την αδειοδότηση και τους περιορισμούς των χημικών

προϊόντων (REACH), οδηγία 2014/30/ΕΕ για την ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα, κανονισμός (ΕΕ) 2016/1628 για τις εκπομπές από μη οδικά κινητά μηχανήματα κ.λπ.].

3.7.10. Άρθρο 40: Αξιολόγηση της αίτησης από τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 6
- › Άρθρο 14
- › Άρθρο 21
- › Άρθρο 24

Ο ρόλος των ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης

Οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης θα πρέπει:

- › όσον αφορά τους σχετικούς εθνικούς κανόνες, να επαληθεύουν την πληρότητα, τη συνάφεια και τη συνοχή της αίτησης ως προς την τεχνική συμβατότητα του οχήματος με το δίκτυο στην περιοχή χρήσης που προσδιορίζεται από τον αιτούντα·
- › να ανταποκρίνονται στις διαβουλεύσεις που κινούνται από ΕΑΑ γειτονικού κράτους όσον αφορά οχήματα τα οποία ταξιδεύουν σε σταθμούς του εν λόγω γειτονικού κράτους που βρίσκονται κοντά στα σύνορα·
- › να εκδίδουν προσωρινές εγκρίσεις, όταν απαιτείται, για τη χρήση του οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο· να λαμβάνουν μέτρα για να εξασφαλιστεί ότι μπορούν να πραγματοποιηθούν οι δοκιμές στο δίκτυο.

Ρυθμίσεις προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη η ταξινόμηση των εθνικών κανόνων και η αμοιβαία αποδοχή

Όσον αφορά τις πτυχές οι οποίες δεν αποτελούν αντικείμενο αξιολόγησης λόγω των ρυθμίσεων που αναφέρονται στο άρθρο 37 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής (βλ. επίσης σχετική καθοδήγηση στο κεφάλαιο 3.7.7), αρκεί στην έκθεση αξιολόγησης την οποία εκδίδει η αρμόδια ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης να περιλαμβάνεται παραπομπή στις εν λόγω ρυθμίσεις.

Έλεγχος της πληρότητας, της συνάφειας και της συνοχής των στοιχείων στην εφαρμοσθείσα μεθοδολογία της εισαγωγής απαιτήσεων

Οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης θα πρέπει να διενεργούν υψηλού επιπέδου έλεγχο των στοιχείων από τη μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για την εισαγωγή απαιτήσεων μόνον εφόσον χρησιμοποιήθηκε άλλη μεθοδολογία αντί της διαδικασίας διαχείρισης της επικινδυνότητας κατά το παράρτημα I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής ως μεθοδολογία στην εισαγωγή απαιτήσεων και μόνον ως προς τους εθνικούς κανόνες για τη σχετική περιοχή χρήσης, όπως ορίζεται στο παράρτημα III του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής.

Διαθέσιμη πείρα

Οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, στο πλαίσιο της αξιολόγησής τους, πέραν των πτυχών που καθορίζονται στο παράρτημα III, θα πρέπει επιπλέον να ελέγχουν αν υπάρχουν σχετικές πληροφορίες καταχωρισμένες κατά το άρθρο 8 παράγραφος 2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής και να τις λαμβάνουν υπόψη για τις αξιολογήσεις τους. Όταν εγείρονται προβληματικά σημεία σχετικά με τη διαθέσιμη πείρα τα οποία έχουν καταχωριστεί κατά το άρθρο 8 παράγραφος 2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής, τα εν λόγω προβληματικά σημεία θα πρέπει να καταχωρίζονται στον κατάλογο προβληματικών σημείων (βλ. κεφάλαιο 3.7.11). Με τον τρόπο αυτόν διασφαλίζεται η πρόσβαση και των άλλων μελών της ομάδας αξιολόγησης στις πληροφορίες.

Από τη διαθέσιμη πείρα που έχει καταχωριστεί κατά το άρθρο 8 παράγραφος 2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής μπορούν να αντληθούν πληροφορίες και γνώσεις σχετικά με τις

επιδόσεις ήδη εγκεκριμένων τύπων οχημάτων και των συστημάτων από τα οποία αποτελούνται, οι οποίες συμβάλλουν στην καθοδήγηση της αξιολόγησης των αιτήσεων. Η διαθέσιμη πείρα που καταχωρίζεται κατά το άρθρο 8 παράγραφος 2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής μπορεί να προέρχεται από πολλές διαφορετικές πηγές.

Όσον αφορά την έγκριση τύπου οχήματος / έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά, μία πηγή σχετικής διαθέσιμης πείρας που καταχωρίζεται κατά το άρθρο 8 παράγραφος 2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής μπορεί να είναι οι εποπτικές δραστηριότητες τις οποίες ασκούν οι ΕΑΑ. Η χρήση εκ μέρους των ΕΑΑ των πληροφοριών και γνώσεων που αποκομίζονται από τις εποπτικές δραστηριότητες παρέχει ένα μέσο αξιολόγησης της αποτελεσματικότητας των διαδικασιών του αιτούντος για τον σχεδιασμό, την κατασκευή, την επαλήθευση και την επικύρωση του τύπου οχήματος / του οχήματος.

Οι κατασκευαστές οχημάτων, ήτοι οι κύριοι αιτούντες για τη χορήγηση έγκρισης τύπου οχήματος / έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά, δεν τίθενται στο επίκεντρο των εποπτικών δραστηριοτήτων της ΕΑΑ. Ωστόσο, αναμένεται ότι οι εποπτικές δραστηριότητες που αφορούν σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα παρέχουν στην ΕΑΑ γνώσεις για τα οχήματα που χρησιμοποιούν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι οποίες γνώσεις είναι σημαντικές για την αξιολόγηση των αιτήσεων έγκρισης τύπου οχήματος / έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον θα παρουσιάζουν οι δραστηριότητες εκ των υστέρων αντίδρασης που προκύπτουν από προβλήματα σε σχέση με οχήματα, όπως ατυχήματα, συμβάντα ή σημαντική διακοπή παροχής της υπηρεσίας.

Η διαθέσιμη πείρα ενδέχεται να αφορά υφιστάμενα οχήματα τα οποία χρησιμοποιούν την ίδια πλατφόρμα σχεδιασμού με εκείνη που χρησιμοποιείται για την υπό αξιολόγηση αίτηση ή μπορεί να αφορά συστήματα τα οποία χρησιμοποιούνται ήδη σε υφιστάμενα οχήματα. Παρότι η συναρμολόγηση των οχημάτων μπορεί να πραγματοποιείται από διαφορετικούς κατασκευαστές, πολλά από τα συστήματα τα οποία περιλαμβάνουν προέρχονται από τον ίδιο προμηθευτή. Από την κατανόηση των κοινών θεμάτων διαμορφώνεται η αιτιολογική βάση για την κατά προτεραιότητα ιεράρχηση των στοιχείων που θεωρείται ότι αποτελούν μέρος της αξιολόγησης της αίτησης. Τα εν λόγω κοινά θέματα ενδέχεται επίσης να αφορούν την αλληλεπίδραση μεταξύ του οχήματος και της υποδομής.

3.7.11. Άρθρο 41: Κατηγοριοποίηση προβληματικών σημείων

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 21
- › Άρθρο 24

Καταχώριση προβληματικών σημείων στον κατάλογο προβληματικών σημείων

Κατά την αξιολόγηση της αίτησης είναι πιθανό ο φορέας έγκρισης και οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης να εντοπίσουν προβληματικά σημεία στα οποία το περιεχόμενο της αίτησης δεν είναι σαφές, εγείρει ερωτήματα που προκύπτουν από σχετικές πληροφορίες καταχωρισμένες κατά το άρθρο 8 παράγραφος 2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής ή στερείται αποδεικτικών στοιχείων. Για τα εν λόγω προβληματικά σημεία απαιτείται απάντηση από τον αιτούντα.

Στον κατάλογο προβληματικών σημείων θα πρέπει να καταχωρίζονται όλες οι πτυχές που προκύπτουν από την αξιολόγηση και ενδείκνυται να λαμβάνονται υπόψη στην απόφαση, και όχι μόνον οι πτυχές που θα μπορούσαν να αποτρέψουν τον φορέα έγκρισης από τη λήψη της απόφασης για την έκδοση έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά.

Οι ανησυχίες σχετικά με τη σύνταξη ή την παρουσίαση, ή τα τυπογραφικά λάθη, δεν θα πρέπει να εκλαμβάνονται ως λόγοι για να υποστηριχθεί ότι ο αιτών δεν έχει αποδείξει τη συμμόρφωσή του, εκτός αν επηρεάζουν τη σαφήνεια των αποδεικτικών στοιχείων που προσκομίζει ο αιτών.

Ο αιτών μπορεί να υποβάλει απάντηση σχετικά με ένα προβληματικό σημείο μέσω της υπηρεσίας μίας στάσης, για παράδειγμα, με την αναφόρτωση ενός εγγράφου, την παροχή πρόσθετων πληροφοριών κ.λπ.

Σε περίπτωση που η ομάδα αξιολόγησης απαρτίζεται από πολλούς αξιολογητές, είναι πιθανό ο αιτών να λάβει τα ίδια ή παρόμοια αιτήματα σχετικά με προβληματικά σημεία τα οποία εντοπίζουν οι διάφοροι αξιολογητές. Ο κατάλογος προβληματικών σημείων της υπηρεσίας μίας στάσης μπορεί να συμβάλει στην αποφυγή της εξέτασης του ίδιου προβληματικού σημείου πολλές φορές από διαφορετικούς αξιολογητές. Προτού εγείρει ένα προβληματικό σημείο, ο αξιολογητής θα πρέπει να συμβουλευτεί τον κατάλογο προβληματικών σημείων και να ελέγχει αν το συγκεκριμένο προβληματικό σημείο έχει ήδη καταχωριστεί από άλλον αξιολογητή.

Η καταχώριση και κατηγοριοποίηση προβληματικών σημείων αποτελεί σημαντικό μέρος των αξιολογήσεων που διενεργούνται από τον φορέα έγκρισης και τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης. Προκειμένου να υποστηρίξει τους αξιολογητές στο έργο τους, η υπηρεσία μίας στάσης παρέχει τη λειτουργική δυνατότητα προσυμπλήρωσης των αντίστοιχων φακέλων αξιολόγησής τους με τη χρήση των σχετικών πληροφοριών από τον κατάλογο προβληματικών σημείων. Οι αξιολογητές μπορούν να επεξεργάζονται τις προσυμπληρωμένες πληροφορίες που περιλαμβάνονται στους φακέλους αξιολόγησης.

Κατηγοριοποίηση προβληματικών σημείων

Δεδομένου ότι τα προβληματικά σημεία διαφοροποιούνται ως προς τον βαθμό σπουδαιότητάς τους, η κατηγοριοποίηση αποτελεί χρήσιμο εργαλείο για τη διευκόλυνση της επίλυσής τους με ορθό τρόπο. Για κάθε κατηγορία προβληματικών σημείων απαιτείται διαφορετική προσέγγιση. Στην περιγραφή των προβληματικών σημείων αποτυπώνεται η πιθανή εξέλιξη σε περίπτωση μη υποβολής πρόσθετων πληροφοριών από τον αιτούντα (π.χ. ένα προβληματικό σημείο «τύπου 3» μπορεί εντέλει να περατωθεί χωρίς όρους και περιορισμούς χρήσης).

Μετά τη δημιουργία και την κατηγοριοποίηση ενός προβληματικού σημείου, διενεργείται προκαταρκτική αξιολόγηση από τον φορέα έγκρισης και/ή τις ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης.

Προβληματικό σημείο «τύπου 1»:

- › Μια πτυχή της αίτησης δεν είναι σαφής. Ο αιτών καλείται να την αποσαφηνίσει.
- › Ο αιτών υποβάλλει απάντηση.
- › Εάν η απάντηση αίρει επιτυχώς την αβεβαιότητα, το προβληματικό σημείο θεωρείται «περατωθέν».
- › Εάν η απάντηση δεν επιλύει την κατάσταση, ή εάν δεν υποβληθεί απάντηση, το προβληματικό σημείο χαρακτηρίζεται ως «προβληματικό σημείο σε εκκρεμότητα». Μπορεί να ζητηθεί από τον αιτούντα να παράσχει περαιτέρω διευκρινίσεις.
- › Η αδυναμία περάτωσης ενός προβληματικού σημείου «τύπου 1» δεν συνιστά λόγο απόρριψης μιας αίτησης. Εάν το προβληματικό σημείο δεν περατωθεί με ικανοποιητικό τρόπο, η συνέχιση της αξιολόγησης με τη χρήση των διαθέσιμων πληροφοριών επαφίεται στην κρίση του φορέα έγκρισης.

Προβληματικό σημείο «τύπου 2»:

- › Απαιτείται τροποποίηση του φακέλου της αίτησης ή λήψη μέτρων ήσσονος σημασίας από τον αιτούντα. Ο αιτών λαμβάνει σχετική ενημέρωση.
- › Η ενέργεια που πρέπει να αναληφθεί επαφίεται στην κρίση του αιτούντος.
- › Ο αιτών υποβάλλει απάντηση η οποία περιλαμβάνει την τροποποίηση του φακέλου ή το αποτέλεσμα των μέτρων που έλαβε.
- › Εάν στην απάντηση περιλαμβάνεται ικανοποιητική επίλυση του προβληματικού σημείου, το προβληματικό σημείο θεωρείται «περατωθέν».
- › Εάν η απάντηση δεν επιλύει το προβληματικό σημείο, ή εάν δεν υποβληθεί απάντηση, το προβληματικό σημείο χαρακτηρίζεται ως «προβληματικό σημείο σε εκκρεμότητα».
- › Η αδυναμία περάτωσης ενός προβληματικού σημείου «τύπου 2» δεν συνιστά λόγο απόρριψης μιας αίτησης. Εάν το προβληματικό σημείο δεν περατωθεί με ικανοποιητικό τρόπο, η συνέχιση της αξιολόγησης με τη χρήση των διαθέσιμων πληροφοριών επαφίεται στην κρίση του φορέα έγκρισης.

Προβληματικό σημείο «τύπου 3»:

- › Απαιτείται τροποποίηση του φακέλου της αίτησης από τον αιτούντα (περίπτωση μη συμμόρφωσης). Απαιτούνται πρόσθετοι περιοριστικοί όροι χρήσης και άλλοι περιορισμοί για τη λήψη της απόφασης έκδοσης έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά.
- › Ο αιτών καλείται να προτείνει τις ενέργειες που πρέπει να αναληφθούν (πρόσθετοι περιοριστικοί όροι χρήσης και άλλοι περιορισμοί).
- › Ο αιτών υποβάλλει γραπτή πρόταση σχετικά με τους πρόσθετους περιοριστικούς όρους χρήσης και άλλους περιορισμούς που πρέπει να εφαρμοστούν.
- › Ο φορέας ο οποίος ήγειρε το προβληματικό σημείο, δηλαδή είτε ο φορέας έγκρισης είτε η ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, αξιολογεί την πρόταση.
- › Εάν είναι ικανοποιητική, η πρόταση για πρόσθετους περιοριστικούς όρους ή περιορισμούς αποτελεί μέρος της αίτησης. Το προβληματικό σημείο θεωρείται «περατωθέν», η αξιολόγηση συνεχίζεται και το προβληματικό σημείο δεν εμποδίζει πλέον τη λήψη της απόφασης έκδοσης έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά.
- › Εάν δεν είναι ικανοποιητική, η πρόταση απορρίπτεται. Το προβληματικό σημείο παραμένει «σε εκκρεμότητα» και ο αιτών καλείται να υποβάλει περαιτέρω προτάσεις.
- › Εάν δεν είναι δυνατή η εξεύρεση ικανοποιητικής πρότασης για πρόσθετους περιοριστικούς όρους χρήσης και άλλους περιορισμούς, η αίτηση θεωρείται εντελώς ανεπαρκής και απορρίπτεται.

Προβληματικό σημείο «τύπου 4»:

- › Απαιτείται τροποποίηση του φακέλου της αίτησης από τον αιτούντα (περίπτωση μη συμμόρφωσης). Το προβληματικό σημείο πρέπει να επιλυθεί ώστε να είναι δυνατή η λήψη της απόφασης σχετικά με την έκδοση έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά. Μπορεί δε να διαμορφώσει τη βάση για τη διατύπωση δικαιολογημένης αμφιβολίας, όπως προβλέπεται στο άρθρο 42 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής. Για καθοδήγηση σχετικά με τις δικαιολογημένες αμφιβολίες, βλ. κεφάλαια 3.2.2.7 και 3.7.12.
- › Ο αιτών καλείται να προτείνει ενέργειες που πρέπει να αναληφθούν για την επίλυση του προβληματικού σημείου.
- › Ο αιτών υποβάλλει γραπτή πρόταση που περιλαμβάνει αφενός τις ενέργειες που πρέπει να αναληφθούν για την επίλυση του προβληματικού σημείου και αφετέρου το απαιτούμενο χρονοδιάγραμμα για την υποβολή της τροποποίησης του φακέλου της αίτησης.
- › Ο φορέας ο οποίος ήγειρε το προβληματικό σημείο, δηλαδή είτε ο φορέας έγκρισης είτε η ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, αξιολογεί την πρόταση.
- › Εάν η πρόταση είναι ικανοποιητική, ο φορέας ο οποίος ήγειρε το προβληματικό σημείο ενημερώνει σχετικά τον αιτούντα και ορίζει προθεσμία για την υποβολή της τροποποίησης του φακέλου της αίτησης από τον αιτούντα.
- › Εάν η πρόταση δεν είναι ικανοποιητική, ο φορέας ο οποίος ήγειρε το προβληματικό σημείο ενημερώνει τον αιτούντα σχετικά με τους λόγους για τους οποίους η πρόταση δεν είναι ικανοποιητική και το προβληματικό σημείο χαρακτηρίζεται ως «προβληματικό σημείο σε εκκρεμότητα». Ο αιτών θα πρέπει να υποβάλει τροποποιημένη πρόταση λαμβάνοντας υπόψη την αιτιολόγηση που του γνωστοποιήθηκε.
- › Ο αιτών υποβάλλει την τροποποίηση του φακέλου της αίτησης σύμφωνα με την αποδεκτή πρόταση.
- › Εάν είναι ικανοποιητική, η τροποποίηση συμπεριλαμβάνεται στον φάκελο της αίτησης. Το προβληματικό σημείο θεωρείται «περατωθέν», η αξιολόγηση συνεχίζεται και το προβληματικό σημείο δεν εμποδίζει πλέον τη λήψη της απόφασης για την έκδοση έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά.

- › Εάν δεν είναι ικανοποιητική, η τροποποίηση δεν συμπεριλαμβάνεται στον φάκελο της αίτησης. Το προβληματικό σημείο παραμένει «σε εκκρεμότητα» και ο αιτών καλείται να προβεί σε περαιτέρω τροποποιήσεις του φακέλου της αίτησης.
- › Εάν ο αιτών δεν υποβάλει τροποποίηση εντός της προθεσμίας που όρισε ο φορέας ο οποίος ήγειρε το προβληματικό σημείο, η τροποποίηση δεν εξετάζεται και το προβληματικό σημείο παραμένει «σε εκκρεμότητα».

Προβληματικά σημεία «τύπου 3» ενδέχεται να ανακύψουν στο πλαίσιο έγκρισης με όρους και περιορισμούς χρήσης κατά τη λήξη της περιόδου αξιολόγησης, εφόσον ο αιτών υποβάλει τις σχετικές πληροφορίες· είναι πιθανόν οι πρόσθετες πληροφορίες τις οποίες έχει υποβάλει ο αιτών να οδηγήσουν στην περάτωση του προβληματικού σημείου χωρίς πρόσθετους όρους χρήσης και άλλους περιορισμούς.

Εάν τα προβληματικά σημεία «τύπου 4» δεν μπορούν να περατωθούν πριν από τη λήξη του προκαθορισμένου χρονοδιαγράμματος αξιολόγησης –ή του παραταθέντος χρονοδιαγράμματος, σε περίπτωση δικαιολογημένης αμφιβολίας και παράτασης του χρονοδιαγράμματος βάσει δεόντως καταγεγραμμένης συμφωνίας με τον αιτούντα– η αίτηση θεωρείται εντελώς ανεπαρκής και απορρίπτεται. Για τη συγκεκριμένη κατηγορία προβληματικών σημείων, δεν είναι καταρχήν δυνατόν να καθοριστούν πρόσθετοι όροι χρήσης και άλλοι περιορισμοί οι οποίοι επιτρέπουν την έκδοση έγκρισης (διαφορετικά, θα είχαν υπαχθεί αρχικά στην κατηγορία προβληματικών σημείων «τύπου 4»). Ωστόσο, έπειτα από περαιτέρω ανάλυση του προβληματικού σημείου και συζήτηση με τον αιτούντα, ένα προβληματικό σημείο «τύπου 4» μπορεί να περατωθεί με την εφαρμογή όρων χρήσης και άλλων περιορισμών.

3.7.12. Άρθρο 42: Δικαιολογημένη αμφιβολία

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 21
- › Άρθρο 24

Δικαιολογημένη αμφιβολία

Ο ορισμός της δικαιολογημένης αμφιβολίας περιγράφεται στο κεφάλαιο 3.2.2.7 (συμπεριλαμβανομένης της αποσαφήνισης του τρόπου με τον οποίο τα προβληματικά σημεία «τύπου 4» συνδέονται με δικαιολογημένες αμφιβολίες).

Δικαιολογημένη αμφιβολία μπορεί να επισημανθεί κατά τη διάρκεια των αξιολογήσεων που διενεργούνται από τον φορέα έγκρισης / την αρμόδια ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης και μπορεί να αφορά τις ακόλουθες πτυχές:

- › εκπλήρωση των βασικών απαιτήσεων από τον αιτούντα και τους παράγοντες που τον υποστηρίζουν κατά τα διάφορα στάδια της διαδικασίας (σχεδιασμός, κατασκευή, επαλήθευση και επικύρωση), προκειμένου να διασφαλίζεται η συμμόρφωση προς το σύνολο της συναφούς νομοθεσίας·
- › πτυχές του σχεδιασμού οι οποίες θα μπορούσαν να εμποδίζουν την ασφαλή χρήση του οχήματος στην περιοχή χρήσης όταν χρησιμοποιείται με τους καθορισμένους και προβλεπόμενους όρους χρήσης και άλλους περιορισμούς·
- › διαδικασία που εφαρμόστηκε από τον αιτούντα και τους παράγοντες που τον υποστηρίζουν. Για τους παράγοντες που υποστηρίζουν τον αιτούντα, η διαδικασία αυτή αφορά ιδίως ζητήματα τα οποία σχετίζονται με τις αρμοδιότητες και τις εργασίες του κοινοποιημένου οργανισμού, του ορισθέντος οργανισμού και/ή του οργανισμού αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) και τα οποία ενδέχεται να συνιστούν βάσιμους λόγους για τον περιορισμό, την αναστολή ή την απόσυρση της κοινοποίησης κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 39 παράγραφος 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 ή τα οποία δικαιολογούν τη λήψη μέτρων σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής·
- › συνοχή και συνάφεια των εγγράφων τεκμηρίωσης που προσκομίστηκαν·

- › περιπτώσεις μη συμμόρφωσης κατά το άρθρο 26 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και/ή
- › σχετικές πληροφορίες καταχωρισμένες κατά το άρθρο 8 παράγραφος 2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής.

Η δικαιολογημένη αμφιβολία που εγείρεται θα πρέπει να τεκμηριώνεται δεόντως με λεπτομερή στοιχεία των θεμάτων τα οποία, κατά την κρίση του φορέα έγκρισης / της αρμόδιας ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, δεν εξετάστηκαν δεόντως στην αίτηση. Τα εν λόγω λεπτομερή στοιχεία θα πρέπει να είναι συγκεκριμένα και να προσδιορίζουν με σαφήνεια τα μέρη του φακέλου της αίτησης που κρίνονται ελλιπή.

Η ευθύνη όσον αφορά τα μέσα που χρησιμοποιούνται για την αντιμετώπιση της δικαιολογημένης αμφιβολίας εναπόκειται στον αιτούντα. Ο φορέας έγκρισης / η αρμόδια ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης υποχρεούται να περιγράφει τη βάση της δικαιολογημένης αμφιβολίας, ώστε να καθίστανται σαφείς στον αιτούντα οι ενέργειες στις οποίες πρέπει να προβεί για την άρση της αμφιβολίας, χωρίς να επιβάλλεται ωστόσο συγκεκριμένη λύση.

Σε περίπτωση που εγείρεται δικαιολογημένη αμφιβολία από τον φορέα έγκρισης / τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης και εφόσον ο αιτών συμφωνεί –στο πλαίσιο δεόντως καταγεγραμμένης συμφωνίας με τον φορέα έγκρισης– ότι είναι αναγκαία η παροχή περαιτέρω πληροφοριών, ο αιτών θα πρέπει να προτείνει τα διορθωτικά μέτρα και το αντίστοιχο χρονοδιάγραμμα (συμπεριλαμβανομένης πιθανής παράτασης του χρονοδιαγράμματος αξιολόγησης, εάν κρίνεται απαραίτητη). Ο φορέας έγκρισης και η αρμόδια ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης εξετάζουν την πρόταση και ενημερώνουν τον αιτούντα για τα αποτελέσματα της αξιολόγησής τους.

Ανάλογα με τη φύση της δικαιολογημένης αμφιβολίας, ο αιτών ενδέχεται να χρειάζεται επιπλέον χρόνο για να προσκομίσει τις συμπληρωματικές πληροφορίες (ιδίως εάν απαιτούνται δοκιμές στο δίκτυο). Στην περίπτωση αυτή, ο φορέας έγκρισης μπορεί, βάσει της δεόντως καταγεγραμμένης συμφωνίας με τον αιτούντα, να συμφωνήσει για την παράταση του χρονοδιαγράμματος αξιολόγησης πέραν της περιόδου 4 μηνών που προβλέπεται στο άρθρο 21 παράγραφος 4 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

Σε περίπτωση διαφωνίας με οποιαδήποτε απόφαση του φορέα έγκρισης / της αρμόδιας ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης (όσον αφορά τη δικαιολογημένη αμφιβολία αυτή καθαυτή, το χρονοδιάγραμμα και/ή τα διορθωτικά μέτρα) η οποία έχει ως αποτέλεσμα την απόρριψη της αίτησης έγκρισης, ο αιτών δύναται να κινήσει τη διαδικασία προσφυγής.

Ο φορέας έγκρισης δεν θα πρέπει να εκδίδει έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά εάν δεν επιλυθεί προηγουμένως κάθε δικαιολογημένη αμφιβολία και δεν τροποποιηθεί αναλόγως η αίτηση και ο συνοδευτικός φάκελος της αίτησης από τον αιτούντα.

Ένα προβληματικό σημείο «τύπου 4», όπως προσδιορίζεται στο άρθρο 41 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής, δεν συνιστά πάντα δικαιολογημένη αμφιβολία. Εάν είναι σαφές (δηλαδή δεν υπάρχει αμφιβολία ότι τα αποδεικτικά στοιχεία που προσκομίστηκαν δεν επιτρέπουν την έκδοση έγκρισης) ότι το προβληματικό σημείο, εφόσον δεν επιλύθηκε με τροποποίηση του φακέλου, δεν θα οδηγήσει στην άμεση απόρριψη της αίτησης, τότε θα πρέπει να εγείρεται προβληματικό σημείου «τύπου 4», το οποίο δεν θεωρείται δικαιολογημένη αμφιβολία. Σε αυτή την περίπτωση, δεν προβλέπεται αναστολή της αξιολόγησης ούτε παράταση του χρονοδιαγράμματος.

3.7.13. Άρθρο 43: Έλεγχοι από τον φορέα έγκρισης των αξιολογήσεων των αρμοδίων ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 21
- › Άρθρο 24

Οι έλεγχοι από τον φορέα έγκρισης των αξιολογήσεων των αρμοδίων ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης θα πρέπει να συνιστούνται μόνο στον έλεγχο της πληρότητας των αξιολογήσεων που διενεργήθηκαν (συμπλήρωση

καταλόγων σημείων ελέγχου και περάτωση όλων των προβληματικών σημείων) και της συνοχής μεταξύ των αξιολογήσεων της αίτησης που διενεργήθηκαν από τις ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης. Δεν θα πρέπει να συνίστανται στον έλεγχο των λεπτομερών αξιολογήσεων που διενεργήθηκαν από τις ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης.

3.7.14. Άρθρο 44: Διαιτησία δυνάμει του άρθρου 21 παράγραφος 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και του άρθρου 12 παράγραφος 4 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 21
- › Άρθρο 24

Σχετικές παραπομπές στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/796:

- › Άρθρο 55
- › Άρθρο 61

Για περιγραφή της διαδικασίας διαιτησίας, επανεξέτασης και προσφυγής, βλ. στο παράρτημα XVIII το διάγραμμα ροής για το στάδιο 5, συμπεριλαμβανομένων των διαγραμμάτων ροής για τα υποστάδια 5.1 και 5.2.

Διαιτησία δυνάμει του άρθρου 21 παράγραφος 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797

Η διαφωνία του Οργανισμού με την αξιολόγηση μίας ή περισσότερων ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης θα πρέπει να κοινοποιείται στις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, μέσω της υπηρεσίας μίας στάσης, μαζί με την αιτιολόγηση της εν λόγω διαφωνίας.

Σε περίπτωση που ο φορέας έγκρισης διαφωνεί με τη σύσταση ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης ή εντοπίζει οποιοδήποτε προβληματικό σημείο κατά τη διαδικασία διασφάλισης της βεβαιότητας, θα πρέπει να επανεξετάζει το ζήτημα από κοινού με τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης. Σε κάθε επανεξέταση αυτού του είδους θα πρέπει να εξασφαλίζεται η συμμετοχή του αιτούντος, όπου κρίνεται αναγκαία, ώστε να επιτυγχάνεται συμφωνία για τη διενέργεια αμοιβαία αποδεκτής αξιολόγησης. Εάν δεν μπορεί να επιτευχθεί συμφωνία, ο φορέας έγκρισης θα πρέπει να λαμβάνει κατάλληλα μέτρα.

Η περιοχή χρήσης θα πρέπει να προσδιορίζεται από τον αιτούντα στο έντυπο της αίτησης. Ωστόσο, σε περίπτωση διαιτησίας μεταξύ του Οργανισμού και των αρμόδιων ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, θα μπορούσαν να υπάρχουν πρόσθετες εξαιρέσεις ενός ή περισσότερων τμημάτων των δικτύων τα οποία αφορά η προβλεπόμενη περιοχή χρήσης, σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

Εάν δεν είναι δυνατή η επίτευξη αμοιβαία αποδεκτής συμφωνίας μεταξύ του φορέα έγκρισης και των αρμόδιων ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, και η απόφαση του φορέα έγκρισης περιλαμβάνει δίκτυα της περιοχής χρήσης για τα οποία οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης έχουν εκδώσει αρνητική αξιολόγηση, οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης μπορούν να παραπέμψουν το ζήτημα για διαιτησία στο τμήμα προσφυγών σύμφωνα με τον εσωτερικό κανονισμό του τμήματος προσφυγών.

Η διαδικασία έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά μπορεί να ανασταλεί κατά τη διάρκεια της διαιτησίας, συμπεριλαμβανομένου του συντονισμού για την επίτευξη αμοιβαία αποδεκτής αξιολόγησης. Ο Οργανισμός θα πρέπει να παρέχει στον αιτούντα αιτιολόγηση της αναστολής.

Διαιτησία δυνάμει του άρθρου 12 παράγραφος 4 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796

Στις περιπτώσεις στις οποίες δεν είναι δυνατόν να διασφαλιστεί συνοχή εντός ενός μηνός από την έναρξη της διαδικασίας συντονισμού μεταξύ του Οργανισμού και της αρμόδιας ή των αρμόδιων εθνικών αρχών ασφάλειας, το ζήτημα θα πρέπει να παραπέμπεται για διαιτησία από την αρμόδια ή τις αρμόδιες εθνικές

αρχές ασφάλειας στο τμήμα προσφυγών σύμφωνα με τους κανόνες και τις διαδικασίες που ισχύουν για το τμήμα προσφυγών.

Το τμήμα προσφυγών θα πρέπει να λαμβάνει απόφαση σχετικά με το αν θα πρέπει να διασφαλίζεται η συνοχή των αποφάσεων ή όχι.

Η απόφαση του τμήματος προσφυγών στο πλαίσιο της διαδικασίας διαιτησίας θα πρέπει να κοινοποιείται στον Οργανισμό και στην αρμόδια ή στις αρμόδιες εθνικές αρχές ασφάλειας σύμφωνα με τους κανόνες και τις διαδικασίες που ισχύουν για το τμήμα προσφυγών.

Ο Οργανισμός και η αρμόδια ή οι αρμόδιες εθνικές αρχές ασφάλειας θα πρέπει να λαμβάνουν τις τελικές αποφάσεις τους σύμφωνα με τα πορίσματα του τμήματος προσφυγών, ενεργώντας στο πλαίσιο των εσωτερικών διαδικασιών τους και θα πρέπει να παρέχουν αιτιολόγηση για την εν λόγω απόφαση.

Η διαδικασία διαιτησίας εφαρμόζεται μόνον όταν ο φορέας έγκρισης είναι ο Οργανισμός.

Η διαδικασία διαιτησίας εφαρμόζεται σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ του φορέα έγκρισης και μιας ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης όσον αφορά τα αποτελέσματα των αξιολογήσεων που διενεργήθηκαν. Όπως επισημαίνεται στο άρθρο 21 παράγραφος 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, η διαδικασία διαιτησίας πρέπει να ολοκληρώνεται εντός 1 μηνός. Κατά τη διάρκεια της εφαρμογής της διαδικασίας διαιτησίας είναι δυνατή η αναστολή της διαδικασίας έγκρισης, οπότε στην περίπτωση αυτή αναστέλλεται και το χρονοδιάγραμμα που καθορίζεται στο κεφάλαιο 3.7.4. Ο Οργανισμός θα πρέπει να παρέχει στον αιτούντα αιτιολόγηση της αναστολής.

Η επανεξέταση των προβληματικών σημείων από κοινού με τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης ενδέχεται να επιφέρει αλλαγές στην έκθεση αξιολόγησης.

Όταν η απόφαση του φορέα έγκρισης έχει ως αποτέλεσμα την εξαίρεση δικτύων από την περιοχή χρήσης σε σύγκριση με την αίτηση κατόπιν αρνητικής αξιολόγησης από ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, και παρέχεται στον αιτούντα η δυνατότητα προσκόμισης επαρκών αποδεικτικών στοιχείων στις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης σε μεταγενέστερο στάδιο (μετά την έκδοση της έγκρισης), ο αιτών μπορεί να αποστείλει στον Οργανισμό νέα αίτηση με την οποία ζητείται η επέκταση της περιοχής χρήσης.

3.7.15. Άρθρο 45: Κλείσιμο της αξιολόγησης της αίτησης

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 21
- › Άρθρο 24

Στο πλαίσιο της ολοκλήρωσης των δραστηριοτήτων αξιολόγησης, η φράση «ελέγχοντας με ανεξάρτητο τρόπο» σημαίνει ότι οι έλεγχοι διενεργούνται από πρόσωπο εντός της οργανωτικής δομής του φορέα έγκρισης το οποίο δεν συμμετείχε άμεσα στην αξιολόγηση της αίτησης. Το πρόσωπο αυτό θα μπορούσε να είναι είτε κάποιος άλλος αξιολογητής ο οποίος δεν συμμετείχε στην αξιολόγηση που θα υποβληθεί σε έλεγχο είτε ο υπεύθυνος λήψης αποφάσεων.

Ο φάκελος αξιολόγησης τον οποίο πρέπει να συμπληρώσει ο φορέας έγκρισης σύμφωνα με το άρθρο 40 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής παρατίθεται στο παράρτημα Χ.

Ο φάκελος αξιολόγησης για την ολοκλήρωση της αξιολόγησης της αίτησης, τον οποίο πρέπει να συμπληρώσει ο φορέας έγκρισης, παρατίθεται στο παράρτημα ΧΙ.

3.7.16. Άρθρο 46: Απόφαση έγκρισης ή απόρριψης της αίτησης

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 21
- › Άρθρο 24

Σχετικές παραπομπές στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/796:

- › Άρθρο 12
- › Άρθρο 55
- › Άρθρο 58
- › Άρθρο 59
- › Άρθρο 60

Ο φορέας έγκρισης θα πρέπει να λαμβάνει την απόφαση έκδοσης έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά ή απόρριψης της αίτησης, εντός μίας εβδομάδας από την ολοκλήρωση της αξιολόγησης.

Η έγκριση θα πρέπει να εκδίδεται από τον φορέα έγκρισης εφόσον η αξιολόγηση των πτυχών που αναφέρονται στο παράρτημα II και, κατά περίπτωση, στο παράρτημα III υποδηλώνει με εύλογη βεβαιότητα ότι ο αιτών και οι παράγοντες που τον υποστηρίζουν εκπλήρωσαν τις υποχρεώσεις και τις ευθύνες τους στον απαιτούμενο βαθμό.

Εάν η αξιολόγηση των πτυχών που αναφέρονται στο παράρτημα II και, κατά περίπτωση, στο παράρτημα III δεν υποδηλώνει με εύλογη βεβαιότητα ότι ο αιτών και οι παράγοντες που τον υποστηρίζουν εκπλήρωσαν τις ευθύνες τους στον απαιτούμενο βαθμό, ο φορέας έγκρισης θα πρέπει να απορρίπτει την αίτηση.

Ο φορέας έγκρισης θα πρέπει να δηλώνει στην απόφασή του τα εξής:

- › τυχόν όρους χρήσης και άλλους περιορισμούς (βλ. κεφάλαιο 3.3.6).
- › τους λόγους της απόφασής του· και
- › τους τρόπους προσφυγής κατά της απόφασής του.

Η απόφαση έγκρισης δεν θα πρέπει να περιέχει όρους χρονικού περιορισμού για τη χρήση και άλλους περιορισμούς, εκτός εάν:

- › αυτό απαιτείται διότι η συμμόρφωση προς τις ΤΠΔ και/ή τους εθνικούς κανόνες δεν είναι δυνατόν να αποδειχθεί πλήρως πριν από την έκδοση της έγκρισης· και/ή
- › οι ΤΠΔ και/ή οι εθνικοί κανόνες περιλαμβάνουν σαφή απαίτηση βάσει της οποίας ο αιτών οφείλει να προσκομίσει εύλογη εκτίμηση της συμμόρφωσης.

Η έγκριση επιτρέπεται τότε να περιλαμβάνει τον όρο να αποδειχθούν οι επιδόσεις σύμφωνα με την εκτίμηση κατά την πραγματική χρήση εντός ορισμένης προθεσμίας.

Η τελική απόφαση θα πρέπει να καταχωρίζεται στην υπηρεσία μίας στάσης και να κοινοποιείται μαζί με τους φακέλους αξιολόγησης μέσω της υπηρεσίας μίας στάσης στον αιτούντα και στις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης.

Εάν με την απόφαση απορρίπτεται η αίτηση ή η αίτηση γίνεται δεκτή υπό όρους χρήσης του οχήματος και άλλους περιορισμούς διαφορετικούς από εκείνους που περιέλαβε ο αιτών στην αίτησή του, ο αιτών μπορεί να ζητήσει από τον φορέα έγκρισης να επανεξετάσει την απόφασή του και, εάν δεν μείνει ικανοποιημένος, μπορεί να προσφύγει στην αρμόδια αρχή σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 11 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

Δεδομένου ότι η έγκριση θα πρέπει να παρέχει στους αιτούντες και στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ασφάλεια δικαίου, θα πρέπει να αποφεύγονται όροι χρονικού περιορισμού για τη χρήση και άλλοι περιορισμοί.

Σε περίπτωση που δεν συντρέχουν λόγοι για την επιβολή όρων χρήσης χρονικού περιορισμού και άλλων περιορισμών, η έγκριση επιτρέπεται να περιλαμβάνει τον όρο να αποδειχθούν οι επιδόσεις σύμφωνα με

την εκτίμηση κατά την πραγματική χρήση εντός ορισμένης προθεσμίας (π.χ. έως τη χρονική στιγμή «t», η αξιοπιστία πρέπει να ανέρχεται σε ποσοστό ίσο ή μεγαλύτερο του 80 % της εκτιμώμενης τιμής).

Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας της σιδηροδρομικής επιχείρησης (το οποίο τελεί υπό την εποπτεία των ΕΑΑ) θα πρέπει να περιλαμβάνει μεθόδους παρακολούθησης των επιδόσεων, των ελαττωμάτων και των αστοχιών. Οι μέθοδοι αυτές θα πρέπει να εφαρμόζονται προκειμένου:

- › να επαληθεύεται ότι κατά την πραγματική χρήση πληρούνται οι βασικές απαιτήσεις και διατηρείται η συμμόρφωση προς τις εκτιμώμενες τιμές που περιλαμβάνονται στην έγκριση· και
- › να λαμβάνονται διορθωτικά μέτρα όταν κρίνονται αναγκαία (π.χ. εάν προκύψουν ελαττώματα σχεδιασμού και ενδημικά ελαττώματα τα οποία δεν επιτρέπουν την επίτευξη των αρχικών εκτιμήσεων).

Επιπλέον, εάν από τη διαθέσιμη πείρα που διαπιστώνεται υπό την εποπτεία μιας ΕΑΑ καταδεικνύεται ότι:

- › ένα όχημα, μια σειρά οχημάτων και/ή ένας τύπος οχήματος δεν ανταποκρίνεται στις εκτιμήσεις που παρασχέθηκαν για την έγκριση· και
- › δεν λαμβάνονται ικανοποιητικά διορθωτικά μέτρα,

η ΕΑΑ μπορεί να ζητήσει από τον φορέα έγκρισης να αναστείλει και να ανακαλέσει την έγκριση του οχήματος, της σειράς οχημάτων και/ή του τύπου οχήματος.

3.8. Κεφάλαιο 7 – Στάδιο 6 Τελικά έγγραφα και έγκριση

Για περιγραφή της διαδικασίας, βλ. στο παράρτημα XVIII το διάγραμμα ροής για το στάδιο 6.

3.8.1. Άρθρο 47: Τελικά έγγραφα έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 21
- › Άρθρο 24

Ο πλήρης συνοδευτικός φάκελος της απόφασης που εκδίδεται κατά το άρθρο 46 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής απαρτίζεται από την αίτηση και τον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης που υποβάλλει ο αιτών, καθώς και από το σύνολο των εγγράφων που χρησιμοποίησε ο φορέας έγκρισης για να καταλήξει στην απόφασή του, συμπεριλαμβανομένης της απόφασης των φορέων έγκρισης.

Η απόφαση για την έκδοση έγκρισης τύπου οχήματος και/ή οχήματος για διάθεση στην αγορά θα πρέπει να βασίζεται στις πληροφορίες που παρέχονται στην αίτηση και στον (τελικό) φάκελο αξιολόγησης.

Τα υποδείγματα των τυποποιημένων μορφοτύπων για την έγκριση τύπου οχήματος και την έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά παρατίθενται στα παραρτήματα IV και V.

Ο φορέας έγκρισης θα πρέπει να ολοκληρώνει το διοικητικό κλείσιμο της αξιολόγησης, διασφαλίζοντας ότι το σύνολο της τεκμηρίωσης και των αρχείων έχουν αναθεωρηθεί, οργανωθεί και αρχειοθετηθεί.

Ο φορέας έγκρισης θα πρέπει να συνεργάζεται με τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης ώστε να προσδιορίζονται τα διδάγματα που αντλήθηκαν και να χρησιμοποιούνται κατά τις μελλοντικές αξιολογήσεις.

Σε αυτά μπορεί να περιλαμβάνονται πληροφορίες για προβληματικά σημεία και κινδύνους, καθώς και πρακτικές που ήταν αποτελεσματικές και μπορούν να εφαρμόζονται σε μελλοντικές αξιολογήσεις και ενδεχομένως να χρησιμοποιούνται από κοινού με (ή ακόμη και να διδαχθούν σε) άλλους φορείς για συνεχή βελτίωση.

3.8.2. Άρθρο 48: Πληροφορίες στην εκδοθείσα έγκριση τύπου οχήματος

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 21
- › Άρθρο 24
- › Άρθρο 48

Όροι χρήσης και άλλοι περιορισμοί

Ο φορέας έγκρισης και οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης μπορούν να προβλέπουν περαιτέρω όρους χρήσης και άλλους περιορισμούς οι οποίοι προκύπτουν από την αξιολόγηση την οποία διενεργούν. Για περαιτέρω διευκρινίσεις όσον αφορά την προσέγγιση 3 σταδίων (προβλεπόμενοι όροι βάσει σχεδιασμού, όροι που προκύπτουν από την αξιολόγηση της συμμόρφωσης, όροι που επιβάλλονται από τον φορέα έγκρισης και τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης), βλ. κεφάλαιο 3.3.6.

3.8.3. Άρθρο 49: Πληροφορίες στην εκδοθείσα έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 21
- › Άρθρο 24
- › Άρθρο 25
- › Άρθρο 46

Αναγνώριση των οχημάτων

Όχημα το οποίο έχει καταχωριστεί αναγνωρίζεται με βάση τον οικείο ευρωπαϊκό αριθμό οχήματος (ΕΑΟ), ο οποίος είναι ένας αριθμητικός κωδικός ταυτοποίησης, όπως ορίζεται στο προσάρτημα 6 της απόφασης 2007/756/ΕΚ.

Μετά την έκδοση έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά, το συγκεκριμένο όχημα θα πρέπει να καταχωρίζεται στο εθνικό μητρώο οχημάτων (ΕΜΟ). Βάσει της αίτησης καταχώρισης του κατόχου, το αρμόδιο όργανο απογραφής θα πρέπει να αποδίδει ευρωπαϊκό αριθμό οχήματος (ΕΑΟ) στο όχημα. Οι διαδικασίες έκδοσης έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά και καταχώρισης του οχήματος μπορούν να συνδυάζονται, να λαμβάνουν χώρα παράλληλα ή να διεξάγονται διαδοχικά (η έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά εκδίδεται πριν από την καταχώριση), ανάλογα με τις εσωτερικές διαδικασίες του αρμόδιου οργάνου απογραφής και του φορέα έγκρισης. Συνήθης πρακτική για το αρμόδιο όργανο απογραφής αποτελεί η προκράτηση, για τον κάτοχο, ενός αριθμού ο οποίος στη συνέχεια θα καταστεί ο ευρωπαϊκός αριθμός οχήματος (ΕΑΟ), μετά την καταχώριση του οχήματος.

Ωστόσο, το όχημα πρέπει να ταυτοποιείται πριν από την έκδοση έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά. Σε περίπτωση που δεν έχει γίνει ακόμη κράτηση ή απόδοση του ΕΑΟ κατά τον χρόνο υποβολής της αίτησης έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά από τον αιτούντα, η αναγνώριση του οχήματος μπορεί να πραγματοποιηθεί είτε με τη χρήση του συστήματος αναγνώρισης οχήματος του ίδιου του κατασκευαστή είτε με την ταυτοποίηση του αριθμού σειράς προϊόντος.

3.8.4. Άρθρο 50: Καταχώριση στο μητρώο EMETO και στη βάση ERADIS

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 42
- › Άρθρο 48

Σχετικές παραπομπές στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/796:

- › Άρθρο 37

Μητρώο ΕΜΕΤΟ

Ο φορέας έγκρισης θα πρέπει πάντοτε να εκδίδει έγκριση τύπου οχήματος, ακόμη και αν ο αιτών έχει ζητήσει μόνον έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά (εξαιρουμένης της περίπτωσης έγκρισης συμμόρφωσης με τύπο).

Οι αποφάσεις όσον αφορά την έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά και την έγκριση τύπου οχήματος αποθηκεύονται στην υπηρεσία μίας στάσης. Το ΕΜΕΤΟ είναι το μητρώο εγκεκριμένων τύπων οχήματος.

Οι πληροφορίες του ΕΜΕΤΟ θα πρέπει να αποτελούν μέρος της αίτησης έγκρισης.

Η ευθύνη για τα δεδομένα που καταχωρίζονται στο ΕΜΕΤΟ εναπόκειται στον φορέα έγκρισης. Αυτό, ωστόσο, δεν απαγορεύει στον αιτούντα να συμπληρώνει μέρος των απαιτούμενων δεδομένων για λογαριασμό του φορέα έγκρισης.

Προβλέπεται ότι η εκτελεστική πράξη σχετικά με το μητρώο εγκεκριμένων τύπων οχήματος, όπως προβλέπεται στο άρθρο 48 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, θα πρέπει να περιλαμβάνει την επιλογή της καταχώρισης εκδόσεων τύπου οχήματος και/ή παραλλαγών τύπου οχήματος.

Βάση ERADIS

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2016/796 επιβάλλει την υποχρέωση να καθίστανται διαθέσιμα στο κοινό τα ακόλουθα έγγραφα:

- › οι δηλώσεις επαλήθευσης υποσυστημάτων «ΕΚ»·
- › οι δηλώσεις συμμόρφωσης στοιχείων διαλειτουργικότητας «ΕΚ»· και
- › οι δηλώσεις καταλληλότητας χρήσης στοιχείων διαλειτουργικότητας «ΕΚ».

Η οδηγία (ΕΕ) 2016/797 επιβάλλει στους κοινοποιημένους οργανισμούς την υποχρέωση να παρέχουν στον Οργανισμό τα ακόλουθα:

- › τα πιστοποιητικά ελέγχου των υποσυστημάτων «ΕΚ»·
- › τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας «ΕΚ»· και
- › τα πιστοποιητικά καταλληλότητας χρήσης «ΕΚ» για τα στοιχεία διαλειτουργικότητας.

Ο Οργανισμός θέσπισε το μητρώο ERADIS για την αποθήκευση των προαναφερόμενων πιστοποιητικών και δηλώσεων. Το μητρώο αυτό θα πρέπει να χρησιμοποιείται από:

- › τους αιτούντες για την υποβολή των δηλώσεων ΕΚ·
- › τους κατασκευαστές στοιχείων διαλειτουργικότητας για την υποβολή των δηλώσεων ΕΚ· και
- › τους κοινοποιημένους οργανισμούς για την υποβολή των πιστοποιητικών ΕΚ.

Δεν υπάρχει νομική βάση για να επιβληθεί στους ορισθέντες οργανισμούς η υποχρέωση υποβολής των πιστοποιητικών τους για τους εθνικούς κανόνες στον Οργανισμό. Ωστόσο, θα μπορούσε να έχει εφαρμογή η αρχή «τηρουμένων των αναλογιών»· ως εκ τούτου, οι ορισθέντες οργανισμοί θα πρέπει να αναφορτώνουν τα πιστοποιητικά στη βάση ERADIS, σε περίπτωση που το σχετικό χαρακτηριστικό έχει αναπτυχθεί στη βάση ERADIS και είναι διαθέσιμο.

Καταχώριση οχήματος στο ΕΜΟ

Κάθε όχημα θα πρέπει να καταχωρίζεται στο ΕΜΟ, με προσδιορισμό του τύπου οχήματος και, κατά περίπτωση, του συγκεκριμένου συνδυασμού έκδοσης οχήματος και/ή παραλλαγής τύπου οχήματος στην οποία υπάγεται το όχημα ή η σειρά οχημάτων. Η καταχώριση οχημάτων πραγματοποιείται κατόπιν σχετικού αιτήματος των κατόχων και δεν αποτελεί μέρος της διαδικασίας έγκρισης οχήματος.

Όσον αφορά το ευρωπαϊκό κεντροποιημένο εικονικό μητρώο οχημάτων (ΕΚΕΜΟ)/ ΕΜΟ:

- › Ο κάτοχος υποβάλλει τα δεδομένα και είναι υπεύθυνος για την ακεραιότητά τους.

- › Το αρμόδιο όργανο απογραφής ελέγχει τη συνολική συνοχή και επικαιροποιεί το ΕΜΟ.

Εάν η περιοχή χρήσης περιορίζεται σε ένα κράτος μέλος, κάθε όχημα θα πρέπει να καταχωρίζεται μόνο στο εθνικό μητρώο οχημάτων (ΕΜΟ) του εν λόγω κράτους μέλους. Τυχόν μελλοντικές αλλαγές στην περιοχή χρήσης θα πρέπει να καταχωρίζονται μόνο στο ΕΜΟ στο οποίο είχε καταχωριστεί αρχικά η έγκριση.

Εάν η περιοχή χρήσης ενός οχήματος καλύπτει περισσότερα του ενός κράτη μέλη, θα πρέπει να καταχωρίζεται μόνο σε ένα από τα οικεία κράτη μέλη και ο κάτοχος θα πρέπει να αποφασίσει σε ποιο από τα οικεία κράτη μέλη επιθυμεί να καταχωριστεί το όχημά του.

Σε περίπτωση επέκτασης της περιοχής χρήσης του οχήματος:

- › Το όχημα θα πρέπει να είναι καταχωρισμένο μόνο στο ΕΜΟ του κράτους μέλους στο οποίο είχε εγκριθεί αρχικά το όχημα.
- › Ο κάτοχος θα πρέπει να ζητήσει από το αρμόδιο όργανο απογραφής να επικαιροποιήσει την καταχώριση με λεπτομερή στοιχεία σχετικά με την παραπομπή στην έγκριση τύπου οχήματος που καλύπτει την επεκταθείσα περιοχή χρήσης.

Για φορτάμαξες συμμορφούμενες με το σημείο 7.1.2 του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 321/2013 (ΤΠΔ WAG), ο κάτοχος του οχήματος θα πρέπει να αποφασίσει σε ποιο κράτος μέλος θα πρέπει να καταχωριστεί το όχημα. Κατά την καταχώριση του οχήματός του, ο κάτοχος θα πρέπει να αναφέρει επίσης όλα τα κράτη μέλη στα οποία το όχημα είναι εγκεκριμένο, καθώς και την περιοχή χρήσης που καλύπτεται από την έγκριση.

Τα μητρώα οχημάτων όλων των κρατών μελών της ΕΕ και των συμβαλλόμενων κρατών του Διεθνούς Οργανισμού για τις Διεθνείς Σιδηροδρομικές Μεταφορές (ΟΤΙΦ) που δεν είναι μέλη της ΕΕ θα πρέπει να συνδέονται με το ΕΚΕΜΟ, το οποίο μπορεί, συνεπώς, να παρέχει πληροφορίες για όλα τα καταχωρισμένα οχήματα.

Ευθύνη όσον αφορά την ακεραιότητα των δεδομένων που πρέπει να περιλαμβάνονται στα μητρώα

Ο φορέας που είναι υπεύθυνος για την τήρηση του μητρώου (δηλαδή το αρμόδιο όργανο απογραφής για το μητρώο οχημάτων, ο Οργανισμός για το ΕΜΕΤΟ και τη βάση ERADIS) θα πρέπει να διενεργεί τον βασικό έλεγχο σε σχέση με τις προδιαγραφές (π.χ. μορφή δεδομένων, υποχρεωτικά/προαιρετικά πεδία κ.λπ.) και/ή τα δεδομένα αναφοράς.

Ο αιτών είναι υπεύθυνος για την υποβολή τεχνικών δεδομένων στο ΕΜΕΤΟ, καθώς και για την ακεραιότητα των δεδομένων που υποβάλλει. Οι αιτών έχει δυνατότητα εισαγωγής των τεχνικών δεδομένων στο ΕΜΕΤΟ (αφού ζητήσει προηγουμένως πρόσβαση), παρότι ο φορέας έγκρισης είναι υπεύθυνος για την επικύρωση και τον έλεγχο της συνοχής των δεδομένων (κυρίως όσον αφορά την επαλήθευση της συνοχής των δεδομένων που εισάγονται από τον αιτούντα με την τεχνική τεκμηρίωση του οχήματος).

Όσον αφορά το ΕΚΕΜΟ/ΕΜΟ, ο κάτοχος υποβάλλει τα δεδομένα και είναι υπεύθυνος για την ακεραιότητά τους. Το αρμόδιο όργανο απογραφής ελέγχει τη συνολική συνοχή και επικαιροποιεί το ΕΜΟ.

Το προβλεπόμενο Διεθνές Μητρώο Κινητών Περιουσιακών Στοιχείων – Σιδηροδρομικός Εξοπλισμός

Το πρωτόκολλο του Λουξεμβούργου της Σύμβασης του Κέιπ Τάουν σχετικά με τις διεθνείς ασφάλειες επί κινητού εξοπλισμού για θέματα που αφορούν ειδικά το σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό («σιδηροδρομικό πρωτόκολλο») είναι μια παγκόσμια συνθήκη η οποία επικεντρώνεται στη διευκόλυνση της χρηματοδότησης σιδηροδρομικών οχημάτων με την παροχή της δυνατότητας διεθνούς αναγνώρισης και καταχώρισης ασφαλειών χρηματοοικονομικής εξασφάλισης των εν λόγω περιουσιακών στοιχείων. Παρόμοιο καθεστώς ισχύει ήδη για τα αεροσκάφη (www.internationalregistry.aero/ir-web/).

Το «σιδηροδρομικό πρωτόκολλο» θεσπίστηκε το 2007. Για την έναρξη ισχύος του απαιτούνται 4 κυρώσεις και ένα πιστοποιητικό ετοιμότητας από τον ΟΤΙΦ, υπό την ιδιότητά του ως γραμματέα της Εποπτεύουσας Αρχής. Στις 27 Ιουνίου 2017 η κατάσταση προόδου του είχε ως εξής: 3 κυρώσεις (Γκαμπόν, Ευρωπαϊκή Ένωση και Λουξεμβούργο), 7 υπογραφές (Γαλλία, Γερμανία, Ελβετία, Ηνωμένο Βασίλειο, Ιταλία, Μοζαμβίκη και Σουηδία) και εν εξελίξει συζητήσεις με 19 κυβερνήσεις.

Το σιδηροδρομικό πρωτόκολλο θα παρέχει ένα σύστημα για τα δικαιώματα των πιστωτών, των οποίων οι ασφάλειες θα καταχωρίζονται και θα μπορούν να αναζητηθούν σε ένα διεθνές μητρώο που θα βρίσκεται στο Λουξεμβούργο και θα τελεί υπό τη διαχείριση της Regulis SA (η ίδια εταιρεία που διαχειρίζεται και το Διεθνές Μητρώο Κινητών Περιουσιακών Στοιχείων – Αεροσκάφη). Αφορά τη χρηματοδότηση σιδηροδρομικών οχημάτων που χρησιμοποιούνται τόσο σε εγχώριο όσο και σε διεθνές επίπεδο, ενώ θα εισαγάγει επίσης ένα νέο παγκόσμιο ενιαίο και μόνιμο σύστημα αρίθμησης σιδηροδρομικών οχημάτων (URVIS).

Ο αριθμός ταυτοποίησης (URVIS):

- › τίθεται επί του οχήματος·
- › συσχετίζεται στο Διεθνές Μητρώο με το όνομα του κατασκευαστή και τον αριθμό ταυτοποίησης του κατασκευαστή για το εν λόγω όχημα· ή
- › συσχετίζεται στο Διεθνές Μητρώο με εθνικό ή περιφερειακό αριθμό ταυτοποίησης.

Το όχημα μπορεί να καταχωριστεί στο Διεθνές Μητρώο και ο αριθμός URVIS του αποδίδεται πριν, κατά τη διάρκεια ή μετά την έκδοση της έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά. Δυνατότητα καταχώρισης παρέχεται επίσης για υφιστάμενα οχήματα τα οποία έχουν εγκριθεί υπό διαφορετικό καθεστώς.

Ο αιτών θα είναι σε θέση να χρησιμοποιεί τον αριθμό URVIS για την ταυτοποίηση του οχήματος στην αίτησή του σχετικά με την έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά.

Περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το σιδηροδρομικό πρωτόκολλο και το σχετικό Διεθνές Μητρώο παρέχονται στις ακόλουθες διευθύνσεις:

- › www.unidroit.org
- › www.railworkinggroup.org

3.8.5. Άρθρο 51: Επανεξέταση θάσει του άρθρου 21 παράγραφος 11 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 21
- › Άρθρο 24

Σχετικές παραπομπές στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/796:

- › Άρθρο 12
- › Άρθρα 58 έως 62

Για περιγραφή της διαδικασίας, βλ. στο παράρτημα XVIII το διάγραμμα ροής για το υποστάδιο 5.2.

Επανεξέταση

Ο αιτών μπορεί να ζητήσει επανεξέταση δυνάμει του άρθρου 21 παράγραφος 11 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 σε δύο περιπτώσεις· εάν η απόφαση περιλαμβάνει:

- › απόρριψη της αίτησης (δεν εκδίδεται έγκριση)· ή
- › όρους χρήσης του οχήματος και άλλους περιορισμούς διαφορετικούς από εκείνους τους οποίους περιέλαβε ο αιτών στην αίτησή του.

Εάν η αρνητική απόφαση ανατραπεί στο πλαίσιο της διαδικασίας επανεξέτασης, ο φορέας έγκρισης θα πρέπει να εκδώσει αμελλητί την έγκριση τύπου οχήματος και/ή την έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά.

Σε περίπτωση επιβεβαίωσης της αρνητικής απόφασης του φορέα έγκρισης, ο αιτών μπορεί να ασκήσει προσφυγή ενώπιον του τμήματος προσφυγών (όσον αφορά τις αιτήσεις για τις οποίες έχει επιλεγεί ως φορέας έγκρισης ο Οργανισμός) ή ενώπιον της εθνικής αρμόδιας για την προσφυγή αρχής (όσον αφορά τις

αιτήσεις για τις οποίες έχει επιλεγεί ως φορέας έγκρισης η αντίστοιχη ΕΑΑ), σύμφωνα με την εθνική διαδικασία.

Προσφυγή

Προσφυγή κατά απόφασης του Οργανισμού θα πρέπει να ασκείται ενώπιον του τμήματος προσφυγών σύμφωνα με τον εσωτερικό κανονισμό του τμήματος προσφυγών.

Σε περίπτωση που το τμήμα προσφυγών κρίνει ότι συντρέχουν βάσιμοι λόγοι προσφυγής, ο Οργανισμός, σε συντονισμό με τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, θα πρέπει να λάβει την τελική του απόφαση σύμφωνα με τα πορίσματα του τμήματος προσφυγών, ενώ θα πρέπει επίσης να παράσχει αιτιολόγηση για την εν λόγω απόφαση.

Σε περίπτωση ανατροπής της απόφασης που υπόκειται σε διαδικασία προσφυγής, είτε από το τμήμα προσφυγών είτε από την εθνική αρμόδια για την προσφυγή αρχή, ο φορέας έγκρισης θα πρέπει να εκδίδει την έγκριση τύπου οχήματος και/ή την έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά αμελλητί και οπωσδήποτε το αργότερο έναν μήνα μετά την κοινοποίηση των διαπιστώσεων από το τμήμα προσφυγών.

Η απόφαση απόρριψης της προσφυγής από το τμήμα προσφυγών θα πρέπει να καταχωρίζεται στην υπηρεσία μίας στάσης και να αποτυπώνεται στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης. Μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας προσφυγής, η τελική απόφαση του φορέα έγκρισης, συμπεριλαμβανομένων των πορισμάτων που κοινοποιήθηκαν από το τμήμα προσφυγών, θα πρέπει να κοινοποιείται στην αιτούντα και στις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, μέσω της υπηρεσίας μίας στάσης.

3.8.6. Άρθρο 52: Αρχαιοθέτηση της απόφασης και του πλήρους συνοδευτικού φακέλου της εκδοθείσας απόφασης σύμφωνα με το άρθρο 46

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 21
- › Άρθρο 24

Σχετικές παραπομπές στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/796:

- › Άρθρο 12
- › Άρθρο 77

Παρέχεται η δυνατότητα επανεισαγωγής του φακέλου στην υπηρεσία μίας στάσης (και εξαγωγής του στα συστήματα των ΕΑΑ) από το ιστορικό αρχείο.

Στον αρχειοθετημένο φάκελο θα πρέπει να περιλαμβάνονται όλα τα έγγραφα τα οποία χρησιμοποίησε ο φορέας έγκρισης για τη λήψη της απόφασης έγκρισης, όπως τα εξής:

- › η αίτηση και ο συνοδευτικός φάκελος της αίτησης (όπως υποβλήθηκαν από τον αιτούντα)ἔ·
- › πρόσθετα έγγραφα που υποβλήθηκαν από τον αιτούντα κατόπιν αιτήματος του φορέα έγκρισης και προστέθηκαν στον αρχικό φάκελο (από τον φορέα έγκρισης)·
- › κατάλογος προβληματικών σημείων (συμπεριλαμβανομένου του περιεχομένου) κ.λπ.

Θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνονται τα ακόλουθα:

- › έγγραφα που προσκομίστηκαν από τον φορέα έγκρισης·
- › έγγραφα που προσκομίστηκαν από τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης· και
- › απόφαση έγκρισης.

Λήξη της διάρκειας λειτουργίας οχήματος

Οι διατάξεις σχετικά με τη λήξη της διάρκειας λειτουργίας του οχήματος καθορίζονται στο παράρτημα της απόφασης για το ΕΜΟ:

- › οι διατάξεις σχετικά με την ανάκληση καταχώρισης· και
- › οι κωδικοί για την «απόσυρση» μιας έγκρισης. Οι εν λόγω κωδικοί περιλαμβάνουν, για παράδειγμα, την ημερομηνία επίσημης απόσυρσης και/ή άλλου διακανονισμού διάθεσης και τον κωδικό του τρόπου απόσυρσης.

3.9. Κεφάλαιο 8 – Αναστολή, ανάκληση ή τροποποίηση εκδοθείσας έγκρισης

3.9.1. Άρθρο 53: Αναστολή, ανάκληση ή τροποποίηση εκδοθείσας έγκρισης

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 26

Σχετικές παραπομπές στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/796:

- › Άρθρο 55
- › Άρθρο 58
- › Άρθρο 59
- › Άρθρο 60

Οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες μπορεί να ανασταλεί, να ανακληθεί ή να τροποποιηθεί έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά καθορίζονται στο άρθρο 26 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

Τα κριτήρια για την ανάκληση συνίστανται στην απόδειξη ότι ο τύπος οχήματος (δηλαδή ο σχεδιασμός) δεν πληρούσε τις βασικές απαιτήσεις κατά τον χρόνο της έγκρισης. Ως εκ τούτου, η ανάκληση είναι ένα μέτρο το οποίο πρέπει να λαμβάνεται για την αντιμετώπιση του ελαττωματικού σχεδιασμού ή της ελαττωματικής κατασκευής ενός τύπου οχήματος ή των οχημάτων ενός τύπου οχήματος. Δεν πρέπει να χρησιμοποιείται σε περίπτωση μη εκπλήρωσης των βασικών απαιτήσεων λόγω ενέργειας ή αδράνειας του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή του υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα (ΥΣΦ) (π.χ. σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας το οποίο δεν ελέγχει δεόντως τη συντήρηση, με αποτέλεσμα τα οχήματα να μην πληρούν πλέον τις βασικές απαιτήσεις).

Σε περίπτωση ανάκλησης έγκρισης τύπου οχήματος, δεν προβλέπεται αυτόματη ανάκληση της έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά όσον αφορά τα οχήματα που συμμορφώνονται με τον συγκεκριμένο τύπο. Ωστόσο, τα σχετικά οχήματα θα πρέπει να αποσυρθούν, δηλαδή παύουν πλέον να χρησιμοποιούνται, κατ' εφαρμογή του άρθρου 26 παράγραφος 8 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

3.9.2. Άρθρο 54: Αποτέλεσμα της αναστολής, της ανάκλησης ή της τροποποίησης εκδοθείσας έγκρισης στην καταχώριση στο ΕΜΕΤΟ, την ERADIS και στα μητρώα οχημάτων

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 26
- › Άρθρο 42
- › Άρθρο 47
- › Άρθρο 48

Σχετικές παραπομπές στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/796:

- › Άρθρο 37

3.10. Κεφάλαιο 9 – Τελικές διατάξεις

3.10.1. Άρθρο 55: Μεταβατικές διατάξεις

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 21
- › Άρθρο 24
- › Άρθρο 54
- › Άρθρο 55
- › Άρθρο 57
- › Άρθρο 58
- › Άρθρο 59

Σχετικές παραπομπές στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/796:

- › Άρθρο 12

Κατά τη μετάβαση στο νέο καθεστώς, και για τις περιπτώσεις στις οποίες ο φορέας έγκρισης είναι ο Οργανισμός:

- › Σε περίπτωση που ο αιτών επιθυμεί να συνεργαστεί με τον Οργανισμό πριν από την υποβολή αίτησης έγκρισης, ο αιτών θα πρέπει να επικοινωνήσει αρκετά έγκαιρα με τον Οργανισμό πριν από την έναρξη ισχύος του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545.

Όσον αφορά τις περιπτώσεις στις οποίες ο φορέας έγκρισης είναι οι ΕΑΑ:

- › Στις περιπτώσεις στις οποίες πραγματοποιείται προκαταρκτική επαφή είναι απαραίτητο να λαμβάνεται υπόψη το νέο νομικό πλαίσιο και οι πρακτικές ρυθμίσεις που πρέπει να εφαρμόζονται.

Όσον αφορά τις περιπτώσεις στις οποίες ο φορέας έγκρισης είναι ο Οργανισμός αλλά ένα ή περισσότερα κράτη μέλη στην περιοχή χρήσης έχουν ενημερώσει σχετικά τον Οργανισμό ή την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 57 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797:

- › Τα κράτη μέλη τα οποία δεν έχουν μεταφέρει ακόμη στο εθνικό τους δίκαιο την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 θα πρέπει να εφαρμόζουν, στο μέτρο του δυνατού, τις αρχές της αμοιβαίας αποδοχής και τη διαδικασία ταυτόχρονης έγκρισης όπως περιγράφεται στο έγγραφο αναφοράς «Οδηγός υποβολής αιτήσεων».

Οχήματα που έχουν εγκριθεί υπό προηγούμενα καθεστώτα

Εάν δεν είναι εφικτό να εντοπιστούν αποδεικτικά έγγραφα της εκδοθείσας έγκρισης και/ή ο συνοδευτικός φάκελος της έγκρισης για οχήματα που έχουν εγκριθεί υπό προηγούμενα καθεστώτα (ιδίως πριν από την έναρξη ισχύος της οδηγίας 2008/57/ΕΚ), ο φορέας έγκρισης θα πρέπει να θεωρεί ότι το όχημα έχει εγκριθεί, υπό την προϋπόθεση ότι το στοιχείο αυτό αποτυπώνεται στη σχετική καταχώριση του ΕΜΟ (βλ. παράρτημα Ι σημείο 18.6).

Σε περίπτωση έκδοσης πρώτης έγκρισης σύμφωνα με την οδηγία 2008/57/ΕΚ, για την οποία έχει υποβληθεί αίτηση παράτασης της σχετικής περιοχής χρήσης βάσει της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, ο φορέας έγκρισης θα πρέπει να είναι ο Οργανισμός δυνάμει του άρθρου 21 παράγραφοι 5 και 8 και του άρθρου 54 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797: η περιοχή χρήσης καλύπτει δύο ή περισσότερα κράτη μέλη. Δεδομένου ότι πρόκειται για επέκταση της περιοχής χρήσης, η έγκριση επεκτείνει την υφιστάμενη έγκριση στα νέα κράτη μέλη.

3.10.2. Άρθρο 59: Έναρξη ισχύος και εφαρμογή

Σχετικές παραπομπές στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797:

- › Άρθρο 21

- › Άρθρο 24
- › Άρθρο 57
- › Άρθρο 58
- › Άρθρο 59

3.11. Παραρτήματα

Στο παράρτημα I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής περιγράφονται οι πληροφορίες που θα πρέπει να περιλαμβάνονται στην αίτηση και στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης έγκρισης. Δεν αναφέρονται συγκεκριμένα έγγραφα ή αποδεικτικά στοιχεία. Ο αιτών μπορεί να αποφασίσει τον τρόπο με τον οποίο θα δομήσει τον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης έγκρισης, αρκεί να περιλαμβάνονται σε αυτόν όλες οι απαιτούμενες πληροφορίες.

Στα παραρτήματα II και III περιγράφονται οι αξιολογήσεις που πρέπει να διενεργούνται από τον φορέα έγκρισης και τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης όσον αφορά τις πληροφορίες που περιλαμβάνονται στην αίτηση και στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης έγκρισης. Όταν η ΕΑΑ ενεργεί ως φορέας έγκρισης, θα πρέπει να ελέγχει τα στοιχεία που αναφέρονται και στα δύο παραρτήματα II και III. Όταν ο Οργανισμός ενεργεί ως φορέας έγκρισης, θα πρέπει να αξιολογεί τα στοιχεία που παρατίθενται στο παράρτημα II, ενώ οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης θα πρέπει να αξιολογούν τα στοιχεία που παρατίθενται στο παράρτημα III για το αντίστοιχο μέρος της αξιολόγησης.

Παράρτημα I Περιεχόμενο της αίτησης

Προαιρετικές πληροφορίες

Στοιχεία κατασκευαστή / αναθέτοντος φορέα (μόνο σε περίπτωση που δεν συμπίπτει με τον αιτούντα):

1. Επωνυμία
2. Επωνυμία κατασκευαστή / αναθέτοντος φορέα
3. Ακρωνύμιο
4. Πλήρης ταχυδρομική διεύθυνση
5. Τηλέφωνο
6. Τηλεομοιοτυπικό
7. Διεύθυνση ηλεκτρ. ταχυδρομείου
8. Ιστότοπος
9. Αριθμός ΦΠΑ
10. Άλλες συναφείς πληροφορίες

Καθοδήγηση για το παράρτημα I

Σημείο 10.1 – Αναγνωριστικό τύπου

Δυνάμει του άρθρου 48 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, το ΕΜΕΤΟ χορηγεί κωδικό στον τύπο οχήματος / στην παραλλαγή τύπου οχήματος / στην έκδοση τύπου οχήματος. Είναι δυνατή η προκράτηση αριθμού τύπου οχήματος / παραλλαγής τύπου οχήματος / έκδοσης τύπου οχήματος και ο αιτών μπορεί να προσυμπληρώσει τα αντίστοιχα στοιχεία στο ΕΜΕΤΟ.

Η έγκριση τύπου οχήματος και η έγκριση του πρώτου οχήματος του συγκεκριμένου τύπου οχήματος μπορούν να καλύπτονται αμφότερες από μία ενιαία αίτηση.

Σημείο 18.1 - Δικαιολογητικά που αποδεικνύουν την εισαγωγή απαιτήσεων κατά το άρθρο 13 παράγραφος 1.

Για τη βασική απαίτηση «ασφάλειας» των υποσυστημάτων και για την ασφαλή ενσωμάτωση μεταξύ υποσυστημάτων όσον αφορά πτυχές που δεν καλύπτονται από τις ΤΠΔ και τους εθνικούς κανόνες, στα δικαιολογητικά για τη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων περιλαμβάνεται η έκθεση αξιολόγησης της ασφάλειας [άρθρο 15 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής] η οποία εκδίδεται από τον οργανισμό αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ). Η δήλωση του προτείνοντος [άρθρο 16 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής] καλύπτεται στο σημείο 18.10.

Στην περίπτωση που ο αιτών εφαρμόζει άλλη μεθοδολογία, τα αποδεικτικά στοιχεία που πρέπει να υποβληθούν θα πρέπει να παρέχουν στον φορέα έγκρισης τη βεβαιότητα ότι παρέχεται το ίδιο επίπεδο αξιοπιστίας με εκείνο της μεθοδολογίας που καθορίζεται στο παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 [βλ. τα κριτήρια που προβλέπονται στο παράρτημα II σημείο 7.2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής].

Σημείο 18.2 - Πίνακας αντιστοίχισης όπου υποδεικνύεται πού βρίσκονται οι απαιτούμενες πληροφορίες για τις πτυχές που πρέπει να αξιολογηθούν κατά τα παραρτήματα II και III

Στόχος του «πίνακα αντιστοίχισης» είναι να χρησιμοποιηθεί για την αξιολόγηση της αίτησης ώστε να διευκολυνθεί η κατανόηση των συνδέσεων μεταξύ των εγγράφων που υποβάλλονται από τον αιτούντα και των πτυχών που πρέπει να ελεγχθούν από τον φορέα έγκρισης και/ή τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης.

Προτείνεται στον αιτούντα να ανατρέξει στα παραρτήματα II και III προκειμένου να διαμορφώσει καλύτερη εικόνα των πτυχών που πρόκειται να αξιολογηθούν και να κατανοήσει τι είδους έγγραφα απαιτούνται και ποιο είναι το αναγκαίο επίπεδο λεπτομέρειας.

Σημείο 18.5 - Δηλώσεις επαλήθευσης ΕΚ για κινητά υποσυστήματα, με τους συνοδευτικούς τεχνικούς φακέλους [άρθρο 15 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797].

Η δήλωση επαλήθευσης ΕΚ υποσυστήματος συνοδεύεται από τεχνικό φάκελο. Ο εν λόγω τεχνικός φάκελος καταρτίζεται από τον αιτούντα και θα πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τα εξής:

- › κατάλογο των στοιχείων διαλειτουργικότητας που είναι ενσωματωμένα στο υποσύστημα· και
- › τους φακέλους που υποβάλλονται από τους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης.

Σημείο 18.6 - Συνοδευτικός φάκελος της αίτησης και της απόφασης προηγούμενης έγκρισης ή, αναλόγως, παραπομπή στην απόφαση που εκδόθηκε κατά το άρθρο 46 και στον πλήρη συνοδευτικό φάκελο της απόφασης που έχουν αρχειοθετηθεί στην υπηρεσία μίας στάσης.

Για οχήματα και/ή τύπους οχήματος που δεν έχουν λάβει ακόμη έγκριση δυνάμει της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, τα ακόλουθα έγγραφα θεωρούνται ισοδύναμα:

- › Όταν το όχημα / ο τύπος οχήματος έχει λάβει έγκριση δυνάμει της οδηγίας 2008/57/ΕΚ:
 - Η απόφαση έγκρισης τύπου οχήματος που έχει εκδοθεί δυνάμει του άρθρου 26 παράγραφος 1 ή 2 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ και οι αποφάσεις που έχουν εκδοθεί δυνάμει των άρθρων 22 και 23 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ για όχημα που πληροί τις ΤΠΔ, συμπεριλαμβανομένων των υποστηρικτικών φακέλων των αποφάσεων.
 - Η απόφαση έγκρισης τύπου οχήματος που έχει εκδοθεί δυνάμει του άρθρου 26 παράγραφος 1 ή 2 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ και οι αποφάσεις που έχουν εκδοθεί δυνάμει των άρθρων 24 και 25 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ για όχημα που δεν πληροί τις ΤΠΔ, συμπεριλαμβανομένων των υποστηρικτικών φακέλων των αποφάσεων.
 - Η έγκριση τύπου οχήματος που έχει εκδοθεί δυνάμει του άρθρου 26 παράγραφος 1 ή 2 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ και απόφαση για την επακόλουθη έγκριση των οχημάτων που συμμορφώνονται με τον τύπο οχήματος δυνάμει του άρθρου 26 παράγραφος 3 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.
- › Όταν το όχημα / ο τύπος οχήματος έλαβε έγκριση πριν από την έναρξη ισχύος της οδηγίας 2008/57/ΕΚ:
 - Οι αποφάσεις αρχικής έγκρισης, συμπεριλαμβανομένων τυχόν υποστηρικτικών φακέλων. Θα πρέπει να περιλαμβάνεται σαφής αναφορά του πεδίου εφαρμογής και της νομικής βάσης της απόφασης· ή
 - Εάν δεν απαιτούνταν έγκριση κατά τον χρόνο που το όχημα τέθηκε σε λειτουργία, αρκεί η υποβολή στοιχείων που αποδεικνύουν ότι:
 - δεν απαιτούνταν έγκριση· και
 - ότι το όχημα τέθηκε σε λειτουργία και έχει παραμείνει σε λειτουργία (δηλαδή καταχώριση).

Σημείο 18.7 - Καθορισμός και, αναλόγως⁸, περιγραφή της μεθοδολογίας που χρησιμοποιήθηκε στην εισαγωγή απαιτήσεων

Η διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων καλύπτει όλες τις σχετικές απαιτήσεις για το εκάστοτε όχημα και/ή τύπο οχήματος. Σε περίπτωση πρώτης έγκρισης, η διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων θα πρέπει να καλύπτει ολόκληρο τον τύπο οχήματος και/ή το όχημα. Σε περίπτωση νέας έγκρισης, η διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων θα πρέπει να καλύπτει τα μέρη που υπέστησαν αλλαγές και τις διεπαφές μεταξύ των μερών που υπέστησαν αλλαγές και των αμετάβλητων μερών. Τέλος, για επέκταση της περιοχής χρήσης, η διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων θα πρέπει να καλύπτει τις πτυχές οι οποίες συνδέονται με τους εθνικούς κανόνες που εφαρμόζονται για την επεκταθείσα περιοχή χρήσης και για τις οποίες δεν απαιτείται αλλαγή του σχεδιασμού του οχήματος (τέτοιου είδους αλλαγή θα πρέπει να καλύπτεται από νέα έγκριση στην αρχική περιοχή χρήσης).

⁸ Μη τυποποιημένη μεθοδολογία

Η περιγραφή της μεθοδολογίας που χρησιμοποιήθηκε στην εισαγωγή απαιτήσεων μπορεί να παραπέμπει σε –ή να χρησιμοποιεί εκ νέου– υφιστάμενα έγγραφα που καταρτίστηκαν στο πλαίσιο άλλων διαδικασιών στις οποίες έχουν ήδη υποβληθεί ο κατασκευαστής/προμηθευτής (δηλαδή διαδικασίες διαχείρισης ποιότητας, διαχείρισης αλλαγής ή διαχείρισης απαιτήσεων).

Σημείο 18.9 - Σε περίπτωση μη πλήρους κάλυψης από ΤΠΔ και/ή εθνικούς κανόνες, τα δικαιολογητικά της τεχνικής συμβατότητας του οχήματος με το δίκτυο

Τα έγγραφα που αναφέρονται στο σημείο 18.7 αφορούν την περιγραφή της μεθοδολογίας που χρησιμοποιήθηκε στη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων. Τα έγγραφα που αναφέρονται στο σημείο 18.1 αφορούν τα αποδεικτικά στοιχεία από την εφαρμογή της μεθοδολογίας για τη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων. Τέλος, τα έγγραφα που αναφέρονται στο σημείο 18.9 αφορούν την απόδειξη (αποδεικτικά στοιχεία) της τεχνικής συμβατότητας του οχήματος με το δίκτυο, στις περιπτώσεις στις οποίες οι πτυχές αυτές δεν καλύπτονται από τις αντίστοιχες ΤΠΔ και/ή τους εθνικούς κανόνες.

Σημεία 18.8· 18.10· 18.11 και 18.12 - έκθεση ΚΜΑ για την εκτίμηση επικινδυνότητας και δήλωση του προτείνοντος [άρθρο 16 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής]

Σε περίπτωση αλλαγής σε υφιστάμενο όχημα και/ή τύπο οχήματος, απαιτείται πάντοτε η εφαρμογή του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής. Εάν η αλλαγή θεωρείται σημαντική, η έκθεση αξιολόγησης της ασφάλειας που αναφέρεται στο άρθρο 15 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής θα πρέπει να συμπεριληφθεί στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης έγκρισης (σημείο 18.11), από κοινού με τη δήλωση του προτείνοντος (αιτούντος) που αναφέρεται στο άρθρο 16 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής (σημείο 18.12).

Δυνάμει του άρθρου 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής, εάν ο αιτών θεωρεί ότι η αλλαγή δεν είναι σημαντική, δεν είναι αναγκαία η εφαρμογή της διαδικασίας διαχείρισης της επικινδυνότητας του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής και, κατά συνέπεια, δεν είναι αναγκαία η συμμετοχή οργανισμού αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ). Ως εκ τούτου, εάν παραμένει η ανάγκη υποβολής αίτησης έγκρισης δυνάμει του άρθρου 21 παράγραφος 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, και όσον αφορά την τροποποίηση (όχι τη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων), δεν είναι αναγκαίο να συμπεριληφθούν τα έγγραφα που περιέχουν τις πληροφορίες που αναφέρονται στα σημεία 18.11 και 18.12 στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης έγκρισης.

Ωστόσο, απαιτείται πάντοτε η διενέργεια διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων. Εάν ο αιτών πρέπει να λάβει έγκριση δυνάμει του άρθρου 21 παράγραφος 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, για τη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων για τη βασική απαίτηση «ασφάλειας» των υποσυστημάτων και για ασφαλή ενσωμάτωση μεταξύ υποσυστημάτων, εφαρμόζεται η διαδικασία εκτίμησης της επικινδυνότητας που περιγράφεται στο παράρτημα I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής. Η διαδικασία ελέγχου των πτυχών της εισαγωγής απαιτήσεων που αφορούν την ασφάλεια θα πρέπει να διενεργείται από οργανισμό αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ), και είναι απαραίτητο να συμπεριλαμβάνεται στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης έγκρισης η έκθεση αξιολόγησης της ασφάλειας και η δήλωση του προτείνοντος που αναφέρονται στα άρθρα 15 και 16 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής για τη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων, καθώς και τα έγγραφα τα οποία περιέχουν τις πληροφορίες που αναφέρονται στα σημεία 18.8 και 18.10.

Οι πληροφορίες που αναφέρονται στα σημεία 18.8, 18.10, 18.11 και 18.12 μπορούν να περιλαμβάνονται σε ένα ή περισσότερα έγγραφα· υπάρχει ακόμη και το ενδεχόμενο διαφορετικοί οργανισμοί αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) να είναι αρμόδιοι για διαφορετικά μέρη των αξιολογήσεων. Η σχετική απόφαση εναπόκειται στον αιτούντα (προτείνοντα).

Εάν δεν υπάρχουν πτυχές σχετικές με την ασφάλεια και/ή πτυχές σχετικές με την ασφαλή ενσωμάτωση μεταξύ υποσυστημάτων στη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων, και η αλλαγή δεν είναι σημαντική, εξακολουθεί να είναι αναγκαίο να εξασφαλίσει ο αιτών τη συμμετοχή οργανισμού αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ), καθώς και να συμπεριλάβει στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης έγκρισης τα έγγραφα τα οποία περιέχουν τις πληροφορίες που αναφέρονται στα σημεία 18.8, 18.10, 18.11 και 18.12. Τα έγγραφα αυτά αποτελούν τα στοιχεία που αποδεικνύουν ότι ένας οργανισμός αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) έχει ελέγξει

τη διαδικασία που εφάρμοσε ο αιτών για να συμπεράνει ότι πράγματι δεν υφίστανται πτυχές σχετικές με την ασφάλεια ή πτυχές σχετικές με την ασφαλή ενσωμάτωση μεταξύ υποσυστημάτων.

Σημείο 18.13 - Απαιτούμενες πληροφορίες για το ΕΜΕΤΟ (κατά το παράρτημα II της απόφασης 2011/665/ΕΕ)

Η ενότητα 3 του παραρτήματος II της απόφασης 2011/665/ΕΕ για το ΕΜΕΤΟ θα επικαιροποιηθεί ώστε να συμπεριλάβει την περιοχή χρήσης τύπου οχήματος.

Υπογραφές

Όλα τα έγγραφα που πρέπει να υπογραφούν από τον αιτούντα, τον Οργανισμό και τις ΕΑΑ θα φέρουν ηλεκτρονική υπογραφή μέσω της υπηρεσίας μίας στάσης.

Παράρτημα II Πτυχές αξιολόγησης από τον φορέα έγκρισης

Καθοδήγηση για το παράρτημα II

Σημείο 6 - Αξιολόγηση της μεθοδολογίας για την εισαγωγή απαιτήσεων

Στα κεφάλαια 3.7.8, 3.7.9 και 3.7.10 παρέχεται περαιτέρω καθοδήγηση σχετικά με τις αξιολογήσεις που πρέπει να διενεργούνται από τον φορέα έγκρισης και/ή από τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης όσον αφορά τη μεθοδολογία για την εισαγωγή απαιτήσεων.

Ο φορέας έγκρισης θα πρέπει να ελέγχει διάφορες πτυχές κατά την αξιολόγηση μη τυποποιημένης μεθοδολογίας, όπως αναφέρεται στο σημείο 6.2. Στόχος είναι η εξασφάλιση της βεβαιότητας ότι η διαδικασία την οποία εφάρμοσε ο αιτών για να εισαγάγει τις εφαρμοστέες απαιτήσεις και για να καταδείξει ότι πληρούνται επίσης και άλλες βασικές απαιτήσεις πέραν της ασφάλειας είναι κατάλληλη και παρέχει παρόμοιο επίπεδο αξιοπιστίας με εκείνο της μεθοδολογίας που περιγράφεται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής σχετικά με την εισαγωγή και την επίτευξη των βασικών απαιτήσεων ασφάλειας. Στην περίπτωση αυτή, ο φορέας έγκρισης θα εκτελέσει το έργο που θα εκτελούσε ένας οργανισμός αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) στο πλαίσιο του κανονισμού· η έκταση και η διεξοδικότητα των ελέγχων εξαρτάται από τη μεθοδολογία που εφαρμόστηκε και από τον βαθμό ανεξάρτητης αξιολόγησης που απαιτείται για τη μεθοδολογία.

Όσον αφορά τον βαθμό ανεξάρτητης αξιολόγησης, θα πρέπει να επισημανθεί ότι η διαδικασία διαχείρισης της επικινδυνότητας που περιγράφεται στο παράρτημα I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής απαιτεί τη συμμετοχή οργανισμού αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ), ορίζει επίσης την επάρκεια που πρέπει να επιδεικνύει ένας φορέας προκειμένου να ενεργεί ως οργανισμός αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) και θεσπίζει σύστημα διαπίστευσης/αναγνώρισης των οργανισμών αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ).

Ωστόσο, για άλλες μεθοδολογίες δεν απαιτείται ανεξάρτητη αξιολόγηση ή, εάν απαιτείται, υπάρχουν διαφορές ως προς την προσέγγιση και/ή τα κριτήρια τα οποία θα πρέπει να πληροί ένας φορέας προκειμένου να ασκεί αυτή τη δραστηριότητα (δηλαδή σύστημα διαπίστευσης/αναγνώρισης). Ορισμένες μεθοδολογίες μπορεί να πλησιάζουν στη μεθοδολογία του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής, ενώ σε ορισμένες άλλες ενδέχεται να προβλέπονται διαφορετικά κριτήρια ή να μην υφίσταται καν σύστημα διαπίστευσης/αναγνώρισης/εποπτείας.

Για τον καθορισμό του βαθμού στον οποίο τα αποτελέσματα ανεξάρτητης αξιολόγησης που δεν έχει διενεργηθεί υπό την αιγίδα του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής (στις περιπτώσεις που αυτό επιτρέπεται) μπορούν να λαμβάνονται υπόψη κατά την αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που περιλαμβάνονται στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης έγκρισης, ο φορέας έγκρισης θα πρέπει να εξετάζει τη μεθοδολογία που εφαρμόστηκε στην εισαγωγή απαιτήσεων, όπως περιγράφεται στο σημείο 18.1 του παραρτήματος I και στο σημείο 7.2 του παραρτήματος II του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής. Ειδικότερα, ο φορέας έγκρισης θα πρέπει να ελέγχει με τι συνδέονται οι απαιτήσεις στην ανεξάρτητη αξιολόγηση (εάν υπάρχουν) και αν παρέχεται το ίδιο επίπεδο αξιοπιστίας.

Σημείο 8 - Δηλώσεις επαλήθευσης ΕΚ και πιστοποιητικά ΕΚ [άρθρο 15 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797]

Στις κατευθυντήριες γραμμές για τον εκτελεστικό κανονισμό της Επιτροπής σχετικά με τις δηλώσεις επαλήθευσης ΕΚ παρέχονται περισσότερες λεπτομέρειες όσον αφορά τη δήλωση επαλήθευσης ΕΚ υποσυστήματος και όσον αφορά τα πιστοποιητικά ΕΚ. Μεταξύ άλλων, εξετάζεται ο χειρισμός της δήλωσης συμμόρφωσης στοιχείου διαλειτουργικότητας όταν δεν συμμετέχει κανένας κοινοποιημένος οργανισμός (σύμφωνα με τις ενότητες CA, CA1 και CA2 της απόφασης 2010/713/ΕΚ).

Σημείο 8.6 Κάλυψη όλης της εφαρμοστέας νομοθεσίας, καθώς και νομοθεσίας μη σχετικής με τον σιδηρόδρομο

Σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797, προβλέπεται σαφής υποχρέωση του αιτούντος να διασφαλίζει την τήρηση όλων των διατάξεων του σχετικού ενωσιακού δικαίου. Η διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων αποτελεί το κατάλληλο εργαλείο με το οποίο ο αιτών μπορεί να διασφαλίζει ότι καλύπτονται δεόντως όλοι οι κίνδυνοι και αντιστοιχούν σε κατάλληλο μέτρο μετριασμού. Τα εν λόγω μέτρα μετριασμού μπορούν κάλλιστα να είναι οι διατάξεις της εφαρμοστέας νομοθεσίας της Ένωσης (για ορισμένους κινδύνους).

Στο παράρτημα II (και ειδικότερα στο σημείο 8.6) περιγράφονται οι πτυχές που πρέπει να ελέγχονται από τον φορέα έγκρισης προκειμένου να εξασφαλίζεται «εύλογη βεβαιότητα» ότι ο αιτών έχει εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του. Από αυτήν την άποψη, ο φορέας έγκρισης θα πρέπει να ελέγχει ότι ο αιτών έχει λάβει υπόψη άλλη νομοθεσία της ΕΕ. Δεν επιβάλλεται στον φορέα έγκρισης η υποχρέωση διασφάλισης ή αξιολόγησης της πραγματικής τήρησης της νομοθεσίας (βλ. κεφάλαιο 3.7.9).

Ο έλεγχος που πρέπει να διενεργείται από τον φορέα έγκρισης είναι ο έλεγχος της συνοχής των αποτελεσμάτων της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων με τις δηλώσεις επαλήθευσης ΕΚ.

Σημείο 10 - Έλεγχος των αξιολογήσεων των αρμόδιων ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης κατά το άρθρο 43

Οι λεπτομέρειες όσον αφορά τους ελέγχους που πρέπει να διενεργούνται από τον φορέα έγκρισης προσδιορίζονται στο άρθρο 43 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής.

Καθήκον του φορέα έγκρισης δεν είναι ο έλεγχος, ο επανέλεγχος ή ο επιπλέον έλεγχος της αξιολόγησης που έχει διενεργηθεί από άλλα μέρη που συμμετέχουν στη διαδικασία έγκρισης, αλλά ο έλεγχος της συνοχής της εν λόγω αξιολόγησης.

Σημείο 20 - Αποδεικτικά στοιχεία ότι δεν άλλαξε ο σχεδιασμός του τύπου οχήματος

Η ανανεωθείσα έγκριση αφορά μόνο την περίπτωση στην οποία, έπειτα από αξιολόγηση βάσει των τροποποιηθέντων κανόνων, αποδεικνύεται η συμμόρφωση του τύπου του οχήματος χωρίς καμία αλλαγή του σχεδιασμού.

Νέα έγκριση είναι η έγκριση που εκδίδεται έπειτα από αναβάθμιση/ανανέωση (αλλαγή σχεδιασμού) υφιστάμενου οχήματος και/ή τύπου οχήματος που έχει ήδη εγκριθεί.

Παράρτημα III Πτυχές αξιολόγησης από τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης

Καθοδήγηση για το παράρτημα III

Σημείο 5 - Επαρκή στοιχεία από τη μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για την εισαγωγή απαιτήσεων μόνον των εθνικών κανόνων στην αντίστοιχη περιοχή χρήσης

Οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, σε σχέση με τους εθνικούς κανόνες, θα διαδραματίζουν επίσης ρόλο κατά τον έλεγχο των αποδεικτικών στοιχείων της εφαρμογής μη τυποποιημένης μεθοδολογίας στην εισαγωγή απαιτήσεων. Οι έλεγχοι θα πρέπει να είναι συστημικοί και να επικεντρώνονται στη διαδικασία και στη συνάφεια των εθνικών κανόνων που χρησιμοποιούνται ως μέτρα μετριασμού στη διαδικασία εκτίμησης της επικινδυνότητας. Για την επίτευξη του στόχου αυτού, οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης ενδέχεται να πρέπει να ελέγχουν ενδελεχώς ορισμένα δικαιολογητικά.

Παράρτημα IV Υπόδειγμα έγκρισης τύπου οχήματος

ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	
Έγκριση τύπου οχήματος σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 και τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής	
1. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΓΚΡΙΣΗΣ	
Αναγνωριστικό αίτησης:	
Ευρωπαϊκός αναγνωριστικός αριθμός (EIN):	
Φορέας έγκρισης:	
Νομική βάση στην οποία στηρίζεται ο φορέας έγκρισης για να εκδώσει την έγκριση τύπου οχήματος:	Άρθρο 24 παράγραφος 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και άρθρο 21 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 / παραπομπή σε σχετική εθνική νομοθεσία όταν η έγκριση τύπου οχήματος εκδίδεται από ΕΑΑ
Περίπτωση έγκρισης κατά το άρθρο 14 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής:	
2. ΑΙΤΩΝ	
Επωνυμία:	
Ονοματεπώνυμο αιτούντος:	
3. ΤΥΠΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	
Κατηγορία:	
Υποκατηγορία	
3.1 ΠΑΡΑΛΛΑΓΗ 1 ΚΑΙ ΕΚΔΟΣΗ 1 ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ [ΕΙΝΑΙ ΔΥΝΑΤΗ Η ΠΡΟΣΘΗΚΗ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΣΥΝΔΥΑΣΜΩΝ ΠΑΡΑΛΛΑΓΗΣ/ΕΚΔΟΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ]	
Ονομασία:	
Εναλλακτική ονομασία:	
Αναγνωριστικός αριθμός τύπου οχήματος (παραπομπή στον αριθμό του τύπου οχήματος στο ΕΜΕΤΟ):	
Βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού:	Βλ. παράρτημα 1
Τιμές των παραμέτρων για τον έλεγχο της τεχνικής συμβατότητας μεταξύ του οχήματος και της περιοχής χρήσης:	Βλ. παράρτημα 2
Προσδιορισμός της συμμόρφωσης της παραλλαγής και της έκδοσης τύπου οχήματος με τις ΤΠΔ και τις δέσμες εθνικών κανόνων:	
Παραπομπή στις δηλώσεις επαλήθευσης ΕΚ των υποσυστημάτων:	

Παραπομπή σε άλλο ενωσιακό ή εθνικό δίκαιο με το οποίο είναι σύμφωνες η παραλλαγή και η έκδοση του τύπου οχήματος	
4. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	
Παράρτημα 1	Βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού
Παράρτημα 2	Τιμές των παραμέτρων για τον έλεγχο της τεχνικής συμβατότητας μεταξύ του οχήματος και της περιοχής χρήσης
Παράρτημα 3	Διαδικασία προσφυγής
Παράρτημα 4	
Παράρτημα 5	
Παράρτημα 6	
Παράρτημα 7	
5. ΤΕΚΜΗΡΙΩΜΕΝΗ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ	
Παραπομπή στην τεκμηριωμένη αιτιολόγηση της απόφασης:	
6. ΠΡΟΣΦΥΓΗ	
Δυνατότητα και μέσα προσφυγής κατά της απόφασης:	Παράρτημα 3
Σχετικές προθεσμίες:	Παράρτημα 3
Ημερομηνία και τόπος της απόφασης έκδοσης της έγκρισης τύπου οχήματος:	
Υπογραφή εξουσιοδοτημένου προσώπου για τον φορέα έγκρισης:	

Παράρτημα V Υπόδειγμα έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά

ΕΓΚΡΙΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΔΙΑΘΕΣΗ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ	
Έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 και τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής.	
1. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΓΚΡΙΣΗΣ	
Αναγνωριστικό αίτησης:	
Ευρωπαϊκός αναγνωριστικός αριθμός (EIN):	
Φορέας έγκρισης:	
Νομική βάση στην οποία στηρίζεται ο φορέας έγκρισης για να εκδώσει την έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά:	Άρθρο 21 παράγραφος 4 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και άρθρο 20 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 / παραπομπή σε σχετική εθνική νομοθεσία όταν η έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά εκδίδεται από ΕΑΑ
Περίπτωση έγκρισης κατά το άρθρο 14 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής:	
2. ΑΙΤΩΝ	
Επωνυμία:	
Ονοματεπώνυμο αιτούντος:	
3. ΟΧΗΜΑ	
3.1 ΟΧΗΜΑ	
Αναγνωριστικός αριθμός τύπου οχήματος (παραπομπή στον αριθμό του τύπου οχήματος στο ΕΜΕΤΟ)	
Προσδιορισμός του οχήματος:	
Προσδιορισμός της περιοχής χρήσης:	
Προσδιορισμός των όρων χρήσης του οχήματος και άλλων περιορισμών:	
Παραπομπή στις δηλώσεις επαλήθευσης ΕΚ των υποσυστημάτων:	
Παραπομπή σε άλλο ενωσιακό ή εθνικό δίκαιο με το οποίο είναι σύμφωνο το όχημα:	
Σε περίπτωση έγκρισης συμμόρφωσης προς τύπο, παραπομπή στη δήλωση συμμόρφωσης με εγκεκριμένο τύπο οχήματος:	
3.2 ΣΕΙΡΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	
Αναγνωριστικός αριθμός τύπου οχήματος (παραπομπή στον αριθμό του τύπου οχήματος στο ΕΜΕΤΟ):	
Προσδιορισμός των οχημάτων της σειράς:	
Προσδιορισμός της περιοχής χρήσης:	

Προσδιορισμός των όρων χρήσης του οχήματος και άλλων περιορισμών:	
Παραπομπή στις δηλώσεις επαλήθευσης ΕΚ των υποσυστημάτων:	
Παραπομπή σε άλλο ενωσιακό ή εθνικό δίκαιο με το οποίο είναι σύμφωνο το όχημα:	
Σε περίπτωση έγκρισης συμμόρφωσης προς τύπο, παραπομπή στη δήλωση συμμόρφωσης με εγκεκριμένο τύπο οχήματος:	
4. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	
Παράρτημα 1	Διαδικασία προσφυγής
Παράρτημα 2	
5. ΤΕΚΜΗΡΙΩΜΕΝΗ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ	
Παραπομπή στην τεκμηριωμένη αιτιολόγηση της απόφασης:	
6. ΠΡΟΣΦΥΓΗ	
Δυνατότητα και μέσα προσφυγής κατά της απόφασης:	Παράρτημα 1
Σχετικές προθεσμίες:	Παράρτημα 1
<p>Ημερομηνία και τόπος της απόφασης έκδοσης της έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά:</p> <p>Υπογραφή εξουσιοδοτημένου προσώπου για τον φορέα έγκρισης:</p>	

Παράρτημα VI Υπόδειγμα για τη βεβαίωση/απόρριψη παραλαβής πλήρους φακέλου αίτησης

ΒΕΒΑΙΩΣΗ/ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ ΠΛΗΡΟΥΣ ΦΑΚΕΛΟΥ ΑΙΤΗΣΗΣ

Βεβαίωση/απόρριψη παραλαβής πλήρους αίτησης κατά το άρθρο 34 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής για έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 και τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής

1. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΙΤΗΣΗΣ

Αναγνωριστικό αίτησης:	
Παραπομπή στη βάση προκαταρκτικής επαφής (κατά περίπτωση):	
Ημερομηνία βεβαίωσης παραλαβής της αίτησης [άρθρο 33 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής]:	
Ημερομηνία παραλαβής της αίτησης [άρθρο 2 παράγραφος 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής]:	
Φορέας έγκρισης:	
Αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης (κατά περίπτωση):	
Τύπος αίτησης:	
Έγκριση τύπου οχήματος:	
Παραλλαγές τύπου οχήματος (κατά περίπτωση):	
Εκδόσεις τύπου οχήματος (κατά περίπτωση):	
Έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά:	
Ένα όχημα:	
Σειρά οχημάτων:	
Περιπτώσεις έγκρισης κατά το άρθρο 14 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής:	
Συνδυασμένη αίτηση για νέα έγκριση και επέκταση περιοχής χρήσης κατά το άρθρο 14 παράγραφος 3 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής:	
Συνδυασμένη αίτηση για πρώτη έγκριση και έγκριση συμμόρφωσης προς τύπο κατά το άρθρο 14 παράγραφος 3 στοιχείο β) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής:	

2. ΑΙΤΩΝ

Επωνυμία:	
Ονοματεπώνυμο αιτούντος:	

3. Η ΑΙΤΗΣΗ ΕΙΝΑΙ [άρθρο 34 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής]:	
ΠΛΗΡΗΣ	
	<p>Η τελική απόφαση σχετικά με την έγκριση λαμβάνεται το αργότερο εντός τεσσάρων μηνών από την ημερομηνία της παρούσας βεβαίωσης παραλαβής της πλήρους αίτησης.</p> <p>Επισημαίνεται ότι ενδέχεται να ζητηθούν συμπληρωματικές πληροφορίες κατά τη διάρκεια της αξιολόγησης.</p>
ΕΛΛΙΠΗΣ	
	<p>Οι ακόλουθες πληροφορίες λείπουν και πρέπει να υποβληθούν προκειμένου να διενεργηθεί η αξιολόγηση:</p> <p><<λεπτομέρειες>></p> <p>Η τελική απόφαση σχετικά με την έγκριση λαμβάνεται το αργότερο εντός τεσσάρων μηνών από την ημερομηνία υποβολής των πληροφοριών που λείπουν.</p> <p>Επισημαίνεται ότι ενδέχεται να ζητηθούν συμπληρωματικές πληροφορίες κατά τη διάρκεια της αξιολόγησης.</p>
ΕΝΤΕΛΩΣ ΑΝΕΠΑΡΚΗΣ	
	<p><<λόγοι>></p> <p>Η αίτηση απορρίπτεται.</p>
<p>Ημερομηνία:</p> <p>Υπογραφή εξουσιοδοτημένου προσώπου για τον φορέα έγκρισης Οργανισμός Σιδηροδρόμων της ΕΕ / Εθνική αρχή ασφάλειας</p> <p>Υπογραφή εξουσιοδοτημένου προσώπου για την εθνική αρχή ασφάλειας για την περιοχή χρήσης (κατά περίπτωση) Περιοχή χρήσης</p> <p>Υπογραφή εξουσιοδοτημένου προσώπου για την εθνική αρχή ασφάλειας για την περιοχή χρήσης (κατά περίπτωση) Περιοχή χρήσης</p>	

Παράρτημα VII Υπόδειγμα αίτησης προκαταρκτικής επαφής

ΑΙΤΗΣΗ ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗΣ ΕΠΑΦΗΣ

Αίτηση προκαταρκτικής επαφής πριν από την υποβολή αίτησης έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 και τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής

1. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΙΤΗΣΗΣ ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗΣ ΕΠΑΦΗΣ

Τύπος αίτησης:	
Έγκριση τύπου οχήματος:	
Παραλλαγές τύπου οχήματος (κατά περίπτωση):	
Εκδόσεις τύπου οχήματος (κατά περίπτωση):	
Έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά:	
Ένα όχημα:	
Σειρά οχημάτων:	

2. ΑΙΤΩΝ

Επωνυμία:	
Ονοματεπώνυμο αιτούντος:	
Ακρωνύμιο (προαιρετικά):	
Πλήρης ταχυδρομική διεύθυνση:	
Τηλέφωνο:	
Τηλεομοιοτυπικό (προαιρετικά):	
Διεύθυνση ηλεκτρ. ταχυδρομείου:	
Ιστότοπος (προαιρετικά):	
Αριθμός ΦΠΑ (προαιρετικά):	
Άλλες συναφείς πληροφορίες (προαιρετικά):	
Υπεύθυνος επικοινωνίας:	
Όνομα:	
Επώνυμο:	
Τίτλος ή ιδιότητα:	
Πλήρης ταχυδρομική διεύθυνση:	
Τηλέφωνο:	
Τηλεομοιοτυπικό (προαιρετικά):	
Διεύθυνση ηλεκτρ. ταχυδρομείου:	
Γλώσσες που θα χρησιμοποιηθούν:	

3. ΦΑΚΕΛΟΣ ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗΣ ΕΠΑΦΗΣ

Περιγραφή του προς έγκριση προβλεπόμενου τύπου οχήματος και/ή οχήματος:	
Προβλεπόμενες παραλλαγές και/ή εκδόσεις	
Περιγραφή των εργασιών και δραστηριοτήτων κατασκευής	
Επιλογή φορέα έγκρισης:	
Περιπτώσεις έγκρισης κατά το άρθρο 14 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής:	
Συνδυασμένη αίτηση για νέα έγκριση και επέκταση περιοχής χρήσης κατά το άρθρο 14 παράγραφος 3 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής:	
Συνδυασμένη αίτηση για πρώτη έγκριση και έγκριση συμμόρφωσης προς τύπο κατά το άρθρο 14 παράγραφος 3 στοιχείο β) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής:	
Προσδιορισμός της προβλεπόμενης περιοχής χρήσης:	
Προσδιορισμός των προβλεπόμενων όρων χρήσης οχήματος και άλλων περιορισμών κατά το άρθρο 20 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής:	
Προγραμματισμός της διαδικασίας έγκρισης οχήματος από τον αιτούντα για το τμήμα που του αναλογεί, καθώς και προγραμματισμός των δοκιμών στο δίκτυο (κατά περίπτωση):	
Προσδιορισμός της μεθοδολογίας για τη διαδικασία της εισαγωγής απαιτήσεων κατά το άρθρο 13 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής:	
Κατάλογος των κανόνων και των απαιτήσεων που προσδιορίζονται ως οι κανόνες και οι απαιτήσεις που θα εφαρμοστούν σύμφωνα με τα άρθρα 17 και 18 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής:	
Κατάλογος των αξιολογήσεων συμμόρφωσης που προσδιορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 21 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής [συμπεριλαμβανομένων των ενοτήτων που θα εφαρμοστούν και της χρήσης ενδιάμεσων δηλώσεων επαλήθευσης («ΕΔΕ») (κατά περίπτωση)]:	
Περιγραφή των πρακτικών ρυθμίσεων χρήσης του οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο (κατά περίπτωση):	
Κατάλογος περιεχομένων της τεκμηρίωσης που προβλέπεται να υποβληθεί από τον αιτούντα στον φορέα έγκρισης και στις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης με σκοπό την έγκριση τύπου	

οχήματος και/ή την έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά:	
Πρόταση σχετικά με τις γλώσσες που θα χρησιμοποιηθούν στη διαδικασία έγκρισης οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 10 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής:	
Περιγραφή της οργάνωσης, από πλευράς του αιτούντος, για το τμήμα της διαδικασίας έγκρισης οχήματος που του αναλογεί, η οποία περιλαμβάνει, τουλάχιστον, τα στοιχεία επικοινωνίας του αιτούντος και των υπευθύνων επικοινωνίας, αιτήματα συντονισμού και συναντήσεων με τον φορέα έγκρισης και τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχική χρήση:	
4. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	
Παράρτημα 1	
Παράρτημα 2	
Παράρτημα 3	
Παράρτημα 4	
Παράρτημα 5	
Παράρτημα 6	
Παράρτημα 7	
Ημερομηνία:	Υπογραφή εξουσιοδοτημένου προσώπου για τον αιτούντα

Παράρτημα VIII Υπόδειγμα βάσης προκαταρκτικής επαφής

ΒΑΣΗ ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗΣ ΕΠΑΦΗΣ	
Γνώμη σχετικά με την προσέγγιση που προτείνει ο αιτών στην αίτηση προκαταρκτικής επαφής σε σχέση με αίτηση έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 και τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής	
1. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΒΑΣΗΣ ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗΣ ΕΠΑΦΗΣ	
Αναγνωριστικό βάσης προκαταρκτικής επαφής:	
2. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΙΤΗΣΗΣ ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗΣ ΕΠΑΦΗΣ	
Αναγνωριστικό αίτησης:	
Ημερομηνία παραλαβής της αίτησης προκαταρκτικής επαφής:	
Ημερομηνία βεβαίωσης παραλαβής της πλήρους αίτησης προκαταρκτικής επαφής:	
Φορέας έγκρισης:	
Αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης (κατά περίπτωση):	
Τύπος αίτησης:	
Έγκριση τύπου οχήματος:	
Παραλλαγές τύπου οχήματος (κατά περίπτωση):	
Εκδόσεις τύπου οχήματος (κατά περίπτωση):	
Έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά:	
Ένα όχημα:	
Σειρά οχημάτων:	
Περιγραφή του προς έγκριση προβλεπόμενου τύπου οχήματος και/ή οχήματος:	
Προβλεπόμενες παραλλαγές και/ή εκδόσεις	
3. ΑΙΤΩΝ	
Επωνυμία:	
Ονοματεπώνυμο αιτούντος:	
4. ΒΑΣΗ ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗΣ ΕΠΑΦΗΣ	
Στοιχείο της αίτησης προκαταρκτικής επαφής	Γνώμη του φορέα έγκρισης και των αρμόδιων ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης (κατά περίπτωση) όσον αφορά την πρόταση του αιτούντος
Περιγραφή του προς έγκριση προβλεπόμενου τύπου οχήματος και/ή οχήματος:	
Προβλεπόμενες παραλλαγές και/ή εκδόσεις	
Περιγραφή των εργασιών και δραστηριοτήτων κατασκευής	
Επιλογή φορέα έγκρισης:	

Περιπτώσεις έγκρισης κατά το άρθρο 14 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής:	
Συνδυασμένη αίτηση για νέα έγκριση και επέκταση περιοχής χρήσης κατά το άρθρο 14 παράγραφος 3 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής:	
Συνδυασμένη αίτηση για πρώτη έγκριση και έγκριση συμμόρφωσης προς τύπο κατά το άρθρο 14 παράγραφος 3 στοιχείο β) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής:	
Προσδιορισμός της προβλεπόμενης περιοχής χρήσης:	
Προσδιορισμός των προβλεπόμενων όρων χρήσης οχήματος και άλλων περιορισμών κατά το άρθρο 20 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής:	
Προγραμματισμός της διαδικασίας έγκρισης οχήματος από τον αιτούντα για το τμήμα που του αναλογεί, καθώς και προγραμματισμός των δοκιμών στο δίκτυο (κατά περίπτωση):	
Προσδιορισμός της μεθοδολογίας για τη διαδικασία της εισαγωγής απαιτήσεων κατά το άρθρο 13 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής:	
Κατάλογος των κανόνων και των απαιτήσεων που προσδιορίζονται ως οι κανόνες και οι απαιτήσεις που θα εφαρμοστούν σύμφωνα με τα άρθρα 17 και 18 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής:	
Κατάλογος των αξιολογήσεων συμμόρφωσης που προσδιορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 21 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής [συμπεριλαμβανομένων των ενοτήτων που θα εφαρμοστούν και της χρήσης ενδιάμεσων δηλώσεων επαλήθευσης («ΕΔΕ») (κατά περίπτωση)]:	
Περιγραφή των πρακτικών ρυθμίσεων χρήσης του οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο (κατά περίπτωση):	
Κατάλογος περιεχομένων της τεκμηρίωσης που προβλέπεται να υποβληθεί από τον αιτούντα στον φορέα έγκρισης και στις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης με σκοπό την έγκριση τύπου οχήματος και/ή την έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά:	
Πρόταση σχετικά με τις γλώσσες που θα χρησιμοποιηθούν στη διαδικασία έγκρισης οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 10 του	

εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής:	
Περιγραφή της οργάνωσης, από πλευράς του αιτούντος, για το τμήμα της διαδικασίας έγκρισης οχήματος που του αναλογεί, η οποία περιλαμβάνει, τουλάχιστον, τα στοιχεία επικοινωνίας του αιτούντος, τους υπεύθυνους επικοινωνίας, αιτήματα συντονισμού και συναντήσεων με τον φορέα έγκρισης και τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης:	

5. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Παράρτημα 1	
Παράρτημα 2	
Παράρτημα 3	
Παράρτημα 4	
Παράρτημα 5	
Παράρτημα 6	
Παράρτημα 7	

Για τους λόγους που αναφέρθηκαν ανωτέρω, κατά τη γνώμη των υπογραφόντων οργανισμών, η αίτηση προκαταρκτικής επαφής που υποβλήθηκε από τον αιτούντα προτείνει ικανοποιητική / μη ικανοποιητική προσέγγιση για την αίτηση έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά.

Ενημέρωση:

- Όπως ορίζεται στο άρθρο 22 παράγραφος 2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής: «το χρονικό διάστημα από την έκδοση της κατά το άρθρο 24 παράγραφος 2 γνώμης έως την υποβολή από αιτούντα αίτησης έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά δεν υπερβαίνει τους 84 μήνες».
- Σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής «σε περίπτωση αλλαγών που επηρεάζουν τον φάκελο προκαταρκτικής επαφής και σχετίζονται με τη βάση προκαταρκτικής επαφής, ο αιτών αποστέλλει τροποποιημένη και επικαιροποιημένη αίτηση προκαταρκτικής επαφής με αντικείμενο μόνον τις αλλαγές και τις διεπαφές με τα αμετάβλητα μέρη».

Ημερομηνία:

Υπογραφή εξουσιοδοτημένου προσώπου για τον φορέα έγκρισης

Οργανισμός Σιδηροδρόμων της ΕΕ / Εθνική αρχή ασφάλειας

Υπογραφή εξουσιοδοτημένου προσώπου για την εθνική αρχή ασφάλειας για την περιοχή χρήσης (κατά περίπτωση)

Περιοχή χρήσης

Υπογραφή εξουσιοδοτημένου προσώπου για την εθνική αρχή ασφάλειας για την περιοχή χρήσης (κατά περίπτωση)

Περιοχή χρήσης

Παράρτημα ΙΧ Υπόδειγμα για τον φάκελο αξιολόγησης κατά το άρθρο 39 παράγραφος 5 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής και για τον έλεγχο από τον φορέα έγκρισης των αξιολογήσεων των αρμόδιων ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης κατά το άρθρο 43 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής

ΦΑΚΕΛΟΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΟΥ ΦΟΡΕΑ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 39 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 5 ΤΟΥ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΕ) 2018/545 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΦΟΡΕΑ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΑΡΜΟΔΙΩΝ ΕΑΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΧΡΗΣΗΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 43 ΤΟΥ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΕ) 2018/545 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Αξιολόγηση αίτησης έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 και τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής

1. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΙΤΗΣΗΣ

Αναγνωριστικό αίτησης:	
Παραπομπή στη βάση προκαταρκτικής επαφής (κατά περίπτωση):	
Ημερομηνία βεβαίωσης παραλαβής της αίτησης [άρθρο 33 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής]:	
Ημερομηνία παραλαβής της αίτησης [άρθρο 2 παράγραφος 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής]:	
Ημερομηνία βεβαίωσης παραλαβής πλήρους αίτησης:	
Ημερομηνία υποβολής από τον αιτούντα των πληροφοριών που έλειπαν σε περίπτωση ελλιπούς αίτησης:	
Φορέας έγκρισης:	
Αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης (κατά περίπτωση):	
Τύπος αίτησης:	
Έγκριση τύπου οχήματος:	
Παραλλαγές τύπου οχήματος (κατά περίπτωση):	
Εκδόσεις τύπου οχήματος (κατά περίπτωση):	
Έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά:	
Ένα όχημα:	
Σειρά οχημάτων:	
Περιπτώσεις έγκρισης κατά το άρθρο 14 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής:	
Συνδυασμένη αίτηση για νέα έγκριση και επέκταση περιοχής χρήσης κατά το άρθρο 14 παράγραφος 3 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής:	
Συνδυασμένη αίτηση για πρώτη έγκριση και έγκριση συμμόρφωσης προς τύπο κατά το άρθρο 14	

παράγραφος 3 στοιχείο β) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής:	
2. ΑΙΤΩΝ	
Επωνυμία:	
Όνοματεπώνυμο αιτούντος:	
3. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΟΥ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΤΑΙ ΚΑΤΑ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 39 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 5 ΤΟΥ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΕ) 2018/545 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ	
Δήλωση σχετικά με το αποτέλεσμα της αξιολόγησης για τη σχετική περιοχή χρήσης (αρνητικό ή θετικό αποτέλεσμα):	
Όροι χρήσης και άλλοι περιορισμοί (κατά περίπτωση):	
Περίληψη των αξιολογήσεων που διενεργήθηκαν:	
Έκθεση για τον κατάλογο προβληματικών σημείων στη σχετική περιοχή χρήσης:	Παράρτημα 1
Συμπληρωμένος κατάλογος σημείων ελέγχου που αποδεικνύει ότι αξιολογήθηκαν οι πτυχές που αναφέρονται στο παράρτημα II του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής:	Παράρτημα 2
Συμπληρωμένος κατάλογος σημείων ελέγχου που αποδεικνύει ότι αξιολογήθηκαν οι πτυχές που αναφέρονται στο παράρτημα III του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής (κατά περίπτωση):	
Καταχώριση ελέγχου τυχόν σχετικών πληροφοριών που έχουν καταχωριστεί σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής (κατά περίπτωση):	
4. ΕΛΕΓΧΟΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΦΟΡΕΑ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΑΡΜΟΔΙΩΝ ΕΑΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΧΡΗΣΗΣ, ΚΑΤΑ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 43 ΤΟΥ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΕ) 2018/545 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ (ΚΑΤΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ)	
Έλεγχος του κατά πόσον οι αξιολογήσεις των ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης διακρίνονται από συνοχή μεταξύ τους όσον αφορά τα αποτελέσματα των αξιολογήσεων κατά το άρθρο 40 παράγραφος 6 στοιχείο α):	
Σε περίπτωση που οι αξιολογήσεις των ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης δεν διακρίνονται από συνοχή, το αποτέλεσμα της έρευνας που αναφέρεται στο άρθρο 45 παράγραφος 3 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής:	
Συμπληρώθηκε πλήρως ο κατάλογος σημείων ελέγχου που αναφέρεται στο άρθρο 40 παράγραφος 6 στοιχείο δ):	

Έχουν κλείσει όλα τα προβληματικά σημεία:	
Σε περίπτωση που ο κατάλογος σημείων ελέγχου δεν έχει συμπληρωθεί πλήρως και/ή δεν έχουν κλείσει όλα τα προβληματικά σημεία, το αποτέλεσμα της έρευνας που αναφέρεται στο άρθρο 45 παράγραφος 5 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής:	
Σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ του φορέα έγκρισης και των αρμόδιων ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, το αποτέλεσμα της διαδικασίας διαιτησίας που αναφέρεται στο άρθρο 21 παράγραφος 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797:	
5. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	
Παράρτημα 1	Έκθεση για τον κατάλογο προβληματικών σημείων στη σχετική περιοχή χρήσης
Παράρτημα 2	Συμπληρωμένος κατάλογος σημείων ελέγχου που αποδεικνύει ότι αξιολογήθηκαν οι πτυχές που αναφέρονται στο παράρτημα II του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής
Παράρτημα 3	
Παράρτημα 4	
Παράρτημα 5	
Παράρτημα 6	
Παράρτημα 7	
<p>Ημερομηνία:</p> <p style="text-align: center;">Υπογραφή εξουσιοδοτημένου προσώπου για τον φορέα έγκρισης Οργανισμός Σιδηροδρόμων της ΕΕ / Εθνική αρχή ασφάλειας</p>	

Παράρτημα Χ Υπόδειγμα φακέλου αξιολόγησης κατά το άρθρο 40 παράγραφος 6 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής

ΦΑΚΕΛΟΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΑΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΧΡΗΣΗΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 40 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 6 ΤΟΥ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΕ) 2018/545 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Αξιολόγηση αίτησης έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 και τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής

1. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΙΤΗΣΗΣ

Αναγνωριστικό αίτησης:	
Παραπομπή στη βάση προκαταρκτικής επαφής (κατά περίπτωση):	
Ημερομηνία βεβαίωσης παραλαβής της αίτησης [άρθρο 33 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής]:	
Ημερομηνία παραλαβής της αίτησης [άρθρο 2 παράγραφος 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής]:	
Ημερομηνία βεβαίωσης παραλαβής πλήρους αίτησης:	
Ημερομηνία υποβολής από τον αιτούντα των πληροφοριών που έλειπαν σε περίπτωση ελλιπούς αίτησης:	
Φορέας έγκρισης:	
Αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης (κατά περίπτωση):	
Τύπος αίτησης:	
Έγκριση τύπου οχήματος:	
Παραλλαγές τύπου οχήματος (κατά περίπτωση):	
Εκδόσεις τύπου οχήματος (κατά περίπτωση):	
Έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά:	
Ένα όχημα:	
Σειρά οχημάτων:	
Περιπτώσεις έγκρισης κατά το άρθρο 14 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής:	
Συνδυασμένη αίτηση για νέα έγκριση και επέκταση περιοχής χρήσης κατά το άρθρο 14 παράγραφος 3 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής:	
Συνδυασμένη αίτηση για πρώτη έγκριση και έγκριση συμμόρφωσης προς τύπο κατά το άρθρο 14 παράγραφος 3 στοιχείο β) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής:	

2. ΑΙΤΩΝ	
Επωνυμία:	
Όνοματεπώνυμο αιτούντος:	
3. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ	
Δήλωση σχετικά με το αποτέλεσμα της αξιολόγησης για τη σχετική περιοχή χρήσης (αρνητικό ή θετικό αποτέλεσμα):	
Όροι χρήσης και άλλοι περιορισμοί (κατά περίπτωση):	
Περίληψη των αξιολογήσεων που διενεργήθηκαν:	
Έκθεση για τον κατάλογο προβληματικών σημείων στη σχετική περιοχή χρήσης:	Παράρτημα 1
Συμπληρωμένος κατάλογος σημείων ελέγχου που αποδεικνύει ότι αξιολογήθηκαν οι πτυχές που αναφέρονται στο παράρτημα III του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής:	Παράρτημα 2
Καταχώριση ελέγχου τυχόν σχετικών πληροφοριών που έχουν καταχωριστεί σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής:	
4. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	
Παράρτημα 1	Έκθεση για τον κατάλογο προβληματικών σημείων στη σχετική περιοχή χρήσης
Παράρτημα 2	Συμπληρωμένος κατάλογος σημείων ελέγχου που αποδεικνύει ότι αξιολογήθηκαν οι πτυχές που αναφέρονται στο παράρτημα III του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής
Παράρτημα 3	
Παράρτημα 4	
Παράρτημα 5	
Παράρτημα 6	
Παράρτημα 7	
Ημερομηνία:	Υπογραφή εξουσιοδοτημένου προσώπου για την ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης <input type="text" value="Περιοχή χρήσης"/>

Παράρτημα XI Υπόδειγμα του φακέλου αξιολόγησης για την ολοκλήρωση της αξιολόγησης της αίτησης κατά το άρθρο 45 παράγραφος 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής

ΦΑΚΕΛΟΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΗΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΗΣ ΑΙΤΗΣΗΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 45 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 4 ΤΟΥ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΕ) 2018/545 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Η ολοκλήρωση, από τον φορέα έγκρισης, της αξιολόγησης της αίτησης έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 και τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής

1. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΙΤΗΣΗΣ

Αναγνωριστικό αίτησης:	
Παραπομπή στη βάση προκαταρκτικής επαφής (κατά περίπτωση):	
Ημερομηνία βεβαίωσης παραλαβής της αίτησης [άρθρο 33 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής]:	
Ημερομηνία παραλαβής της αίτησης [άρθρο 2 παράγραφος 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής]:	
Ημερομηνία βεβαίωσης παραλαβής πλήρους αίτησης:	
Ημερομηνία υποβολής από τον αιτούντα των πληροφοριών που έλειπαν σε περίπτωση ελλιπούς αίτησης:	
Φορέας έγκρισης:	
Αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης (κατά περίπτωση):	
Τύπος αίτησης:	
Έγκριση τύπου οχήματος:	
Παραλλαγές τύπου οχήματος (κατά περίπτωση):	
Εκδόσεις τύπου οχήματος (κατά περίπτωση):	
Έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά:	
Ένα όχημα:	
Σειρά οχημάτων:	
Περιπτώσεις έγκρισης κατά το άρθρο 14 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής:	
Συνδυασμένη αίτηση για νέα έγκριση και επέκταση περιοχής χρήσης κατά το άρθρο 14 παράγραφος 3 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής:	
Συνδυασμένη αίτηση για πρώτη έγκριση και έγκριση συμμόρφωσης προς τύπο κατά το άρθρο 14 παράγραφος 3 στοιχείο β) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής:	

2. ΑΙΤΩΝ

Επωνυμία:

Όνοματεπώνυμο
αιτούντος:

3. ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΗΣ ΑΙΤΗΣΗΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 45 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1 ΤΟΥ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ .../... ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Εφαρμόστηκαν ορθά τα διάφορα στάδια της διαδικασίας αξιολόγησης της αίτησης:

Υπάρχουν επαρκή αποδεικτικά στοιχεία από τα οποία προκύπτει ότι αξιολογήθηκαν όλες οι σχετικές πτυχές της αίτησης:

Παραλήφθηκαν από τον αιτούντα γραπτές απαντήσεις για προβληματικά σημεία τύπου 3 και 4 και αιτήματα για συμπληρωματικές πληροφορίες:

Επιλύθηκαν όλα τα προβληματικά σημεία τύπου 3 και 4 ή δεν επιλύθηκαν, με σαφώς τεκμηριωμένη αιτιολόγηση:

Οι αξιολογήσεις και οι αποφάσεις που ελήφθησαν τεκμηριώθηκαν, ήταν θεμιτές και συνεκτικές:

Τα συμπεράσματα βασίζονται στους φακέλους αξιολόγησης και αντικατοπτρίζουν τη συνολική αξιολόγηση:

4. ΤΕΚΜΗΡΙΩΜΕΝΗ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΟΣ

Επιβεβαίωση της ορθής εφαρμογής του άρθρου 45 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής, συνοδευόμενη από τυχόν σχόλια:

Συμπέρασμα περί μη ορθής εφαρμογής της διαδικασίας αξιολόγησης της αίτησης, συμπεριλαμβανομένων σαφών και συγκεκριμένων λόγων που οδήγησαν στο εν λόγω συμπέρασμα:

5. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Παράρτημα
1

Παράρτημα
2

Παράρτημα
3

Ημερομηνία:

Υπογραφή εξουσιοδοτημένου προσώπου για τον φορέα έγκρισης
Οργανισμός Σιδηροδρόμων της ΕΕ / Εθνική αρχή ασφάλειας

Παράρτημα XII Υπόδειγμα απόφασης έγκρισης ή απόρριψης της αίτησης κατά το άρθρο 46 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής

ΑΠΟΦΑΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ Ή ΑΠΟΡΡΙΨΗΣ ΤΗΣ ΑΙΤΗΣΗΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 46 ΤΟΥ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΕ) 2018/545 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Απόφαση του φορέα έγκρισης για την έγκριση ή την απόρριψη της αίτησης έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 και τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής

1. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΙΤΗΣΗΣ

Αναγνωριστικό αίτησης:	
Ημερομηνία βεβαίωσης παραλαβής της αίτησης [άρθρο 33 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής]:	
Ημερομηνία παραλαβής της αίτησης [άρθρο 2 παράγραφος 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής]:	
Ημερομηνία βεβαίωσης παραλαβής πλήρους αίτησης:	
Ημερομηνία υποβολής από τον αιτούντα των πληροφοριών που έλειπαν σε περίπτωση ελλιπούς αίτησης:	
Ημερομηνία ολοκλήρωσης της αξιολόγησης:	
Φορέας έγκρισης:	
Αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης (κατά περίπτωση):	
Τύπος αίτησης:	
Έγκριση τύπου οχήματος:	
Παραλλαγές τύπου οχήματος (κατά περίπτωση):	
Εκδόσεις τύπου οχήματος (κατά περίπτωση):	
Έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά:	
Ένα όχημα:	
Σειρά οχημάτων:	
Περιπτώσεις έγκρισης κατά το άρθρο 14 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής:	
Συνδυασμένη αίτηση για νέα έγκριση και επέκταση περιοχής χρήσης κατά το άρθρο 14 παράγραφος 3 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής:	
Συνδυασμένη αίτηση για πρώτη έγκριση και έγκριση συμμόρφωσης προς τύπο κατά το άρθρο 14 παράγραφος 3 στοιχείο β) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής:	

2. ΑΙΤΩΝ	
Επωνυμία:	
Όνοματεπώνυμο αιτούντος:	
3. ΑΠΟΦΑΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ Ή ΑΠΟΡΡΙΨΗΣ ΤΗΣ ΑΙΤΗΣΗΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 46 ΤΟΥ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΕ) 2018/545 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ	
Τεκμηριωμένη αιτιολόγηση της απόφασης, όπως αναφέρεται στο άρθρο 45 παράγραφος 5 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής:	Παράρτημα 1
Η αξιολόγηση των πτυχών που αναφέρονται στο παράρτημα II και, κατά περίπτωση, στο παράρτημα III υποδηλώνει με εύλογη βεβαιότητα ότι ο αιτών και οι παράγοντες που τον υποστηρίζουν εκπλήρωσαν τις ευθύνες τους στον απαιτούμενο βαθμό, σύμφωνα με το άρθρο 38 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής:	
Τυχόν όροι χρήσης του οχήματος και άλλοι περιορισμοί:	
Δήλωση σχετικά με τους λόγους της απόφασης:	
Δυνατότητα και μέσα προσφυγής κατά της απόφασης και σχετικές προθεσμίες:	Παράρτημα 2
4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ	
Απόφαση έκδοσης της έγκρισης:	
Απόφαση απόρριψης της αίτησης:	
5. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	
Παράρτημα 1	Ο φάκελος αξιολόγησης για την ολοκλήρωση της αξιολόγησης της αίτησης, κατά το άρθρο 45 παράγραφος 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής
Παράρτημα 2	Διαδικασία προσφυγής
Παράρτημα 3	
Ημερομηνία:	
Υπογραφή εξουσιοδοτημένου προσώπου για τον φορέα έγκρισης Οργανισμός Σιδηροδρόμων της ΕΕ / Εθνική αρχή ασφάλειας	

Παράρτημα XIII Κατάλογος περιεχομένων της κοινοποίησης κατά το άρθρο 16
παράγραφος 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής

(Σ), πληροφορίες που συνιστάται να υποβάλλονται από τον φορέα διαχείρισης της αλλαγής.

(Π), άλλες πρόσθετες πληροφορίες που μπορούν να υποβάλλονται από τον φορέα διαχείρισης της αλλαγής.

(1) Τύπος κοινοποίησης (Σ):

- (a) Ένα όχημα· ή
- (b) Σειρά οχημάτων

(2) Περιοχή χρήσης (Σ):

- (a) Κράτη μέλη
- (b) Δίκτυα (ανά κράτος μέλος)
- (c) Σταθμοί σε γειτονικά κράτη μέλη με παρεμφερή χαρακτηριστικά δικτύου, όταν οι σταθμοί αυτοί βρίσκονται κοντά σε σύνορα, κατά το άρθρο 21 παράγραφος 8 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 (κατά περίπτωση)
- (d) Ολόκληρο το δίκτυο της ΕΕ

(3) Φορέας έγκρισης στον οποίο απευθύνεται η κοινοποίηση (Σ):

- (a) Ο Οργανισμός· ή
- (b) Η εθνική αρχή ασφάλειας του κράτους μέλους [μόνον σε περίπτωση που περιοχή χρήσης περιορίζεται σε ένα κράτος μέλος και ζητείται από τον αιτούντα κατά το άρθρο 21 παράγραφος 8 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797]

(4) Πληροφορίες σχετικά με τον φορέα διαχείρισης της αλλαγής (Σ):

- (a) Επωνυμία (Σ)
- (b) Ονοματεπώνυμο (Σ)
- (c) Ακρωνύμιο (Π)
- (d) Πλήρης ταχυδρομική διεύθυνση (Σ)
- (e) Τηλέφωνο (Σ)
- (f) Τηλεομοιοτυπικό (Π)
- (g) Διεύθυνση ηλεκτρ. ταχυδρομείου (Σ)
- (h) Ιστότοπος (Π)
- (i) Αριθμός ΦΠΑ (Π)
- (j) Άλλες συναφείς πληροφορίες (Π)

(5) Στοιχεία υπεύθυνου επικοινωνίας (Σ):

- (a) Όνομα (Σ)
- (b) Επώνυμο (Σ)
- (c) Τίτλος ή ιδιότητα (Σ)
- (d) Πλήρης ταχυδρομική διεύθυνση (Σ)
- (e) Τηλέφωνο (Σ)
- (f) Τηλεομοιοτυπικό (Π)
- (g) Διεύθυνση ηλεκτρ. ταχυδρομείου (Σ)
- (h) Γλώσσες που θα χρησιμοποιηθούν: (Σ)

(6) Σημερινός κάτοχος έγκρισης τύπου οχήματος (κατά περίπτωση) (Σ):

- (a) Επωνυμία (Σ)
- (b) Ονοματεπώνυμο του κατόχου της έγκρισης του τύπου (Σ)
- (c) Ακρωνύμιο (Π)
- (d) Πλήρης ταχυδρομική διεύθυνση (Σ)
- (e) Τηλέφωνο (Σ)
- (f) Τηλεομοιοτυπικό (Π)
- (g) Διεύθυνση ηλεκτρ. ταχυδρομείου (Σ)
- (h) Ιστότοπος (Π)
- (i) Αριθμός ΦΠΑ (Π)

(j) Άλλες συναφείς πληροφορίες (Π)

(7) Στοιχεία οργανισμών αξιολόγησης (Σ):

(a) Κοινοποιημένος/-οι οργανισμός/-οι:

- (1) Επωνυμία (Σ)
- (2) Ονομασία κοινοποιημένου οργανισμού (Σ)
- (3) Αναγνωριστικός αριθμός κοινοποιημένου οργανισμού (Σ)
- (4) Ακρωνύμιο (Π)
- (5) Πλήρης ταχυδρομική διεύθυνση (Σ)
- (6) Τηλέφωνο (Σ)
- (7) Τηλεομοιοτυπικό (Π)
- (8) Διεύθυνση ηλεκτρ. ταχυδρομείου (Σ)
- (9) Ιστότοπος (Π)
- (10) Αριθμός ΦΠΑ (Π)
- (11) Άλλες συναφείς πληροφορίες (Π)

(b) Ορισθείς/-έντες οργανισμός/-οί:

- (1) Επωνυμία (Σ)
- (2) Ονομασία ορισθέντος οργανισμού (Σ)
- (3) Ακρωνύμιο (Π)
- (4) Πλήρης ταχυδρομική διεύθυνση (Σ)
- (5) Τηλέφωνο (Σ)
- (6) Τηλεομοιοτυπικό (Π)
- (7) Διεύθυνση ηλεκτρ. ταχυδρομείου (Σ)
- (8) Ιστότοπος (Π)
- (9) Αριθμός ΦΠΑ (Π)
- (10) Άλλες συναφείς πληροφορίες (Π)

(c) Οργανισμός αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ):

- (1) Επωνυμία (Σ)
- (2) Ονομασία οργανισμού αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) (Σ)
- (3) Ακρωνύμιο (Π)
- (4) Πλήρης ταχυδρομική διεύθυνση (Σ)
- (5) Τηλέφωνο (Σ)
- (6) Τηλεομοιοτυπικό (Π)
- (7) Διεύθυνση ηλεκτρ. ταχυδρομείου (Σ)
- (8) Ιστότοπος (Π)
- (9) Αριθμός ΦΠΑ (Π)
- (10) Άλλες συναφείς πληροφορίες (Π)

(8) Περιγραφή του τύπου οχήματος (κατά περίπτωση· *προσδιορισμός κατά την απόφαση 2011/665/ΕΕ παράρτημα II) (Σ):

- (a) Αναγνωριστικό τύπου*:
- (b) Έκδοση τύπου οχήματος (κατά περίπτωση):
- (c) Παραλλαγή τύπου οχήματος (κατά περίπτωση):
- (d) Ημερομηνία καταχώρισης στο ΕΜΕΤΟ*:
- (e) Ονομασία τύπου*
- (f) Εναλλακτική ονομασία τύπου* (κατά περίπτωση)
- (g) Κατηγορία*
- (h) Υποκατηγορία*

(9) Πληροφορίες για τα οχήματα (προσδιορισμός κατά την απόφαση 2007/756/ΕΕ) (Σ)

(a) Αριθμός/-οί ΕΑΟ

(10) Περιγραφή των αλλαγών σε σύγκριση με το εγκεκριμένο όχημα και τον εγκεκριμένο τύπο οχήματος (Σ)

(11) Όροι χρήσης του οχήματος και άλλοι περιορισμοί (προσδιορισμός κατά την απόφαση 2011/665/ΕΕ παράρτημα II) (Σ):

- (a) Κωδικοποιημένοι περιορισμοί
- (b) Μη κωδικοποιημένοι περιορισμοί

(12) Εφαρμοστέοι κανόνες (Σ):

- (a) ΤΠΔ και σχετική παραπομπή στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης
- (b) Ειδικές ρήτρες ΤΠΔ για περιοχή χρήσης που καλύπτει όλο το δίκτυο της ΕΕ (κατά περίπτωση)
- (c) Καθορισμός της επιλογής των απαιτήσεων από έκδοση μιας ΤΠΔ νεότερης της ΤΠΔ που ίσχυε για την αξιολόγηση (καθώς και των απαιτήσεων που αποσύρονται) (κατά περίπτωση)
- (d) Εθνικοί κανόνες (κατά περίπτωση)
- (e) Μη εφαρμογή ΤΠΔ κατά τις διατάξεις του άρθρου 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 (κατά περίπτωση)

(13) Θεώρηση και υπογραφή από τον φορέα διαχείρισης της αλλαγής (Σ)

(14) Παραρτήματα (Σ):

- 14.1 Δικαιολογητικά που αποδεικνύουν την εισαγωγή απαιτήσεων κατά το άρθρο 13 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής.
- Εάν ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής χρησιμοποιήσει τη μεθοδολογία του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013, τα δικαιολογητικά συνίστανται στη δήλωση του προτείνοντος (φορέα διαχείρισης της αλλαγής) κατά το άρθρο 16 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 και σε έκθεση αξιολόγησης κατά το άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013. Εάν χρησιμοποιηθεί άλλη μεθοδολογία, τα απαιτούμενα δικαιολογητικά είναι όσα είναι αναγκαία για να αποδειχθεί ότι παρέχεται επίπεδο αξιοπιστίας ίδιο με εκείνο της μεθοδολογίας που ορίζεται στο παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013.
- 14.2 Πίνακας αντιστοίχισης όπου υποδεικνύεται πού βρίσκονται οι απαιτούμενες πληροφορίες για τις πτυχές που πρέπει να αξιολογηθούν κατά το παράρτημα XIV.
- 14.3 Δηλώσεις επαλήθευσης ΕΚ για κινητά υποσυστήματα, με τους συνοδευτικούς τεχνικούς φακέλους [άρθρο 15 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797].
- 14.4 Συνοδευτικός φάκελος της αίτησης και της απόφασης προηγούμενης έγκρισης ή, αναλόγως, παραπομπή στην απόφαση που εκδόθηκε κατά το άρθρο 46 και στον πλήρη συνοδευτικό φάκελο της απόφασης που έχουν αρχειοθετηθεί στην υπηρεσία μίας στάσης.
- 14.5 Καθορισμός και, αναλόγως, περιγραφή της μεθοδολογίας που χρησιμοποιήθηκε στην εισαγωγή απαιτήσεων.
- 14.6 Δήλωση του φορέα διαχείρισης της αλλαγής ότι τα κριτήρια που προβλέπονται στο άρθρο 21 παράγραφος 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 δεν ενεργοποιούνται και ότι η κατηγοριοποίηση από τον φορέα διαχείρισης της αλλαγής κατά το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο β) ή γ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής είναι ορθή.
- 14.7 Στοιχεία που αποδεικνύουν ότι τα κριτήρια που προβλέπονται στο άρθρο 21 παράγραφος 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 δεν ενεργοποιούνται και ότι η κατηγοριοποίηση από τον φορέα διαχείρισης της αλλαγής κατά το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο β) ή γ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής είναι ορθή.
- 14.8 Σχετικές αποφάσεις για μη εφαρμογή των ΤΠΔ κατά το άρθρο 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 (κατά περίπτωση).
- 14.9 Σε περίπτωση μη πλήρους κάλυψης από ΤΠΔ και/ή εθνικούς κανόνες, τα δικαιολογητικά της τεχνικής συμβατότητας του οχήματος με το δίκτυο στην περιοχή χρήσης.
- 14.10 Έγγραφα συντήρησης & επιχειρησιακής λειτουργίας (και διάσωσης), όταν δεν περιλαμβάνονται στο σημείο 14.3.

Περαιτέρω καθοδήγηση παρέχεται στο παράρτημα I [καθοδήγηση για το παράρτημα I «Περιεχόμενο της αίτησης» του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής].

Παράρτημα XIV Πτυχές προς αξιολόγηση για την κοινοποίηση κατά το άρθρο 16
παράγραφος 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής

1. Ορθός προσδιορισμός των ΤΠΔ και άλλης εφαρμοστέας νομοθεσίας της Ένωσης από τον φορέα διαχείρισης της αλλαγής.
2. Επιλογή οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης με κατάλληλη διαπίστευση ή αναγνώριση, κατά περίπτωση.
3. Μη εφαρμογή ΤΠΔ κατά τις διατάξεις του άρθρου 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797:
 - 3.1. ισχύς (χρόνος και περιοχή χρήσης)·
 - 3.2. εφαρμοστέα στα οχήματα· και
 - 3.3. συναφής με τους προσδιορισθέντες και εφαρμοστέους κανόνες.
4. Μεθοδολογία για την εισαγωγή απαιτήσεων
 - 4.1. Αρμόζουσα η εφαρμοστέα μεθοδολογία που χρησιμοποιείται στην εισαγωγή απαιτήσεων για τις ακόλουθες πτυχές:
 - (a) Χρησιμοποιήθηκε τυποποιημένη/αποδεκτή μεθοδολογία; και
 - (b) Προβλέπεται και είναι κατάλληλη η μεθοδολογία για τις βασικές απαιτήσεις που καλύπτει;
 - 4.2. Όταν η εφαρμοστέα μεθοδολογία δεν είναι τυποποιημένη ή καλύπτει άλλες βασικές απαιτήσεις από τις προβλεπόμενες, ελέγχονται οι ακόλουθες πτυχές για να αξιολογηθεί αν εξετάστηκαν επαρκώς και αν καλύφθηκαν από τη μεθοδολογία:
 - (a) Εφαρμοστέος βαθμός ανεξάρτητης αξιολόγησης.
 - (b) Καθορισμός συστήματος.
 - (c) Ταυτοποίηση και ταξινόμηση κινδύνου.
 - (d) Αρχές αποδοχής της επικινδυνότητας.
 - (e) Αξιολόγηση επικινδυνότητας.
 - (f) Καθορισμός απαιτήσεων.
 - (g) Απόδειξη της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις.
 - (h) Διαχείριση κινδύνων (κατάλογος).
5. Επαρκής απόδειξη με τη μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για την εισαγωγή απαιτήσεων:
 - 5.1. Όταν η διαδικασία διαχείρισης της επικινδυνότητας κατά το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 χρησιμοποιήθηκε ως η μεθοδολογία στην εισαγωγή απαιτήσεων, ελέγχονται τα εξής:
 - (a) ΚΜΑ για την εκτίμηση επικινδυνότητας, δήλωση του προτείνοντος [φορέα διαχείρισης της αλλαγής· άρθρο 16 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013], υπογεγραμμένη από τον προτείνοντα ότι όλοι οι διαπιστωθέντες κίνδυνοι και η αντίστοιχη επικινδυνότητα είναι υπό έλεγχο σε αποδεκτό επίπεδο.
 - (b) ΚΜΑ για την εκτίμηση επικινδυνότητας, έκθεση αξιολόγησης [άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013] που υποστηρίζει τη δήλωση του προτείνοντος (φορέα διαχείρισης της αλλαγής) για το συγκεκριμένο πεδίο κατά το άρθρο 13.
 - 5.2. Εφόσον χρησιμοποιήθηκε άλλη μεθοδολογία αντί της διαδικασίας διαχείρισης της επικινδυνότητας κατά το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 ως μεθοδολογία στην εισαγωγή απαιτήσεων, ελέγχονται τα εξής:
 - (a) Είναι ο καθορισμός του συστήματος πλήρης και σύμφωνος με τον σχεδιασμό του οχήματος;
 - (b) Είναι η ταυτοποίηση του κινδύνου συναφής και ευλογοφανής;
 - (c) Έγινε ορθή διαχείριση και μετριασμός όλων των κινδύνων;
 - (d) Είναι οι απαιτήσεις που προέκυψαν από τη διαχείριση επικινδυνότητας ορθά ανάλογες του κινδύνου και της απόδειξης της συμμόρφωσης με την απαίτηση;
 - (e) Συγκροτημένη και συνεπής διαχείριση των κινδύνων καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας;
 - (f) Υπάρχει θετική γνώμη από την ανεξάρτητη αξιολόγηση (κατά περίπτωση);
6. Έλεγχος των δηλώσεων επαλήθευσης ΕΚ και των πιστοποιητικών ΕΚ [άρθρο 15 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797]:

- 6.1. Υπογραφές.
- 6.2. Διάρκεια ισχύος.
- 6.3. Πεδίο εφαρμογής.
- 6.4. Όροι χρήσης και άλλοι περιορισμοί, περιπτώσεις μη συμμόρφωσης.
- 6.5. Μη εφαρμογή των ΤΠΔ (κατά περίπτωση).
- 6.6. Κάλυψη όλης της εφαρμοστέας νομοθεσίας, καθώς και νομοθεσίας μη σχετικής με τον σιδηρόδρομο.
- 6.7. Στοιχεία διαλειτουργικότητας (διάρκεια ισχύος, πεδίο εφαρμογής, όροι χρήσης του οχήματος και άλλοι περιορισμοί):
 - (a) Πιστοποιητικά ΕΚ συμμόρφωσης.
 - (b) Πιστοποιητικά ΕΚ καταλληλότητας χρήσης.
7. Έλεγχος των εκθέσεων οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης [άρθρο 15 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797]:
 - 7.1. Συνοχή με τις δηλώσεις επαλήθευσης ΕΚ και τα πιστοποιητικά ΕΚ.
 - 7.2. Κάλυψη όλων των εφαρμοστέων κανόνων.
 - 7.3. Διαπιστωθείσες αποκλίσεις και περιπτώσεις μη συμμόρφωσης (κατά περίπτωση) και συμφωνία με αιτήματα μη εφαρμογής.
 - 7.4. Δεκτός ο συνδυασμός των χρησιμοποιούμενων ενοτήτων.
 - 7.5. Ορθός προσδιορισμός των όρων χρήσης και άλλων περιορισμών και συνοχή με τους όρους στην κοινοποίηση.
 - 7.6. Αρμόζοντα τα αποδεικτικά στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν από τους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης στις εφαρμοστέες φάσεις αξιολόγησης που περιγράφονται στις ΤΠΔ (εξέταση σχεδιασμού, δοκιμή τύπου κ.λπ.).
8. Έλεγχος της ανάλυσης της κοινοποίησης όσον αφορά τις παραμέτρους που συνδέονται με τους εθνικούς κανόνες από τις ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης:
 - 8.1. Ορθός καθορισμός της περιοχής χρήσης για το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος.
 - 8.2. Ορθός προσδιορισμός των εθνικών κανόνων και απαιτήσεων για τη σχετική περιοχή χρήσης από τον φορέα διαχείρισης της αλλαγής.
 - 8.3. Επιλογή οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης με κατάλληλη διαπίστευση ή αναγνώριση, κατά περίπτωση.
 - 8.4. Επαρκή στοιχεία από τη μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για την εισαγωγή απαιτήσεων μόνον των εθνικών κανόνων στην αντίστοιχη περιοχή χρήσης (βλ. σημείο 5.2).
 - 8.5. Δηλώσεις επαλήθευσης και Πιστοποιητικά ΕΚ για τους εθνικούς κανόνες στη σχετική περιοχή χρήσης (βλ. σημείο 6).
 - 8.6. Εκθέσεις των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης σχετικά με τους εθνικούς κανόνες για τη σχετική περιοχή χρήσης (βλ. σημείο 7).
 - 8.7. Όροι χρήσης και άλλοι περιορισμοί (βλ. σημείο 11).
 - 8.8. Συνοχή των αλλαγών με τα αποδεικτικά στοιχεία για την εφαρμογή της μεθοδολογίας στην εισαγωγή απαιτήσεων, τη δήλωση του φορέα διαχείρισης της αλλαγής όσον αφορά τα κριτήρια του άρθρου 21 παράγραφος 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και τα αποδεικτικά στοιχεία για την ορθή κατηγοριοποίηση της αλλαγής (βλ. σημείο 12).
9. Διάρκεια ισχύος της αρχικής έγκρισης οχήματος και έγκρισης τύπου οχήματος.
10. Η αρχική έγκριση οχήματος και έγκριση τύπου οχήματος είναι έγκυρες για τη σχετική περιοχή χρήσης.
11. Οι όροι χρήσης του οχήματος και άλλοι περιορισμοί που αναφέρονται στην κοινοποίηση συμφωνούν με τις αλλαγές που πραγματοποιήθηκαν στο όχημα, τους ισχύοντες όρους χρήσης και άλλους

περιορισμούς, τους όρους χρήσης και άλλους περιορισμούς που περιγράφονται στις δηλώσεις επαλήθευσης ΕΚ και στα πιστοποιητικά ΕΚ και τα αποδεικτικά στοιχεία της εισαγωγής απαιτήσεων.

12. Οι αλλαγές σε σύγκριση με το εγκεκριμένο όχημα και τον εγκεκριμένο τύπο οχήματος περιγράφονται επαρκώς και είναι συνεπείς με:
 - 12.1. Τα αποδεικτικά στοιχεία για την εφαρμογή της μεθοδολογίας για την εισαγωγή απαιτήσεων.
 - 12.2. Τη δήλωση του φορέα διαχείρισης της αλλαγής ότι τα κριτήρια που προβλέπονται στο άρθρο 21 παράγραφος 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 δεν ενεργοποιούνται και ότι η κατηγοριοποίηση από τον φορέα διαχείρισης της αλλαγής κατά το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο β) ή γ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής είναι ορθή.
 - 12.3. Τα στοιχεία που αποδεικνύουν ότι τα κριτήρια που προβλέπονται στο άρθρο 21 παράγραφος 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 δεν ενεργοποιούνται και ότι η κατηγοριοποίηση από τον φορέα διαχείρισης της αλλαγής κατά το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο β) ή γ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής είναι ορθή.
13. Ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής δεν είναι ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος.
14. Η κατηγοριοποίηση κατά το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο β) ή γ) από τον φορέα διαχείρισης της αλλαγής είναι ορθή [η αλλαγή δεν ενεργοποιεί τα κριτήρια του άρθρου 21 παράγραφος 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797] και, ως εκ τούτου, δεν απαιτείται νέα έγκριση, βλ. στο παράρτημα XVIII το διάγραμμα ροής για το υποστάδιο 1.1.

Παράρτημα XV Υπόδειγμα για την υποβολή της κοινοποίησης κατά το άρθρο 16 παράγραφος 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΑΛΛΑΓΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 16 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 4 ΤΟΥ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΕ) 2018/545 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Κοινοποίηση αλλαγών σε ήδη εγκεκριμένο όχημα κατά το άρθρο 16 παράγραφος 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής.

(Σ), πληροφορίες που συνιστάται να υποβάλλονται από τον φορέα διαχείρισης της αλλαγής.

(Π), άλλες πρόσθετες πληροφορίες που μπορούν να υποβάλλονται από τον φορέα διαχείρισης της αλλαγής.

1. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗΣ

Τύπος κοινοποίησης (Σ):	
Ένα όχημα	
Σειρά οχημάτων	
Περιοχή χρήσης (Σ):	
Φορέας έγκρισης στον οποίο απευθύνεται η κοινοποίηση (Σ):	

2. ΦΟΡΕΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ

Επωνυμία (Σ):	
Ονοματεπώνυμο (Σ):	
Ακρωνύμιο (Π):	
Πλήρης ταχυδρομική διεύθυνση (Σ):	
Τηλέφωνο (Σ):	
Τηλεομοιοτυπικό (Π):	
Διεύθυνση ηλεκτρ. ταχυδρομείου (Σ):	
Ιστότοπος (Π):	
Αριθμός ΦΠΑ (Π):	
Άλλες συναφείς πληροφορίες (Π):	
Υπεύθυνος επικοινωνίας:	
Όνομα (Σ):	
Επώνυμο (Σ):	
Τίτλος ή ιδιότητα (Σ):	
Πλήρης ταχυδρομική διεύθυνση (Σ):	
Τηλέφωνο (Σ):	
Τηλεομοιοτυπικό (Π):	
Διεύθυνση ηλεκτρ. ταχυδρομείου (Σ):	
Γλώσσες που θα χρησιμοποιηθούν (Σ):	

3. ΣΗΜΕΡΙΝΟΣ ΚΑΤΟΧΟΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ (ΚΑΤΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ)

Επωνυμία (Σ):	
---------------	--

Όνοματεπώνυμο του κατόχου της έγκρισης του τύπου (Σ):	
Ακρωνύμιο (Π):	
Πλήρης ταχυδρομική διεύθυνση (Σ):	
Τηλέφωνο (Σ):	
Τηλεομοιοτυπικό (Π):	
Διεύθυνση ηλεκτρ. ταχυδρομείου (Σ):	
Ιστότοπος (Π):	
Αριθμός ΦΠΑ (Π):	
Άλλες συναφείς πληροφορίες (Π):	
<p>4. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ/-ΟΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ (Σ):</p> <p>4.1 ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟΣ/-ΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ/-ΟΙ:</p>	
Επωνυμία (Σ):	
Όνομασία κοινοποιημένου οργανισμού (Σ):	
Αναγνωριστικός αριθμός κοινοποιημένου οργανισμού (Σ):	
Ακρωνύμιο (Π):	
Πλήρης ταχυδρομική διεύθυνση (Σ):	
Τηλέφωνο (Σ):	
Τηλεομοιοτυπικό (Π):	
Διεύθυνση ηλεκτρ. ταχυδρομείου (Σ):	
Ιστότοπος (Π):	
Αριθμός ΦΠΑ (Π):	
Άλλες συναφείς πληροφορίες (Π):	
<p>4.2 ΟΡΙΣΘΕΙΣ/-ΕΝΤΕΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ/-ΟΙ:</p>	
Επωνυμία (Σ):	
Όνομασία ορισθέντος οργανισμού (Σ):	
Ακρωνύμιο (Π):	
Πλήρης ταχυδρομική διεύθυνση (Σ):	
Τηλέφωνο (Σ):	
Τηλεομοιοτυπικό (Π):	
Διεύθυνση ηλεκτρ. ταχυδρομείου (Σ):	
Ιστότοπος (Π):	
Αριθμός ΦΠΑ (Π):	
Άλλες συναφείς πληροφορίες (Π):	
<p>4.3 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ (ΚΜΑ για την ΕκΕπ):</p>	
Επωνυμία (Σ):	

Όνομασία οργανισμού αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) (Σ):	
Ακρωνύμιο (Π):	
Πλήρης ταχυδρομική διεύθυνση (Σ):	
Τηλέφωνο (Σ):	
Τηλεομοιοτυπικό (Π):	
Διεύθυνση ηλεκτρ. ταχυδρομείου (Σ):	
Ιστότοπος (Π):	
Αριθμός ΦΠΑ (Π):	
Άλλες συναφείς πληροφορίες (Π):	
5. ΦΑΚΕΛΟΣ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗΣ	
Περιγραφή του τύπου οχήματος (κατά περίπτωση· *προσδιορισμός κατά την απόφαση 2011/665/ΕΕ παράρτημα II) (Σ):	
Αναγνωριστικό τύπου*:	
Έκδοση τύπου οχήματος (κατά περίπτωση):	
Παραλλαγή τύπου οχήματος (κατά περίπτωση):	
Ημερομηνία καταχώρισης στο ΕΜΕΤΟ*:	
Όνομασία τύπου*:	
Εναλλακτική ονομασία τύπου* (κατά περίπτωση):	
Κατηγορία*:	
Υποκατηγορία*:	
Πληροφορίες για τα οχήματα (προσδιορισμός κατά την απόφαση 2007/756/ΕΕ) (Σ):	
Αριθμός/-οί ΕΑΟ:	
Περιγραφή των αλλαγών σε σύγκριση με εγκεκριμένο όχημα και τύπο οχήματος (Σ):	
Όροι χρήσης του οχήματος και άλλοι περιορισμοί (προσδιορισμός κατά την απόφαση 2011/665/ΕΕ παράρτημα II) (Σ):	
Κωδικοποιημένοι περιορισμοί:	
Μη κωδικοποιημένοι περιορισμοί:	
Εφαρμοστέοι κανόνες (Σ):	
ΤΠΔ και σχετική παραπομπή στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης	
Ειδικές ρήτρες ΤΠΔ για περιοχή χρήσης που καλύπτει όλο το δίκτυο της ΕΕ (κατά περίπτωση)	
Καθορισμός της επιλογής των απαιτήσεων από έκδοση μιας ΤΠΔ νεώτερης της ΤΠΔ που ίσχυε για την αξιολόγηση (καθώς και των απαιτήσεων που αποσύρονται) (κατά περίπτωση)	
Εθνικοί κανόνες (κατά περίπτωση)	

Μη εφαρμογή ΤΠΔ κατά τις διατάξεις του άρθρου 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 (κατά περίπτωση)	
Παραρτήματα (Σ):	Παράρτημα 1 – 10
6. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	
Παράρτημα 1	Δικαιολογητικά που αποδεικνύουν την εισαγωγή απαιτήσεων κατά το άρθρο 13 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής
Παράρτημα 2	Πίνακας αντιστοίχισης όπου υποδεικνύεται πού βρίσκονται οι απαιτούμενες πληροφορίες για τις πτυχές που πρέπει να αξιολογηθούν κατά το παράρτημα XIV.
Παράρτημα 3	Δηλώσεις επαλήθευσης ΕΚ για κινητά υποσυστήματα, με τους συνοδευτικούς τεχνικούς φακέλους [άρθρο 15 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797].
Παράρτημα 4	Συνοδευτικός φάκελος της αίτησης και της απόφασης προηγούμενης έγκρισης ή, αναλόγως, παραπομπή στην απόφαση που εκδόθηκε κατά το άρθρο 46 και στον πλήρη συνοδευτικό φάκελο της απόφασης που έχουν αρχειοθετηθεί στην υπηρεσία μίας στάσης.
Παράρτημα 5	Καθορισμός και, αναλόγως, περιγραφή της μεθοδολογίας που χρησιμοποιήθηκε στην εισαγωγή απαιτήσεων.
Παράρτημα 6	Δήλωση του φορέα διαχείρισης της αλλαγής ότι τα κριτήρια που προβλέπονται στο άρθρο 21 παράγραφος 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 δεν ενεργοποιούνται και ότι η κατηγοριοποίηση από τον φορέα διαχείρισης της αλλαγής κατά το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο β) ή γ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής είναι ορθή.
Παράρτημα 7	Στοιχεία που αποδεικνύουν ότι τα κριτήρια που προβλέπονται στο άρθρο 21 παράγραφος 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 δεν ενεργοποιούνται και ότι η κατηγοριοποίηση από τον φορέα διαχείρισης της αλλαγής κατά το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο β) ή γ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής είναι ορθή.
Παράρτημα 8	Σχετικές αποφάσεις για μη εφαρμογή των ΤΠΔ κατά το άρθρο 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 (κατά περίπτωση).
Παράρτημα 9	Σε περίπτωση μη πλήρους κάλυψης από ΤΠΔ και/ή εθνικούς κανόνες, τα δικαιολογητικά της τεχνικής συμβατότητας του οχήματος με το δίκτυο στην περιοχή χρήσης.
Παράρτημα 10	Έγγραφα συντήρησης & επιχειρησιακής λειτουργίας (και διάσωσης), όταν δεν περιλαμβάνονται στο παράρτημα 3.
Παράρτημα 11	
Παράρτημα 12	
<p>Ημερομηνία:</p> <p style="text-align: right;">Υπογραφή εξουσιοδοτημένου προσώπου για τον φορέα διαχείρισης της αλλαγής</p>	

Παράρτημα XVI Υπόδειγμα απόφασης κατά το άρθρο 16 παράγραφος 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής

ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΜΕΝΗ ΑΠΟΦΑΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΟΠΟΙΑ ΖΗΤΕΙΤΑΙ Η ΥΠΟΒΟΛΗ ΑΙΤΗΣΗΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΚΑΤΟΠΙΝ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΦΟΡΕΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 16 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 4 ΤΟΥ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΕ) 2018/545 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

1. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗΣ

Αναγνωριστικό κοινοποίησης:	
Ημερομηνία παραλαβής της κοινοποίησης:	
Φορέας έγκρισης:	
Αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης (κατά περίπτωση):	
Τύπος κοινοποίησης:	
Ένα όχημα:	
Σειρά οχημάτων:	
Περιοχή χρήσης:	
Περιγραφή του τύπου οχήματος (κατά περίπτωση: *προσδιορισμός κατά την απόφαση 2011/665/ΕΕ παράρτημα II) (Σ):	
Αναγνωριστικό τύπου*:	
Έκδοση τύπου οχήματος (κατά περίπτωση):	
Παραλλαγή τύπου οχήματος (κατά περίπτωση):	
Ημερομηνία καταχώρισης στο ΕΜΕΤΟ*:	
Ονομασία τύπου*:	
Εναλλακτική ονομασία τύπου* (κατά περίπτωση):	
Κατηγορία*:	
Υποκατηγορία*:	
Πληροφορίες για τα οχήματα (προσδιορισμός κατά την απόφαση 2007/756/ΕΕ) (Σ):	
Αριθμός/-οί ΕΑΟ:	

2. ΦΟΡΕΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ

Επωνυμία:	
Ονοματεπώνυμο αιτούντος:	

3. ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΜΕΝΗ ΑΠΟΦΑΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΟΠΟΙΑ ΖΗΤΕΙΤΑΙ Η ΥΠΟΒΟΛΗ ΑΙΤΗΣΗΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΚΑΤΟΠΙΝ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΦΟΡΕΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 16 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 4 ΤΟΥ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΕ) 2018/545 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Τεκμηριωμένη αιτιολόγηση της απόφασης, όπως αναφέρεται στο άρθρο 16 παράγραφος 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής:	Παράρτημα 1
---	-------------

<p>Η αξιολόγηση των πτυχών που αναφέρονται στο παράρτημα 1 υποστηρίζει το συμπέρασμα ότι ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής έχει υποβάλει ανεπαρκώς τεκμηριωμένες πληροφορίες κατά το άρθρο 16 παράγραφος 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής;</p>	
<p>Η αξιολόγηση των πτυχών που αναφέρονται στο παράρτημα 1 υποστηρίζει το συμπέρασμα ότι ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής έχει προβεί σε εσφαλμένη κατηγοριοποίηση κατά το άρθρο 16 παράγραφος 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής;</p>	
<p>Δήλωση σχετικά με τους λόγους της απόφασης:</p>	
<p>4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ</p>	
<p>Απόφαση για απαίτηση υποβολής αίτησης έγκρισης:</p>	
<p>5. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ</p>	
<p>Παράρτημα 1</p>	<p>Τεκμηριωμένη αιτιολόγηση της απόφασης, όπως αναφέρεται στο άρθρο 16 παράγραφος 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής;</p>
<p>Παράρτημα 2</p>	
<p>Παράρτημα 3</p>	
<p>Παράρτημα 4</p>	
<p>Παράρτημα 5</p>	
<p>Παράρτημα 6</p>	
<p>Παράρτημα 7</p>	
<p>Ημερομηνία:</p> <p style="text-align: center;">Υπογραφή εξουσιοδοτημένου προσώπου για τον φορέα έγκρισης Οργανισμός Σιδηροδρόμων της ΕΕ / Εθνική αρχή ασφάλειας</p>	

Παράρτημα XVII Υπόδειγμα για την υποβολή της αίτησης κατά το άρθρο 31 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής

ΑΙΤΗΣΗ ΚΑΤΑ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 31 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1 ΤΟΥ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΕ) 2018/545 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Αίτηση έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά κατά το άρθρο 31 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής

(Υ), οι υποχρεωτικές πληροφορίες που πρέπει να υποβάλει ο αιτών.

(Π), προαιρετικές πληροφορίες που μπορεί να υποβάλει ο αιτών.

1. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΙΤΗΣΗΣ

Τύπος αίτησης (Υ):	
Έγκριση τύπου οχήματος:	
Παραλλαγές τύπου οχήματος (κατά περίπτωση):	
Εκδόσεις τύπου οχήματος (κατά περίπτωση):	
Έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά:	
Ένα όχημα:	
Σειρά οχημάτων:	
Περίπτωση έγκρισης [κατά το άρθρο 14 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής] (Υ):	
Περιοχή χρήσης (Υ):	
Εκδίδουσα αρχή (Υ):	
Παρατομπή στη βάση προκαταρκτικής επαφής (Π):	
Άλλες συναφείς πληροφορίες του έργου (Π):	

2. ΑΙΤΩΝ

Επωνυμία (Υ):	
Ονοματεπώνυμο (Υ):	
Ακρωνύμιο (Π):	
Πλήρης ταχυδρομική διεύθυνση (Υ):	
Τηλέφωνο (Υ):	
Τηλεομοιοτυπικό (Π):	
Διεύθυνση ηλεκτρ. ταχυδρομείου (Υ):	
Ιστότοπος (Π):	
Αριθμός ΦΠΑ (Π):	
Άλλες συναφείς πληροφορίες (Π):	
Υπεύθυνος επικοινωνίας:	
Όνομα (Υ):	
Επώνυμο (Υ):	
Τίτλος ή ιδιότητα (Υ):	

Πλήρης ταχυδρομική διεύθυνση (Υ):	
Τηλέφωνο (Υ):	
Τηλεομοιοτυπικό (Π):	
Διεύθυνση ηλεκτρ. ταχυδρομείου (Υ):	
Γλώσσες που θα χρησιμοποιηθούν (Υ):	

3. ΣΗΜΕΡΙΝΟΣ ΚΑΤΟΧΟΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ (ΔΕΝ ΙΣΧΥΕΙ ΓΙΑ ΠΡΩΤΗ ΕΓΚΡΙΣΗ)

Επωνυμία (Υ):	
Όνοματεπώνυμο του κατόχου της έγκρισης του τύπου (Υ):	
Ακρωνύμιο (Π):	
Πλήρης ταχυδρομική διεύθυνση (Υ):	
Τηλέφωνο (Υ):	
Τηλεομοιοτυπικό (Π):	
Διεύθυνση ηλεκτρ. ταχυδρομείου (Υ):	
Ιστότοπος (Π):	
Αριθμός ΦΠΑ (Π):	
Άλλες συναφείς πληροφορίες (Π):	

4. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ/-ΟΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ (Υ):

4.1 ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟΣ/-ΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ/-ΟΙ:

Επωνυμία (Υ):	
Όνομασία κοινοποιημένου οργανισμού (Υ):	
Αναγνωριστικός αριθμός κοινοποιημένου οργανισμού (Υ):	
Ακρωνύμιο (Π):	
Πλήρης ταχυδρομική διεύθυνση (Υ):	
Τηλέφωνο (Υ):	
Τηλεομοιοτυπικό (Π):	
Διεύθυνση ηλεκτρ. ταχυδρομείου (Υ):	
Ιστότοπος (Π):	
Αριθμός ΦΠΑ (Π):	
Άλλες συναφείς πληροφορίες (Π):	

4.2 ΟΡΙΣΘΕΙΣ/-ΕΝΤΕΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ/-ΟΙ:

Επωνυμία (Υ):	
Όνομασία ορισθέντος οργανισμού (Υ):	
Ακρωνύμιο (Π):	
Πλήρης ταχυδρομική διεύθυνση (Υ):	
Τηλέφωνο (Υ):	

Τηλεομοιοτυπικό (Π):	
Διεύθυνση ηλεκτρ. ταχυδρομείου (Υ):	
Ιστότοπος (Π):	
Αριθμός ΦΠΑ (Π):	
Άλλες συναφείς πληροφορίες (Π):	
4.3 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) (ΔΕΝ ΙΣΧΥΕΙ ΓΙΑ ΕΓΚΡΙΣΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΠΡΟΣ ΤΥΠΟ):	
Επωνυμία (Υ):	
Ονομασία οργανισμού (ΚΜΑ για την ΕκΕπ) (Υ):	
Ακρωνύμιο (Π):	
Πλήρης ταχυδρομική διεύθυνση (Υ):	
Τηλέφωνο (Υ):	
Τηλεομοιοτυπικό (Π):	
Διεύθυνση ηλεκτρ. ταχυδρομείου (Υ):	
Ιστότοπος (Π):	
Αριθμός ΦΠΑ (Π):	
Άλλες συναφείς πληροφορίες (Π):	
5. ΦΑΚΕΛΟΣ ΑΙΤΗΣΗΣ	
Περιγραφή του τύπου οχήματος (κατά περίπτωση: *προσδιορισμός κατά την απόφαση 2011/665/ΕΕ παράρτημα II) (Υ):	
Αναγνωριστικό τύπου*:	
Έκδοση τύπου οχήματος (κατά περίπτωση):	
Παραλλαγή τύπου οχήματος (κατά περίπτωση):	
Ημερομηνία καταχώρισης στο ΕΜΕΤΟ* (δεν ισχύει για πρώτη έγκριση):	
Ονομασία τύπου*:	
Εναλλακτική ονομασία τύπου* (κατά περίπτωση):	
Κατηγορία*:	
Υποκατηγορία*:	
Πληροφορίες για τα οχήματα (προσδιορισμός κατά την απόφαση 2007/756/ΕΕ) (Υ):	
Αριθμός/-οί ΕΑΟ ή προκρατηθέντες αριθμοί οχημάτων:	
Άλλος προσδιορισμός των οχημάτων όταν δεν διατίθενται αριθμοί ΕΑΟ ή προκρατηθέντες αριθμοί οχημάτων:	
Παραπομπή σε υφιστάμενη έγκριση τύπου οχήματος (δεν ισχύει για πρώτη έγκριση) (Υ):	

Περιγραφή των αλλαγών σε σύγκριση με εγκεκριμένο τύπο οχήματος (ισχύει μόνο σε περίπτωση νέας έγκρισης) (Υ):	
Όροι χρήσης του οχήματος και άλλοι περιορισμοί (προσδιορισμός κατά την απόφαση 2011/665/ΕΕ παράρτημα II) (Σ):	
Κωδικοποιημένοι περιορισμοί:	
Μη κωδικοποιημένοι περιορισμοί:	
Πρόσθετες λειτουργίες CCS (έλεγχος, χειρισμός και σηματοδότηση) (Υ):	
Εφαρμοστέοι κανόνες (Υ):	
ΤΠΔ και σχετική παραπομπή στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης:	
Ειδικές ρήτρες ΤΠΔ για περιοχή χρήσης που καλύπτει όλο το δίκτυο της ΕΕ (κατά περίπτωση):	
Καθορισμός της επιλογής των απαιτήσεων από έκδοση μιας ΤΠΔ νεώτερης της ΤΠΔ που ίσχυε για την αξιολόγηση (καθώς και των απαιτήσεων που αποσύρονται) (κατά περίπτωση):	
Εθνικοί κανόνες (κατά περίπτωση):	
Μη εφαρμογή ΤΠΔ κατά τις διατάξεις του άρθρου 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 (κατά περίπτωση):	
Εφαρμοστέοι κανόνες για την επεκταθείσα περιοχή χρήσης:	
Επικαιροποιημένες ΤΠΔ και/ή επικαιροποιημένοι εθνικοί κανόνες (ισχύει μόνον για ανανεωθείσα έγκριση τύπου):	
Παραρτήματα (Υ):	Παράρτημα -

6. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Παράρτημα 1	
Παράρτημα 2	
Παράρτημα 3	
Παράρτημα 4	
Παράρτημα 5	
Παράρτημα 6	

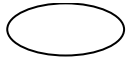
Παράρτημα 7	
Παράρτημα 8	
Παράρτημα 9	
Παράρτημα 10	
Παράρτημα 11	
Παράρτημα 12	
Παράρτημα 13	
Ημερομηνία:	
Υπογραφή εξουσιοδοτημένου προσώπου για τον αιτούντα	

Παράρτημα XVIII Διαγράμματα ροής

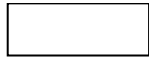
Ερμηνεία των διαγραμμάτων ροής

Σύμβολα

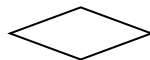
Τυποποιημένο διάγραμμα ροής το οποίο περιγράφει τη διαδικασία έγκρισης μέσω 6 συμβόλων της ενοποιημένης γλώσσας μοντελοποίησης:



Αρχή/τέλος



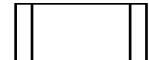
Διεργασία



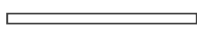
Απόφαση πολλαπλών απαντήσεων



Εκροή



Υποστάδιο



Διαχωρισμός/συγχώνευση



Ενδιάμεση αρχή/τέλος

Αρχές

- › Τα σύμβολα συνδέονται με βέλη τα οποία δηλώνουν συγκεκριμένη κατεύθυνση.
- › Στο σύμβολο συγχώνευσης δηλώνεται αν τα παράλληλα βέλη αντιστοιχούν σε «και» ή «ή».
- › Το σύμβολο διαχωρισμού αντιστοιχεί πάντοτε σε «και».
- › Το διάγραμμα ροής αρχίζει και τελειώνει με το ίδιο σύμβολο.
- › Η διεργασία είναι μια ενέργεια η οποία πρέπει να δηλώνεται με ρήμα, π.χ. ζητώ, παρέχω, τροποποιώ.
- › Η απόφαση είναι συχνά η απάντηση σε μια ερώτηση. Η απάντηση είναι συχνά του τύπου Ναι/Όχι, αλλά ενδέχεται να υπάρχουν και πολλαπλές εναλλακτικές.
- › Η εκροή είναι το αποτέλεσμα μιας ενέργειας και συχνά πρόκειται για έγγραφο σε έντυπη ή ηλεκτρονική μορφή.
- › Οι εκροές υποδεικνύουν τον αποδέκτη.
- › Ο ρόλος που υποδεικνύεται στο διάγραμμα ροής πρέπει να γίνεται αντιληπτός ως ο ρόλος που είναι υπεύθυνος για τη διεργασία. Τη διεργασία μπορούν να υποστηρίζουν και άλλοι ενδιαφερόμενοι, οι οποίοι όμως δεν προσδιορίζονται στο διάγραμμα ροής.
- › Τυχόν προθεσμία που τίθεται από τη νομοθεσία δηλώνεται στη διεργασία / απόφαση / εκροή με (*).
- › Για τις διεργασίες / αποφάσεις / εκροές χρησιμοποιείται χρωματική κωδικοποίηση, όπου:
 - πράσινο = συνιστώμενη πρακτική, και
 - μοβ = υποχρεωτική βάση της νομοθεσίας της ΕΕ.
- › Παραπομπές στη νομοθεσία προβάλλονται δίπλα στην αντίστοιχη διεργασία/απόφαση/εκροή σε κίτρινο πλαίσιο.
- › Χρησιμοποιούνται οι ακόλουθες συντομογραφίες για τις παραπομπές σε νομοθετικές πράξεις:
 - ΟΔ – οδηγία (ΕΕ) 2016/797 για τη διαλειτουργικότητα
 - ΕκΚ – εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής
 - ΙΚ – κανονισμός (ΕΕ) 2016/796 της Επιτροπής [ιδρυτικός κανονισμός]
 - ΕκΚΔ – εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) εεεε/ααα της Επιτροπής (για τη δήλωση επαλήθευσης ΕΚ)
 - ΚΜΑ – εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής
 - ΚΑΝ – κανονισμός (ΕΕ) 201/2011 της Επιτροπής

Κατάλογος διαγραμμάτων ροής

Στάδιο 1 – Σύνταξη της αίτησης

Στάδιο 1 – Υποστάδιο 1.1 – Προσδιορισμός της σχετικής έγκρισης

- Στάδιο 1 – Υποστάδιο 1.2 – Διεκπεραίωση της κοινοποίησης
- Στάδιο 2 – Προκαταρκτική επαφή
- Στάδιο 3 – Αξιολόγηση της συμμόρφωσης
- Στάδιο 4 – Υποβολή της αίτησης
- Στάδιο 5– Διεκπεραίωση της αίτησης
- Στάδιο 5 – Υποστάδιο 5.1 – Διαιτησία
- Στάδιο 5 – Υποστάδιο 5.2 – Επανεξέταση και προσφυγή
- Στάδιο 6 – Τελικά έγγραφα

Τέλος σταδίου 3 όπου:

- για τη διόρθωση μη συμμόρφωσης απαιτείται αλλαγή του σχεδιασμού ή υποβολή αιτήματος μη εφαρμογής των ΤΠΔ και/ή των εθνικών κανόνων ή
- οι ΚΜΑ έχουν αφαιρέσει τα αποτελέσματα της επίτησης της επανεκτίμησης για την εισαγωγή απαιτήσεων δεν είναι αρθές και ο ατύων συμφωνεί

Αρχή

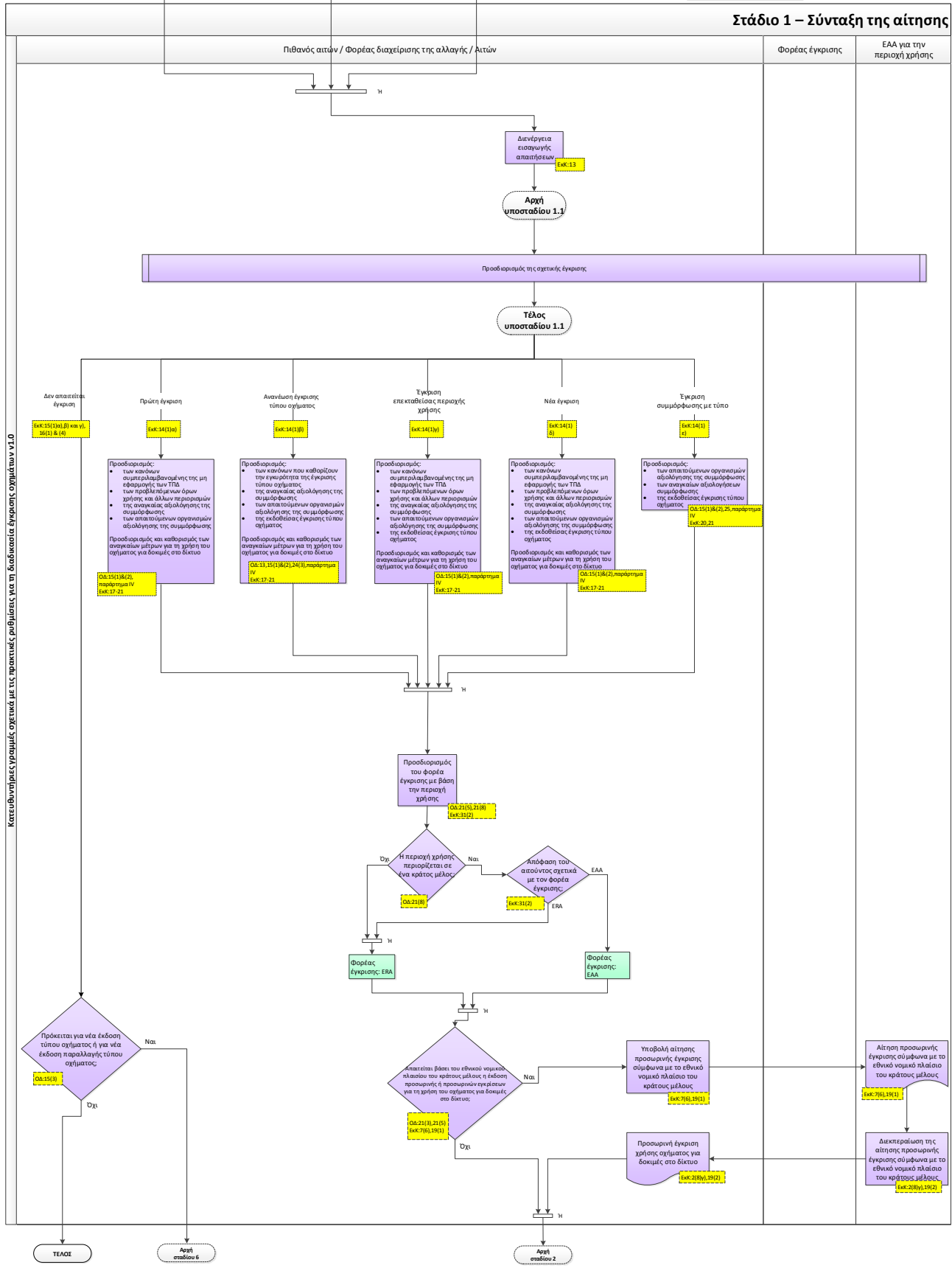
Τέλος σταδίου 5 όπου:

- η αίτηση δεν είναι πλήρης ή
- έχει εκδοθεί αρνητική απόφαση επί προσήγησης ή
- απαιτείται η διενέργεια πρόσθετων αξιολογήσεων

Νομική οδός
Μη υποχρεωτική / Συνήθης πρακτική

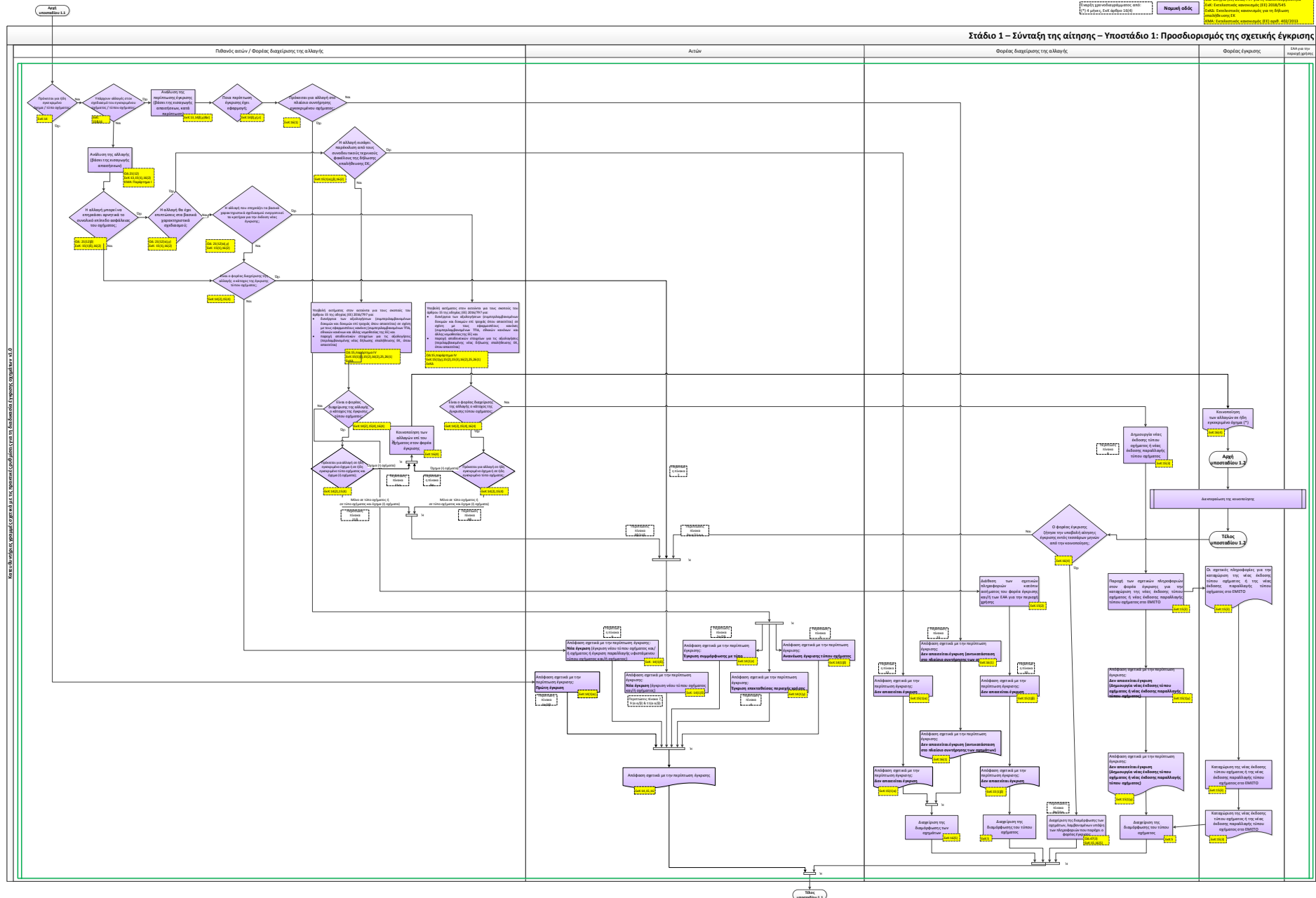
ΟΔ: Οδηγία (ΕΕ) 2016/797 για τη διακλιτουγκίσματα
Εκκ: Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/545

Στάδιο 1 – Σύνταξη της αίτησης



Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις πρακτικές ρυθμίσεις για τη διαδικασία έγκρισης οχημάτων v1.0

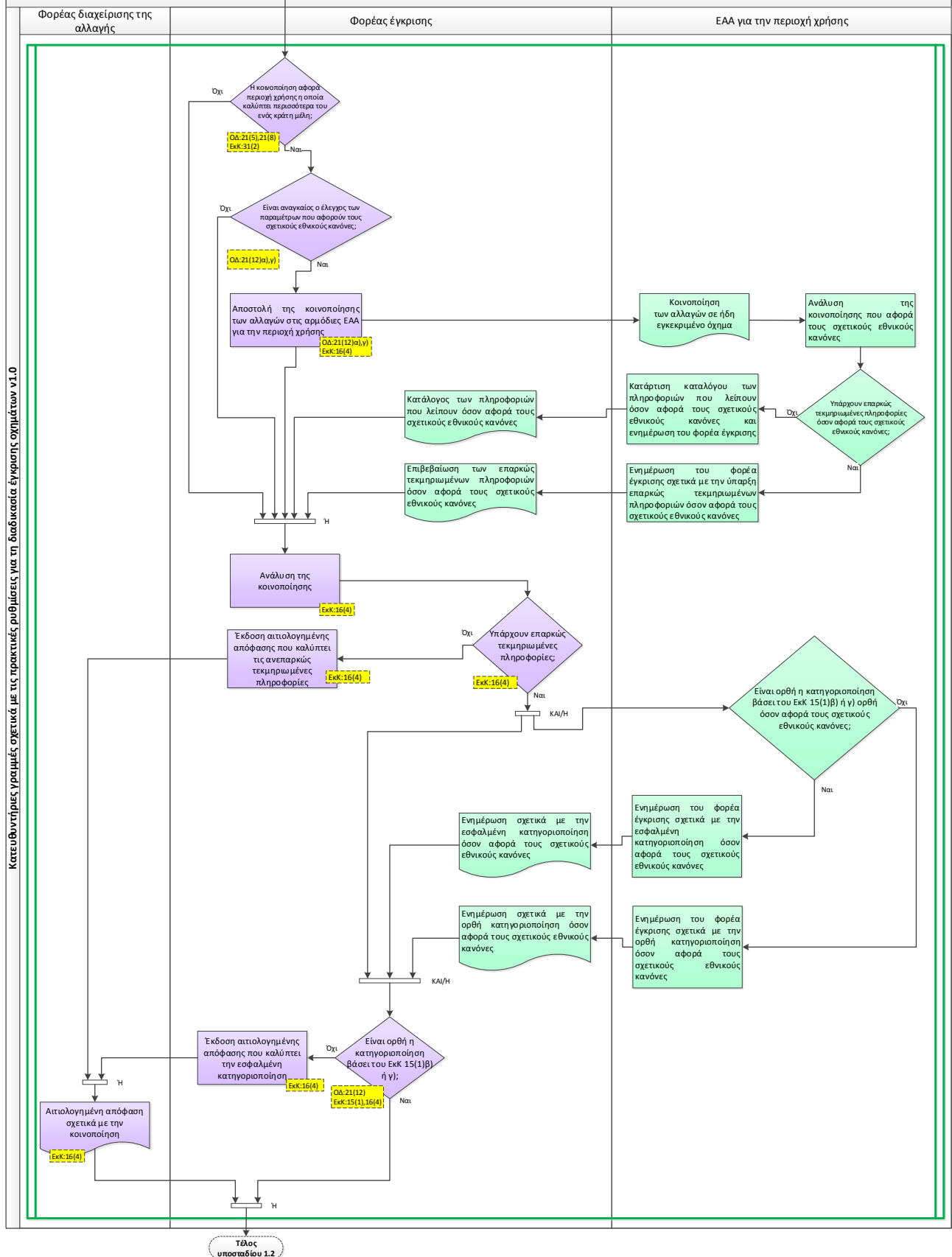
Επισημάνσεις: Η παρούσα οδηγία αποτελεί μέρος του συστήματος ποιότητας του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η παρούσα οδηγία αποτελεί μέρος του συστήματος ποιότητας του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η παρούσα οδηγία αποτελεί μέρος του συστήματος ποιότητας του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.



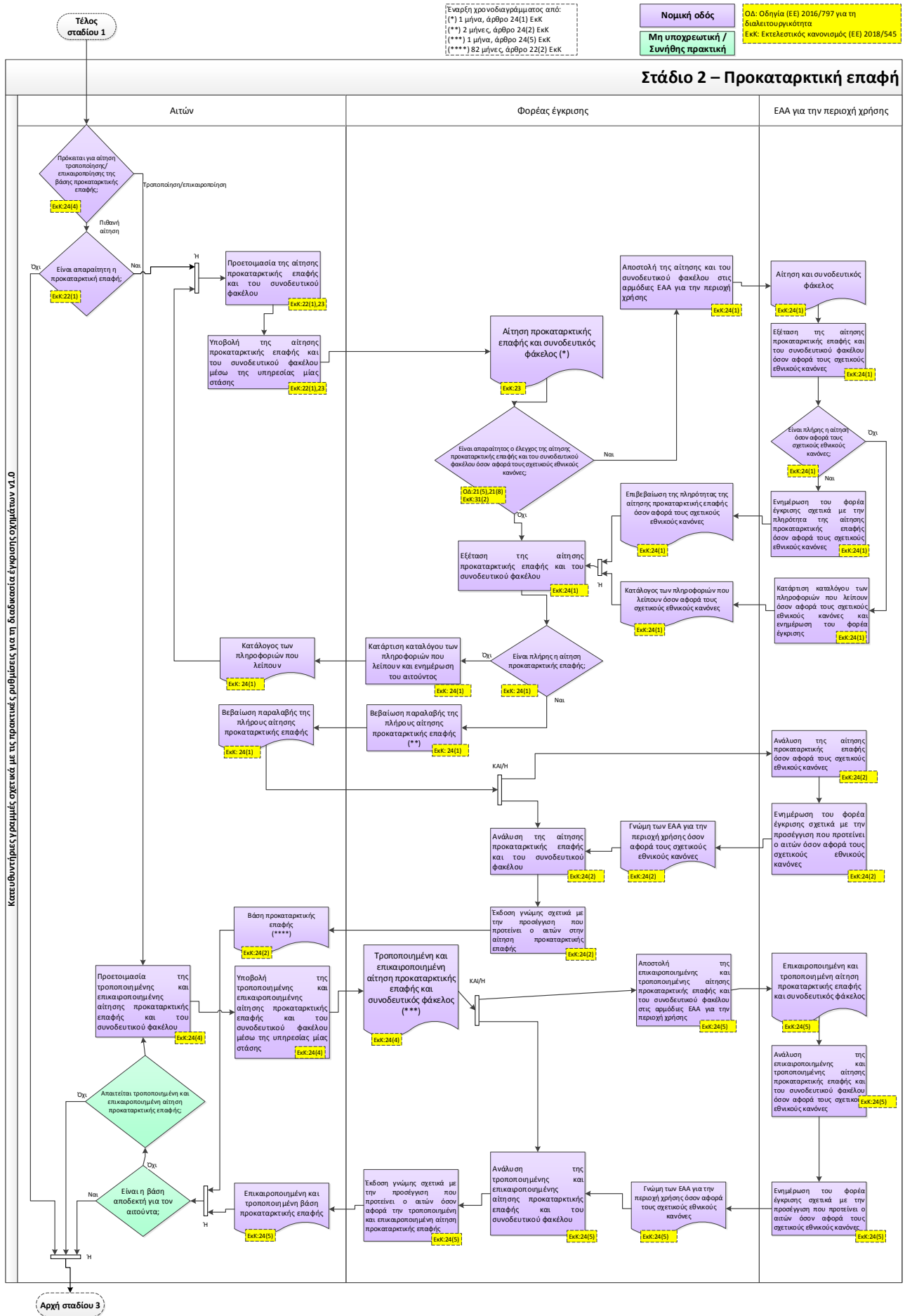
Μη υποχρεωτική / Συνήθης
πρακτική
Νομική οδός

ΟΔ: Οδηγία (ΕΕ) 2016/797 για τη
διαλεπτοσυγκολλητικότητα
ΕκΚ: Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/545

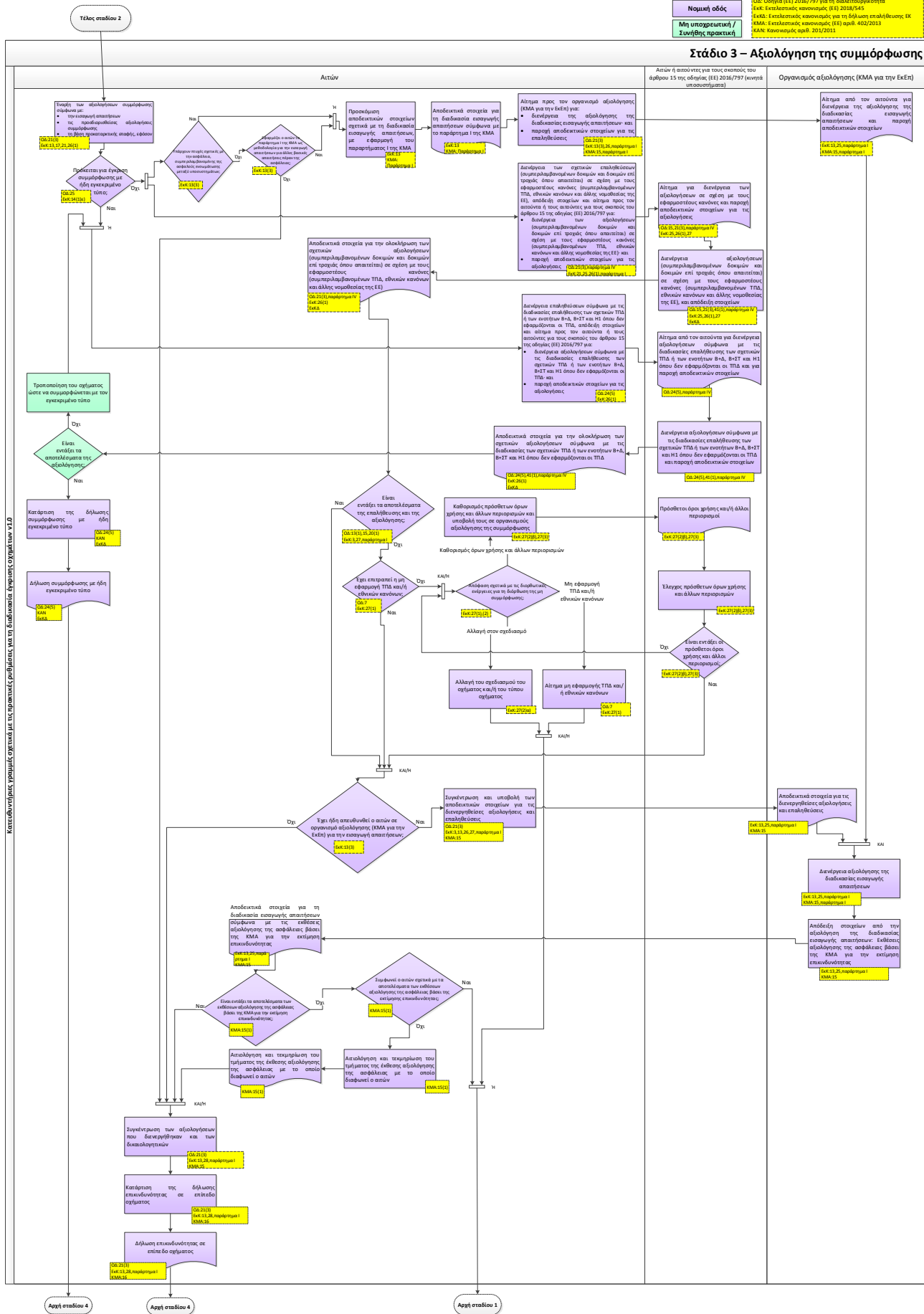
Στάδιο 1 – Σύνταξη της αίτησης – Υποστάδιο 2: Διεκπεραίωση της κοινοποίησης

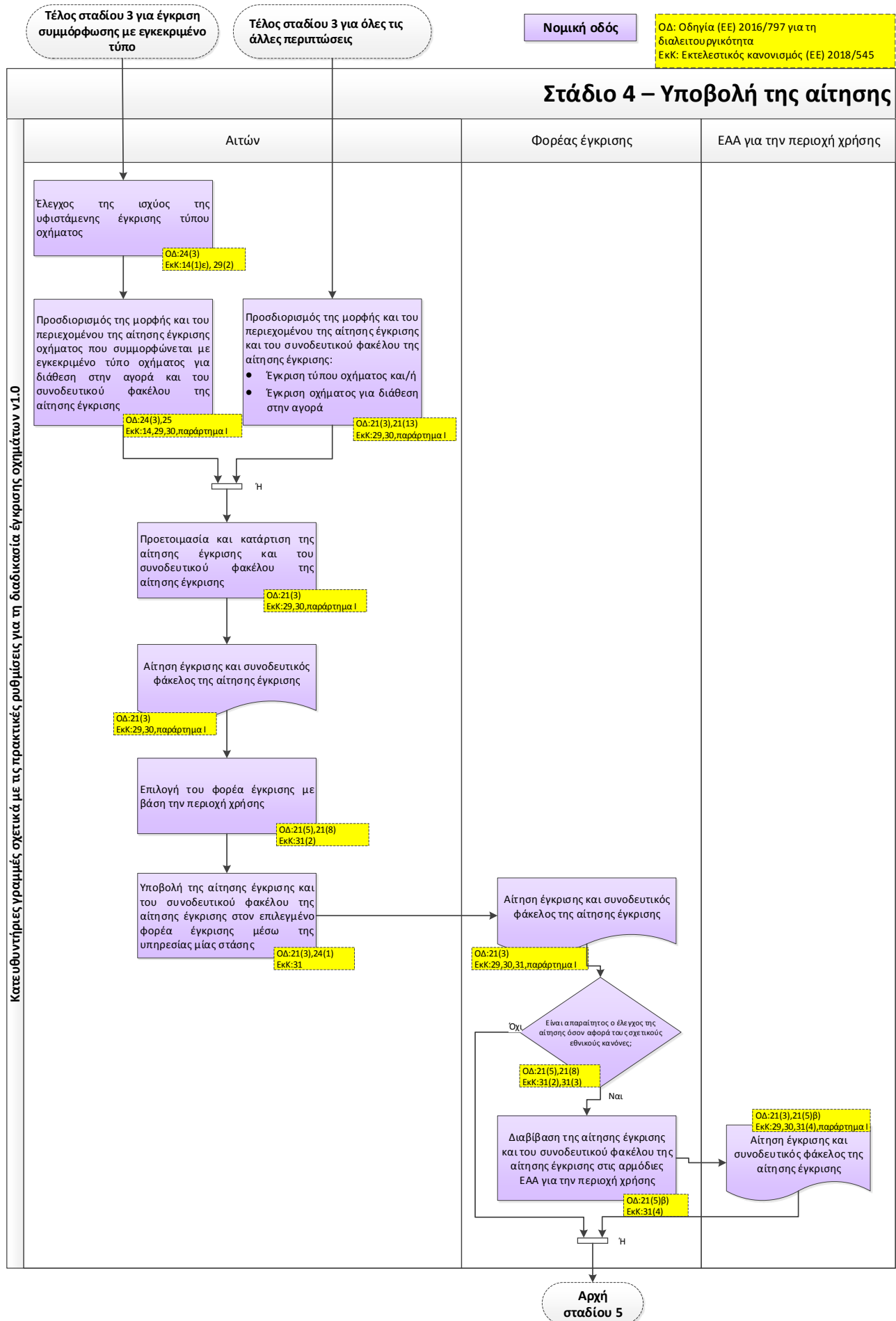


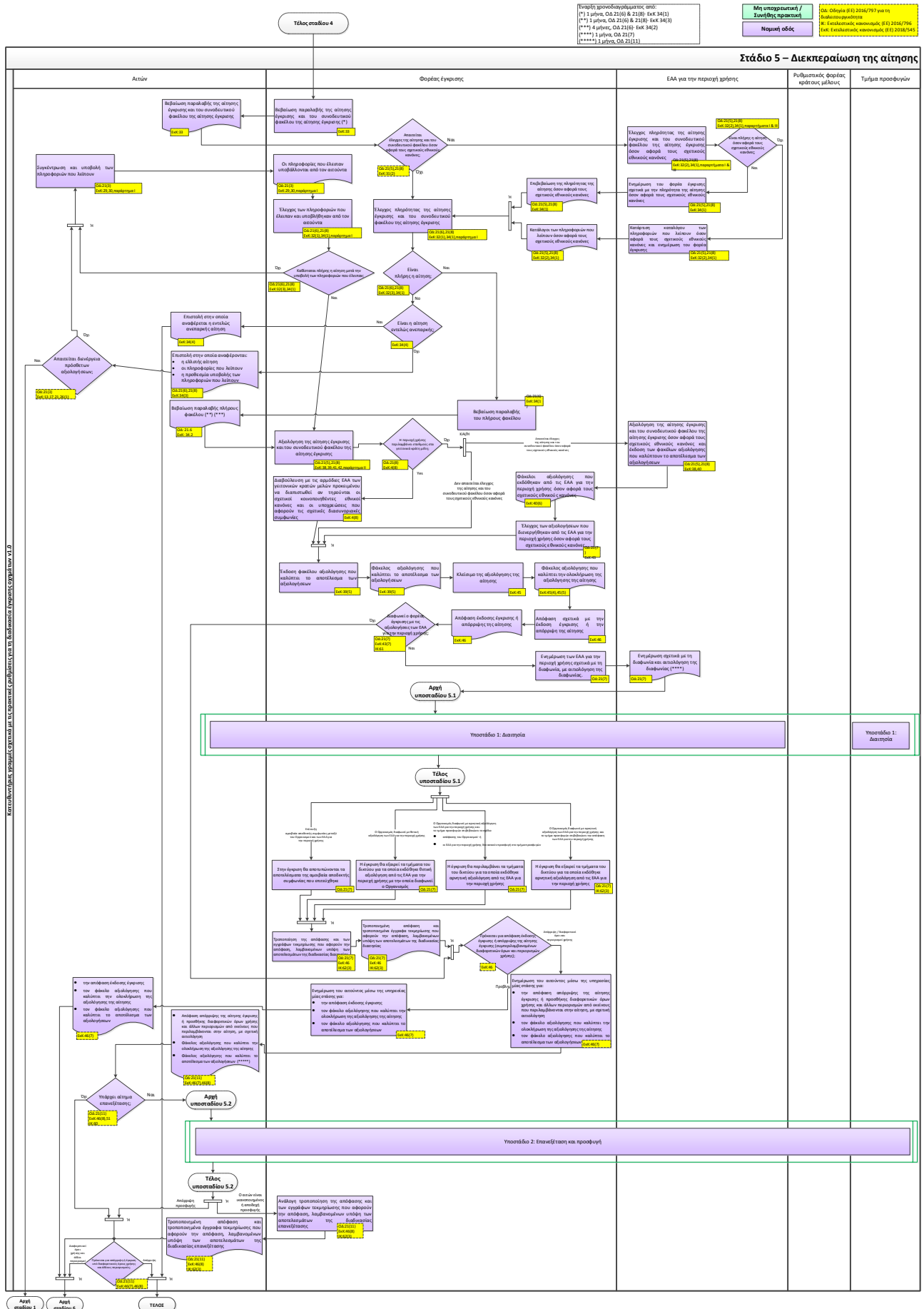
Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις πρακτικές ρυθμίσεις για τη διαδικασία έγκρισης οχημάτων v1.0

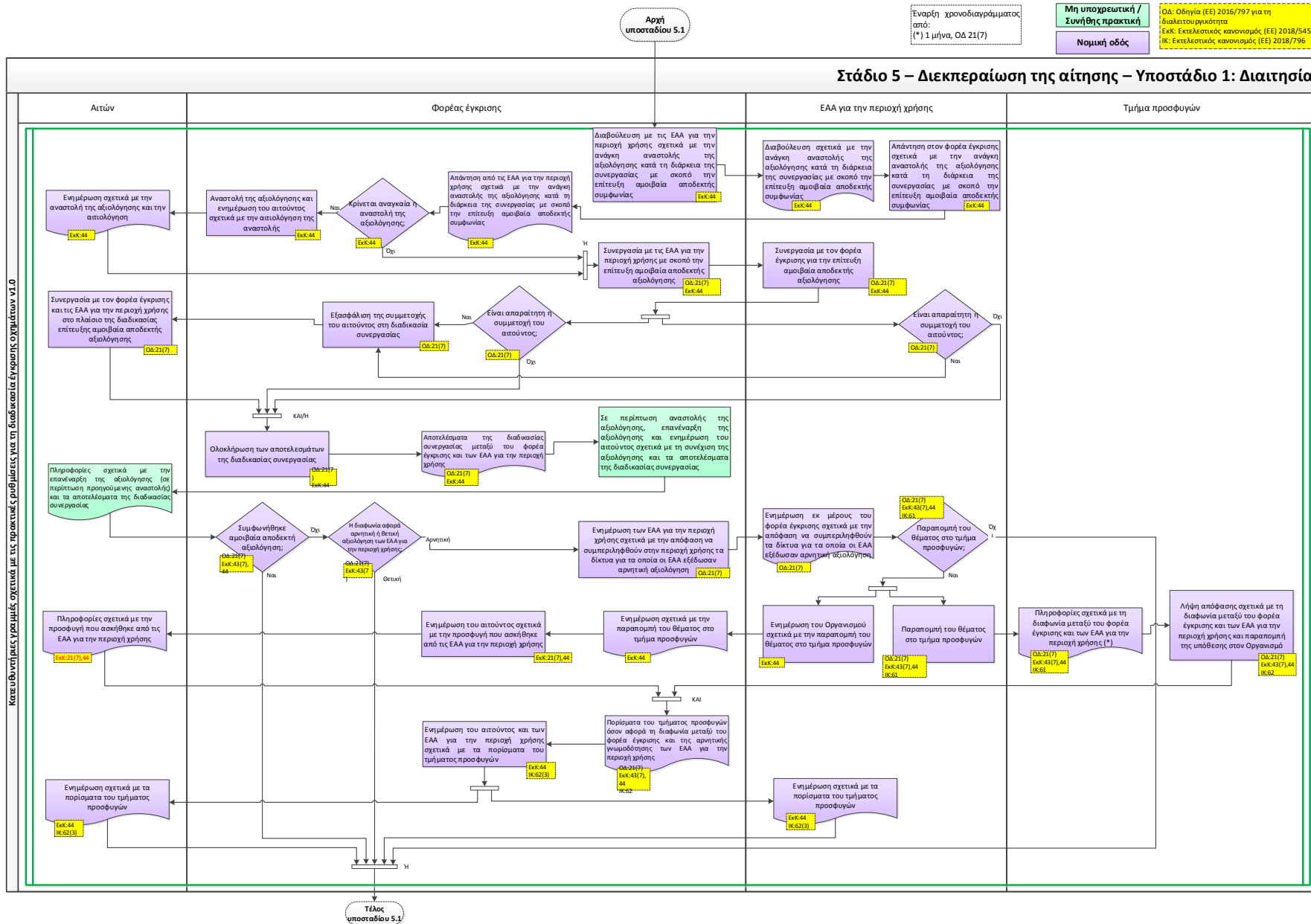


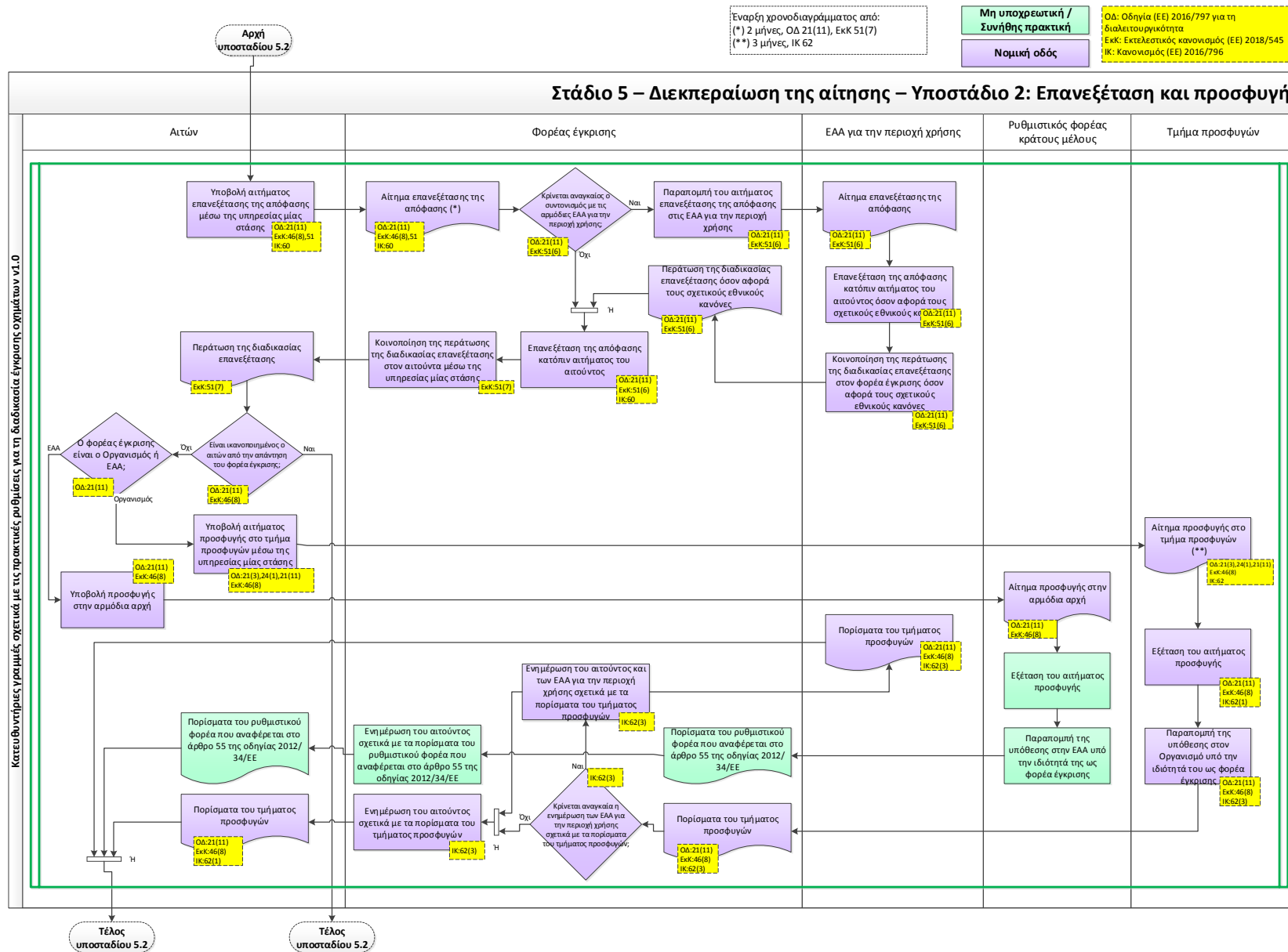
Νομική βάση
 Δ.Ο. Οδηγία (ΕΕ) 2016/797 για τη διαλειτουργικότητα
 Έ.Κ. Ευρωπαϊκός κανονισμός (ΕΕ) 2018/545
 Έ.Κ.Κ. Ευρωπαϊκός κανονισμός για τη δόκιμη επαλήθευση ΕΚ
 Έ.Κ.Κ. Ευρωπαϊκός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 402/2013
 Κ.Α.Ν. Κανονισμός αριθ. 201/2011

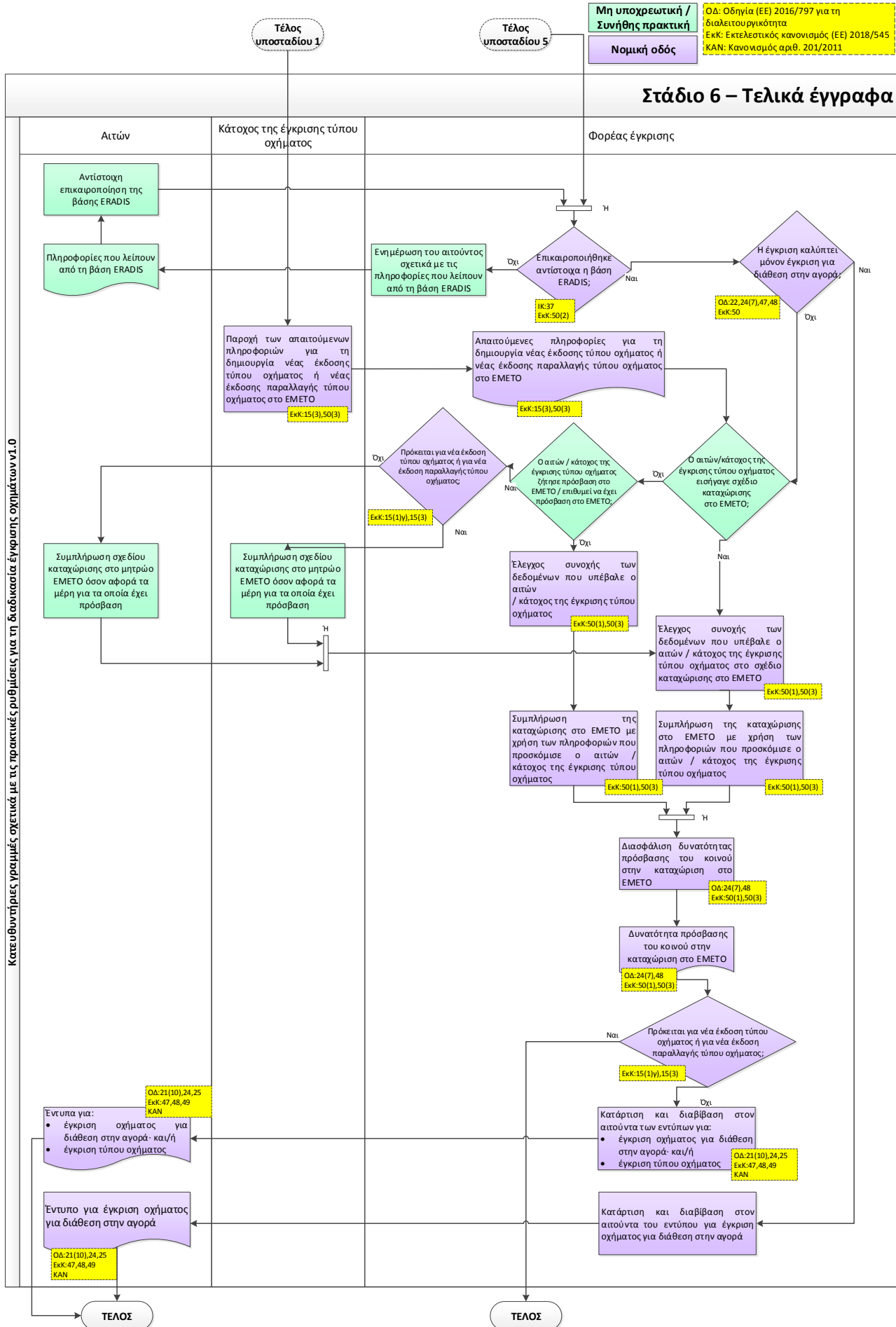












Παράρτημα XIX Φύλλο παρατηρήσεων

Αναθεώρηση εγγράφου – Φύλλο παρατηρήσεων

Έγγραφο επί του οποίου διατυπώνονται παρατηρήσεις: «Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις πρακτικές ρυθμίσεις για τη διαδικασία έγκρισης οχημάτων» v1.0 (ERA-PRG-005/02-361)

Αιτών:	Ο Οργανισμός
--------	--------------

	Αναθεωρητής 1	Αναθεωρητής 2	Αναθεωρητής 3	Αναθεωρητής 4	Αναθεωρητής 5
Ημερομηνία:					
Όνομα:					
Οργανισμός:					
Διεύθυνση ηλεκτρ. ταχυδρομείου:					

Ιστορικό εγγράφου

Έκδοση	Ημερομηνία	Παρατηρήσεις
1.0		

Συμβατικοί κανόνες:

Είδος παρατήρησης		Απάντηση από τον αιτούντα	
Γ	Γενική	A	Απορρίφθηκε
Λ	Λάθος	Δ	Έγινε δεκτό
Κ	Κατανόηση	Σ	Απαιτείται συζήτηση
Π	Πρόταση	ΣΧΑ	Σημειώθηκε χωρίς ανάγκη για αλλαγή

Παρατηρήσεις αναθεώρησης <εάν χρειάζεται, προσθέστε επιπλέον γραμμές στον πίνακα>

Αριθ.	Παραπομπή (π.χ. άρθρο, παράγραφοι)	Τύπος	Αναθεωρητής	Παρατηρήσεις, ερωτήσεις, προτάσεις αναθεωρητή	Απάντηση	Πρόταση για διόρθωση ή αιτιολόγηση απόρριψης
1.						
2.						
3.						
4.						
5.						
6.						
7.						
8.						
9.						
10.						