

Moving Europe towards a sustainable
and safe railway market without frontiers.

Οδηγός

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

	Συντάχθηκε από	Επικυρώθηκε από	Εγκρίθηκε από
Όνομα	E. DEL RIO	O. REBOLLO	I. MENDEZ
Θέση	Υπεύθυνος έργου	Επικεφαλής ομάδας	Προϊστάμενος μονάδας
Ημερομηνία	19/02/2024	19/02/2024	19/02/2024
Υπογραφή/-ές			

Ιστορικό εγγράφου

Έκδοση	Ημερομηνία	Παρατηρήσεις
1.0	21/9/2018	Τελική έκδοση για δημοσίευση βάσει του σχεδίου εγγράφου εργασίας 0.8.
2.0	19/04/2023	Έκδοση 2.0 που ενσωματώνει τη διαθέσιμη πείρα
2.1	14/02/2024	<ul style="list-style-type: none"> - Τροποποιήσεις ήσσονος σημασίας σε όλο το έγγραφο (διόρθωση τυπογραφικών λαθών, διόρθωση λανθασμένων διαπαραπομπών, προσθήκη περαιτέρω διαπαραπομπών μεταξύ των εννοτήτων, επικαιροποίηση των υπερσυνδέσμων προς δικτυακούς τόπους κ.λπ.) - §2.1 Προσθήκη των πλέον πρόσφατων νομικών κειμένων και των σχετικών εγγράφων ([36] έως [42]) - §2.2 Πίνακας 2 τροποποίηση του ορισμού «επικύρωση» - §2.2 Πίνακας 3 Προσθήκη νέων ακρωνυμίων (ΣΕ, ΔΥ & (ΤΠΔ) ΕΧΣ) - §3.2.2.2 προσθήκη παραπομπής στον οδηγό ΤΠΔ και διαγραφή επαναλαμβανόμενου κειμένου. - §3.2.3.2 νέο κείμενο σχετικά με το πεδίο εφαρμογής της διαχείρισης της διαμόρφωσης των τύπων - §3.2.8 νέο κείμενο σχετικά με το πεδίο εφαρμογής των αξιολογήσεων των ΕΑΑ για την περιοχική χρήση όταν δεν ισχύουν εθνικοί κανόνες - §3.2.3 νέο κείμενο με παραδείγματα σχετικά με τους διάφορους αιτούντες κατά το άρθρο 2 παράγραφος 22 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 - §3.2.5 προσθήκη διευκρίνισης σχετικά με τα δικαιώματα του κατόχου τύπου οχήματος

		<ul style="list-style-type: none"> - §3.2.6 προσθήκη διευκρίνισης σχετικά με τη συμμετοχή του ΔΥ στην έγκριση - §3.2.8.1 νέο κείμενο σχετικά με τη συγκέντρωση εμπειρίας από τις ΕΑΑ - §3.2.12 νέο κείμενο σχετικά με τους γειτονικούς σταθμούς έναντι της επέκτασης της περιοχής χρήσης - §3.3.1.4 νέο κείμενο για τη νομοθεσία της Ένωσης που ενδεχομένως ισχύει (σύνδεσμος προς τον κατάλογο ERA) - §3.3.1.9 διαγραφή πίνακα 4 για την ισοδυναμία του κανονισμού ΚΜΑ για την εκτίμηση επικινδυνότητας με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/545 - §3.3.1.14 προσθήκη δεύτερου βήματος για το προτεινόμενο χρονοδιάγραμμα σχετικά με την ομαδοποίηση της ανεξάρτητης αξιολόγησης των αλλαγών δυνάμει του άρθρου 15 παράγραφος 1 στοιχείο β) - §3.3.2.3 νέο κείμενο για τον συνδυασμό νέας + επεκταθείσας περιοχής χρήσης, μετακίνηση κειμένου μεταξύ ενότητων, παραπομπές στην αναδιατυπωμένη ΤΠΔ ΕΧΣ - §3.3.2.4 νέο κείμενο για το άρθρο 21 παράγραφος 12 στοιχείο β) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και αλλαγές μετά την τελευταία έγκριση - §3.3.2.6 μεταφορά των συχνών σφαλμάτων στις αιτήσεις έγκρισης συμμόρφωσης με τύπο (C2T) στην ενότητα 3.7.8 - §3.3.2.6.1 νέο τμήμα για την τροποποίηση οχημάτων ετερογενούς προέλευσης - §3.3.2.6.2 νέο κείμενο σχετικά με τις αιτήσεις έγκρισης συμμόρφωσης με τύπο (C2T) όταν ο αιτών δεν είναι ο δικαιούχος - §3.3.2.6.3 νέο τμήμα σχετικά με τις μεταγενέστερες αιτήσεις έγκρισης συμμόρφωσης με τύπο (C2T) - §3.3.3.1 νέο κείμενο σχετικά με τις ευθύνες για το πεδίο εφαρμογής μιας πιστοποίησης - §3.3.3.2 νέο κείμενο σχετικά με τον συνοδευτικό τεχνικό φάκελο της δήλωσης συμμόρφωσης ΕΚ και την τιμή αναφοράς για τις οριακές τιμές των βασικών χαρακτηριστικών σχεδιασμού - §3.3.4.1 νέο κείμενο που καλύπτει διάφορες πτυχές των κοινοποιήσεων δυνάμει του άρθρου 16 παράγραφος 4 - §3.3.4.5 νέο τμήμα για την υποκατάσταση στο πλαίσιο της συντήρησης - §3.3.5.1 απλοποίηση κειμένου, προσαρμογή στις τελευταίες ΤΠΔ, προσθήκη παραπομπής στη ΒΔΕΑ - §3.3.5.2 αντικατάσταση κειμένου από παραπομπή στον οδηγό ΤΠΔ ΜΗΧ & ΕΤΥ - §3.3.5.3 αντικατάσταση κειμένου από παραπομπή στον οδηγό για τις ΤΠΔ - §3.3.5.4 αντικατάσταση κειμένου από παραπομπή στον οδηγό για τις ΤΠΔ - §3.3.5.5 αντικατάσταση κειμένου από παραπομπή στον οδηγό για τις ΤΠΔ - §3.3.5.6 αντικατάσταση κειμένου από παραπομπή στον οδηγό για τις ΤΠΔ - §3.3.5.7 αντικατάσταση κειμένου από παραπομπή στον οδηγό για τις ΤΠΔ - §3.3.5.8 αντικατάσταση κειμένου από παραπομπή στον οδηγό για τις ΤΠΔ - §3.3.5.9 αντικατάσταση κειμένου από παραπομπή στον οδηγό για τις ΤΠΔ - §3.3.8 μεταφορά κειμένου σχετικά με το τι πρέπει να θεωρούνται «όροι χρήσης του οχήματος και άλλοι περιορισμοί» (CFU) από το τμήμα 3.11.1.6.1, νέο κείμενο σχετικά με τους όρους χρήσης του οχήματος και άλλους περιορισμούς από προηγούμενες εγκρίσεις - §3.3.9.1 προσθήκη παραπομπής στην ΤΠΔ ΜΗΧ & ΕΤΥ και στον οδηγό, νέο κείμενο για τον ευρωπαϊκό αριθμό οχήματος (EVN) αμαξοστοιχίας κατά την αντικατάσταση οχήματος - §3.4.2.1 μεταφορά κειμένου από την ενότητα 3.4.3, προσθήκη κειμένου για τις απούσες πτυχές στις αιτήσεις σύμφωνα με τη βάση προκαταρκτικής επαφής - §3.4.3.5 νέο τμήμα για την τροποποίηση βάσης προκαταρκτικής επαφής - §3.5.2 διαγραφή κειμένου που επαναλαμβάνεται - §3.5.2.1 προσθήκη παραπομπής στους οδηγούς ΤΠΔ ΜΗΧ & ΕΤΥ & ΕΦΑ - §3.5.2.2 αντικατάσταση κειμένου από παραπομπή στον οδηγό για τις ΤΠΔ - §3.5.2.3 επικαιροποιημένο κείμενο μετά την τροποποίηση της ΤΠΔ ΜΗΧ & ΕΤΥ - §3.5.2.4 διαγραφή ενότητας - §3.5.3 επικαιροποιημένο κείμενο μετά την αναδιατύπωση της ΤΠΔ ΕΧΣ - §3.6.2.1 νέο κείμενο σχετικά με τη μη συμμόρφωση προς τις ΤΠΔ σε προηγούμενη έγκριση - §3.6.3 προσθήκη εθελοντικών υποδειγμάτων TEM_VEA_060, 061 και 062 - §3.7.1 νέο κείμενο σχετικά με τον έλεγχο πληρότητας έναντι της αξιολόγησης - §3.7.1.1 προσθήκη κειμένου σχετικά με την αποφυγή της επανάληψης εργασιών μεταξύ των αξιολογητών - §3.7.8.4 νέο τμήμα με κείμενο από την ενότητα 3.3.2.6 - §3.7.9.1 νέο κείμενο σχετικά με την τεχνική συμβατότητα και τη συμμετοχή των ΔΥ - §3.7.10.1 προσθήκη διευκρινίσεων σχετικά με την καταχώριση προβληματικών σημείων το συντομότερο δυνατόν - §3.7.10.2 νέο κείμενο σχετικά με παραδείγματα κατηγοριών προβληματικών σημείων και τα συμφωνηθέντα χρονοδιαγράμματα για προβληματικά σημεία τύπου 4, μετακίνηση κειμένου μεταξύ των υποενότητων, - §3.7.11 προσθήκη διευκρινίσεων σχετικά με την παράταση του χρονικού πλαισίου από τις ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης - §3.7.15 διαγραφή κειμένου καθοδήγησης - §3.8.2.2.2 προσθήκη διευκρίνισης σχετικά με τις εκδόσεις των εγκρίσεων - §3.8.2.3 νέα ενότητα σχετικά με τους κληροδοτηθέντες όρους χρήσης του οχήματος και άλλους περιορισμούς από προηγούμενες εγκρίσεις - §3.8.4.1 νέο κείμενο σχετικά με το αίτημα για σχέδιο τύπου ΕΜΕΤΟ πριν από την αίτηση
--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> - §3.8.4.1.2 νέο κείμενο σχετικά με τις καταχωρίσεις στο ΕΜΕΤΟ που προέρχονται από παλιά οχήματα - §3.8.4.1.3 νέο κείμενο σχετικά με τα διάφορα πιστοποιητικά ΕΚ στο ΕΜΕΤΟ - §3.8.4.1.4 νέα ενότητα σχετικά με τις καταχωρήσεις στο ΕΜΕΤΟ με χρήση της έκτακτης λειτουργίας - §3.8.4.2 προσθήκη δυνατότητας κατάρτισης τύπων σύμφωνα με την επεκταθείσα περιοχή χρήσης - §3.8.5.1 νέο κείμενο σχετικά με τον τρόπο ενεργοποίησης αιτήματος επανεξέτασης στην OSS - §3.8.5.1 προσθήκη παραπομπής στην ενότητα του Τμήματος Προσφυγών στον δικτυακό τόπο του ERA - §3.11.1.6.1 αναδιοργάνωση του περιεχομένου, νέο κείμενο για τα πιστοποιητικά ΕΚ και τις ενότητες, μεταφορά κειμένου σχετικά με τη δήλωση ΕΚ επαλήθευσης της C2T στη νέα ενότητα 3.11.2.6 - §3.11.1.6.3 νέο κείμενο σχετικά με τον συνοδευτικό φάκελο των πιστοποιητικών ΕΚ και τον συνοδευτικό τεχνικό φάκελο των δηλώσεων ΕΚ επαλήθευσης - §3.11.1.7.3 διαγραφή ενότητας μετά την αναδιτύπωση της ΤΠΔ ΕΧΣ - §3.11.1.9 νέο κείμενο που καλύπτει τα οχήματα RIV/RIC - §3.11.1.14 νέος πίνακας 5 Εισαγωγή απαιτήσεων έναντι σημαντικών αλλαγών - §3.11.2.6 νέα ενότητα αξιολόγησης των δηλώσεων ΕΚ επαλήθευσης στις αιτήσεις C2T
--	--	--

Το παρόν έγγραφο αποτελεί νομικώς μη δεσμευτικό οδηγό του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. 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.

Περιεχόμενα

0. ΣΥΝΟΠΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ	6
1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	11
1.1. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ	11
1.2. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ	11
1.3. ΣΚΟΠΟΙ	11
1.4. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΕΓΓΡΑΦΟΥ	11
2. ΠΑΡΑΠΟΜΠΕΣ, ΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ	12
2.1. ΈΓΓΡΑΦΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ	12
2.2. ΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ	15
3. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ	18
3.1. ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΕΣ ΣΚΕΨΕΙΣ	18
3.1.1. Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/545	18
3.1.2. Κανονισμός (ΕΕ) 2020/781	18
3.2. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 — ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ	18
3.2.1. Άρθρο 1: Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής	18
3.2.2. Άρθρο 2: Ορισμοί	18
3.2.3. Άρθρο 3: Ευθύνες του υποψηφίου	25
3.2.4. Άρθρο 4: Αρμοδιότητες του φορέα έγκρισης	27
3.2.5. Άρθρο 5: Ευθύνες του κατόχου έγκρισης τύπου οχήματος	27
3.2.6. Άρθρο 6: Αρμοδιότητες του διαχειριστή υποδομής	28
3.2.7. Άρθρο 7: Αρμοδιότητες των ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης	29
3.2.8. Άρθρο 8: Αρμοδιότητες του Οργανισμού	30

3.2.9.	Άρθρο 9: Χρήση εγκεκριμένου οχήματος.....	31
3.2.10.	Άρθρο 10: Γλώσσα.....	32
3.2.11.	Άρθρο 11: Διαδικασία έγκρισης οχημάτων τραμ-τρένων στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Χώρο	33
3.2.12.	Άρθρο 12: Διασυνοριακές συμφωνίες	34
3.3.	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 – ΣΤΑΔΙΟ 1: ΣΥΝΤΑΞΗ ΤΗΣ ΑΙΤΗΣΗΣ	35
3.3.1.	Άρθρο 13: Εισαγωγή απαιτήσεων.....	35
3.3.2.	Άρθρο 14: Προσδιορισμός της σχετικής έγκρισης.....	57
3.3.3.	Άρθρο 15: Αλλαγές σε ήδη εγκεκριμένο τύπο οχήματος	67
3.3.4.	Άρθρο 16: Αλλαγές σε ήδη εγκεκριμένο όχημα	72
3.3.5.	Άρθρο 17: Προσδιορισμός των κανόνων συμπεριλαμβανομένης της μη εφαρμογής ΤΠΔ	75
3.3.6. .	Άρθρο 18: Προσδιορισμός και καθορισμός των αναγκαίων μέτρων για τη χρήση οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο.....	76
3.3.7.	Άρθρο 19: Προσωρινή έγκριση χρήσης οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο	76
3.3.8.	Άρθρο 20: Προσδιορισμός των προβλεπόμενων όρων χρήσης οχήματος και άλλων περιορισμών.....	79
3.3.9.	Άρθρο 21: Προσδιορισμός των αξιολογήσεων συμμόρφωσης	82
3.4.	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 – ΣΤΑΔΙΟ 2: ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΕΠΑΦΗ	84
3.4.1.	Άρθρο 22: Προκαταρκτική επαφή.....	84
3.4.2.	Άρθρο 23: Φάκελος προκαταρκτικής επαφής.....	86
3.4.3.	Άρθρο 24: Βάση προκαταρκτικής επαφής	87
3.5.	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 – ΣΤΑΔΙΟ 3: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ	88
3.5.1.	Άρθρο 25: Αξιολόγηση συμμόρφωσης.....	88
3.5.2.	Άρθρο 26: Διενέργεια επαληθεύσεων και απόδειξη στοιχείων	89
3.5.3.	Άρθρο 27: Διόρθωση των περιπτώσεων μη συμμόρφωσης	92
3.6.	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 – ΣΤΑΔΙΟ 4: ΥΠΟΒΟΛΗ ΤΗΣ ΑΙΤΗΣΗΣ	94
3.6.1.	Άρθρο 28: Απόδειξη στοιχείων για την αίτηση	94
3.6.2.	Άρθρο 29: Κατάρτιση του φακέλου που συνοδεύει την αίτηση	95
3.6.3.	Άρθρο 30: Περιεχόμενο και πληρότητα της αίτησης	95
3.6.4.	Άρθρο 31: Υποβολή της αίτησης έγκρισης μέσω της υπηρεσίας μίας στάσης	96
3.7.	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 – ΣΤΑΔΙΟ 5: ΔΙΕΚΠΕΡΑΙΩΣΗ ΤΗΣ ΑΙΤΗΣΗΣ	97
3.7.1.	Άρθρο 32: Έλεγχος πληρότητας της αίτησης.....	98
3.7.2.	Άρθρο 33: Βεβαίωση παραλαβής της αίτησης.....	98
3.7.3.	Άρθρο 34: Χρονοδιάγραμμα αξιολόγησης της αίτησης	98
3.7.4.	Άρθρο 35: Επικοινωνία κατά τη διάρκεια της αξιολόγησης της αίτησης.....	99
3.7.5.	Άρθρο 36: Διαχείριση των πληροφοριών σχετικά με αξιολόγηση αίτησης	99
3.7.6.	Άρθρο 37: Συντονισμός μεταξύ του φορέα έγκρισης και των αρμόδιων ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης για την αξιολόγηση αίτησης.....	99
3.7.7.	Άρθρο 38: Αξιολόγηση της αίτησης.....	101
3.7.8.	Άρθρο 39: Αξιολόγηση της αίτησης από τον φορέα έγκρισης	103
3.7.9.	Άρθρο 40: Αξιολόγηση της αίτησης από τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης	105
3.7.10.	Άρθρο 41: Κατηγοριοποίηση προβληματικών σημείων.....	105
3.7.11.	Άρθρο 42: Δικαιολογημένη αμφιβολία	110
3.7.12.	Άρθρο 43: Έλεγχοι από τον φορέα έγκρισης των αξιολογήσεων των αρμοδίων ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης	111
3.7.13.	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	111
3.7.14.	Άρθρο 45: Κλείσιμο της αξιολόγησης της αίτησης.....	112
3.7.15.	Άρθρο 46: Απόφαση έγκρισης ή απόρριψης της αίτησης.....	112
3.8.	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 – ΣΤΑΔΙΟ 6 ΤΕΛΙΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΗ	112
3.8.1.	Άρθρο 47: Τελικά έγγραφα έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά	113
3.8.2.	Άρθρο 48: Πληροφορίες στην εκδοθείσα έγκριση τύπου οχήματος	113
3.8.3.	Άρθρο 49: Πληροφορίες στην εκδοθείσα έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά	116
3.8.4.	Άρθρο 50: Καταχώριση στο μητρώο ΕΜΕΤΟ και στη βάση ERADIS	117
3.8.5.	Άρθρο 51: Επανεξέταση βάσει του άρθρου 21 παράγραφος 11 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797	127
3.8.6.	Άρθρο 52: Αρχαιοθέτηση της απόφασης και του πλήρους συνοδευτικού φακέλου της εκδοθείσας απόφασης σύμφωνα με το άρθρο 46.....	128

3.9.	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 – ΑΝΑΣΤΟΛΗ, ΑΝΑΚΛΗΣΗ Η ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΕΚΔΟΘΕΙΣΑΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ	128
3.9.1.	Άρθρο 53: Αναστολή, ανάκληση ή τροποποίηση εκδοθείσας έγκρισης	128
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	128
3.10.	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9 – ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ	128
3.10.1.	Άρθρο 55: Μεταβατικές διατάξεις	128
3.10.2.	Άρθρο 56: Έναρξη ισχύος και εφαρμογή.....	128
3.11.	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ.....	128
3.11.1.	Παράρτημα I Περιεχόμενο της αίτησης.....	129
3.11.2.	Παράρτημα II Πτυχές αξιολόγησης από τον φορέα έγκρισης	146
3.11.3.	Παράρτημα III Πτυχές αξιολόγησης από τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχική χρήση	149
3.11.4.	Παράρτημα IV Πίνακας διαχείρισης απαιτήσεων (επεξηγηματικό παράδειγμα)	150

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 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 (βλ. ενότητα 4).

Ο παρών συγκεντρωτικός πίνακας παρέχει ολοκληρωμένη επισκόπηση της διαδικασίας και αποτελεί μια εισαγωγή στις πρακτικές ρυθμίσεις για την έγκριση οχημάτων (κανονισμός και κατευθυντήριες γραμμές) για τους μελλοντικούς αιτούντες. Ο πίνακας καταρτίστηκε σε συνεργασία με 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 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 κανονισμού (συμπεριλαμβανομένων των κατευθυντήριων γραμμών).

Πίνακας 0: Συνοπτικός πίνακας

Περίπτωση πίνακα	Περιγραφή της περίπτωσης	Περίπτωση έγκρισης	Υποβάλλεται αίτηση;	Συμπεριλαμβάνονται αποδεικτικά στοιχεία της εισαγωγής απαιτήσεων; (5)	Συμμετέχουν κοινοποιημένοι οργανισμοί και/ή ορισθέντες οργανισμοί;	Συμμετέχει οργανισμός αξιολόγησης; (3)	Συμπεριλαμβάνονται συνοδευτικοί τεχνικοί φάκελοι της δήλωσης επαλήθευσης ΕΚ;	Συμπεριλαμβάνεται στην αίτηση η δήλωση επαλήθευσης ΕΚ;	Συμπεριλαμβάνεται στην αίτηση η δήλωση (επικινδυνότητας); (3)	Παρατηρήσεις - Ειδικά αιτήματα	Αποτελέσματα
1α	Έγκριση τύπου οχήματος (για νέο τύπο οχήματος) Άρθρο 21 παράγραφοι 1 και 24 της ΟΔ, κεφάλαια 3.2.2.16 και 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 3.2.2.16 των ΚΓ	Έγκριση τύπου οχήματος άρθρο 48 του ΕκΚ κεφάλαιο 3.8.2 των ΚΓ
1β	Έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά (για το πρώτο όχημα συγκεκριμένου τύπου) Άρθρο 21 παράγραφοι 1 και 24 της ΟΔ, κεφάλαια 3.2.2.16 και 3.3.2.1 των ΚΓ									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 ΟΔ	Έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά άρθρα 48 & 49 του ΕκΚ Κεφάλαια 3.8.2 & 3.8.3 των ΚΓ
1γ	Έγκριση τύπου οχήματος και έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά σε συμμόρφωση με τύπο Άρθρο 21 παράγραφοι 1 και 24 της ΟΔ- κεφάλαια 3.2.2.15, 3.2.2.16, 3.3.2.1 & 3.3.2.6 των ΚΓ	Πρώτη έγκριση + Έγκριση συμμόρφωσης με τύπο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο α) και ε) & άρθρο 14 παράγραφος 3 του ΕκΚ	Ναι	Ναι Η διαδικασία για την εισαγωγή απαιτήσεων θα πρέπει επίσης να καλύπτει το στάδιο της κατασκευής (συμμόρφωση με τύπο), αλλά αυτά τα αποδεικτικά στοιχεία δεν απαιτούνται στην αίτηση	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Αποδεικτικά στοιχεία προς υποβολή για τη διάθεση στην αγορά σε συμμόρφωση με τύπο: δήλωση συμμόρφωσης με τύπο (και συναφή έγγραφα) και αποφάσεις για μη εφαρμογή των ΤΠΔ. παράρτημα Ι σημεία 18.3 & 18.4 του ΕκΚ κεφάλαιο 3.11.1.5 των ΚΓ	Έγκριση τύπου οχήματος και έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά άρθρα 48 & 49 του ΕκΚ Κεφάλαια 3.8.2 & 3.8.3 των ΚΓ
2α	Έγκριση συμμόρφωσης με τύπο (παράδοση σειράς οχημάτων) άρθρο 25 της ΟΔ- κεφάλαια 3.2.2.15 & 3.3.2.6 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, αλλά αυτά τα αποδεικτικά στοιχεία δεν απαιτούνται στην αίτηση	Ναι Το στάδιο της κατασκευής πρέπει να πραγματοποιείται υπό την επίτηρηση οργανισμού/-ών αξιολόγησης της συμμόρφωσης 2010/713/ΕΕ	Όχι Υπό την προϋπόθεση ότι οι πτυχές που αφορούν την ασφάλεια και την ασφάλειά ενσωμάτωση των υποστημάτων για το στάδιο της κατασκευής καλύπτονται ήδη από την εισαγωγή απαιτήσεων που αφορά τον τύπο οχήματος / την έγκριση τύπου και δεν έχουν σημειωθεί αλλαγές στη διαδικασία κατασκευής	Όχι	Ναι Η/Οι επαλήθευσης/είς ενάσσειται/-ονται 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 τύπο (και συναφή έγγραφα) και αποφάσεις για μη εφαρμογή των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) παράρτημα Ι σημεία 18.3 & 18.4 του ΕκΚ- κεφάλαιο 3.11.1.5 των ΚΓ	Έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά άρθρο 49 του ΕκΚ κεφάλαιο 3.8.3 των ΚΓ
2β	Αλλαγές σε ήδη εγκεκριμένο όχημα για την εξασφάλιση της συμμόρφωσής του με άλλη παραλλαγή τύπου ή έκδοση επεκταθείσας περιοχής χρήσης άρθρο 25 της ΟΔ- κεφάλαια 3.2.2.15 & 3.3.4.3 των ΚΓ									Όλες οι παραλλαγές/εκδόσεις θα πρέπει να προέρχονται από έναν κοινό μητρικό τύπο. Για τη συμμόρφωση οχήματος με έκδοση τύπου οχήματος που δημιουργήθηκε κατόπιν αλλαγής δυνάμει του άρθρου 15 παράγραφος 1 στοιχείο γ) δεν απαιτείται έγκριση για διάθεση στην αγορά. κεφάλαιο 3.3.4.2 των ΚΓ	
3	Αλλαγές στις ΤΠΔ ή στους εθνικούς κανόνες δυνάμει του άρθρου 24 παράγραφος 3 της ΟΔ που δεν απαιτούν αλλαγή στον τύπο οχήματος Άρθρο 24 παράγραφος 3 της ΟΔ- κεφάλαια 3.3.2.2 και 3.3.5.1 των ΚΓ	Ανανέωση έγκρισης τύπου οχήματος 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 (4) Εάν συμμετάσχει οργανισμός αξιολόγησης, ο προτείνων πρέπει να υποβάλει δήλωση επικινδυνότητας	Γο 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 των ΚΓ
4	Επεκταθείσα περιοχή χρήσης χωρίς αλλαγή του οχήματος ή/και του τύπου οχήματος Άρθρο 21 παράγραφος 13 της ΟΔ- κεφάλαια 3.3.2.3 και 3.6.2.1 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 3.3.2.3 των ΚΓ Για την επέκταση της περιοχής χρήσης οχημάτων που έχουν εγκριθεί δυνάμει της οδηγίας 2008/57/ΕΚ ή τέθηκαν σε λειτουργία πριν από τις 19 Ιουλίου 2010, ισχύουν οι ακόλουθοι κανόνες στις εφαρμοστέες ΤΠΔ: • κεφάλαιο 7.1.4 του κανονισμού (ΕΕ) 2014/1302 (ΤΠΔ ΜΗΧ & ΕΤΥ) • κεφάλαιο 7.2.2.4 του κανονισμού (ΕΕ) 2013/321 (ΤΠΔ ΕΦΑ) Οι ειδικοί κανόνες του κεφαλαίου 7.4.2.3 της ΤΠΔ ΕΧΣ εφαρμόζονται πάντα σε περίπτωση επέκτασης της περιοχής χρήσης. Δυνατότητα του κατόχου έγκρισης να επιλέξει να ζητήσει νέο τύπο ή να δημιουργήσει νέα έκδοση του υφιστάμενου τύπου. άρθρο 14 παράγραφος 2 του ΕκΚ- κεφάλαιο 3.3.2.3 των ΚΓ	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 & 3.8.3 των ΚΓ
5α (8)	Επεκταθείσα περιοχή χρήσης συμπεριλαμβανομένης αλλαγής στο όχημα ή/και στον τύπο του οχήματος για την οποία απαιτείται νέα έγκριση Άρθρο 21 παράγραφος 13 της ΟΔ- κεφάλαια 3.3.2.5 και 3.6.2.1 των ΚΓ Φορέας διαχείρισης της αλλαγής = κάτοχος	Νέα έγκριση και επεκταθείσα περιοχή χρήσης άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο 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 3.3.2.5 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- κεφάλαια 3.3.2.3 & 3.3.2.4 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 & 3.8.3 των ΚΓ
5β (8)	Επεκταθείσα περιοχή χρήσης συμπεριλαμβανομένης αλλαγής στο όχημα ή/και στον τύπο του οχήματος για την οποία απαιτείται νέα έγκριση Άρθρο 21 παράγραφος 13 της ΟΔ- κεφάλαια 3.3.2.5 και 3.6.2.1 των ΚΓ Φορέας διαχείρισης της αλλαγής ≠ κάτοχος	Νέα έγκριση και επεκταθείσα περιοχή χρήσης άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ) και δ), άρθρο 14 παράγραφοι 2 και 3 & άρθρο 15 παράγραφος 4 του ΕκΚ								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 3.3.2.5 των ΚΓ Δημιουργία νέου τύπου οχήματος από τον νέο κάτοχο άρθρο 15 παράγραφος 4 του ΕκΚ- κεφάλαιο 3.3.3.3 των ΚΓ	

Πίνακας 0: Συνοπτικός πίνακας

Περίπτωση πίνακα	Περιγραφή της περίπτωσης	Περίπτωση έγκρισης	Υποβάλλεται αίτηση;	Συμπεριλαμβάνονται στην αίτηση αποδεικτικά στοιχεία της εισαγωγής απαιτήσεων; (5)	Συμμετέχουν κοινοποιημένοι οργανισμοί και/ή ορισθέντες οργανισμοί;	Συμμετέχει οργανισμός αξιολόγησης; (3)	Συμπεριλαμβάνονται στην αίτηση συνοδευτικοί τεχνικοί φάκελοι της δήλωσης επαλήθευσης ΕΚ;	Συμπεριλαμβάνεται στην αίτηση η δήλωση επαλήθευσης ΕΚ;	Συμπεριλαμβάνεται στην αίτηση η δήλωση (επικινδυνότητας); (3)	Παρατηρήσεις - Ειδικά αιτήματα	Αποτελέσματα
6	Αλλαγή στα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού ή στο επίπεδο ασφάλειας του οχήματος που <u>υπερβαίνει</u> τα κριτήρια του άρθρου 21 παράγραφος 12 της ΟΔ: <ul style="list-style-type: none"> παράμετροι εκτός του εύρους που καθορίζεται 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- κεφάλαιο 3.3.3.2 και 3.3.2.4 των ΚΓ Φορέας διαχείρισης της αλλαγής = κάτοχος 	Νέα έγκριση άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) και άρθρο 14 παράγραφοι 2 και 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 3.3.2.4 των ΚΓ Η εκδοθείσα έγκριση τύπου θα καλύπτει ολόκληρο τον τύπο οχήματος, αλλά η έκταση των αξιολογήσεων θα περιορίζεται στις αλλαγές και τις διεπαφές με τα αμετάβλητα μέρη. Οι πτυχές που δεν επηρεάζονται από τις αλλαγές καλύπτονται από την υφιστάμενη έγκριση.	Έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά άρθρα 48 & 49 του ΕκΚ Κεφάλαια 3.8.2 και 3.8.3 των ΚΓ
7	Αλλαγή στα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού ή στο επίπεδο ασφάλειας του οχήματος που <u>υπερβαίνει</u> τα κριτήρια του άρθρου 21 παράγραφος 12 της ΟΔ: <ul style="list-style-type: none"> παράμετροι εκτός του εύρους που καθορίζεται 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 κεφάλαιο 3.3.3.2 και 3.3.2.4 των ΚΓ Φορέας διαχείρισης της αλλαγής ≠ κάτοχος 	Νέα έγκριση άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ), άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο δ), άρθρο 15 παράγραφοι 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 3.3.3.3 των ΚΓ Η εκδοθείσα έγκριση τύπου θα καλύπτει ολόκληρο τον τύπο οχήματος, αλλά η έκταση των αξιολογήσεων θα περιορίζεται στις αλλαγές και τις διεπαφές με τα αμετάβλητα μέρη. Οι πτυχές που δεν επηρεάζονται από τις αλλαγές καλύπτονται από την υφιστάμενη έγκριση. Παράρτημα IV 2.3.3 της ΟΔ Ο αιτών μπορεί να ζητήσει στην ίδια αίτηση μέσω της υπηρεσίας μας στάσης (OSS) την έγκριση παραλλαγής του νέου τύπου οχήματος που θα εγκριθεί ως αποτέλεσμα της αλλαγής.	Έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά άρθρα 48 & 49 του ΕκΚ Κεφάλαια 3.8.2 και 3.8.3 των ΚΓ
8	Αλλαγή στα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού ή στο επίπεδο ασφάλειας του οχήματος που <u>δεν υπερβαίνει</u> τα κριτήρια του άρθρου 21 παράγραφος 12 της ΟΔ: <ul style="list-style-type: none"> παράμετροι εντός του εύρους που καθορίζεται στις ΤΠΔ το συνολικό επίπεδο ασφάλειας του οχήματος ενδέχεται να μην επηρεαστεί αρνητικά δεν απαιτείται από τις σχετικές ΤΠΔ Άρθρο 21 παράγραφος 12 της ΟΔ- άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του ΕκΚ κεφάλαιο 3.3.3.2.3 των ΚΓ Φορέας διαχείρισης της αλλαγής = κάτοχος 	Άνευ αντικειμένου άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο γ), άρθρο 15 παράγραφος 2 του ΕκΚ	Όχι	Άνευ αντικειμένου (5)	Ναι (1)	Ναι (6) (9)	Άνευ αντικειμένου (1)	Άνευ αντικειμένου (2)	Άνευ αντικειμένου (7)	Ο κάτοχος έγκρισης τύπου θα θέσει τις σχετικές πληροφορίες στη διάθεση του φορέα έγκρισης, των εθνικών αρχών ασφάλειας (ΕΑΑ), του Οργανισμού ή των κρατών μελών, κατόπιν αιτήσεως. Παράρτημα IV παράγραφος 2.6 της ΟΔ- άρθρο 15 παράγραφος 2 του ΕκΚ. Ο κάτοχος πρέπει να ζητήσει τη 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 3.8.4.1.1 των ΚΓ. https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2676 Ο αιτών ενδέχεται να επιθυμεί τη διατύπωση κρίσης από οργανισμό αξιολόγησης 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 <u>δεν υπερβαίνει</u> τα κριτήρια του άρθρου 21 παράγραφος 12 της ΟΔ: <ul style="list-style-type: none"> παράμετροι εντός του εύρους που καθορίζεται στις ΤΠΔ το συνολικό επίπεδο ασφάλειας του οχήματος ενδέχεται να μην επηρεαστεί αρνητικά δεν απαιτείται από τις σχετικές ΤΠΔ Άρθρο 21 παράγραφος 12 της ΟΔ- άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο γ) και άρθρο 16 του ΕκΚ κεφάλαιο 3.3.3.2.3 των ΚΓ Φορέας διαχείρισης της αλλαγής ≠ κάτοχος Αλλαγή μόνο σε όχημα (οχήματα) κεφάλαιο 3.3.4.1 των ΚΓ 	Άνευ αντικειμένου άρθρο 16 παράγραφος 4 του ΕκΚ Εκτός εάν ζητηθεί από τον φορέα έγκρισης εντός 4 μηνών από την κοινοποίηση των αλλαγών	Όχι Ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής πρέπει να υποβάλει κοινοποίηση	Άνευ αντικειμένου (5)	Ναι (1)	Ναι (6) (9)	Άνευ αντικειμένου (1)	Άνευ αντικειμένου (2)	Άνευ αντικειμένου (7)	Ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής πρέπει να κοινοποιήσει τις αλλαγές στον φορέα έγκρισης. Η αλλαγή μπορεί να τεθεί αμέσως σε εφαρμογή και τα οχήματα που έχουν υποστεί μετατροπές μπορούν να χρησιμοποιηθούν χωρίς να πρέπει να αναμένεται απάντηση του 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 (βλ. περίπτωση 7). Όταν ο ERA είναι ο φορέας έγκρισης, η κοινοποίηση πρέπει να γίνεται σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται στον δικτυακό τόπο του ERA: https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=948	Αιτιολογημένη απόφαση με την οποία ζητείται η υποβολή αίτησης έγκρισης σε περίπτωση εσφαλμένης κατηγοριοποίησης ή ανεπαρκώς τεκμηριωμένων πληροφοριών
		Νέα έγκριση (άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) και άρθρο 16 παράγραφος 4 του ΕκΚ) Εάν ζητηθεί από τον φορέα έγκρισης εντός 4 μηνών από την κοινοποίηση των αλλαγών	Ναι	Ναι	Ναι (1)	Ναι	Ναι (1)	Ναι (2)	Ναι	Ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής πρέπει να κοινοποιήσει τις αλλαγές στον φορέα έγκρισης. Αυτό ενδέχεται να ισχύει για ένα όχημα ή σύνολο πανομοιότυπων οχημάτων. Δημιουργία νέου τύπου οχήματος από τον νέο κάτοχο Άρθρο 15 παράγραφος 4 του ΕκΚ- κεφάλαιο 3.3.3.3 των ΚΓ.	Έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά άρθρα 48 & 49 του ΕκΚ Κεφάλαια 3.8.2 & 3.8.3 των ΚΓ

Πίνακας 0: Συνοπτικός πίνακας

Περίπτωση πίνακα	Περιγραφή της περίπτωσης	Περίπτωση έγκρισης	Υποβάλλεται αίτηση;	Συμπεριλαμβάνονται στην αίτηση αποδεικτικά στοιχεία της εισαγωγής απαιτήσεων; (5)	Συμμετέχουν κοινοποιημένοι οργανισμοί και/ή ορισθέντες οργανισμοί;	Συμμετέχει οργανισμός αξιολόγησης; (3)	Συμπεριλαμβάνονται στην αίτηση συνοδευτικοί τεχνικοί φάκελοι της δήλωσης επαλήθευσης ΕΚ;	Συμπεριλαμβάνεται στην αίτηση η δήλωση επαλήθευσης ΕΚ;	Συμπεριλαμβάνεται στην αίτηση η δήλωση (επικινδυνότητας); (3)	Παρατηρήσεις - Ειδικά αιτήματα	Αποτελέσματα
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 εντός του εύρους που καθορίζεται στις ΤΠΔ το συνολικό επίπεδο ασφάλειας του οχήματος ενδέχεται να μην επηρεαστεί αρνητικά δεν απαιτείται από τις σχετικές ΤΠΔ Άρθρο 21 παράγραφος 12 της ΟΔ- άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του ΕκΚ κεφάλαια 3.3.3.2, 3.3.2.4 & 3.3.3.3 των ΚΓ Φορέας διαχείρισης της αλλαγής ≠ κάτοχος 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	Πρόκειται ουσιαστικά για την περίπτωση 7. Δημιουργία νέου τύπου οχήματος από τον νέο κάτοχο άρθρο 15 παράγραφος 4 του ΕκΚ· κεφάλαιο 3.3.3.3 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 3.3.3.2.2 των ΚΓ Φορέας διαχείρισης της αλλαγής = κάτοχος	Άνευ αντικειμένου άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο β) του ΕκΚ	Όχι	Άνευ αντικειμένου (5)	Ναι Σε περίπτωση που έχει αντικτύπο σε ήδη διενεργηθείσες αξιολογήσεις συμμόρφωσης και εφόσον απαιτούνται νέοι έλεγχοι και επαληθεύσεις κεφάλαιο 3.3.3.2.2 των ΚΓ	Ναι (6) (9)	Άνευ αντικειμένου	Άνευ αντικειμένου (2)	Άνευ αντικειμένου (7)	Ο κάτοχος έγκρισης τύπου θα θέσει τις σχετικές πληροφορίες στη διάθεση του φορέα έγκρισης, των εθνικών αρχών ασφάλειας (ΕΑΑ), του Οργανισμού ή των κρατών μελών, κατόπιν αιτήσεως. Παράρτημα IV παράγραφος 2.6 της ΟΔ- άρθρο 15 παράγραφος 2 του ΕκΚ. Όταν απαιτούνται νέες αξιολογήσεις συμμόρφωσης, ο κάτοχος ζητεί επικαιροποίηση των παραπομπών στα πιστοποιητικά εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού ΕΚ στο ΕΜΕΤΟ https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2675 Τα ήδη εγκεκριμένα οχήματα δεν χρειάζεται να λάβουν νέα έγκριση. Τα νέα οχήματα που ενσωματώνουν την αλλαγή δυνάμει του άρθρου 15 παράγραφος 1 στοιχείο β) εγκρίνονται σε συμμόρφωση με τον επικαιροποιημένο τύπο (περίπτωση 2α).	Ο φορέας έγκρισης επικαιροποιεί τη σχετική καταχώριση στο ΕΜΕΤΟ με τις παραπομπές στα νέα πιστοποιητικά εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού ΕΚ
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 3.3.3.2.2 των ΚΓ Φορέας διαχείρισης της αλλαγής ≠ κάτοχος Αλλαγή μόνο σε όχημα (οχήματα) κεφάλαιο 3.3.4.1 των ΚΓ	Άνευ αντικειμένου άρθρο 16 παράγραφος 4 του ΕκΚ Εκτός εάν ζητηθεί από τον φορέα έγκρισης εντός 4 μηνών από την κοινοποίηση των αλλαγών	Όχι	Άνευ αντικειμένου (5)	Ναι (1)	Ναι (6) (9)	Άνευ αντικειμένου	Άνευ αντικειμένου (2)	Άνευ αντικειμένου (7)	Ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής πρέπει να κοινοποιήσει τις αλλαγές στον φορέα έγκρισης. Η αλλαγή μπορεί να τεθεί αμέσως σε εφαρμογή και τα οχήματα που έχουν υποστεί μετατροπές μπορούν να χρησιμοποιηθούν χωρίς να πρέπει να αναμένεται απάντηση του 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 (βλ. περίπτωση 7). Όταν ο ERA είναι ο φορέας έγκρισης, η κοινοποίηση πρέπει να πραγματοποιείται σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται στον δικτυακό τόπο του ERA. https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=948	Αιτιολογημένη απόφαση με την οποία ζητείται η υποβολή αίτησης έγκρισης σε περίπτωση εσφαλμένης κατηγοριοποίησης ή ανεπαρκώς τεκμηριωμένων πληροφοριών
		Νέα έγκριση άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) & άρθρο 16 παράγραφος 4 του ΕκΚ Εάν ζητηθεί από τον φορέα έγκρισης εντός 4 μηνών από την κοινοποίηση των αλλαγών	Ναι	Ναι	Ναι (1)	Ναι	Ναι (1)	Ναι (2)	Ναι	Ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής πρέπει να κοινοποιήσει τις αλλαγές στον φορέα έγκρισης. Αυτό ενδέχεται να ισχύει για ένα όχημα ή σύνολο πανομοιότυπων οχημάτων. Δημιουργία νέου τύπου οχήματος από τον νέο κάτοχο άρθρο 15 παράγραφος 4 του ΕκΚ· κεφάλαιο 3.3.3.3 των ΚΓ	Έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά άρθρα 48 & 49 του ΕκΚ Κεφάλαια 3.8.2 & 3.8.3 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 κεφάλαια 3.3.3.2.2 & 3.3.3.3 των ΚΓ Φορέας διαχείρισης της αλλαγής ≠ κάτοχος 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 3.3.3.3 των ΚΓ	Έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά άρθρα 48 & 49 του ΕκΚ Κεφάλαια 3.8.2 & 3.8.3 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 3.3.3.2.1 των ΚΓ	Άνευ αντικειμένου	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

Πίνακας 0: Συνοπτικός πίνακας

Περίπτωση πίνακα	Περιγραφή της περίπτωσης	Περίπτωση έγκρισης	Υποβάλλεται αίτηση;	Συμπεριλαμβάνονται στην αίτηση αποδεικτικά στοιχεία της εισαγωγής απαιτήσεων; (5)	Συμμετέχουν κοινοποιημένοι οργανισμοί και/ή ορισθέντες οργανισμοί;	Συμμετέχει οργανισμός αξιολόγησης; (3)	Συμπεριλαμβάνονται στην αίτηση συνοδευτικοί τεχνικοί φάκελοι της δήλωσης επαλήθευσης ΕΚ;	Συμπεριλαμβάνεται στην αίτηση η δήλωση επαλήθευσης ΕΚ;	Συμπεριλαμβάνεται στην αίτηση η δήλωση (επικινδυνότητας); (3)	Παρατηρήσεις - Ειδικά αιτήματα	Αποτελέσματα
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 υποσυστημάτων, και/ή της τεχνικής συμβατότητας με το δίκτυο άρθρο 21 παράγραφοι 3 & 5 της ΟΔ άρθρο 19 του ΕκΚ κεφάλαιο 3.3.7 των ΚΓ	Άνευ αντικειμένου Προσωρινή έγκριση χρήσης οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο, η οποία εκδίδεται από την ΕΑΑ όταν απαιτείται και προβλέπεται στο εθνικό νομικό πλαίσιο του κράτους μέλους.	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. κεφάλαια 3.3.7.2 και 3.3.7.3 των ΚΓ	Προσωρινή έγκριση που εκδίδεται από την ΕΑΑ

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
 ΟΑ – Οργανισμός αξιολόγησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ)
 ΚΜΑ για την ΕκΕπ - Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 402/2013

- Σημειώσεις:**
- 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
 - Ο αιτών αποφασίζει αν υπάρχει ανάγκη νέας ή επικαιροποιημένης δήλωσης, σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 5 της ΟΔ
 - Ο οργανισμός αξιολόγησης 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 της ΚΜΑ για την ΕκΕπ για σημαντική αλλαγή
 - όταν βάσει των υποχρεωτικών κανόνων απαιτείται ρητώς η εφαρμογή της ΚΜΑ για την ΕκΕπ
 - Οι αλλαγές και/ή οι κανόνες που υφίστανται αλλαγές ενδέχεται να απαιτούν την εφαρμογή της διαδικασίας εκτίμησης επικινδυνότητας που προβλέπεται στην ΚΜΑ για την ΕκΕπ. Στην περίπτωση αυτή, είναι αναγκαία η συμμετοχή οργανισμού αξιολόγησης και ο προτείνων παρέχει δήλωση επικινδυνότητας σύμφωνα με το άρθρο 16 της ΚΜΑ για την ΕκΕπ. Αυτό θα εξαρτηθεί από τη φύση της αλλαγής και των κανόνων που υφίστανται αλλαγές.
 - Πρέπει να εκτελείται πάντοτε η διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων, ανεξάρτητα από την περίπτωση της έγκρισης ή την κατηγορία της αλλαγής. Ωστόσο, ανάλογα με την περίπτωση, δεν χρειάζεται να υποβληθούν στον φορέα έγκρισης τα έγγραφα τεκμηρίωσης σχετικά με τη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων που εκτελείται από τον αιτούντα (δηλ. δεν υπάρχει αίτηση έγκρισης ούτε κοινοποίηση κατά το άρθρο 16 παράγραφος 4, βλ. ενότητα 3.3.1.6).
 - Ο οργανισμός αξιολόγησης πρέπει να αξιολογεί την εισαγωγή απαιτήσεων (επιβεβαίωση σύμφωνα με την οποία η διαδικασία που ακολουθεί ο αιτών αρκεί για να διασφαλιστεί ότι οι αλλαγές δεν ενδέχεται να επηρεάσουν αρνητικά την ασφάλεια, βλ. ενότητα 3.3.2.4)
 - Ο προτείνων ενδέχεται να χρειαστεί να καταρτίσει δήλωση (επικινδυνότητας) ως αποτέλεσμα της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων για τη βασική απαίτηση ασφάλειας και την ασφαλή ενσωμάτωση μεταξύ υποσυστημάτων.
 - Δεν καλύπτεται στο διάγραμμα ροής για το υποστάδιο 1-1
 - Δεν είναι απαραίτητη η συμμετοχή του οργανισμού αξιολόγησης για την αξιολόγηση της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων που σχετίζονται με την ασφάλεια και την ασφαλή ενσωμάτωση, εάν μπορεί να αποδειχθεί με απλό τρόπο ότι η φύση της αλλαγής δεν δύναται να επηρεάσει αρνητικά την ασφάλεια (βλ. ενότητα 3.3.1.7).

1. Εισαγωγή

1.1. 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 κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 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».

1.2. Πεδίο εφαρμογής

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

1.3. Σκοποί

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 κανονισμό (ΕΕ) 2018/545, όπως προβλέπεται στα άρθρα 21 και 24 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Οι κατευθυντήριες γραμμές για την έγκριση οχημάτων αποσκοπούν στην παροχή στήριξης για τη συνεπή εφαρμογή της διαδικασίας έγκρισης σιδηροδρομικού οχήματος και έγκρισης τύπου σιδηροδρομικού οχήματος.

Προκειμένου να διευκολυνθεί η μελέτη των κατευθυντήριων γραμμών για την έγκριση οχημάτων, η δομή των πληροφοριών βασίζεται στη δομή του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545.

Όπου απαιτείται, παρατίθενται σύνδεσμοι που οδηγούν σε ιστοσελίδες προς διευκόλυνση του αναγνώστη. Ωστόσο, επισημαίνεται ότι οι σύνδεσμοι παρατίθενται αποκλειστικά προς ενημέρωση δεδομένου ότι ενδέχεται να τροποποιηθούν ανά πάσα στιγμή.

1.4. Διαχείριση του εγγράφου

Προβλέπεται η τακτική επανεξέταση και, κατά περίπτωση, επικαιροποίηση και/ή τροποποίηση των κατευθυντήριων γραμμών για την έγκριση 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.

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 στην ενότητα **Error! Reference source not found.** του παρόντος εγγράφου και αποστέλλοντάς το στη διεύθυνση VAFeedback@era.europa.eu. Ο Οργανισμός μπορεί επίσης να προτείνει αναθεώρηση με δική του πρωτοβουλία.

Ο Οργανισμός θα εξετάσει τα αιτήματα τροποποίησης και θα τα ενσωματώσει, κατά περίπτωση, στον κατάλογο των αλλαγών για την επόμενη έκδοση των κατευθυντήριων γραμμών για την έγκριση οχημάτων. Ο Οργανισμός θα απαντήσει στον αιτούντα μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.

Η παρούσα έκδοση του εγγράφου λαμβάνει υπόψη το νομικό κείμενο που ίσχυε κατά την ημερομηνία σύνταξης και δημοσίευσης, καθώς και τις αντίστοιχες κατευθυντήριες γραμμές που εξέδωσε ο Οργανισμός. Ωστόσο, οι ΤΠΔ (και οι αντίστοιχοι οδηγοί υποβολής αιτήσεων) βρίσκονται υπό αναθεώρηση και αρκετές πτυχές των παρουσιών κατευθυντήριων γραμμών θα επηρεαστούν τόσο από τα εκδοθέντα νομικά κείμενα όσο και από τους αναθεωρημένους οδηγούς υποβολής αιτήσεων. Προβλέπεται η επικαιροποίηση των παρουσιών κατευθυντήριων γραμμών αμέσως μόλις καταστούν διαθέσιμα τα νομικά κείμενα και/ή οι οδηγοί υποβολής αιτήσεων.

2. Παραπομπές, ορισμοί και συντομογραφίες

2.1. Έγγραφα αναφοράς

Πίνακας 1: Πίνακας εγγράφων αναφοράς¹

[Αναφ.]	Τίτλος	Έγγραφο 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 λειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (αναδιτύπωση)	(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 (αναδιτύπωση)	(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 λειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος (αναδιτύπωση)	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 λειτουργικότητας 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 λειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης	(ΕΕ) αριθ. 1302/2014	18-11-2014
[10]	ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2015/2299 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ, 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

¹ Οι ημερομηνίες/εκδόσεις που αναφέρονται στον πίνακα είναι οι πλέον πρόσφατες κατά την ημερομηνία σύνταξης του παρόντος εγγράφου· οι ισχύουσες εκδόσεις είναι πάντοτε οι εκδόσεις που ισχύουν νόμιμα

Πίνακας 1: Πίνακας εγγράφων αναφοράς¹

[Αναφ.]	Τίτλος	Έγγραφο αναφοράς	Έκδοση / ημερομηνία
[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	04-04-2018
[20]	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	16-02-2018
[21]	ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2019/250 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ, της 12ης Φεβρουαρίου 2019, για τα υποδείγματα των δηλώσεων και των πιστοποιητικών «ΕΚ» σιδηροδρομικών στοιχείων διαλειτουργικότητας και υποσυστημάτων, το υπόδειγμα της δήλωσης συμμόρφωσης προς εγκεκριμένο τύπο σιδηροδρομικού οχήματος και τις διαδικασίες «ΕΚ» επαλήθευσης υποσυστημάτων σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 201/2011 της Επιτροπής	(ΕΕ) 2019/250	12-02-2019
[22]	ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2019/773 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ, της 16ης Μαΐου 2019, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και με την κατάργηση της απόφασης 2012/757/ΕΕ	(ΕΕ) 2019/773	16-05-2019

Πίνακας 1: Πίνακας εγγράφων αναφοράς¹

[Αναφ.]	Τίτλος	Έγγραφο αναφοράς	Έκδοση / ημερομηνία
[23]	ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2019/776 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ, της 16ης Μαΐου 2019, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 321/2013, (ΕΕ) αριθ. 1299/2014, (ΕΕ) αριθ. 1301/2014, (ΕΕ) αριθ. 1302/2014, (ΕΕ) αριθ. 1303/2014 και (ΕΕ) 2016/919 της Επιτροπής και της εκτελεστικής απόφασης 2011/665/ΕΕ της Επιτροπής όσον αφορά την ευθυγράμμιση με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την υλοποίηση των ειδικών στόχων που καθορίζονται στην κατ' εξουσιοδότηση απόφαση (ΕΕ) 2017/1474 της Επιτροπής	(ΕΕ) 2019/776	16-05-2019
[24]	ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2020/387 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ, της 9ης Μαρτίου 2020, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 321/2013, (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 και (ΕΕ) 2016/919 όσον αφορά την επέκταση της περιοχής χρήσης και τις μεταβατικές φάσεις	(ΕΕ) 2020/387	09-03-2020
[25]	ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2020/420 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ, της 16ης Μαρτίου 2020, για τη διόρθωση της γερμανικής γλωσσικής έκδοσης του κανονισμού (ΕΕ) 2016/919 σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για τα υποσυστήματα «έλεγχος - χειρισμός και σηματοδότηση» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης	(ΕΕ) 2020/420	16-03-2020
[26]	ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2020/779 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ, της 12ης Ιουνίου 2020, για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/250 όσον αφορά τις ημερομηνίες εφαρμογής μετά την παράταση της προθεσμίας μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου	(ΕΕ) 2020/779	12-06-2020
[27]	ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2020/700 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ, της 25ης Μαΐου 2020, για την τροποποίηση των οδηγιών (ΕΕ) 2016/797 και (ΕΕ) 2016/798 όσον αφορά την παράταση των περιόδων μεταφοράς τους στο εθνικό δίκαιο	(ΕΕ) 2020/700	25-05-2020
[28]	Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/781 της Επιτροπής, της 12ης Ιουνίου 2020, για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 όσον αφορά τις ημερομηνίες εφαρμογής και ορισμένες μεταβατικές διατάξεις μετά την παράταση της προθεσμίας μεταφοράς της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου στο εθνικό δίκαιο	(ΕΕ) 2020/781	12-06-2020
[29]	ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2018/1614 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ, της 25ης Οκτωβρίου 2018, σχετικά με τον καθορισμό προδιαγραφών για τα μητρώα οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 47 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και για την τροποποίηση και την κατάργηση της απόφασης 2007/756/ΕΚ της Επιτροπής.	(ΕΕ) 2018/1614	25-10-2018
[30]	ΑΠΟΦΑΣΗ ΑΡΙΘ. 1/2013 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΜΕΡΑΦΟΡΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ/ΕΛΒΕΤΙΑΣ της 6ης Δεκεμβρίου 2013 για την τροποποίηση του παραρτήματος 1 της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας για τις σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών	2013/804/ΕΕ	24-12-2013
[31]	ΑΠΟΦΑΣΗ ΑΡΙΘ. 2/2019 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΜΕΡΑΦΟΡΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ/ΕΛΒΕΤΙΑΣ της 13ης Δεκεμβρίου 2019 σχετικά με τα μεταβατικά μέτρα για τη διατήρηση της ομαλής ροής της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας μεταξύ της Ελβετίας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης	2020/40	13-12-2019
[32]	ΑΠΟΦΑΣΗ ΑΡΙΘ. 1/2020 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΜΕΡΑΦΟΡΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ/ΕΛΒΕΤΙΑΣ της 19ης Ιουνίου 2020 για την ευθυγράμμιση της απόφασης αριθ. 2/2019 με τις ημερομηνίες μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο, η οποία αναβλήθηκε λόγω της πανδημίας COVID-19, των οδηγιών (ΕΕ) 2016/797 και (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου	2020/896	19-06-2020

Πίνακας 1: Πίνακας εγγράφων αναφοράς¹

[Αναφ.]	Τίτλος	Έγγραφο αναφοράς	Έκδοση / ημερομηνία
[33]	ΑΠΟΦΑΣΗ ΑΡΙΘ. 2/2020 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΜΕΡΑΦΟΡΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ/ΕΛΒΕΤΙΑΣ, της 11ης Δεκεμβρίου 2020, για την τροποποίηση του παραρτήματος 1 της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής συνομοσπονδίας σχετικά με τις σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών και της απόφασης αριθ. 2/2019 της επιτροπής σχετικά με τα μεταβατικά μέτρα για τη διατήρηση της ομαλής ροής της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας μεταξύ της Ελβετίας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης	2021/35	11-12-2020
[34]	ΑΠΟΦΑΣΗ ΑΡΙΘ. 2/2021 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΜΕΡΑΦΟΡΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ/ΕΛΒΕΤΙΑΣ, της 11ης Δεκεμβρίου 2020, για την τροποποίηση του παραρτήματος 1 της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής συνομοσπονδίας σχετικά με τις σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών και της απόφασης αριθ. 2/2019 της επιτροπής σχετικά με τα μεταβατικά μέτρα για τη διατήρηση της ομαλής ροής της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας μεταξύ της Ελβετίας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης	2022/38	17-12-2021
[35]	ΑΠΟΦΑΣΗ ΑΡΙΘ. 1/2022 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΜΕΡΑΦΟΡΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ/ΕΛΒΕΤΙΑΣ της 21ης Δεκεμβρίου 2022 για την τροποποίηση του παραρτήματος 1 της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας σχετικά με τις σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών και της απόφασης αριθ. 2/2019 της επιτροπής	2023/143	21-12-2022
[36]	ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο «Γαλάζιος Οδηγός» του 2022 σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων της ΕΕ για τα προϊόντα (2022/C 247/02)	2022/C 247/01	29-06-2022
[37]	ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2023/1694 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ, της 10ης Αυγούστου 2023, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 321/2013, (ΕΕ) αριθ. 1299/2014, (ΕΕ) αριθ. 1300/2014, (ΕΕ) αριθ. 1301/2014, (ΕΕ) αριθ. 1302/2014, (ΕΕ) αριθ. 1304/2014 και του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/777	(ΕΕ) 2023/1694	08-09-2023
[38]	ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2023/1695 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ, της 10ης Αυγούστου 2023, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για τα υποσύστημα ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2016/919	(ΕΕ) 2023/1695	08-09-2023
[39]	ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2023/1696 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ της 10ης Αυγούστου 2023 για την τροποποίηση της εκτελεστικής απόφασης 2011/665/ΕΕ όσον αφορά την προδιαγραφή για το ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων οχημάτων που αναφέρεται στο άρθρο 48 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2023) 5020]	(ΕΕ) 2023/1696	08-09-2023
[40]	Οδηγός για την εφαρμογή των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ)	GUI/TSI/2023	20-12-2023
[41]	Οδηγός για την εφαρμογή της ΤΠΔ ΕΦΑ	GUI/WAG TSI/2023	08-12-2023
[42]	Οδηγός για την εφαρμογή της ΤΠΔ ΜΗΧ & ΕΤΥ (κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, όπως τροποποιήθηκε από τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/776 της Επιτροπής)	GUI/LOC&PAS/2023	ά.α.

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 στην ενότητα 3.2.2.

Πίνακας 2: Πίνακας όρων

Όρος	Ορισμός
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.
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 σε καθημερινή βάση στις 24 επίσημες γλώσσες της ΕΕ.
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». Σημειωτέον ότι: <ul style="list-style-type: none"> τα αντικειμενικά αποδεικτικά στοιχεία που απαιτούνται για την επικύρωση είναι το αποτέλεσμα δοκιμής ή άλλης μορφής εξακριβωσης, 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. «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, δοκιμές, υπολογισμοί, προσομοιώσεις.
Επιτροπή	Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, και ειδικότερα η Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών (ΓΔ MOVE)
Κατευθυντήριες γραμμές για την έγκριση οχημάτων	Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις πρακτικές ρυθμίσεις για τη διαδικασία έγκρισης οχημάτων, σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545
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].
Τεχνικός φάκελος	Συνοδευτικός τεχνικός φάκελος της/των δήλωσης/-ων επαλήθευσης ΕΚ, όπως περιγράφεται στο σημείο 2.4 του παραρτήματος IV της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.
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: <ul style="list-style-type: none"> 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 αποτέλεσμά 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 αποτέλεσμά 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.

Πίνακας 3: Πίνακας συντομογραφιών

Όρος	Ορισμός
(ΤΠΔ) ΔΔΚ	Τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας»
(ΤΠΔ) ΕΦΑ	Τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — εμπορευματικές φορτάμαξες»

Πίνακας 3: Πίνακας συντομογραφιών

Όρος	Ορισμός
(ΤΠΔ) ΕΧΣ	Τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης».
(ΤΠΔ) ΜΗΧ & ΕΤΥ	Τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό»
CfU	Όροι χρήσης του οχήματος και άλλοι περιορισμοί
ERADIS	Βάση δεδομένων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων για την Ασφάλεια και τη Διαλειτουργικότητα
ERTMS	Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας
ETCS	Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Αμαξοστοιχιών
GSM-R	Παγκόσμιο Σύστημα Κινητών Επικοινωνιών Σιδηροδρόμων
LTA	Συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας για τις σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών (γνωστή και ως συμφωνία χερσαίων μεταφορών)
OSS	Υπηρεσία μίας στάσης
RFU	Σύσταση για χρήση
RINF	Μητρώο υποδομής
SRD	Ενιαία βάση δεδομένων κανόνων
URVIS	Σύστημα μοναδικής ταυτότητας σιδηροδρομικών οχημάτων
Αναγνωριστικό (ID)	Αναγνωριστικό
ΒΔΕΑ	Βάση δεδομένων εγγράφων αναφοράς
ΔΕ	Δήλωση επαλήθευσης
ΔΕΔ	Διευρωπαϊκό δίκτυο
ΔΥ	Διαχειριστής υποδομής (Infrastructure Manager)
ΕΑΑ	Εθνική αρχή ασφάλειας
ΕΑΟ	Ευρωπαϊκός αριθμός οχήματος
ΕΔΕ	Ενδιάμεση Δήλωση Επαλήθευσης (ΕΔΕ)
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΜΕΤΟ	Ευρωπαϊκό Μητρώο Εγκεκριμένων Τύπων Οχημάτων
ΕΜΟ	Εθνικό μητρώο οχημάτων
ΕΤΜ	Επιτρόχιο μηχανήμα
ΕΧΣ	Έλεγχος, χειρισμός και σηματοδότηση
ΚΜ	Κράτος μέλος
ΚΜΑ	Κοινή μέθοδος ασφάλειας
ΚΜΑ για την εκτίμηση της επικινδυνότητας	Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής
ΚΟ	Κοινοποιημένος οργανισμός
ΟΑ	Οργανισμός αξιολόγησης βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013
ΟΟ	Ορισθείς οργανισμός
ΣΔ	Στοιχείο διαλειτουργικότητας
ΣΔΑ	Σύστημα διαχείρισης ασφάλειας
ΣΔΠ	Σύστημα διαχείρισης ποιότητας
ΣΕ	Σιδηροδρομική επιχείρηση (Railway Undertaking)
ΤΠΔ	Τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας
ΤΠΕ	Επιτροπή Εσωτερικών Μεταφορών Κοινότητας/Ελβετίας

3. Περιεχόμενο των πρακτικών ρυθμίσεων

3.1. Αιτιολογικές σκέψεις

3.1.1. Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/545

3.1.2. Κανονισμός (ΕΕ) 2020/781

3.2. Κεφάλαιο 1 — Γενικές διατάξεις

3.2.1. Άρθρο 1: Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

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 κανονισμό (ΕΕ) 2018/545 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.

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

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 ΕΑΑ, 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.

Στις περιπτώσεις στις οποίες, κατόπιν επέκτασης της περιοχής χρήσης σε άλλο κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545, τα οχήματα δεν θα κυκλοφορούν πλέον στην αρχική περιοχή χρήσης, παραμένουν εγκεκριμένα εκεί και, επομένως, η τελική περιοχή χρήσης στην οποία είναι εγκεκριμένα καλύπτει δίκτυα σε περισσότερα από ένα κράτη μέλη και ο φορέας έγκρισης είναι ο Οργανισμός. Βλέπε επίσης την ενότητα 3.3.2.3.4 για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τις αλλαγές (και όχι την επέκταση) της περιοχής χρήσης.

Εάν μια προς έγκριση φορτάμαξα συμμορφώνεται με την ενότητα 7.1.2 της ΤΠΔ ΕΦΑ, οι αξιολογήσεις του Οργανισμού που ενεργεί ως φορέας έγκρισης, στην 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 είναι αναγκαία η συμμετοχή των ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης (δεν έχουν εφαρμογή εθνικοί κανόνες). Για τις περιπτώσεις αυτές, η συμμετοχή των ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης (που θα ενημερωθούν για την αίτηση και θα έχουν πρόσβαση στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης στην OSS) θα πρέπει να επικεντρωθεί στην παροχή πληροφοριών που προκύπτουν από τη διαθέσιμη πείρα οι οποίες ενδέχεται να είναι σχετικές με την έκδοση της έγκρισης, σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545.

3.2.2.2. (2) Βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού

Περαιτέρω οδηγίες σχετικά με τα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού και τις βασικές παραμέτρους υπάρχουν στις κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή των ΤΠΔ.

3.2.2.3. (3) Διαχείριση διαμόρφωσης

3.2.2.3.1. Διαχείριση της διαμόρφωσης οχήματος

Το πεδίο εφαρμογής της διαχείρισης της διαμόρφωσης ενός οχήματος περιορίζεται στις αλλαγές που προσδιορίζονται στο άρθρο 16 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545. 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.

3.2.2.3.2. Διαχείριση της διαμόρφωσης τύπου οχήματος

Η διαχείριση της διαμόρφωσης ενός τύπου οχήματος αναφέρεται στην κατάρτιση και διατήρηση (καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής του τύπου οχήματος) φακέλου που περιέχει όλα τα λεπτομερή στοιχεία του τύπου οχήματος (σχέδια, υπολογισμοί κ.λπ.), καλύπτοντας τη διαχρονική εξέλιξή του (αλλαγές στο νομικό πλαίσιο, αλλαγές στον τύπο οχήματος κ.λπ.).

Πιο συγκεκριμένα, η διαχείριση της διαμόρφωσης του τύπου οχήματος καλύπτει πτυχές όπως:

- › η παρακολούθηση των αλλαγών στο νομικό πλαίσιο και των επιπτώσεων στον τύπο οχήματος (ΤΠΔ, εθνικοί κανόνες, άλλη ισχύουσα νομοθεσία της ΕΕ κ.λπ.)·
- › η επικαιροποίηση των εγγράφων τεκμηρίωσης που αποτελούν τη βάση για την έγκριση τύπου οχήματος σε περίπτωση αλλαγών στο νομικό πλαίσιο και/ή αλλαγών στον τύπο οχήματος που δεν συνεπάγονται νέα έγκριση [δηλαδή κατηγορίες δυνάμει του άρθρου 15 παράγραφος 1 στοιχεία α), β) ή γ) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545], π.χ.:
 - οι δηλώσεις επαλήθευσης ΕΚ και οι συνοδευτικοί τεχνικοί φάκελοι (συμπεριλαμβανομένων των δηλώσεων συμμόρφωσης ΕΚ για τα στοιχεία διαλειτουργικότητας)
 - πιστοποιητικά ΕΚ και συνοδευτικοί φάκελοι (όταν απαιτείται η συμμετοχή κοινοποιημένου οργανισμού- ΚΟ)
 - αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με την εισαγωγή απαιτήσεων
- › ενημέρωση των κοινοποιημένων οργανισμών (ΚοΟρ) που πραγματοποίησαν την αξιολόγηση της συμμόρφωσης των αλλαγών στον τύπο οχήματος οι οποίες έχουν αντίκτυπο στη συμμόρφωση με τις ΤΠΔ,
- › κατηγοριοποίηση των αλλαγών στον τύπο του οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545,

- › Αίτημα σχετικά με τις απαραίτητες επικαιροποιήσεις της σχετικής καταχώρισης στο ΕΜΕΤΟ σε περίπτωση αλλαγών στον τύπο οχήματος που δεν συνεπάγονται νέα έγκριση (συμπεριλαμβανομένης της κατάρτισης εκδόσεων, όταν ο κάτοχος αποφασίζει να υποβάλει σχετικό αίτημα, βλ. ενότητα 3.8.4.2).
- › κ.λπ.

3.2.2.4. (4) Ημερομηνία παραλαβής της αίτησης

3.2.2.5. (5) Φορέας διαχείρισης της αλλαγής

Οι ρόλοι του φορέα διαχείρισης της αλλαγής σε τύπο οχήματος και του φορέα διαχείρισης της αλλαγής σε όχημα που συμμορφώνεται με τον συγκεκριμένο τύπο μπορούν να ασκούνται από διαφορετικές εταιρείες. Κατά συνέπεια, οι διαμορφώσεις για τη διαχείριση των οποίων είναι υπεύθυνες είναι επίσης διαφορετικές:

- › διαχείριση της διαμόρφωσης του τύπου οχήματος, όταν ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής είναι ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος· ή
- › διαχείριση της διαμόρφωσης των οχημάτων όταν ο κάτοχος είναι ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής.

Σε περίπτωση αλλαγών σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 4, βλέπε ενότητα 3.3.4.4, ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής είναι επίσης υπεύθυνος για την υποβολή της κοινοποίησης και του συνοδευτικού φακέλου.

3.2.2.6. (6) Κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος

Για κάθε δεδομένο τύπο οχήματος, μπορεί να υπάρχει μόνο ένας κάτοχος έγκρισης τύπου οχήματος βάσει της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545. Ωστόσο, δύο σειρές οχημάτων του ίδιου σχεδιασμού θα μπορούσαν να έχουν δύο διαφορετικούς αιτούντες έγκριση για τη διάθεση των (επιμέρους) οχημάτων στην αγορά. Όταν η εν λόγω έγκριση δεν ζητείται σε συμμόρφωση με εγκεκριμένο τύπο οχήματος, αυτό οδηγεί σε δύο διαφορετικούς τύπους οχήματος, παρόλο που κάθε τύπος οχήματος έχει τα ίδια βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού.

Επισημαίνεται ότι για τους τύπους οχημάτων που εγκρίνονται βάσει της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, μπορεί να υπάρχουν περισσότεροι του ενός κάτοχοι της έγκρισης τύπου οχήματος (βλ. ενότητα 3.2.2.6.3).

Όταν πολλές εταιρείες συνεργάζονται για την ανάπτυξη ενός νέου τύπου οχήματος, είναι δυνατόν κάθε εταιρεία να καταστεί κάτοχος έγκρισης τύπου οχήματος. Για τον σκοπό αυτό, κάθε εταιρεία θα πρέπει να υποβάλλει αίτηση έγκρισης μέσω της υπηρεσίας μίας στάσης (OSS), η οποία θα έχει ως αποτέλεσμα την έκδοση έγκρισης τύπου οχήματος και την καταχώριση στο ΕΜΕΤΟ ανά αίτηση.

3.2.2.6.1. Νόμιμος διάδοχος

Για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545, ως νόμιμος διάδοχος θα πρέπει να θεωρείται το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που απέκτησε νομίμως από τον προηγούμενο κάτοχο της έγκρισης τύπου οχήματος τα περιουσιακά στοιχεία, τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του που σχετίζονται με τον εγκεκριμένο τύπο οχήματος ως αποτέλεσμα της παύσης των δραστηριοτήτων του προηγούμενου κατόχου της έγκρισης τύπου λόγω, μεταξύ άλλων, συγχώνευσης, εξαγοράς, διάσπασης κ.λπ.

3.2.2.6.2. Μεταβίβαση της κατοχής έγκρισης τύπου οχήματος

Ο ορισμός του κατόχου ορίζει σαφώς ότι η κατοχή μπορεί να αποκτηθεί μόνο i) κατόπιν αίτησης και παραλαβής της έγκρισης τύπου οχήματος ή ii) μέσω νόμιμης διαδοχής, επομένως ο πραγματικός κάτοχος έγκρισης τύπου οχήματος δεν μπορεί να μεταβιβάσει τον ρόλο του σε τρίτο βάσει ιδιωτικών συμβάσεων ή άλλων ρυθμίσεων.

Εάν μια εταιρεία πάψει να υφίσταται λόγω ειδικών περιστάσεων, όπως συγχώνευση ή διάσπαση, και η συγκεκριμένη εταιρεία ήταν κάτοχος έγκρισης οχήματος, η έγκριση αυτή θα πρέπει να αντιμετωπιστεί ως περιουσιακό στοιχείο της εταιρείας και κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος καθίσταται πλέον ο νόμιμος διάδοχος. Ο τρόπος αντιμετώπισης των περιουσιακών στοιχείων μιας

εταιρείας σε περίπτωση που η εταιρεία πάψει να υφίσταται ρυθμίζεται κανονικά από την εθνική νομοθεσία.

3.2.2.6.3. Κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος για τύπους οχημάτων που έχουν εγκριθεί με βάση προηγούμενα καθεστώτα

Για τους τύπους οχημάτων που εγκρίθηκαν πριν από τη σχετική ημερομηνία (βλ. ενότητα 3.2.2.17), ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος μπορεί να καθοριστεί βάσει των ακόλουθων στοιχείων:

- › Ποιος είναι καταχωρισμένος στο EMETO ως κάτοχος της έγκρισης (εγκρίσεις τύπου οχήματος που εκδίδονται βάσει της οδηγίας 2008/57/ΕΚ). Για τις περιπτώσεις όπου υπάρχουν περισσότεροι του ενός κάτοχοι έγκρισης (π.χ. σε περίπτωση πρώτης έγκρισης και πρόσθετης έγκρισης σε άλλα κράτη μέλη), αμφότεροι θεωρούνται κάτοχοι της έγκρισης τύπου οχήματος,
- › ποιος προσδιορίζεται ως κάτοχος σε εκδοθείσα έγκριση τύπου οχήματος, ή

Εάν δεν υπάρχει καταχώριση στο EMETO (όχημα που έχει διατεθεί στην αγορά πριν από την οδηγία 2008/57/ΕΕ ή έχει τεθεί σε λειτουργία πριν από τις 19 Ιουλίου 2010) ούτε έγκριση τύπου οχήματος, δεν υπάρχει κανένας κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος- προκειμένου να καθοριστεί ο κάτοχος, πρέπει να πραγματοποιηθεί αλλαγή που εμπίπτει στις διατάξεις του άρθρου 15 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545. Ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής θα καταστεί κάτοχος του νέου τύπου οχήματος που θα εγκριθεί και θα καταχωριστεί στο EMETO κατά την έκδοση της σχετικής έγκρισης τύπου οχήματος.

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 κανονισμού (ΕΕ) 2018/545, 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 κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 και
- › παρέχει τη δυνατότητα αναστολής της αξιολόγησης και παράτασης του χρονικού διαστήματος, όπως καθορίζεται στο άρθρο 34 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της.

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τα προβληματικά σημεία που πρέπει να κατηγοριοποιούνται ως «δικαιολογημένη αμφιβολία», βλ. ενότητα 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 λόγοι για τη συμμετοχή των ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, παρά μόνο προκειμένου να αξιολογήσουν ότι η περιοχή χρήσης για το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος έχει καθοριστεί σωστά ή/και να αναφέρουν τα διδάγματα που αποκομίστηκαν και που πρέπει να ληφθούν υπόψη, βλέπε ενότητα 3.7.8.3.

Οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης θα ειδοποιούνται σε κάθε περίπτωση από την υπηρεσία μίας στάσης (OSS) και θα έχουν πρόσβαση στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης, αλλά δεν αναμένεται να προβούν σε αξιολόγηση κατά την έννοια του άρθρου 40 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 (βλ. ενότητα 3.7.9).

Πρέπει να γίνεται διάκριση ανάμεσα στις περιπτώσεις όπου είναι σαφές ότι δεν ισχύουν εθνικοί κανόνες (π.χ. φορτάμαξες που συμμορφώνονται με το σημείο 7.1.2 της ΤΠΔ ΕΦΑ) και στις περιπτώσεις όπου υπάρχει αλλαγή σε ήδη εγκεκριμένο όχημα με αντίκτυπο στη συμμόρφωση με τους εθνικούς κανόνες.

- › Στην πρώτη περίπτωση, δεν υπάρχουν αξιολογήσεις που πρέπει να διενεργηθούν από τις ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης. Ο Οργανισμός θα εκδώσει έγκριση μετά τη διενέργεια των αξιολογήσεων που περιγράφονται στο παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545.

- › Στη δεύτερη περίπτωση, ενώ ο αιτών είναι υπεύθυνος να διασφαλίσει ότι πληρούνται όλες οι απαιτήσεις πριν από την υποβολή της αίτησης έγκρισης, συμπεριλαμβανομένης της αξιολόγησης των εθνικών κανόνων που ενδέχεται να επηρεαστούν άμεσα και έμμεσα από τις αλλαγές, οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης αξιολογούν εάν οι εθνικοί κανόνες που προσδιορίζονται είναι σωστοί (σημείο 3 του παραρτήματος III του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545). Από αυτή την άποψη, οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης έχουν το δικαίωμα να διαπιστώσουν προβληματικά σημεία όταν υπάρχουν αμφιβολίες σχετικά με τους εθνικούς κανόνες που πρέπει να επαναξιολογηθούν λόγω της αλλαγής.

Ωστόσο, οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης δεν θα πρέπει να απαιτούν την εκπλήρωση εθνικών κανόνων που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της αλλαγής ή δεν κοινοποιούνται (δηλαδή, να δημοσιεύονται στη ΒΔΕΑ), ούτε να ζητούν δηλώσεις από τρίτα μέρη που να επιβεβαιώνουν ότι οι εθνικοί κανόνες που εφαρμόζονται είναι οι σωστοί.

Σε περίπτωση οχήματος που πρόκειται να εγκριθεί για περιοχή χρήσης η οποία καλύπτει μόνο ένα κράτος μέλος, φορέας έγκρισης του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους 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.

Οι ΕΑΑ έχουν επίσης την ευθύνη να εκδίδουν την προσωρινή έγκριση χρήσης του οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο όταν αυτό απαιτείται από το εθνικό νομικό πλαίσιο του κράτους μέλους, βλ. ενότητα 3.3.7.

3.2.2.9. (9) Προκαταρκτική επαφή

3.2.2.10. (10) Βάση προκαταρκτικής επαφής

3.2.2.11. (11) Εισαγωγή απαιτήσεων

Βλ. ενότητα 3.3.1.

3.2.2.12. (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 της ΚΜΑ για την ΕκΕπ 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.

Περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την έννοια της ασφαλούς ενσωμάτωσης παρέχονται στο διευκρινιστικό σημείωμα ERA120/063, το οποίο διατίθεται στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού, στη διεύθυνση:

https://www.era.europa.eu/domains/common-safety-methods/risk-evaluation-assessment-csm_en

3.2.2.12.1. 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 κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 402/2013, όπως προβλέπεται στο άρθρο 21 παράγραφος 3 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, σε συνδυασμό με την εφαρμογή των υφιστάμενων τεχνικών απαιτήσεων.

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

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). Ωστόσο, χρειάζεται συστηματική προσέγγιση (π.χ. Εισαγωγή απαιτήσεων) για την ανάλυση της διεπαφής δικτύου-οχήματος με στόχο τον προσδιορισμό της περαιτέρω εναρμόνισης (κανόνες) για την τεχνική συμβατότητα και την ασφαλή ενσωμάτωση για κάθε έργο, ώστε να προσδιορισθεί κατά πόσον οι υφιστάμενοι κανόνες επαρκούν ή όχι, και εάν υπάρχει ανάγκη για πρόσθετες απαιτήσεις (ή τροποποίηση των υφιστάμενων), να ακολουθηθεί η διαδικασία για την αντιμετώπιση των ελλείψεων στις ΤΠΔ ή/και τους εθνικών κανόνων.

3.2.2.13. (13) Παραλλαγή τύπου οχήματος

Οι παραλλαγές τύπου οχήματος συνιστούν τις διαφορετικές επιλογές σχεδιασμού που καλύπτεται 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).

Δεν είναι δυνατή η δημιουργία παραλλαγής από υφιστάμενη παραλλαγή ή έκδοση τύπου οχήματος, ακόμη και αν ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής είναι ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος. Για τις περιπτώσεις αυτές, εγκρίνεται ένας νέος τύπος οχήματος, με χρήση της περίπτωσης έγκρισης που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) – νέα έγκριση.

3.2.2.14. (14) Έκδοση τύπου οχήματος

Οι εκδόσεις τύπου οχήματος είναι διαμορφώσεις ή τροποποιήσεις που συνιστούν αλλαγή των βασικών χαρακτηριστικών σχεδιασμού του τύπου οχήματος ή της παραλλαγής τύπου οχήματος και δεν υπερβαίνουν τις οριακές τιμές για νέα έγκριση που ορίζονται στις ΤΠΔ σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 1 και το άρθρο 21 παράγραφος 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

Δεν είναι δυνατή η δημιουργία έκδοσης από υφιστάμενη έκδοση τύπου οχήματος, ακόμη και εάν ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής είναι ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος. Για τις περιπτώσεις αυτές, εγκρίνεται ένας νέος τύπος οχήματος, με χρήση της περίπτωσης έγκρισης που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) – νέα έγκριση.

Όταν ο αιτών επέκταση της περιοχής χρήσης ενός ήδη εγκεκριμένου τύπου οχήματος είναι ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος, μπορεί να αποφασίσει εάν το αποτέλεσμα θα είναι ένας νέος τύπος, έκδοση τύπου οχήματος ή έκδοση παραλλαγής τύπου οχήματος. Δεν είναι δυνατή η έγκριση παραλλαγής ενός τύπου οχήματος μετά από επέκταση της περιοχής χρήσης λόγω του ορισμού της παραλλαγής τύπου οχήματος στο άρθρο 2 παράγραφος 13 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545: οι παραλλαγές μπορούν να είναι αποτέλεσμα μόνο περιπτώσεων πρώτης ή νέας έγκρισης (σύμφωνα με τα άρθρα 14 παράγραφος 1 στοιχείο α) και 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545).

Όταν ο αιτών την επέκταση της περιοχής χρήσης δεν είναι ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος, το αποτέλεσμα αναμένεται να είναι ένας νέος τύπος, σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545.

3.2.2.15. (15) Έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά

Οι φορείς έγκρισης μπορούν να εκδίδουν, κατόπιν αιτήματος του αιτούντος, την έγκριση σειράς οχημάτων (σύνολο πανομοιότυπων οχημάτων) βάσει δήλωσης συμμόρφωσης προς συγκεκριμένο τύπο οχήματος δυνάμει του άρθρου 14 παράγραφος 1 στοιχείο ε) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 – έγκριση συμμόρφωσης με τύπο –. Ο αιτών μπορεί επίσης να υποβάλει αίτηση έγκρισης για διάθεση στην αγορά σε συμμόρφωση με ήδη εγκεκριμένο τύπο για ένα μόνο όχημα.

Όταν ο αιτών ζητεί την έγκριση για διάθεση οχήματος στην αγορά για τις περιπτώσεις έγκρισης που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο α) – πρώτη έγκριση –, γ) – επέκταση της περιοχής χρήσης – και/ή δ) – νέα έγκριση –, δεν απαιτείται η υποβολή δήλωσης συμμόρφωσης με τύπο οχήματος.

Ο αιτών μπορεί να συνδυάσει στο πλαίσιο μιας ενιαίας αίτησης μέσω της υπηρεσίας μίας στάσης (OSS) μια αίτηση για πρώτη έγκριση σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο α), συμπεριλαμβανομένου ενός πρώτου οχήματος που συμμορφώνεται με τον εν λόγω τύπο όπως αναφέρεται στην ανωτέρω παράγραφο, και μια αίτηση για έγκριση διάθεσης στην αγορά ενός οχήματος ή μιας σειράς πανομοιότυπων οχημάτων, σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 3 στοιχείο β).

3.2.2.16. (16) Έγκριση τύπου οχήματος

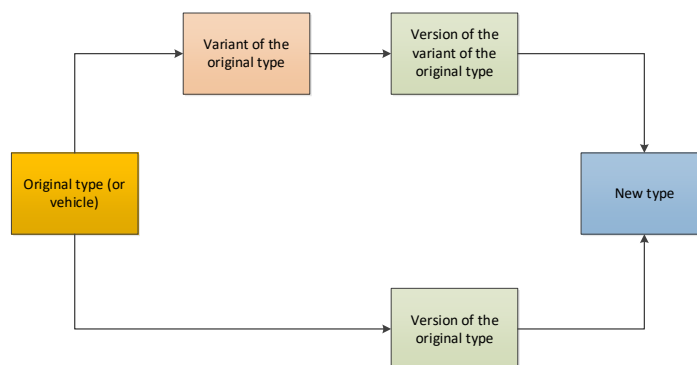
Η έγκριση τύπου οχήματος μπορεί να πραγματοποιείται είτε:

- › 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, εάν το αίτημα του αιτούντος περιορίζεται στην έγκριση ενός 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.

Η έννοια του τύπου οχήματος ισχύει για ένα όχημα ως σύνολο 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.

Από έναν τύπο οχήματος είναι δυνατόν να δημιουργηθούν παραλλαγές ή εκδόσεις του. Από μια παραλλαγή ενός τύπου οχήματος, είναι επίσης δυνατό να δημιουργηθούν εκδόσεις της εν λόγω παραλλαγής. Ωστόσο, δεν είναι δυνατόν να δημιουργηθούν παραλλαγές μιας παραλλαγής ενός τύπου οχήματος, εκδόσεις μιας έκδοσης τύπου οχήματος ή παραλλαγές μιας έκδοσης τύπου οχήματος. Αυτό συνοψίζεται στο ακόλουθο σχηματικό διάγραμμα:



Διάγραμμα1: Τύπος, παραλλαγή και έκδοση

3.2.2.17. (17) Σχετική ημερομηνία

3.2.3. Άρθρο 3: Ευθύνες του υποψηφίου

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 την έγκριση:
 - Έγκριση της θέσης 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, ή
 - έγκριση τύπου οχημάτων κατά το άρθρο 24 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797).

Για τους σκοπούς της έγκρισης οχήματος και/ή τύπου οχήματος, την έγκριση αιτείται ένα φυσικό ή νομικό πρόσωπο, είτε πρόκειται για ΣΕ, είτε για ΔΥ ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο ή νομική οντότητα, όπως κατασκευαστής, ιδιοκτήτης ή κάτοχος. Μπορεί να είναι ο κατασκευαστής των οχημάτων, ο κατασκευαστής (ενός) από τα κινητά υποσυστήματα, μια ΣΕ (φορέας εκμετάλλευσης), μια εταιρεία χρηματοδοτικής μίσθωσης κ.λπ.

- › Το δεύτερο σκέλος του ορισμού αφορά τον αιτούντα που διαθέτει τα κινητά υποσυστήματα στην αγορά και συντάσσει τη δήλωση επαλήθευσης ΕΚ για τα υποσυστήματα, κατά το άρθρο 15 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797· μπορεί να είναι συμβαλλόμενος φορέας ή κατασκευαστής ή οι εξουσιοδοτημένοι αντιπρόσωποί του. Τον ρόλο αυτόν διαδραματίζει συνήθως ο κατασκευαστής του κινητού υποσυστήματος. Σε έναν τύπο οχήματος, μπορεί να υπάρχουν δύο διαφορετικοί αιτούντες για τη διάθεση των κινητών υποσυστημάτων στην αγορά: ένας για το τροχαίο υλικό (RST) και ένας για τα υποσυστήματα CCS.
- › 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.

Επομένως, ο ρόλος του αιτούντος για τη διάθεση των υποσυστημάτων στην αγορά και του αιτούντος την έγκριση μπορεί να αναληφθεί από διαφορετικές εταιρείες, οι οποίες έχουν διαφορετικά δικαιώματα και ευθύνες. Για παράδειγμα:

- › Ρόλος Α: αιτών την έγκριση τύπου οχήματος μέσω της υπηρεσίας μιας στάσης (OSS)
- › Ρόλος Β: αιτών τη διάθεση υποσυστήματος RST στην αγορά (κατασκευαστής), ο οποίος συντάσσει τη δήλωση επαλήθευσης ΕΚ για το κινητό υποσύστημα
- › Ρόλος Γ: αιτών τη διάθεση στην αγορά ενός υποσυστήματος CCS (κατασκευαστής), ο οποίος συντάσσει τη δήλωση επαλήθευσης ΕΚ για το κινητό υποσύστημα
- › Ρόλος Δ: αιτών την έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά μέσω της υπηρεσίας μιας στάσης (OSS), ο οποίος συντάσσει τη δήλωση ΕΚ συμμόρφωσης με τύπο
- › Ρόλος Ε: κατασκευαστής των οχημάτων
- › Ρόλος ΣΤ: ΣΕ που θα λειτουργεί το όχημα
- › Ρόλος Ζ: φορέας διαχείρισης της αλλαγής

Τα ακόλουθα σενάρια απαντώνται συχνά (δεν είναι εξαντλητικός ο κατάλογος)

- › Οι ρόλοι Α, Β, Γ, Δ και Ε εκτελούνται από την ίδια εταιρεία, η οποία γίνεται κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος μετά από μια πρώτη έγκριση και στη συνέχεια παράγει οχήματα σε συμμόρφωση με τον τύπο και υποβάλλει αίτηση για τη χορήγηση έγκρισης διάθεσης των οχημάτων στην αγορά· ο ρόλος ΣΤ εκτελείται από άλλη εταιρεία που θα λειτουργεί τα οχήματα.
- › Οι ρόλοι Α, Β, Γ και Ε εκτελούνται από την ίδια εταιρεία, η οποία γίνεται κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος μετά από μια πρώτη έγκριση και στη συνέχεια παράγει οχήματα σε συμμόρφωση με τον τύπο.

Ωστόσο, τον ρόλο Δ εκτελεί άλλη εταιρεία (η οποία υποβάλλει την αίτηση έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά μέσω της υπηρεσίας μιας στάσης), η οποία θα είναι επίσης ο φορέας εκμετάλλευσης των οχημάτων (ΣΕ).

- › Οι ρόλοι Α, Β, Δ και Ε εκτελούνται από την ίδια εταιρεία, η οποία κατασκευάζει τα οχήματα, ενσωματώνει το υποσύστημα CCS που διατίθεται στην αγορά από άλλη εταιρεία, γίνεται κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος μετά από μια πρώτη έγκριση και στη συνέχεια παράγει οχήματα σύμφωνα με τον τύπο και υποβάλλει αίτηση για τη χορήγηση έγκρισης διάθεσης των οχημάτων στην αγορά.

Ο ρόλος Γ εκτελείται από άλλη εταιρεία (προμηθευτής του υποσυστήματος CCS).

Τέλος, ο ρόλος ΣΤ εκτελείται από μια εταιρεία που θα λειτουργεί τα εγκεκριμένα οχήματα.

- › Όλοι οι ρόλοι εκτελούνται από την ίδια εταιρεία, μια ΣΕ η οποία προβαίνει σε αλλαγές σε οχήματα που έχουν ήδη εγκριθεί και βρίσκονται σε λειτουργία, καθίσταται ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος κατόπιν νέας έγκρισης, υλοποιεί τις αλλαγές σε όλα τα οχήματα, διαθέτει τα τροποποιημένα κινητά υποσυστήματα στην αγορά (συντάσσει τη δήλωση συμμόρφωσης ΕΚ των τροποποιημένων υποσυστημάτων), και υποβάλλει αίτηση έγκρισης για διάθεση στην αγορά των τροποποιημένων οχημάτων.
- › Οι ρόλοι Α, Β, Δ, Ε, ΣΤ και Ζ εκτελούνται από την ίδια εταιρεία, μια ΣΕ η οποία επιθυμεί να τροποποιήσει οχήματα που έχουν ήδη εγκριθεί και βρίσκονται σε λειτουργία, καθίσταται ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος κατόπιν νέας έγκρισης, αναθέτει υπεργολαβικά την υλοποίηση των αλλαγών στο υποσύστημα CCS στην εταιρεία που το είχε κατασκευάσει αρχικά και υποβάλλει αίτηση για την έγκριση διάθεσης στην αγορά των τροποποιημένων οχημάτων.

Ο ρόλος Γ εκτελείται από άλλη εταιρεία (αρχικός προμηθευτής του υποσυστήματος CCS).

Ο «αιτών» που αναφέρεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/545 είναι ο αιτών την 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 την έγκριση τύπου οχήματος όπως προσδιορίζεται στο άρθρο 24 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

Ο «αιτών» που αναφέρεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/545 (αιτών την έγκριση τύπου οχήματος και/ή την έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά) πρέπει να είναι ο «προτείνων» που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 11 τέταρτη περίπτωση ⁽²⁾ του κανονισμού ΚΜΑ για την ΕκΕπ όταν κρίνεται αναγκαία η εφαρμογή της διαδικασίας διαχείρισης της επικινδυνότητας και/ή αξιολόγησης της επικινδυνότητας που περιγράφεται στον κανονισμό. Το εν λόγω άρθρο ορίζει ότι ο «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 κανονισμού ΚΜΑ για την ΕκΕπ για τη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων της βασικής απαίτησης «ασφάλειας» και για την ασφαλή ενσωμάτωση μεταξύ των υποσυστημάτων είναι υποχρεωτική. Για τον λόγο αυτό, όταν υπάρχει ανάγκη υποβολής αίτησης μέσω της OSS, ο «αιτών» έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά είναι και ο «προτείνων».

Όταν ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής καταλήγει στο συμπέρασμα ότι δεν χρειάζεται να υποβάλει αίτηση για έγκριση τύπου οχήματος, δεν θα υπάρχει «αιτών» (κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545) και ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής θα είναι ο «προτείνων».

² Σύμφωνα με το άρθρο 3 σημείο 11) της ΚΜΑ για την ΕκΕπ 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 οριστεί βάσει του άρθρου 17 παράγραφος 3 της εν λόγω οδηγίας·
- (d) αιτούμενος έγκριση για τη θέση δομικών συστημάτων σε λειτουργία.

3.2.3.1. Ευθύνες του «αιτούντος» κατά τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/545

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 (συμπεριλαμβανομένων των βασικών απαιτήσεων που ορίζονται στο παράρτημα III της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797). 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 τα μέρη που έχουν υποστεί αλλαγές (και τις διεπαφές με τα αμετάβλητα μέρη) και τον νέο τύπο οχήματος συνολικά. Ωστόσο, ο υφιστάμενος κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος εξακολουθεί να είναι υπεύθυνος για τα αμετάβλητα μέρη ενώ ο νέος αιτών είναι υπεύθυνος για τις αλλαγές που εισάγει και τις διεπαφές με τα αμετάβλητα μέρη. Βλ. για περισσότερες λεπτομέρειες την ενότητα 3.2.5.

3.2.3.2. 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 το/τα εν λόγω κινητό(-ά) υποσύστημα(-τα) που διέθεσε στην αγορά τηρούν τις βασικές απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα III της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

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.

3.2.4. Άρθρο 4: Αρμοδιότητες του φορέα έγκρισης

Όλες οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης και οι φορείς έγκρισης θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις πληροφορίες που προκύπτουν από τη διαθέσιμη πείρα σε τεχνικά και επιχειρησιακά θέματα και οι οποίες ενδέχεται να είναι σημαντικές για την έκδοση έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά, σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 4 του κανονισμού / ΕΕ 2018/545. Όταν οι εν λόγω πληροφορίες 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.

3.2.5. Άρθρο 5: Ευθύνες του κατόχου έγκρισης τύπου οχήματος

Πέραν του ότι είναι υπεύθυνος για τη διαχείριση της διαμόρφωσης του τύπου οχήματος (βλ. ενότητα 3.2.2.3.2), κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος είναι ο αιτών που έλαβε την έγκριση τύπου οχήματος. Ως εκ τούτου, έχει επίσης τις αρμοδιότητες που καθορίζονται για τον αιτούντα, βλέπε ενότητα 3.2.3.

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

- › Ο νέος κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος είναι πρωτίστως υπεύθυνος για τα μέρη που υπέστησαν αλλαγές αλλά και για τον νέο τύπο οχήματος στο σύνολό του (όχι μόνο για τις αλλαγές). Από τη στιγμή εκείνη, μπορεί να προβεί σε αλλαγές στον νέο τύπο οχήματος, εντός του πεδίου

εφαρμογής της διαχείρισης της διαμόρφωσης του εν λόγω νέου τύπου, συμπεριλαμβανομένων των αλλαγών στα μέρη εκείνα που δεν περιλαμβάνονταν στο πεδίο εφαρμογής της νέας έγκρισης·

- › ο αρχικός κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος εξακολουθεί να είναι υπεύθυνος για τα αμετάβλητα μέρη· ο νέος κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος είναι υπεύθυνος για τις αλλαγές που εισάγει και τις διεπαφές με τα αμετάβλητα μέρη, και
- › ο νέος κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος είναι αποκλειστικά υπεύθυνος για τη διαχείριση της διαμόρφωσης του νέου τύπου οχήματος, συμπεριλαμβανομένης της δημιουργίας νέων τύπων, παραλλαγών ή εκδόσεων που προκύπτουν από τον εγκεκριμένο τύπο οχήματος μετά την αλλαγή.

Η παρακολούθηση της ορθής εφαρμογής των διατάξεων του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 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 ΚΜΑ για την ΕκΕπ κ.λπ.] από τον φορέα διαχείρισης της αλλαγής / τον πιθανό αιτούντα / τον αιτούντα μπορεί να πραγματοποιείται, άμεσα ή έμμεσα, από τις ΕΑΑ μέσω ελέγχων κατά τη διάρκεια των δραστηριοτήτων εποπτείας.

Ελλείψει έγκρισης τύπου οχήματος, δεν υπάρχει κάτοχος έγκρισης τύπου οχήματος και δεν χρειάζεται να πραγματοποιηθεί η διαχείριση της διαμόρφωσης του τύπου οχήματος.

3.2.6. Άρθρο 6: Αρμοδιότητες του διαχειριστή υποδομής

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/545 καθορίζει τις αρμοδιότητες και τις απαιτήσεις που πρέπει να τηρούνται από τον διαχειριστή υποδομής (ΔΥ) στο πλαίσιο της διαδικασίας έγκρισης σιδηροδρομικού οχήματος και έγκρισης τύπου σιδηροδρομικού οχήματος. Ο ΔΥ δεν διαδραματίζει κανέναν άλλον ρόλο, στο πλαίσιο αυτό, και δεν πρέπει να επιβάλλει τεχνικές απαιτήσεις στον σχεδιασμό ενός οχήματος, να παρέχει δηλώσεις ή αξιολογήσεις σχετικά με την τεχνική συμβατότητα του οχήματος ή/και του τύπου οχήματος με τα δίκτυα ή να ζητεί από τον αιτούντα να πραγματοποιεί δοκιμές στο δίκτυο, βλέπε επίσης ενότητα 3.3.7.

Ο αιτών μπορεί να αποφασίσει να εξασφαλίσει τη συμμετοχή του ΔΥ 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 (ΣΕ) πριν από τη χρήση εγκεκριμένων οχημάτων δεν αποτελεί μέρος της διαδικασίας έγκρισης.

Ο ρόλος του ΔΥ 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 κατά τη διάρκεια των δοκιμών 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.

Λάβετε υπόψη ότι ο ΔΥ μπορεί να αναλαμβάνει διακριτούς ρόλους (και, συνεπώς, διαφορετικές αρμοδιότητες) 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.

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

Περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με το πεδίο εφαρμογής των αξιολογήσεων που πρέπει να διενεργούνται από τις ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης στο πλαίσιο έγκρισης διατίθενται στην ενότητα 3.7.9.

3.2.7.1.1. Πληροφορίες που λαμβάνονται σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 5 στοιχείο β) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798

Όπως προβλέπεται στο άρθρο 7 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545, οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης ανταλλάσσουν με τον Οργανισμό και όλες τις άλλες ΕΑΑ όλες τις σχετικές πληροφορίες που προκύπτουν από τη διαθέσιμη πείρα σε τεχνικά και επιχειρησιακά θέματα και οι οποίες ενδέχεται να είναι σημαντικές για την έκδοση έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά, δηλαδή πληροφορίες που μπορούν να χρησιμοποιηθούν από τον φορέα έγκρισης και/ή τις ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης με στόχο τη διαπίστωση προβληματικών σημείων σύμφωνα με το άρθρο 41 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545.

Οι πληροφορίες που προκύπτουν από τη διαθέσιμη πείρα προέρχονται κυρίως από τις δραστηριότητες που υλοποιούν οι ΕΑΑ, 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, μια ΕΑΑ μπορεί να εντοπίσει η ίδια ή να ενημερωθεί από μια ΣΕ ή από οποιονδήποτε άλλο σχετικό παράγοντα σχετικά με συναφή τεχνικά και/ή επιχειρησιακά θέματα.

Η διαθέσιμη πείρα καλύπτει επίσης πληροφορίες και γνώσεις σχετικά με τις επιδόσεις ήδη εγκεκριμένων τύπων οχημάτων και των συστημάτων τους, οι οποίες συμβάλλουν στην καθοδήγηση της αξιολόγησης των αιτήσεων.

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 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.

Οι πληροφορίες που παρατίθενται στο άρθρο 7 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 αποτελούν ορισμένα μόνο αντιπροσωπευτικά είδη πληροφοριών που πρέπει να ανταλλάσσονται και ο κατάλογός τους δεν είναι εξαντλητικός. Ενδέχεται να υπάρχουν και άλλες σχετικές πληροφορίες, οι οποίες θα πρέπει επίσης να υπόκεινται στις εν λόγω διατάξεις περί καταχώρισης και ανταλλαγής πληροφοριών.

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 οποιασδήποτε άλλης ΕΑΑ, ή του Οργανισμού ως φορέα έγκρισης. Για τον σκοπό αυτό, 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.

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 ΣΕ, οι ΔΥ, καθώς και κάθε άλλος παράγοντας με πιθανό αντίκτυπο στην ασφαλή λειτουργία του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος, συμπεριλαμβανομένων των κατασκευαστών, εταιρειών συντήρησης, κατόχων οχημάτων, 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.

3.2.7.1.2. Περιπτώσεις μη τήρησης βασικών απαιτήσεων ή ελλείψεις σε ΤΠΔ

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 κανονισμού (ΕΕ) 2018/545], 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.

3.2.8. Άρθρο 8: Αρμοδιότητες του Οργανισμού

3.2.8.1. Πρωτόκολλο καταχώρισης και ανταλλαγής πληροφοριών

Ο Οργανισμός συγκεντρώνει πληροφορίες σχετικές με τους σκοπούς της έγκρισης από τις ΕΑΑ μέσω:

- › περιοδικών συναντήσεων με τις ΕΑΑ στο πλαίσιο της έκδοσης εγκρίσεων οχημάτων·

- › του συστήματος ασφάλειας πληροφοριών (SIS), που είναι προσβάσιμο μόνο από τους φορείς έγκρισης·
- › ad-hoc ανταλλαγών πληροφοριών (π.χ. επιστολές που αποστέλλονται στον Οργανισμό από τις ΕΑΑ)

Το μελλοντικό σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών (ISS) θα καταστεί επίσης το εργαλείο για τη συγκέντρωση της διαθέσιμης πείρας σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 4 και το άρθρο 8 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545.

Εν τω μεταξύ, η διαδικασία συγκέντρωσης της διαθέσιμης πείρας περιγράφεται στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού:

https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=3044

3.2.8.2. Εργαλειοθήκη VA

Ο Οργανισμός έχει αναπτύξει μια εργαλειοθήκη με στόχο να παρέχει σε ένα ενιαίο σημείο απλή πρόσβαση σε συναφείς πληροφορίες και εργαλεία σχετικά με την έγκριση οχημάτων. Η εργαλειοθήκη είναι προσβάσιμη στους αιτούντες και στους φορείς έγκρισης (ERA, ΕΑΑ). Μέσω αυτής τα ενδιαφερόμενα μέρη αναμένεται να ενημερωθούν για όλα τα διαθέσιμα έγγραφα τεκμηρίωσης (οδηγούς, διευκρινιστικά σημειώματα, συχνές ερωτήσεις κ.λπ.). Η εργαλειοθήκη φιλοξενείται στο περιβάλλον SharePoint του Οργανισμού:

<https://eraeuropa.eu.sharepoint.com/sites/VATool/SitePages/Vehicle-Authorisation-ToolBox.aspx>

Το εργαλείο αυτό παρέχεται δωρεάν στους αιτούντες και στο προσωπικό των ΕΑΑ που διαθέτουν λογαριασμό στην υπηρεσία μίας στάσης (OSS). Η πρόσβαση στα διάφορα μέρη του εργαλείου εξαρτάται από τον ρόλο του εκάστοτε χρήστη (π.χ. οι χρήστες με ρόλο «Αιτών» δεν θα έχουν πρόσβαση σε έγγραφα που πρέπει να χρησιμοποιούνται μόνο από τους φορείς έγκρισης και τις ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, οι χρήστες με τον ρόλο «ΕΑΑ» δεν θα έχουν πρόσβαση σε εσωτερικά έγγραφα που πρέπει να χρησιμοποιούνται μόνο από το προσωπικό του Οργανισμού).

Η χρήση του εργαλείου είναι εθελοντική. Οι εγγεγραμμένοι χρήστες στην OSS έχουν πρόσβαση στο εργαλείο χωρίς να χρειάζεται να προβούν σε περαιτέρω ενέργειες. Οι χρήστες που δεν έχουν λογαριασμό στην OSS ή οι οποίοι δεν μπορούν να έχουν πρόσβαση στο εργαλείο ακόμη και αν είναι εγγεγραμμένοι στην OSS, μπορούν να ζητήσουν πρόσβαση χρησιμοποιώντας την ακόλουθη διαδικτυακή φόρμα επικοινωνίας (Contact Us), επιλέγοντας το θέμα "VA Toolbox":

<https://srm-portal.powerappsportals.com/contact-us/>

3.2.9. Άρθρο 9: Χρήση εγκεκριμένου οχήματος

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 ΣΕ ή ο ΔΥ 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.1 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/773].

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 τύπου οχήματος (αντίστοιχης εγγραφής στο ΕΜΕΤΟ, 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]. Το RINF περιέχει ένα εργαλείο που διευκολύνει τον έλεγχο συμβατότητας διαδρομών:

<https://data-interop.era.europa.eu/route-compatibility>

Σε περίπτωση που τα δεδομένα στο RINF είναι ελλιπή, οι σχετικές πληροφορίες όσον αφορά την υποδομή, συμπεριλαμβανομένων τυχόν προσωρινών περιορισμών, θα πρέπει να παρέχονται από τον ΔΥ δωρεάν και εντός εύλογης προθεσμίας.

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 ΣΕ ή από τον ΔΥ 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 ΔΥ δωρεάν και εντός εύλογης προθεσμίας, σε περίπτωση που το RINF δεν υπάρχει ή είναι ελλιπές).

Όταν είναι αναγκαία η πραγματοποίηση δοκιμών στο δίκτυο για τη διεξαγωγή ελέγχων συμβατότητας της διαδρομής, η ΣΕ ή ο ΔΥ που σκοπεύει να χρησιμοποιήσει το όχημα θα πρέπει να καταθέσει σχετικό αίτημα στον αρμόδιο ΔΥ. Η διαδικασία για την εκτέλεση των εν λόγω δοκιμών στο δίκτυο θα πρέπει να περιγράφεται και να γνωστοποιείται από τον ΔΥ. Οι δοκιμές στο δίκτυο θα πρέπει να πραγματοποιούνται εντός τριών μηνών από την υποβολή του αιτήματος και η ΣΕ ή ο ΔΥ που σκοπεύει να χρησιμοποιήσει το όχημα και ο αρμόδιος ΔΥ 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 ΔΥ 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 ΣΕ, όπως αναφέρεται στο άρθρο 23 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Αυτό επαφίεται στη διακριτική ευχέρεια του αιτούντος.

Η ΣΕ ή ο ΔΥ 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 (SMS) 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.)

3.2.10. Άρθρο 10: Γλώσσα

Ο αιτών υποβάλλει αίτηση και συνοδευτικό φάκελο της αίτησης σε μία από τις επίσημες γλώσσες της Ένωσης. 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, πρέπει να αναφέρεται στις κατευθυντήριες γραμμές κατά το άρθρο 7 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545. Θα πρέπει να αποφεύγεται η κατακερματισμένη προσέγγιση η οποία συνδυάζει διαφορετικές γλώσσες της Ένωσης όταν δεν απαιτείται από τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης.

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 (ανταλλαγή σχολίων / αίτημα παροχής πληροφοριών / προβληματικά σημεία) 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 (συμπεριλαμβανομένων των ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης) και
- › Οι νομικές απαιτήσεις που ισχύουν στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη (όπως περιγράφονται στις σχετικές κατευθυντήριες γραμμές).

Κατά περίπτωση, η επιλογή της γλώσσας αξιολόγησης θα πρέπει να γίνεται κατά τη διάρκεια της προκαταρκτικής επαφής. Όταν δεν υπάρχει προσυμφωνία, το γλωσσικό καθεστώς θα πρέπει να συμφωνηθεί μεταξύ των μερών αμέσως μετά την υποβολή της αίτησης μέσω της υπηρεσίας μίας στάσης (OSS).

Όσον αφορά τα αποτελέσματα της διαδικασίας έγκρισης οχήματος:

- › Έκθεση αξιολόγησης του φορέα έγκρισης, όπως προβλέπεται στο άρθρο 39 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545: αγγλική ή από κοινού συμφωνηθείσα γλώσσα.
- › Εκθέσεις αξιολόγησης από τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, όπως προβλέπεται στο άρθρο 40 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545: 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 κανονισμού (ΕΕ) 2018/545.
- › φάκελος του φορέα έγκρισης για το κλείσιμο της αξιολόγησης, καθώς και τεκμηριωμένη αιτιολόγηση της απόφασης, όπως ορίζεται στο άρθρο 45 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545: από κοινού συμφωνηθείσα γλώσσα ή η επίσημη γλώσσα της Ένωσης την οποία χρησιμοποιεί ο αιτών στην αίτησή του.
- › απόφαση του φορέα έγκρισης για την έκδοση έγκρισης ή την απόρριψη της αίτησης, όπως ορίζεται στο άρθρο 46 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545: από κοινού συμφωνηθείσα γλώσσα ή η επίσημη γλώσσα της Ένωσης την οποία ορίζει ο αιτών στην αίτηση που υποβάλλεται στην υπηρεσία μίας στάσης (OSS).
- › Η εκδοθείσα έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά, όπως ορίζεται στα άρθρα 47 και 48 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545: από κοινού συμφωνηθείσα γλώσσα ή η επίσημη γλώσσα της Ένωσης που ορίζεται από τον αιτούντα στην αίτηση που υποβάλλεται στην υπηρεσία μίας στάσης (OSS).

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

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.

3.2.12. Άρθρο 12: Διασυνοριακές συμφωνίες

Όταν η περιοχή χρήσης περιορίζεται σε δίκτυο ή δίκτυα εντός κράτους μέλους, η εθνική αρχή ασφάλειας του εν λόγω κράτους μέλους δύναται να ενεργεί ως φορέας έγκρισης και να εκδίδει εγκρίσεις. Σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 8 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, οι εγκρίσεις που εκδίδονται από ΕΑΑ όταν η περιοχή χρήσης περιορίζεται στο έδαφος ενός κράτους μέλους ισχύουν επίσης για σταθμούς κοντά στα σύνορα γειτονικών κρατών μελών, κατόπιν διαβούλευσης με τις αρμόδιες ΕΑΑ. Η διαβούλευση αυτή μπορεί να πραγματοποιείται κατά περίπτωση ή να προβλέπεται σε ευρύτερη διασυνοριακή συμφωνία μεταξύ των εθνικών αρχών ασφάλειας.

Όταν ο Οργανισμός είναι ο φορέας έγκρισης, δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 21 παράγραφος 8 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Ωστόσο, όταν ο αιτών συμπεριλαμβάνει γειτονικούς σταθμούς στην αίτηση έγκρισης, η διαδικασία διαβούλευσης με τις ΕΑΑ των γειτονικών κρατών μελών όπου βρίσκονται οι σταθμοί πλησίον των συνόρων θα πραγματοποιείται στο πλαίσιο της OSS και θα συντονίζεται από τον Οργανισμό. Εάν τα αποτελέσματα της διαβούλευσης είναι θετικά, η έγκριση που εκδίδεται από τον Οργανισμό θα περιλαμβάνει τους γειτονικούς σταθμούς που έχει ζητήσει ο αιτών.

Όταν υπάρχει ανάγκη λειτουργίας σε γειτονικούς σταθμούς που δεν καλύπτονται ρητά από την εκδοθείσα έγκριση, η διαβούλευση μεταξύ των ΕΑΑ θα πρέπει να ενεργοποιείται από τη ΣΕ. Όταν υπάρχουν ισχύουσες διασυνοριακές συμφωνίες μεταξύ των ενδιαφερόμενων ΕΑΑ ή εάν ακολουθείται επιτυχώς η διαδικασία όταν δεν υπάρχουν διασυνοριακές συμφωνίες (π.χ. συμφωνία κατά περίπτωση), δεν χρειάζεται να υποβληθεί νέα αίτηση ούτε να επικαιροποιηθεί η υφιστάμενη αίτηση ή/και έγκριση.

Ελλείψει συμφωνίας-πλαίσου μεταξύ των ΕΑΑ, και όταν δεν είναι δυνατή η σύναψη ειδικής κατά περίπτωση συμφωνίας μετά τη διαβούλευση που αναφέρεται στην οδηγία, οι γειτονικοί σταθμοί θεωρούνται ως μέρος της περιοχής χρήσης και οι ενδιαφερόμενες ΕΑΑ θεωρούνται ως ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης (αντί για ΕΑΑ γειτονικού κράτους μέλους) και υποβάλλουν έκθεση αξιολόγησης σύμφωνα με το άρθρο 40 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545.

Η OSS διευκολύνει τη διαδικασία διαβούλευσης, επιτρέποντας στους αιτούντες να αναφέρουν ποιες ΕΑΑ αποτελούν μέρος της περιοχής χρήσης και ποιες ΕΑΑ αφορούν τα κράτη μέλη των γειτονικών σταθμών, ενώ παράλληλα επιτρέπει την επικοινωνία μεταξύ όλων των ΕΑΑ εντός της OSS και παρέχει πρόσβαση στο φάκελο που συνοδεύει την αίτηση σε όλες τις ΕΑΑ.

Προκειμένου να προληφθεί η ανάγκη υποβολής αίτησης για επέκταση της περιοχής χρήσης όταν δεν υπάρχουν εφαρμοστέες διασυνοριακές συμφωνίες, συνιστάται στους αιτούντες να ελέγχουν την κατάσταση και τη δυνατότητα εφαρμογής των συμφωνιών με τις ενδιαφερόμενες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης πριν υποβάλουν αίτηση μέσω της OSS.

Οι ΕΑΑ έχουν την υποχρέωση, σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 2 του κανονισμού 2018/545, να καθορίζουν τη διαδικασία που πρέπει να εφαρμόζεται για τους γειτονικούς σταθμούς. Οι πληροφορίες σχετικά με τις διασυνοριακές συμφωνίες και τους γειτονικούς σταθμούς που κοινοποιούνται επίσημα στον Οργανισμό από τις ΕΑΑ θα διατίθενται μέσω της εργαλειοθήκης VA Toolbox:

<https://era.europa.eu.sharepoint.com/sites/VATool/SitePages/Cross-Border.aspx>

3.3. Κεφάλαιο 2 – Στάδιο 1: Σύνταξη της αίτησης

Για την περιγραφή της διαδικασίας, βλ. το διάγραμμα ροής για το στάδιο 1 στην ενότητα 4.

3.3.1. Άρθρο 13: Εισαγωγή απαιτήσεων

Περαιτέρω καθοδήγηση σχετικά με τη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων στο πλαίσιο της έγκρισης οχήματος ή/και τύπου οχήματος υπάρχει στο διευκρινιστικό σημείωμα ERA1209/146, το οποίο είναι διαθέσιμο στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού:

https://www.era.europa.eu/domains/applicants/applications-vehicle-type-authorisations_en

Η ομάδα συνεργασίας του οργανισμού αξιολόγησης, την οποία διαχειρίζεται ο Οργανισμός, έχει επίσης εκδώσει διάφορες RFU, οι οποίες καλύπτουν τα ακόλουθα θέματα:

- › RFU αριθ.1 Μέθοδος εργασίας του οργανισμού αξιολόγησης
- › RFU αριθ.3 Απαιτήσεις όσον αφορά τις τεχνικές γνώσεις και την επάρκεια του οργανισμού αξιολόγησης για τους διάφορους τομείς
- › RFU αριθ. 8 Πρόσληψη εμπειρογνομόνων και υπεργολαβίες από τον οργανισμό αξιολόγησης - Αμοιβαία αναγνώριση
- › RFU αριθ.11 Παρακολούθηση (εντοπισμός, καταγραφή και κλείσιμο) προβληματικών σημείων και περιπτώσεων μη συμμόρφωσης από τον οργανισμό αξιολόγησης

Οι εν λόγω RFU (και οι νέες που πρόκειται να προκύψουν) διατίθενται στον ακόλουθο δικτυακό τόπο του Οργανισμού:

https://www.era.europa.eu/domains/common-safety-methods/risk-evaluation-assessment-csm_en

Στις ακόλουθες ενότητες θα βρείτε μια περίληψη ορισμένων βασικών μηνυμάτων από το προαναφερθέν διευκρινιστικό σημείωμα.

3.3.1.1. Γιατί είναι αναγκαία η διενέργεια της εισαγωγής απαιτήσεων

Η εισαγωγή (και διαχείριση) απαιτήσεων είναι η εφαρμογή μιας συστηματικής διαδικασίας για τον εντοπισμό, την εφαρμογή, την επαλήθευση και την επικύρωση των απαιτήσεων, καθώς και για τη διαχείριση των κινδύνων. Με τον τρόπο αυτό διασφαλίζεται, στον βαθμό που είναι ευλόγως εφικτό, ότι κατά τον σχεδιασμό, την κατασκευή και τη δοκιμή ενός οχήματος έχουν ληφθεί υπόψη όλες οι παράμετροι, καθώς και ότι το όχημα ή ο τύπος οχήματος πληροί τις βασικές απαιτήσεις.

Η δομημένη και συστηματική διαχείριση των εφαρμοστέων απαιτήσεων για ένα έργο είναι μια ευρέως διαδεδομένη πρακτική στον κλάδο εδώ και δεκαετίες. Η εν λόγω δραστηριότητα φέρει διαφορετικές ονομασίες ανάλογα με την εταιρεία (π.χ. διαχείριση απαιτήσεων, μηχανική συστημάτων, μηχανική λειτουργικής ασφάλειας κ.λπ.) και αποτελεί σε κάθε περίπτωση μια δομημένη, συστηματική και από την κορυφή προς τη βάση προσέγγιση/διαδικασία για τον καθορισμό και τη διαχείριση της εφαρμογής των εφαρμοστέων απαιτήσεων. Μπορεί να διέπεται από μια συγκεκριμένη διαδικασία ή να κατανέμεται μεταξύ διαφόρων υφιστάμενων (και συμπληρωματικών) διαδικασιών. Τελικά, ο στόχος είναι να υπάρχουν διαδικασίες που να διασφαλίζουν ότι η εξέταση και διαχείριση όλων των εφαρμοστέων απαιτήσεων είναι η ενδεδειγμένη και ότι όλα λαμβάνονται υπόψη και δεν λησμονείται τίποτε.

Η δραστηριότητα εισαγωγής απαιτήσεων απαιτεί από τον αιτούντα ή τον φορέα διαχείρισης της αλλαγής (και τους προμηθευτές του) να καθορίζουν προδραστικά τις εφαρμοστέες απαιτήσεις σε πρώιμο στάδιο του έργου και να τυποποιούν την ιχνηλασιμότητά τους (να παράγει τεκμηριωμένα στοιχεία) καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής του έργου, με τη συμμετοχή των διαφόρων φορέων που συμμετέχουν στην ανάπτυξη του προϊόντος.

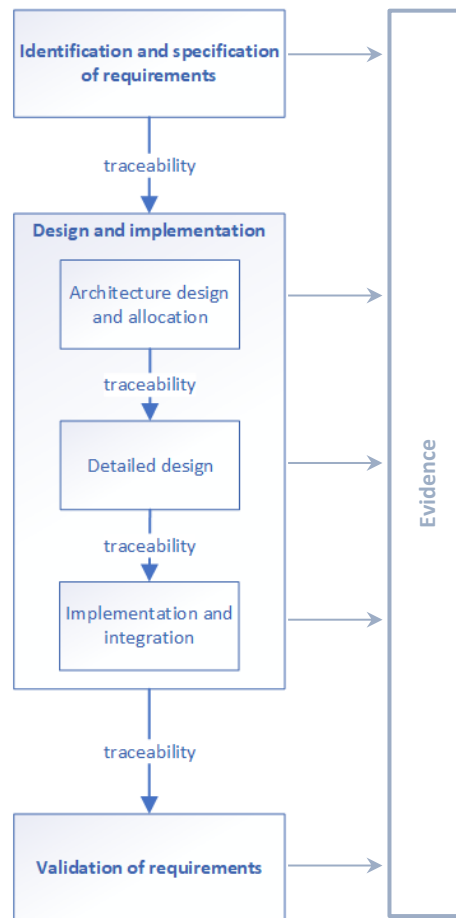
Πλέον, βάσει του άρθρου 13 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545, η ανάπτυξη, τεκμηρίωση και εφαρμογή αυτής της διαδικασίας καθίσταται υποχρεωτική για τις εταιρείες που υποβάλλουν αιτήσεις έγκρισης ή

διαχειρίζονται αλλαγές σε ήδη εγκεκριμένα οχήματα και/ή τύπους οχημάτων. Είναι επίσης υποχρεωτικό να περιλαμβάνονται τα αποδεικτικά στοιχεία της εφαρμογής αυτής της διαδικασίας στο φάκελο που συνοδεύει την αίτηση έγκρισης.

3.3.1.2. Τι είναι η εισαγωγή απαιτήσεων;

Η εισαγωγή απαιτήσεων είναι η διαδικασία με την οποία οι απαιτήσεις που ισχύουν για ένα όχημα προσδιορίζονται, εφαρμόζονται και επικυρώνονται συστηματικά, παράλληλα με την τεκμηρίωση όλων των σταδίων ή της διαδικασίας και την παροχή της αναγκαίας ιχνηλασιμότητας.

Το ακόλουθο διάγραμμα παρέχει μια απλή επισκόπηση της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων. Η έννοια του σχεδιασμού, της εφαρμογής και της επικύρωσης των απαιτήσεων είναι βασική για την εισαγωγή και τη διαχείριση των απαιτήσεων, η οποία περιλαμβάνει την ιχνηλασιμότητα για την υποστήριξη της διαδικασίας επικύρωσης.



Διάγραμμα2: Συνοπτική περιγραφή της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων

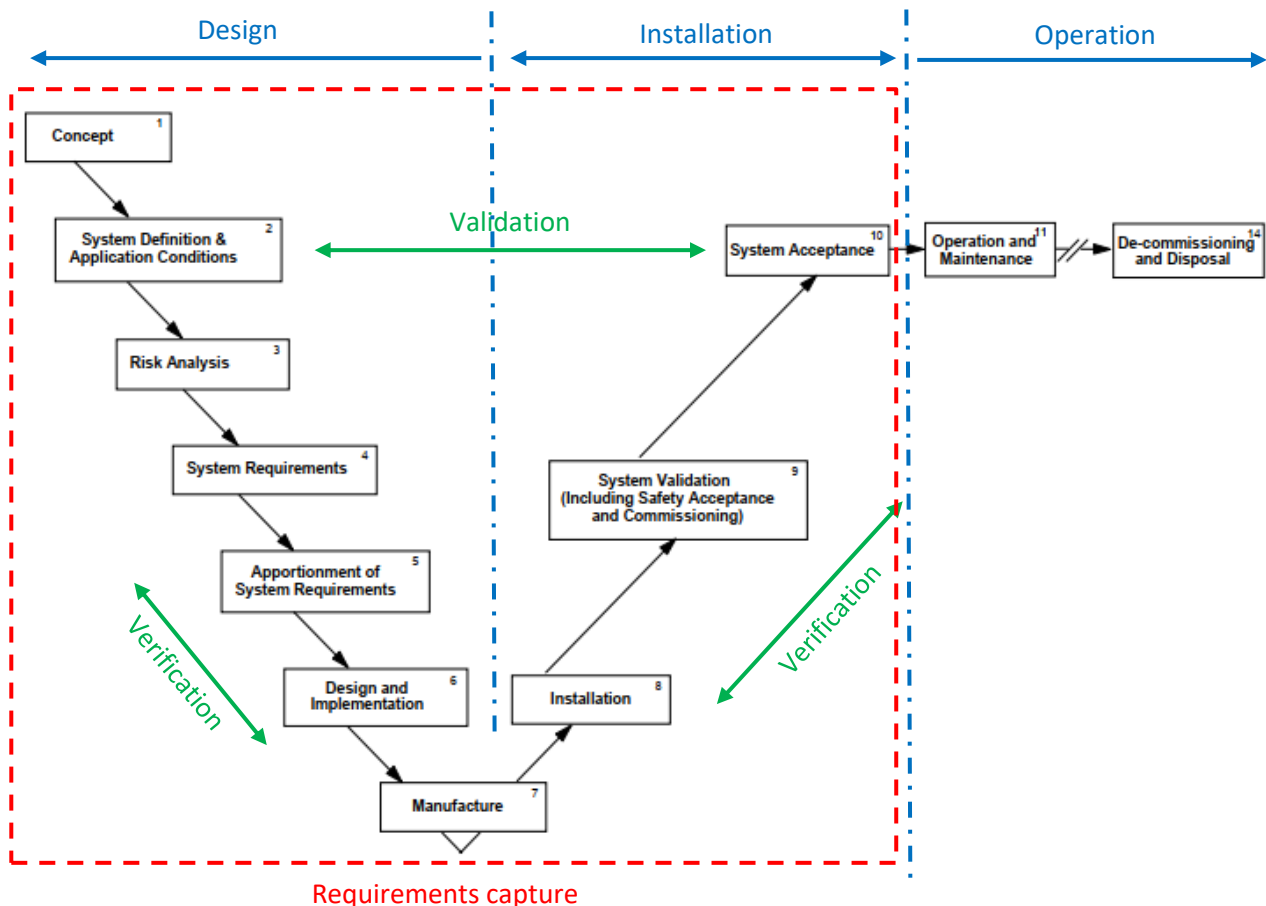
Εκτός από την έννοια της επικύρωσης, προκειμένου να αποδειχθεί ότι έχουν εκπληρωθεί οι απαιτήσεις, τα θέματα της διάσπασης του σχεδιασμού (κατανομή των απαιτήσεων σε συστατικά στοιχεία, λειτουργίες, συστήματα κ.λπ.), της επαλήθευσης και της ολοκλήρωσης, προκειμένου να αποδειχθεί πώς οι απαιτήσεις αντιμετωπίζονται καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής της ανάπτυξης, ώστε να διασφαλιστεί η εκπλήρωσή τους, αποτελούν βασικά στοιχεία μιας άρτιας διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων. Όλες αυτές τις έννοιες βασίζονται στις γενικές απαιτήσεις για την παροχή ιχνηλασιμότητας και τη δημιουργία τεκμηριωμένων αποδείξεων, οι οποίες είναι απαραίτητες για την υποστήριξη της διαδικασίας ανάπτυξης του συστήματος.

Η εισαγωγή των απαιτήσεων θα πρέπει να ξεκινά σε πρώιμο στάδιο της διαδικασίας σχεδιασμού και ανάπτυξης του οχήματος. Αυτός είναι ο μόνος τρόπος για να διασφαλιστεί η ορθή διαχείριση των απαιτήσεων και των κινδύνων. Για τους σκοπούς της έγκρισης οχήματος, η διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων ολοκληρώνεται στο σημείο κατά το οποίο ένα όχημα ή τύπος οχήματος λαμβάνει έγκριση. Ο

κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος είναι υπεύθυνος για τη διαχείριση της διαμόρφωσης του τύπου οχήματος από εκείνη τη στιγμή και μετά.

Η έννοια της «εισαγωγής απαιτήσεων» περιλαμβάνει τόσο τη συστηματική εισαγωγή (προσδιορισμός) όσο και τη διαχείριση (εφαρμογή, επαλήθευση και επικύρωση) όλων των εφαρμοστέων απαιτήσεων καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας ανάπτυξης (π.χ. V-Cycle του EN 50126-1, από το βήμα 1 έως το στάδιο 10, βλ. σχήμα 3). Περιλαμβάνει επίσης την προσκόμιση των αναγκαίων αποδεικτικών εγγράφων.

Διάγραμμα3: V-Cycle EN 50126-1



Συνοπώς, η εισαγωγή απαιτήσεων αφορά μεταξύ άλλων:

- › τον προσδιορισμό των απαιτήσεων· καλύπτει επίσης την εφαρμογή, την επαλήθευση και την επικύρωση, καθώς και την προσκόμιση των αναγκαίων αποδεικτικών στοιχείων
- › τους υποχρεωτικούς κανόνες (νομικές απαιτήσεις), όπως οι ΤΠΔ, οι εθνικοί κανόνες, άλλη ενωσιακή νομοθεσία· καλύπτει επίσης τις απαιτήσεις που είναι αναγκαίες για την εκπλήρωση των βασικών απαιτήσεων.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι στο πρότυπο EN 50 126-1 η επικύρωση ορίζεται ως «η επιβεβαίωση, μέσω της παροχής αντικειμενικών αποδεικτικών στοιχείων, της εκπλήρωσης των απαιτήσεων για την προβλεπόμενη χρήση ή εφαρμογή». Οι απαιτήσεις που έχουν προσδιορισθεί, αναπτύσσονται στη συνέχεια σε έναν σχεδιασμό και εφαρμόζονται, ώστε αργότερα να επικυρωθούν.

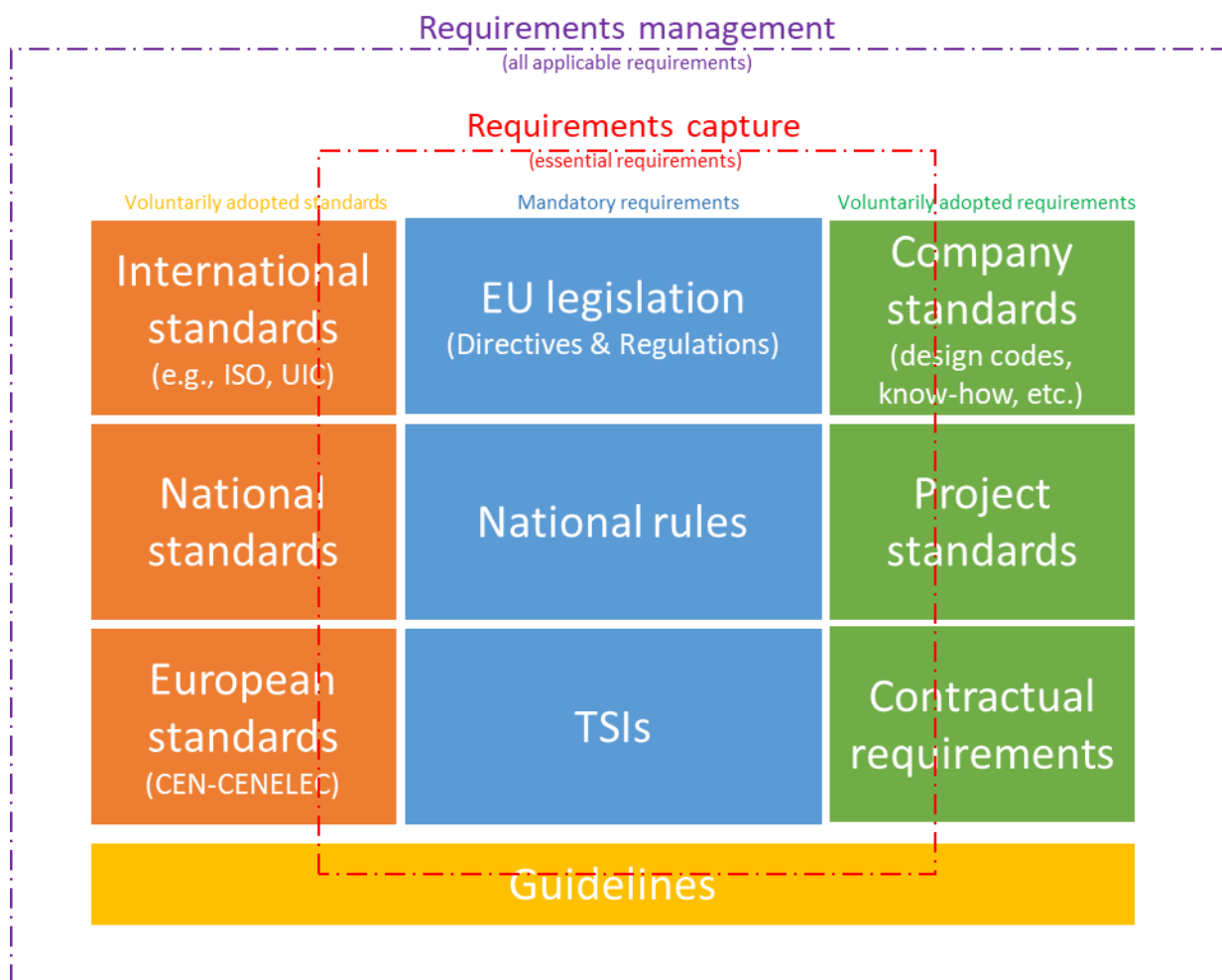
3.3.1.3. Πεδίο εφαρμογής της εισαγωγής απαιτήσεων

Μια διαδικασία διαχείρισης απαιτήσεων θα πρέπει να καλύπτει όλες τις απαιτήσεις που πρέπει να πληροί ένας τύπος οχήματος, ανεξάρτητα από την προέλευση των απαιτήσεων:

- › απαιτήσεις που μπορούν να περιέχονται σε υποχρεωτικές νομοθετικές διατάξεις (ΤΠΔ, εθνικοί κανόνες, άλλη νομοθεσία της ΕΕ) και, ως εκ τούτου, είναι νομικά εκτελεστές·
- › συμβατικές απαιτήσεις

- › απαιτήσεις που είναι απαραίτητες για τον έλεγχο της επικινδυνότητας και των συναφών κινδύνων,
- › απαιτήσεις που θεσπίζονται σε εθελοντική βάση, όπως πρότυπα, κώδικες πρακτικής ή εταιρικές προδιαγραφές (κώδικες σχεδιασμού, κατευθυντήριες γραμμές),
- › κ.λπ.

Το Διάγραμμα 4 παρέχει μια επισκόπηση των πιθανών πηγών απαιτήσεων για τη διαδικασία διαχείρισης απαιτήσεων, κάνοντας επίσης διάκριση ανάμεσα στις πηγές που είναι υποχρεωτικές και πρέπει να πληρούνται (νομικά εκτελεστές απαιτήσεις, όπως οι ΤΠΔ ή οι κοινοποιημένοι εθνικοί κανόνες) και εκείνες που είτε υιοθετούνται εθελοντικά από τον αιτούντα ή τον φορέα διαχείρισης της αλλαγής, είτε επιβάλλονται στον αιτούντα ή στον φορέα διαχείρισης της αλλαγής μέσω συμβατικών ρυθμίσεων, οι οποίες μπορούν να είναι επιπλέον απαραίτητες για την εκπλήρωση άλλων νομικών υποχρεώσεων, π.χ. την εκπλήρωση των βασικών απαιτήσεων (π.χ. ασφάλεια).



Διάγραμμα 4: Πηγές και πεδίο εφαρμογής των απαιτήσεων για την έγκριση οχημάτων

Ορισμένες απαιτήσεις δεν είναι σχετικές με τη διαδικασία έγκρισης, επειδή δεν συνδέονται με τις βασικές απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα III της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, ακόμη και αν πρέπει να τηρούνται για άλλους λόγους (π.χ. συμβατικές απαιτήσεις). Κάποιες άλλες, αν και δεν είναι υποχρεωτικές, μπορεί να ενεργοποιήσουν την ανάγκη εκπλήρωσης άλλων απαιτήσεων που είναι υποχρεωτικές (π.χ., ένας πελάτης μπορεί να απαιτεί στη σύμβαση το όχημα να διαθέτει χώρο παιχνιδιού - με παιχνίδια - για παιδιά, κάτι που δεν είναι υποχρεωτικό. Ωστόσο, τα παιχνίδια αυτά πρέπει να πληρούν την οδηγία 2009/48/ΕΚ για την ασφάλεια των παιχνιδιών). Ομοίως, ορισμένες μη υποχρεωτικές απαιτήσεις μπορεί να έχουν αντίκτυπο σε υποχρεωτικές απαιτήσεις που ισχύουν ήδη για τα σιδηροδρομικά οχήματα (σύμφωνα με το παράδειγμα των παιχνιδιών, οι απαιτήσεις πυρασφάλειας για το όχημα).

Ένα άλλο παράδειγμα απαίτησης που θα μπορούσε να υιοθετηθεί οικειοθελώς για την εκπλήρωση βασικών απαιτήσεων είναι το πρότυπο κυβερνοασφάλειας IEC 62443-3-3, το οποίο αναμένεται να μειώσει τον κίνδυνο κυβερνοεπιθέσεων σε αμαξοστοιχίες που μπορεί να προκαλέσουν ζήτημα ασφάλειας (π.χ. μη πέδηση αμαξοστοιχίας λόγω επίθεσης η οποία αποτρέπει την ορθή λειτουργία του εποχούμενου συστήματος σηματοδότησης).

Για τους σκοπούς της έγκρισης οχήματος, οι απαιτήσεις που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τη διαδικασία διαχείρισης απαιτήσεων είναι εκείνες που πρέπει να πληρούνται για την εκπλήρωση των βασικών απαιτήσεων, ανεξάρτητα από το αν προέρχονται από υποχρεωτικούς κανόνες ή όχι. Οι βασικές απαιτήσεις ορίζονται στο παράρτημα III της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797: ασφάλεια, αξιοπιστία/διαθεσιμότητα, υγεία, προστασία του περιβάλλοντος, τεχνική συμβατότητα και δυνατότητα πρόσβασης.

Οι προαιρετικές απαιτήσεις που δεν είναι απαραίτητες για την εκπλήρωση μιας ουσιώδους απαίτησης, παρότι συνήθως εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της διαδικασίας διαχείρισης απαιτήσεων (πρόκειται, εν τέλει, για απαιτήσεις τις οποίες ο αιτών ή ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής έχει αποφασίσει να εκπληρώσει), δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της διαδικασίας έγκρισης και της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων· η τήρησή τους εμπίπτει στην ευθύνη του κατασκευαστή, των προμηθευτών και των πελατών του.

Τελικά, η διαδικασία διαχείρισης απαιτήσεων που έχει τεθεί σε εφαρμογή από τον αιτούντα ή τον φορέα διαχείρισης της αλλαγής θα πρέπει να καλύπτει όλες τις απαιτήσεις. Ωστόσο, η ανεξάρτητη αξιολόγηση της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων που απαιτείται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/545 θα πρέπει να εστιάζει στον τρόπο με τον οποίο η διαδικασία εφαρμόζεται στις απαιτήσεις που είναι απαραίτητες για την εκπλήρωση των βασικών απαιτήσεων της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

Με άλλα λόγια, η «εισαγωγή απαιτήσεων» αναφέρεται σε μια διαδικασία κατά την οποία οι απαιτήσεις που ισχύουν για ένα όχημα προσδιορίζονται, εφαρμόζονται και επικυρώνονται συστηματικά, παράλληλα με την τεκμηρίωση όλων των βημάτων ή της διαδικασίας και την παροχή της απαραίτητης ιχνηλασιμότητας, αν και περιορίζεται στις βασικές απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα III της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Ο όρος «διαχείριση απαιτήσεων» αναφέρεται επίσης σε μια διαδικασία προσδιορισμού, εφαρμογής και επικύρωσης (συμπεριλαμβανομένης της απαραίτητης ιχνηλασιμότητας και τεκμηρίωσης) των απαιτήσεων, που καλύπτει όμως όλες τις απαιτήσεις που πρέπει να τηρούνται ανεξάρτητα από την πηγή της απαίτησης ή τη φύση της. Από αυτή την άποψη, οι απαιτήσεις που καλύπτονται από την «εισαγωγή απαιτήσεων» αποτελούν υποσύνολο των απαιτήσεων που πρέπει να καλύπτονται από τη «διαχείριση απαιτήσεων».

Είναι σκόπιμο να επισημανθεί ότι το πεδίο εφαρμογής της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων δεν περιορίζεται στον προσδιορισμό των εφαρμοστέων ΤΠΔ, δεν επαρκεί ούτε προσδιορίζει τα διάφορα πρότυπα που αναφέρονται στις ΤΠΔ. Το επίπεδο λεπτομέρειας και ο βαθμός λεπτομέρειας στον προσδιορισμό των απαιτήσεων πρέπει να επαρκούν ώστε να επιτρέπουν την κατανομή των απαιτήσεων σε λειτουργίες, συστατικά στοιχεία, συστήματα, υποσυστήματα κ.λπ. και την επακόλουθη εφαρμογή, επαλήθευση και επικύρωση. Σε πολλές περιπτώσεις, θα χρειαστεί η διάσπαση της απαίτησης υψηλού επιπέδου (όπως ΤΠΔ ή ένα πρότυπο EN) σε μικρότερες απαιτήσεις οι οποίες θα υπόκεινται σε ανεξάρτητη διαχείριση. Η ενότητα 3.11.4 του παρόντος εγγράφου περιέχει ένα εννοιολογικό παράδειγμα σχετικά με τις κύριες πτυχές που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για τη διαχείριση των απαιτήσεων (πίνακας απαιτήσεων).

3.3.1.4. Άλλη εφαρμοστέα νομοθεσία της Ένωσης

Ο αιτών τη διάθεση κινητού υποσυστήματος στην αγορά, βάσει των γνώσεων και της πείρας του και λαμβανομένων υπόψη των χαρακτηριστικών του υποσυστήματος, είναι ο μόνος υπεύθυνος για τον προσδιορισμό του εφαρμοστέου ενωσιακού δικαίου και για τη διασφάλιση της πραγματικής τήρησης του νόμου ή των νόμων.

Πριν από τη διάθεση ενός κινητού υποσυστήματος στην αγορά, ο αιτών λαμβάνει κάθε αναγκαίο μέτρο ώστε να διασφαλίσει ότι το υποσύστημα συμμορφώνεται με το σχετικό ενωσιακό δίκαιο και τους εθνικούς κανόνες. Το ενωσιακό δίκαιο περιλαμβάνει οδηγίες, τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ), αλλά και κάθε άλλο εφαρμοστέο ενωσιακό δίκαιο, το οποίο, χωρίς να είναι ειδικό για τους σιδηροδρόμους, πρέπει επίσης να τηρείται.

Ως εκ τούτου, ο αιτών τη διάθεση κινητού υποσυστήματος στην αγορά εκδίδει δήλωση επαλήθευσης ΕΚ, στην οποία δηλώνει ότι το υποσύστημα συμμορφώνεται με τη σχετική ενωσιακή νομοθεσία και τυχόν σχετικούς εθνικούς κανόνες. Με άλλα λόγια, η δήλωση επαλήθευσης ΕΚ περιέχει τις παραπομπές στο δίκαιο της Ένωσης με το οποίο συμμορφώνεται το υποσύστημα, καθώς και τις παραπομπές στα αποτελέσματα που απαιτούνται από το εν λόγω δίκαιο (π.χ. πιστοποιητικά, εκθέσεις κ.λπ.).

Ομοίως, ο αιτών την έγκριση οχήματος ή/και τύπου οχήματος ή ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής είναι υπεύθυνος να διασφαλίσει ότι όλες οι ισχύουσες απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένης της λοιπής νομοθεσίας της Ένωσης, πληρούνται σε επίπεδο οχήματος.

Με την επιφύλαξη των ανωτέρω, θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι ακόλουθες νομοθετικές πράξεις της ΕΕ ενδέχεται να εφαρμόζονται σε σιδηροδρομικά οχήματα, ανάλογα με τα χαρακτηριστικά του οχήματος:

- › οδηγία 2009/142/ΕΚ για τα απλά δοχεία πίεσης·
- › οδηγία 2014/30/ΕΕ για την ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα·
- › κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 2016/1628 για τις εκπομπές ρύπων από μη οδικά κινητά μηχανήματα (NRMM)·
- › κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1907/2006 για την καταχώριση, την αξιολόγηση, την αδειοδότηση και τους περιορισμούς των χημικών προϊόντων (REACH)·
- › οδηγία 2006/42/ΕΚ σχετικά με τα μηχανήματα
- › κανονισμοί για τη διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων (RID), και
- › οδηγία 2014/53/ΕΕ για τον ραδιοεξοπλισμό (RED).

Περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το ενωσιακό δίκαιο που ενδέχεται να τυγχάνει εφαρμογής στους σιδηροδρόμους διατίθενται στον ακόλουθο δικτυακό τόπο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής:

https://single-market-economy.ec.europa.eu/single-market/european-standards/harmonised-standards_en

Ο Οργανισμός έχει επίσης καταρτίσει έναν ενημερωτικό κατάλογο του ενωσιακού δικαίου που ενδέχεται να τυγχάνει εφαρμογής στους σιδηροδρόμους. Ο εν λόγω κατάλογος περιλαμβάνει επίσης πληροφορίες σχετικά με τα αποδεικτικά στοιχεία για την τήρηση του σχετικού ενωσιακού δικαίου, τα οποία θα πρέπει να περιλαμβάνονται στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης μέσω της OSS. Ο κατάλογος διατίθεται στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού ([σύνδεσμος](#)), στην ενότητα «Σχετικά έγγραφα» της ακόλουθης ιστοσελίδας:

https://www.era.europa.eu/domains/applicants/applications-vehicle-type-authorisations_en

Βλ. επίσης τις ενότητες 2.7.3 και 2.7.4 του «Οδηγού για την εφαρμογή των ΤΠΔ», που διατίθεται στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού:

https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability_en

3.3.1.5. Ρόλοι και αρμοδιότητες στο πλαίσιο της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων

- › Ο **αιτών** έγκριση οχήματος ή/και τύπου οχήματος ή ο **φορέας διαχείρισης της αλλαγής** σε περίπτωση τροποποιήσεων, έχει τη νομική υποχρέωση:
 - να αναλάβει διαδικασία εντοπισμού και διαχείρισης της επικινδυνότητας, των συναφών κινδύνων και των απαιτήσεων προκειμένου να διασφαλίσει ότι το συγκεκριμένο όχημα ή/και ο τύπος οχήματος πληροί την ισχύουσα νομοθεσία (συμπεριλαμβανομένης άλλης νομοθεσίας της ΕΕ που, χωρίς να είναι ειδική για τους σιδηροδρόμους, εξακολουθεί να ισχύει για τους σιδηροδρόμους) και τις βασικές απαιτήσεις που περιγράφονται στο παράρτημα III της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 (εισαγωγή απαιτήσεων)·
 - να τεκμηριώσει τη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων (περιγραφή της διαδικασίας), την υλοποίησή της στο συγκεκριμένο έργο και να υποβάλει τα απαραίτητα αποδεικτικά στοιχεία της εφαρμογής της διαδικασίας στο συγκεκριμένο έργο·

- να προσλάβει έναν οργανισμό αξιολόγησης για την ανεξάρτητη αξιολόγηση της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων (για πτυχές που σχετίζονται με την ασφάλεια και την ασφαλή ενσωμάτωση μεταξύ υποσυστημάτων) και της εφαρμογής της·
- να καταρτίσει δήλωση σύμφωνα με την οποία όλοι οι κίνδυνοι και οι απαιτήσεις έχουν αντιμετωπιστεί αποτελεσματικά, και
- να συμπεριλάβει τα ανωτέρω αποδεικτικά στοιχεία στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης έγκρισης, όταν αυτό απαιτείται από τα νομικά κείμενα.

Οι αιτούντες ή οι φορείς διαχείρισης αλλαγών μπορούν να αναθέσουν υπεργολαβικά τον φόρτο εργασίας τόσο για την ανάπτυξη και την υλοποίηση της διαδικασίας όσο και για την εφαρμογή της σε ένα συγκεκριμένο έργο. Ωστόσο, οι αιτούντες ή οι φορείς διαχείρισης αλλαγών δεν μπορούν να μεταθέσουν την ευθύνη τους και παραμένουν υπεύθυνοι να διασφαλίσουν ότι η εισαγωγή απαιτήσεων είναι η ενδεδειγμένη, ότι η διαδικασία εφαρμόζεται στο σχετικό έργο και ότι προσκομίζονται τα σχετικά αποδεικτικά έγγραφα.

Ομοίως, οι αιτούντες ή οι φορείς διαχείρισης αλλαγών είναι οι μόνοι υπεύθυνοι για την κατάρτιση δήλωσης σχετικά με την αναληφθείσα εισαγωγή απαιτήσεων· δεν είναι δυνατό η έκδοση της εν λόγω δήλωσης να ανατεθεί σε υπερογολάβους ή τρίτους.

- › Ο **οργανισμός αξιολόγησης** έχει καθήκον να αξιολογεί τη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων για πτυχές που σχετίζονται με την ασφάλεια και την ασφαλή ενσωμάτωση μεταξύ υποσυστημάτων (κατόπιν αιτήματος του αιτούντος, μπορεί επίσης να καλύπτει και άλλες βασικές απαιτήσεις) και να συντάσσει έκθεση αξιολόγησης στην οποία συνοψίζονται τα αποτελέσματα της αξιολόγησης. Ειδικότερα, αξιολογεί αν η εφαρμοζόμενη διαδικασία είναι αρκετά άρτια ώστε να επιτρέπει την ορθή διαχείριση των απαιτήσεων ή όχι, καθώς και την καταλληλότητα των αποτελεσμάτων της εφαρμογής της διαδικασίας στο υπό αξιολόγηση έργο.

Ο καθορισμός της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων, η εφαρμογή της σε ένα έργο, η παραγωγή της σχετικής τεκμηρίωσης και/ή η παροχή συμβουλών ή λύσεων που θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο την ανεξαρτησία της συνιστούν καθήκοντα που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της ανεξάρτητης αξιολόγησης που πρέπει να διενεργείται από τον οργανισμό αξιολόγησης.

Η συμμετοχή του οργανισμού αξιολόγησης στην ανεξάρτητη αξιολόγηση της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων θα πρέπει να ξεκινήσει σε όσο το δυνατόν πιο πρώιμο στάδιο του έργου· μια καθυστερημένη παρέμβαση του οργανισμού αξιολόγησης μπορεί να οδηγήσει σε καθυστερημένο εντοπισμό περιπτώσεων μη συμμόρφωσης, οι οποίες θα ήταν δύσκολο να επιλυθούν όταν το έργο βρίσκεται σε προχωρημένο στάδιο ανάπτυξης. Μπορεί επίσης να οδηγήσει, κατά τη διαδικασία έγκρισης, σε περαιτέρω έρευνες από τον φορέα έγκρισης και/ή τις ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης σε ό,τι αφορά τις αξιολογήσεις που διενεργήθηκαν από τον οργανισμό αξιολόγησης σχετικά με δραστηριότητες που πραγματοποιήθηκαν πριν από τον διορισμό του.

Συγκριτικά με τις αξιολογήσεις συμμόρφωσης με ΤΠΔ, οι οποίες διενεργούνται από κοινοποιημένο οργανισμό, προκειμένου να ελεγχθεί αν πληρούνται όλες οι απαιτήσεις των ΤΠΔ, η ανεξάρτητη αξιολόγηση της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων από οργανισμό αξιολόγησης αφορά περισσότερο τον έλεγχο της διαδικασίας που έχει θεσπιστεί από τον αιτούντα ή τον φορέα διαχείρισης της αλλαγής για τη διαχείριση όλων των απαιτήσεων (και των κινδύνων).

Ο κανονισμός σχετικά με την κοινή μέθοδο ασφάλειας (ΚΜΑ) για την αξιολόγηση και την εκτίμηση της επικινδυνότητας (ΚΜΑ για την ΕκΈπ) και ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/545 δεν απαιτούν από τον οργανισμό αξιολόγησης να διενεργεί πλήρη και ενδεδειγμένη αξιολόγηση όλων των προσδιορισθεισών απαιτήσεων, ούτε να εξετάζει διεξοδικά όλα τα αποτελέσματα των αξιολογήσεων που διενεργούνται από άλλους φορείς αξιολόγησης της συμμόρφωσης, δηλαδή τους κοινοποιημένους οργανισμούς και τους ορισθέντες οργανισμούς, ή την αξιολόγηση κινδύνου που διενεργείται από τον αιτούντα ή τον φορέα διαχείρισης της αλλαγής. Επιπλέον, το άρθρο 6 παράγραφος 3 του

κανονισμού ΚΜΑ για την ΕκΕπ απαιτεί να αποφεύγεται η αλληλεπικάλυψη εργασιών μεταξύ αυτών των διαφόρων οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης.

Ο ρόλος του οργανισμού αξιολόγησης θα πρέπει να είναι συστημικός, με έμφαση στην αξιολόγηση:

- της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η διαδικασία είναι αρκετά άρτια ώστε να επιτρέπει τον ορθό προσδιορισμό και τη διαχείριση των απαιτήσεων·
- της καταλληλότητας των αποτελεσμάτων της εφαρμογής της διαδικασίας στο συγκεκριμένο υπό αξιολόγηση έργο.

Για την εκτέλεση αυτής της εργασίας, ο οργανισμός αξιολόγησης πρέπει να διενεργεί δειγματοληπτικούς ελέγχους και αναλυτική τμηματική κάθετη αξιολόγηση ³ των αποδεικτικών στοιχείων που σχετίζονται με επιλεγμένες απαιτήσεις (δείγματα) για διεξοδική αξιολόγηση.

Το έργο που πρέπει να εκτελέσει ο οργανισμός αξιολόγησης είναι το εξής:

- να διασφαλίζει ότι η διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων για τη βασική απαίτηση ασφάλειας και την ασφαλή ενσωμάτωση μεταξύ υποσυστημάτων πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα Ι του κανονισμού ΚΜΑ για την ΕκΕπ·
- να διασφαλίζει ότι η διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων για βασικές απαιτήσεις εκτός της ασφάλειας είτε πληροί τις απαιτήσεις του παραρτήματος Ι του κανονισμού ΚΜΑ για την ΕκΕπ όταν ο αιτών ή ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής αποφασίζει να εφαρμόσει αυτή τη μεθοδολογία, είτε παρέχει παρόμοιο επίπεδο διασφάλισης όταν χρησιμοποιείται άλλη μεθοδολογία·
- να διασφαλίζει ότι η διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων είναι συστηματική και επιτρέπει τον κατάλληλο προσδιορισμό και τη διαχείριση των απαιτήσεων (υλοποίηση, επαλήθευση και επικύρωση) καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας ανάπτυξης·
- να διατυπώνει κρίση εμπειρογνώμονα σχετικά με την ορθή εφαρμογή της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων για το συγκεκριμένο έργο και σχετικά με την καταλληλότητα των αποτελεσμάτων·
- να διατυπώνει κρίση εμπειρογνώμονα σχετικά με την καταλληλότητα του οχήματος και/ή του τύπου οχήματος με στόχο την ικανοποίηση των βασικών απαιτήσεων (τουλάχιστον όσον αφορά την ασφάλεια και την ασφαλή ενσωμάτωση μεταξύ υποσυστημάτων), και
- να παραδώσει έκθεση αξιολόγησης που περιέχει τα αποτελέσματα της ανεξάρτητης αξιολόγησης όσον αφορά τα σημεία που αναφέρονται ανωτέρω.

Τα αποτελέσματα των κοινοποιημένων οργανισμών και των ορισθέντων οργανισμών, ιδίως οι εκθέσεις που συνοδεύουν τα πιστοποιητικά, περιέχουν τα απαραίτητα αποδεικτικά στοιχεία προκειμένου να αποδειχθεί ότι έχει γίνει ορθή διαχείριση των απαιτήσεων που απορρέουν από τις ΤΠΔ και τους εφαρμοστέους εθνικούς κανόνες.

Παρότι τα νομικά κείμενα δεν περιέχουν την υποχρέωση υποβολής των εκθέσεων που εκδίδει ο κοινοποιημένος οργανισμός και/ή ο ορισθείς οργανισμός (και τα σχετικά αποδεικτικά στοιχεία) στον οργανισμό αξιολόγησης για την εισαγωγή απαιτήσεων, ο οργανισμός αξιολόγησης μπορεί να τα χρειάζεται για τη διενέργεια της αναγκαίας δειγματοληψίας. Ο αιτών ή ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής θα πρέπει να συμφωνήσει με τον οργανισμό αξιολόγησης εάν θα προσκομίσει στον οργανισμό αξιολόγησης το σύνολο των αποδεικτικών στοιχείων που έχουν παραχθεί από τον κοινοποιημένο οργανισμό και/ή τον ορισθέντα οργανισμό ή αν θα παράσχει μόνο τα απαραίτητα στοιχεία κατόπιν αιτήματος του οργανισμού αξιολόγησης.

³Τμηματική κάθετη αξιολόγηση: διεξοδική, από άκρου εις άκρον εξέταση της εφαρμογής της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων για τα επιλεγμένα δείγματα. Ο σκοπός είναι να ελεγχθεί ένα αντιπροσωπευτικό εγκάρσιο τμήμα των αποτελεσμάτων από την πραγματική υλοποίηση της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων και να καλυφθούν όλα τα στάδια της διαδικασίας ανάπτυξης.

Ορισμένες ΤΠΔ και/ή εθνικοί κανόνες απαιτούν την εφαρμογή της διαδικασίας εκτίμησης της επικινδυνότητας του κανονισμού ΚΜΑ για την ΕκΕπ για ορισμένες καθορισμένες παραμέτρους (π.χ. 4.2.4.2.2 της ΤΠΔ ΜΗΧ & ΕΤΥ). 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, όταν βάσει των ΤΠΔ και/ή των εθνικών κανόνων απαιτείται η εφαρμογή της διαδικασίας εκτίμησης της επικινδυνότητας του κανονισμού ΚΜΑ για την ΕκΕπ για ορισμένες πτυχές, θα πρέπει να αντιμετωπίζεται από τους κοινοποιημένους οργανισμούς και/ή τους ορισθέντες οργανισμούς όπως κάθε άλλο αποδεικτικό στοιχείο το οποίο παρέχει ο αιτών ή ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής στο πλαίσιο της διαδικασίας επαλήθευσης ΕΚ για άλλες απαιτήσεις (π.χ. έκθεση δοκιμής όπου απαιτείται δοκιμή βάσει των ΤΠΔ και/ή των εθνικών κανόνων).

- › Ο φορέας έγκρισης αξιολογεί τη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων ή/και τα αποδεικτικά στοιχεία που σχετίζονται με την εισαγωγή απαιτήσεων στο πλαίσιο της έκδοσης εγκρίσεων οχημάτων ή/και τύπων οχημάτων.
- › Τέλος, οι **ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης** αξιολογούν τα αποδεικτικά στοιχεία της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων που σχετίζονται με τους εφαρμοστέους εθνικούς κανόνες στο πλαίσιο της έκδοσης έγκρισης οχήματος και/ή τύπου οχήματος, όταν ο φορέας έγκρισης είναι ο Οργανισμός.

3.3.1.6. Περιπτώσεις έγκρισης για τις οποίες είναι αναγκαία η διενέργεια εισαγωγής απαιτήσεων

Τα δικαιολογητικά για την εισαγωγή απαιτήσεων πρέπει να περιλαμβάνονται στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης έγκρισης στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- › Πρώτη έγκριση σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545.
- › Επέκταση της περιοχής χρήσης σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545.
- › Νέα έγκριση σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545, και
- › Περιπτώσεις συνδυασμένης αίτησης σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545:
 - νέα έγκριση και έγκριση για επεκταθείσα περιοχή χρήσης, ή
 - πρώτη έγκριση και συμμόρφωση με τύπο.

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 οχήματος και/ή τύπου οχήματος (τέτοιου είδους αλλαγή θα πρέπει να καλύπτεται από νέα έγκριση στην αρχική περιοχή χρήσης).

Για τις περιπτώσεις έγκρισης που απαριθμούνται κατωτέρω, είναι απαραίτητη η υποβολή αίτησης έγκρισης, αλλά δεν είναι απαραίτητη η διενέργεια διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων ούτε η συμπερίληψη αποδεικτικών στοιχείων στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης έγκρισης:

- › Ανανέωση έγκρισης τύπου οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545, ή
- › Έγκριση για διάθεση στην αγορά σε συμμόρφωση με ήδη εγκεκριμένο τύπο οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο ε) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545

Αφετέρου, το άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 περιγράφει τα σενάρια σύμφωνα με τα οποία για τις αλλαγές σε ένα ήδη εγκεκριμένο όχημα ή/και τύπο οχήματος δεν απαιτείται νέα έγκριση σύμφωνα με το

άρθρο 21 παράγραφος 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545:

- › Άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο α): προκύπτει αλλαγή που δεν εισάγει παρέκκλιση από τους συνοδευτικούς τεχνικούς φακέλους των δηλώσεων ΕΚ επαλήθευσης των υποσυστημάτων. Στην περίπτωση αυτή δεν απαιτείται επαλήθευση από οργανισμό αξιολόγησης της συμμόρφωσης και η αρχική δήλωση ΕΚ επαλήθευσης για τα υποσυστήματα και την έγκριση τύπου οχήματος παραμένει σε ισχύ και αμετάβλητη.
- › Άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο β): προκύπτει αλλαγή που εισάγει παρέκκλιση από τους συνοδευτικούς τεχνικούς φακέλους των δηλώσεων ΕΚ επαλήθευσης των υποσυστημάτων για την οποία απαιτούνται ενδεχομένως νέοι έλεγχοι και, κατά συνέπεια, επαλήθευση σύμφωνα με τις εφαρμοστέες ενότητες αξιολόγησης της συμμόρφωσης, αλλά δεν έχει επιπτώσεις στα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού του τύπου οχήματος και δεν συνεπάγεται νέα έγκριση σύμφωνα με τα κριτήρια του άρθρου 21 παράγραφος 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.
- › Άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο γ): προκύπτει 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.

Ακόμα και για αυτά τα σενάρια, οι αιτούντες ή/και οι φορείς διαχείρισης των αλλαγών πρέπει να υποβληθούν σε διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων ώστε να διασφαλίσουν ότι η διαχείριση των εφαρμοστέων απαιτήσεων γίνεται με συστηματικό και δομημένο τρόπο και ότι η απόφαση σχετικά με το αν ενεργοποιείται ή όχι το άρθρο 21 παράγραφος 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 είναι αιτιολογημένη. Τα αποδεικτικά στοιχεία της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων πρέπει να προσκομίζονται και να διατηρούνται από τον φορέα διαχείρισης της αλλαγής.

Με άλλα λόγια, η εισαγωγή απαιτήσεων και η διαδικασία διαχείρισης πρέπει να εκτελούνται για όλα τα έργα που αφορούν οχήματα, ανεξάρτητα από την κατηγοριοποίηση της αλλαγής, από το αν είναι αναγκαία η έγκριση ή όχι, ή από το αν μια αλλαγή θεωρείται σημαντική ή όχι κατόπιν εφαρμογής του κανονισμού ΚΜΑ για την ΕκΕπ.

3.3.1.7. Υποχρεωτική χρήση της διαδικασίας εκτίμησης της επικινδυνότητας που προβλέπεται στο παράρτημα Ι του κανονισμού ΚΜΑ για την ΕκΕπ για τη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων

Το άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 απαιτεί, για την εισαγωγή των απαιτήσεων που σχετίζονται με την ασφάλεια και την ασφαλή ενσωμάτωση μεταξύ των υποσυστημάτων, να χρησιμοποιείται η διαδικασία διαχείρισης κινδύνων που περιγράφεται στο παράρτημα Ι του κανονισμού ΚΜΑ για την ΕκΕπ με στόχο τον προσδιορισμό και την εφαρμογή των απαιτήσεων ασφαλείας και τη διασφάλιση της ασφαλούς ενσωμάτωσης των υποσυστημάτων ενός οχήματος. Αυτό απαιτεί πάντα ανεξάρτητη αξιολόγηση από έναν οργανισμό αξιολόγησης, ανεξάρτητα από το αν η αλλαγή θεωρείται σημαντική ή όχι, ή αν η αλλαγή ενεργοποιεί τα κριτήρια για την έκδοση νέας έγκρισης του τροποποιημένου οχήματος και/ή του τροποποιημένου τύπου οχήματος ή όχι (δηλαδή κατηγοριοποίηση της αλλαγής σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545), προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η διαδικασία διαχείρισης της επικινδυνότητας:

- › συμμορφώνεται με τη διαδικασία διαχείρισης της επικινδυνότητας του παραρτήματος Ι του κανονισμού ΚΜΑ για την ΕκΕπ,
- › επιτρέπει τον συστηματικό προσδιορισμό όλων των σχετικών με την ασφάλεια κινδύνων και των σχετικών απαιτήσεων ασφαλείας, και
- › καλύπτει την εφαρμογή, την επαλήθευση και την επικύρωση των απαιτήσεων ασφαλείας.

Για την ανεξάρτητη αξιολόγηση της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων για βασικές απαιτήσεις εκτός της ασφάλειας και της ασφαλούς ενσωμάτωσης μεταξύ υποσυστημάτων, όταν η μεθοδολογία που εφαρμόζεται δεν ακολουθεί τη διαδικασία που περιγράφεται στο παράρτημα Ι του κανονισμού ΚΜΑ για την ΕκΕπ, ο αιτών ή ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής έχει τη δυνατότητα να μην συμπεριλάβει έναν οργανισμό αξιολόγησης και, αντ' αυτού, να χρησιμοποιήσει άλλη ανεξάρτητη αξιολόγηση (βλ. ενότητα 3.3.1.9). Αξίζει

να σημειωθεί ότι ακόμη και σε αυτή την περίπτωση, ένας οργανισμός αξιολόγησης μπορεί επίσης να διενεργήσει την ανεξάρτητη αξιολόγηση.

Όταν μια αλλαγή σε υφιστάμενο όχημα και/ή τύπο οχήματος δεν έχει πιθανό αντίκτυπο στην ασφάλεια και/ή στην ασφαλή ενσωμάτωση μεταξύ υποσυστημάτων [π.χ. μπορεί να ταξινομηθεί σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545], και αυτό μπορεί να αποδειχθεί χωρίς να απαιτείται διενέργεια εκτίμησης της επικινδυνότητας, δεν είναι υποχρεωτικό η διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων για τις βασικές απαιτήσεις εκτός της ασφάλειας να ακολουθεί τη διαδικασία του παραρτήματος I του κανονισμού ΚΜΑ για την ΕκΕπ. Αυτό σημαίνει ότι δεν θα ήταν υποχρεωτική η συμμετοχή ενός οργανισμού αξιολόγησης για την ανεξάρτητη αξιολόγηση της εν λόγω διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων.

3.3.1.8. Σημαντικές αλλαγές σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 402/2013 και εισαγωγή απαιτήσεων

Για την εισαγωγή απαιτήσεων που σχετίζονται με την ασφάλεια και την ασφαλή ενσωμάτωση μεταξύ υποσυστημάτων, χρησιμοποιείται η διαδικασία διαχείρισης της επικινδυνότητας που περιγράφεται στο παράρτημα I του κανονισμού ΚΜΑ για την ΕκΕπ, ανεξάρτητα από το αν η αλλαγή θεωρείται σημαντική ή όχι ή αν υπάρχει ανάγκη για νέα έγκριση ή όχι. Αυτό απαιτεί επίσης ανεξάρτητη αξιολόγηση από έναν οργανισμό αξιολόγησης, ανεξάρτητα από το αν η αλλαγή θεωρείται σημαντική ή όχι.

Επιπλέον, σε περίπτωση αλλαγής σε υφιστάμενο όχημα και/ή τύπο οχήματος, εφαρμόζεται ο ΚΜΑ για την ΕκΕπ. Εάν η αλλαγή θεωρηθεί σημαντική, εφαρμόζεται η διαδικασία διαχείρισης της επικινδυνότητας του ΚΜΑ για την ΕκΕπ, ο οργανισμός αξιολόγησης αξιολογεί κατά τρόπο ανεξάρτητο τη διαδικασία διαχείρισης της επικινδυνότητας και εκδίδει έκθεση αξιολόγησης της ασφάλειας δυνάμει του άρθρου 15 του ΚΜΑ για την ΕκΕπ.

Η ανεξάρτητη αξιολόγηση και για τις δύο πτυχές μπορεί να διενεργείται από τον ίδιο τον οργανισμό αξιολόγησης, αν και το νομικό πλαίσιο δεν υποχρεώνει την ίδια εταιρεία να ασκεί τον ρόλο του οργανισμού αξιολόγησης και για τα δύο θέματα. Ωστόσο, η σύναψη σύμβασης με τον ίδιο οργανισμό αξιολόγησης μπορεί να δημιουργήσει συνέργειες μεταξύ της ανεξάρτητης αξιολόγησης της διαδικασίας διαχείρισης της επικινδυνότητας, όπως ορίζεται στον ΚΜΑ για την ΕκΕπ, και της αξιολόγησης της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων για την ασφάλεια των βασικών απαιτήσεων και την ασφαλή ενσωμάτωση μεταξύ υποσυστημάτων που προβλέπεται στο άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 (βλ. ενότητα 3.11.1.14). Αυτή μπορεί να είναι μια απλή προσθήκη στον ρόλο ενός οργανισμού αξιολόγησης, ιδίως εάν η διαδικασία σύμφωνα με τον ΚΜΑ για την ΕκΕπ χρησιμοποιείται επίσης για την εισαγωγή απαιτήσεων για όλες τις βασικές απαιτήσεις, με τις απαραίτητες προσαρμογές.

3.3.1.9. Εισαγωγή απαιτήσεων όσον αφορά βασικές απαιτήσεις εκτός της ασφάλειας

Χρειάζεται μια συστηματική και βασισμένη στη μηχανική του συστήματος προσέγγιση για την αντιμετώπιση όλων των απαιτήσεων για το όχημα και όχι μόνο των απαιτήσεων ασφαλείας. Ο αιτών ή ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής έχει δύο επιλογές για την εισαγωγή και διαχείριση των απαιτήσεων σε ό,τι αφορά τις βασικές απαιτήσεις εκτός της ασφάλειας:

- › Να τηρεί τα θεμελιώδη στοιχεία της διαδικασίας διαχείρισης της επικινδυνότητας στον ΚΜΑ για την ΕκΕπ για όλες τις απαιτήσεις, **με ορισμένες προσαρμογές** που είναι απαραίτητες, καθώς η εκτίμηση και η αξιολόγηση της επικινδυνότητας δεν εφαρμόζονται άμεσα σε απαιτήσεις άλλες πέραν των απαιτήσεων ασφαλείας (π.χ. η χρήση μητρώου επικινδυνότητας δεν είναι κατάλληλη για βασικές απαιτήσεις πέραν της ασφάλειας).

Αυτό περιλαμβάνει την ανεξάρτητη αξιολόγηση της εισαγωγής απαιτήσεων, η οποία μπορεί να διενεργηθεί από έναν οργανισμό αξιολόγησης (μπορεί να πρόκειται για μια απλή προσθήκη στο πεδίο εφαρμογής της αξιολόγησης του οργανισμού αξιολόγησης για τη βασική απαίτηση ασφαλείας), αλλά και από έναν ανεξάρτητο αξιολογητή που δεν είναι οργανισμός αξιολόγησης.

Εάν δεν διοριστεί οργανισμός αξιολόγησης για την ανεξάρτητη αξιολόγηση της εισαγωγής απαιτήσεων, ο αιτών θα πρέπει να υποβάλει στον φορέα έγκρισης, στο πλαίσιο της διαδικασίας έγκρισης, τα αποδεικτικά στοιχεία που σχετίζονται με την εισαγωγή απαιτήσεων. Ο φορέας

έγκρισης θα αξιολογεί τα αποδεικτικά στοιχεία στο πλαίσιο της διαδικασίας έγκρισης, προκειμένου να επαληθεύει ότι έχει διενεργηθεί η διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων και ότι έχει προσδιορίσει και διαχειριστεί συστηματικά όλες τις απαιτήσεις καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας ανάπτυξης, συμπεριλαμβανομένης της επαλήθευσης και της επικύρωσης.

- › Να χρησιμοποιεί μια άλλη, ισοδύναμη διαδικασία, η οποία ταιριάζει στις αναπτυξιακές πρακτικές του αιτούντος ή της οντότητας που διαχειρίζεται την αλλαγή. Είναι σημαντικό η μεθοδολογία που χρησιμοποιείται να παρέχει το ίδιο επίπεδο αξιοπιστίας με τον ΚΜΑ για την ΕκΕπ. Ο ανεξάρτητος αξιολογητής, εάν υπάρχει, θα μπορούσε να είναι ένας οργανισμός αξιολόγησης.

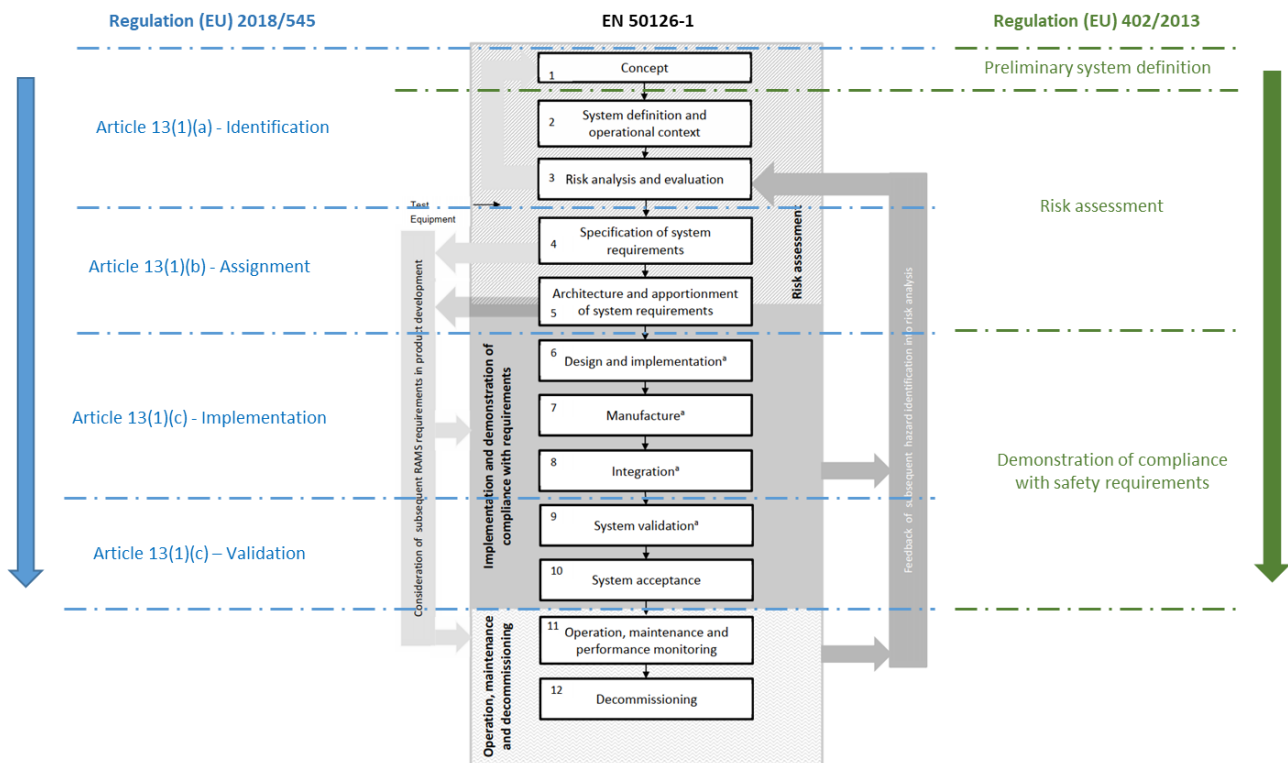
Επισημαίνεται ότι όταν η μεθοδολογία δεν περιλαμβάνει ανεξάρτητη αξιολόγηση, θα είναι δύσκολο να αποδειχθεί ότι παρέχει το ίδιο επίπεδο αξιοπιστίας (βλ. ενότητα 3.11.2.1).

Κατά την εξέταση του αν υπάρχει άλλη μεθοδολογία που παρέχει το ίδιο επίπεδο αξιοπιστίας, ο αιτών ή ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη αν η εφαρμοσθείσα διαδικασία ενσωματώνει τα βασικά στοιχεία της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων σύμφωνα με το πρότυπο EN 50 126-1 και τον κανονισμό ΚΜΑ για την ΕκΕπ.

- Καθορισμός συστήματος - Το σύστημα ή/και η αλλαγή που υλοποιείται πρέπει να καθοριστεί στο πλαίσιο του σιδηροδρομικού δικτύου και της περιοχής χρήσης του. Αυτή η πτυχή είναι καθοριστικής σημασίας για τα επόμενα βήματα της διαδικασίας.
- Προσδιορισμός απαιτήσεων - Όλες οι απαιτήσεις για την ικανοποίηση των βασικών απαιτήσεων πρέπει να αποτυπώνονται στις προδιαγραφές απαιτήσεων και, κατά περίπτωση, να ενσωματώνονται στις προδιαγραφές σχεδιασμού.
- Εφαρμογή απαιτήσεων - Πρέπει να εφαρμόζονται οι απαιτήσεις και πρέπει να διενεργούνται η ιχνηλασιμότητα του σχεδιασμού, από τις απαιτήσεις έως τις προδιαγραφές σχεδιασμού, καθώς και η επαλήθευση και οι δοκιμές.
- Επίδειξη της συμμόρφωσης - Όλες οι απαιτήσεις πρέπει να επικυρώνονται και πρέπει να συγκεντρώνονται αποδεικτικά στοιχεία προκειμένου να αποδειχθεί η ικανοποίηση των απαιτήσεων.

Εάν εφαρμοστεί νέα ή ανεπαρκώς καθορισμένη διαδικασία, υπάρχει σοβαρός κίνδυνος να μην τηρηθούν τα εν λόγω βασικά χαρακτηριστικά που απαιτούνται για την εισαγωγή απαιτήσεων και τη διαχείριση, και η διαδικασία αξιολόγησης από έναν οργανισμό αξιολόγησης ή τον φορέα έγκρισης θα διαρκέσει σημαντικά περισσότερο. Παραδείγματα μεθόδων ανάπτυξης που θα μπορούσαν να θεωρηθούν ως κατάλληλη βάση για μια διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων είναι εκείνα που συμμορφώνονται με τη μέθοδο μηχανικής συστημάτων που ορίζεται στο πρότυπο EN 50126-1. Όσο πιο τυποποιημένη είναι η διαδικασία (συμφωνεί περισσότερο με τις αρχές του παραρτήματος Ι του ΚΜΑ για την ΕκΕπ, π.χ. EN 50126-1), τόσο λιγότερα προβληματικά σημεία θα επισημαίνονται από τον οργανισμό αξιολόγησης ή/και τον φορέα έγκρισης κατά την αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων.

Το διάγραμμα 5 παρέχει μια σχηματική εικόνα των σχέσεων μεταξύ του ΚΜΑ για την ΕκΕπ και του κύκλου ζωής του προτύπου EN 50 126-1 όσον αφορά τα κύρια βήματα της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων που σχετίζονται με τη βασική απαίτηση ασφάλειας και την ασφαλή ενσωμάτωση μεταξύ υποσυστημάτων.



Διάγραμμα5: εισαγωγή απαιτήσεων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/545 έναντι του ΚΜΑ για την ΕκΕπ και του κύκλου ζωής του συστήματος στο πρότυπο EN 50126-1

Το διάγραμμα 6 παρέχει γραφική περιγραφή του τρόπου με τον οποίο ο κύκλος ζωής του συστήματος στο πρότυπο EN 50 126-1 αντιστοιχεί στη διαδικασία διαχείρισης της επικινδυνότητας του παραρτήματος I του ΚΜΑ για την ΕκΕπ. Τα θεμελιώδη στοιχεία μιας διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων καλύπτονται από τα κύρια πλαίσια (η εφαρμογή των απαιτήσεων και η απόδειξη της συμμόρφωσης καλύπτονται από ένα μόνο πλαίσιο), ενώ οι αριθμοί στα επιμέρους πλαίσια παρέχουν ένδειξη για το πού ευθυγραμμίζονται οι εν λόγω διαδικασίες με τις φάσεις του κύκλου ζωής του συστήματος EN50126-1.

Ο ΚΜΑ για την ΕκΕπ ορίζει ένα μητρώο κινδύνων ως το κεντρικό έγγραφο για τη διαχείριση των απαιτήσεων ασφάλειας. Πρέπει να «δημιουργείται ή να ενημερώνεται από τον προτείνοντα κατά τη διάρκεια του σχεδιασμού και της εφαρμογής». Το μητρώο κινδύνων λειτουργεί ως έγγραφο διαχείρισης των απαιτήσεων ασφαλείας και χρησιμοποιείται για να παρουσιάζει την κατάσταση των απαιτήσεων ασφαλείας και να παρέχει ιχνηλασιμότητα ως προς τον σχεδιασμό και την εφαρμογή των εν λόγω απαιτήσεων ασφαλείας. Ένας παρόμοιος μηχανισμός (όσον αφορά ένα εργαλείο που επιτρέπει τη σωστή διαχείριση των απαιτήσεων) απαιτείται για τη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων όσον αφορά τις βασικές απαιτήσεις πέραν της ασφάλειας.

Αν και η κυριολεκτική ερμηνεία του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 υποδηλώνει τη χρήση καταλόγου/μητρώου κινδύνων για την καταχώριση όλων των απαιτήσεων, δηλαδή όχι μόνο των σχετικών με την ασφάλεια πληροφοριών, στην πράξη αυτό δεν είναι υποχρεωτικό. Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/545 επιτρέπει τη χρήση οποιωνδήποτε άλλων μέσων ή εργαλείων (π.χ. ενός εργαλείου κεντρικού αποθετηρίου) που επιτρέπουν στον αιτούντα ή στον φορέα διαχείρισης της αλλαγής να αποδείξει τη συστηματική καταγραφή και διαχείριση των απαιτήσεων που δεν αφορούν την ασφάλεια.

Συνήθως για τον σκοπό αυτό, οι κατασκευαστές χρησιμοποιούν σε μεγάλο βαθμό ειδικά εργαλεία ΤΠ ή εσωτερικές βάσεις δεδομένων, μητρώα, καταλόγους ελέγχου και εργαλεία για τη συστηματική ανίχνευση και διαχείριση της εφαρμογής των απαιτήσεων που προσδιορίζονται/εισάγονται κατά την έναρξη του έργου, έως ότου γίνουν οι σχετικές δοκιμές επικύρωσης προκειμένου να αποδειχθεί η πραγματική και ορθή εφαρμογή κάθε απαίτησης. Αυτή η λογική και συστηματική διαχείριση όλων των βασικών απαιτήσεων είναι ισοδύναμη με την έννοια ενός καταλόγου/μητρώου κινδύνων, που διασφαλίζει ότι δεν παραβλέπεται καμία απαίτηση (βλ. παράδειγμα πίνακα απαιτήσεων στην ενότητα 3.11.4).

3.3.1.10. Ικανότητες του οργανισμού αξιολόγησης για την αξιολόγηση της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων

Το παράρτημα II του κανονισμού ΚΜΑ για την ΕκΕπ απαιτεί από τον οργανισμό αξιολόγησης να πληροί τις ακόλουθες απαιτήσεις:

- › όλες τις απαιτήσεις του προτύπου ISO/IEC 17020:2012· πρόκειται για γενικά κριτήρια και απαιτήσεις που αφορούν τον οργανισμό αξιολόγησης «ανεξαρτησία, επάρκεια, ακεραιότητα και αμεροληψία»·
- › ειδικά κριτήρια και απαιτήσεις που χρειάζονται για τη διεξαγωγή των ανεξάρτητων εκτιμήσεων σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού ΚΜΑ για την ΕκΕπ

Δεδομένου ότι οι οργανισμοί είναι διαπιστευμένοι ή αναγνωρισμένοι, δυνάμει του άρθρου 7 του κανονισμού ΚΜΑ για την ΕκΕπ, το οποίο σημαίνει ότι πληρούνται τα κριτήρια του παραρτήματος II του κανονισμού ΚΜΑ για την ΕκΕπ, για ένα, περισσότερα ή όλα τα πεδία αρμοδιοτήτων που σχετίζονται με τα διάφορα υποσυστήματα (διαρθρωτικά και λειτουργικά) που συνθέτουν το σιδηροδρομικό σύστημα της ΕΕ:

- › Υποδομές
- › Ενέργεια
- › Έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση
- › Τροχαίο υλικό
- › Επιχειρησιακή λειτουργία και διαχείριση της κυκλοφορίας,
- › Συντήρηση
- › Ασφαλής ενσωμάτωση του συστήματος
- › Άλλο

Επιπλέον, το σημείο 3 του παραρτήματος II του κανονισμού ΚΜΑ για την ΕκΕπ απαιτεί να είναι διαπιστευμένος ή αναγνωρισμένος ο οργανισμός αξιολόγησης για ευρύτερες ή εγκάρσιες ικανότητες, όπως η επάρκεια που απαιτείται για την αξιολόγηση της συνολικής συνοχής της διαχείρισης της επικινδυνότητας

και η ασφαλής ενσωμάτωση του υπό αξιολόγηση συστήματος, η οποία περιλαμβάνει την ικανότητα του οργανισμού αξιολόγησης να ελέγχει τα ακόλουθα:

- › την οργάνωση ή τις ρυθμίσεις που εφαρμόζει ο προτείνων ώστε να εξασφαλίσει συντονισμένη προσέγγιση,
- › τη μεθοδολογία για την αξιολόγηση των μεθόδων και των πόρων που αναπτύσσουν οι διάφοροι ενδιαφερόμενοι παράγοντες, και
- › τις τεχνικές πτυχές που είναι απαραίτητες για την αξιολόγηση του συστήματος στο σύνολό του.

Για την εκπλήρωση των απαιτήσεων του κανονισμού ΚΜΑ για την ΕκΕπ, ένας οργανισμός αξιολόγησης πρέπει να είναι διαπιστευμένος ή αναγνωρισμένος για «τουλάχιστον έναν τεχνικό τομέα ικανότητας του σημείου 2 του παραρτήματος II και την ικανότητα του σημείου 3 του παραρτήματος II για την αξιολόγηση της συνολικής συνοχής της διαχείρισης επικινδυνότητας και της ασφαλούς ενσωμάτωσης του υπό αξιολόγηση συστήματος στο σιδηροδρομικό σύστημα στο σύνολό του».

Είναι σημαντικό να γνωρίζετε ότι ο κανονισμός ΚΜΑ για την ΕκΕπ δεν παρέχει λεπτομέρειες σχετικά με τις απαιτήσεις επάρκειας που ορίζονται στο παράρτημα II, οι οποίες είναι γενικές απαιτήσεις. Για παράδειγμα, δεν προσδιορίζει τους ειδικούς κλάδους μηχανικής, όπως τα ενσωματωμένα συστήματα σε πραγματικό χρόνο, οι τηλεπικοινωνίες, το υλικό, το λογισμικό, ο ανθρώπινος παράγοντας κ.λπ. που είναι απαραίτητοι για κάθε δομικό υποσύστημα. Κατά συνέπεια, είναι δύσκολο να διαπιστωθεί εάν ένας οργανισμός αξιολόγησης διαθέτει επαρκείς ικανότητες, πείρα και γνώσεις για να εκπληρώσει τους ρόλους και τις αρμοδιότητές του. Για τους λόγους αυτούς, περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με τις απαιτήσεις για τις τεχνικές γνώσεις και τις ικανότητες των οργανισμών αξιολόγησης υπάρχουν διαθέσιμες στη Σύσταση για χρήση (RFU) αριθ. 3, που εκπονήθηκε από τον Οργανισμό και την ομάδα συνεργασίας του οργανισμού αξιολόγησης. Η παρούσα RFU είναι δημόσια διαθέσιμη στον ιστότοπο του Οργανισμού:

https://www.era.europa.eu/domains/common-safety-methods/risk-evaluation-assessment-csm_en

Η προαναφερθείσα RFU αριθ. 3 καθορίζει ρητά τις απαιτήσεις επάρκειας που πρέπει να πληροί ένας οργανισμός αξιολόγησης προκειμένου να μπορεί να αξιολογεί ανεξάρτητα τη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων που καλύπτει ένα ολόκληρο όχημα (και την ασφαλή ενσωμάτωση μεταξύ υποσυστημάτων).

Για τους σκοπούς της ανεξάρτητης αξιολόγησης της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων ενός οχήματος ή/και τύπου οχήματος, ο οργανισμός αξιολόγησης θα πρέπει να συμπεριλάβει στο πεδίο εφαρμογής της διαπίστευσης ή αναγνώρισής του όλα τα υποσυστήματα που απαρτίζουν το όχημα. Σε περίπτωση νέας έγκρισης (αλλαγές σε υφιστάμενο όχημα ή/και τύπο οχήματος), όταν επηρεάζεται μόνο ένα από τα υποσυστήματα, θεωρούνται απαραίτητες μόνο οι αρμοδιότητες για τα υποσυστήματα που επηρεάζονται από την αλλαγή, αν και η ανεξάρτητη αξιολόγηση καλύπτει επίσης την ασφαλή ενσωμάτωση μεταξύ κινητών υποσυστημάτων. Είναι αυτονόητο ότι, για οχήματα που αποτελούνται μόνο από το υποσύστημα τροχαίου υλικού (π.χ. φορτάμαξες), ο οργανισμός αξιολόγησης που διενεργεί την ανεξάρτητη αξιολόγηση της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων χρειάζεται μόνο την επάρκεια που σχετίζεται με το τροχαίο υλικό στο πεδίο εφαρμογής της διαπίστευσης/αναγνώρισής του.

Ωστόσο, λόγω της συστημικής φύσης (έλεγχοι προσανατολισμένοι στη διαδικασία, δειγματοληπτικοί έλεγχοι και διεξοδικές τμηματικές κάθετες αξιολογήσεις) της ανεξάρτητης αξιολόγησης που πρέπει να διενεργείται όσον αφορά τη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων, ένας διαπιστευμένος ή αναγνωρισμένος οργανισμός αξιολόγησης του οποίου οι ικανότητες καλύπτουν τουλάχιστον το υποσύστημα τροχαίου υλικού είναι ικανός να αξιολογεί τη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων για ολόκληρο το όχημα. Ένας οργανισμός αξιολόγησης δεν υποχρεούται να διαθέτει εσωτερικά, στο πλαίσιο του οργανισμού ή της οντότητάς του, όλες τις τεχνικές ικανότητες που απαιτούνται για τη διενέργεια της ανεξάρτητης αξιολόγησης. Σύμφωνα με τους όρους των ρητρών 6.1 και 6.3 του προτύπου ISO/IEC 17020:2012, ο οργανισμός αξιολόγησης μπορεί είτε να προσλάβει εξωτερικούς εμπειρογνώμονες είτε να αναθέσει υπεργολαβικά τμήματα της αξιολόγησης.

Στην περίπτωση αυτή, ο οργανισμός αξιολόγησης δεν διαθέτει την αρμοδιότητα που ανατίθεται υπερβολικά στο πλαίσιο της διαπίστευσης ή της αναγνώρισης του πλήρους πεδίου εφαρμογής των τμημάτων που έχουν δοθεί σε υπερβολαβία. Ως εκ τούτου, ο οργανισμός αξιολόγησης πρέπει να διασφαλίζει και να μπορεί να αποδείξει ότι ο υπερβολαβός είναι ικανός να εκτελέσει τις εν λόγω δραστηριότητες και, κατά περίπτωση, ότι συμμορφώνεται με τις σχετικές απαιτήσεις που ορίζονται στο πρότυπο ISO/IEC 17020:2012 ή σε άλλα σχετικά πρότυπα αξιολόγησης της συμμόρφωσης. Σε κάθε περίπτωση, ο οργανισμός αξιολόγησης παραμένει υπεύθυνος για το σύνολο της ανεξάρτητης αξιολόγησης, συμπεριλαμβανομένου του τμήματος που έχει δοθεί σε υπερβολαβία. Όταν το τμήμα που έχει δοθεί σε υπερβολαβία είναι ένα ολόκληρο δομικό υποσύστημα (π.χ. έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση) που καλύπτεται πλήρως από ΤΠΔ, ο οργανισμός αξιολόγησης θα πρέπει να αναγνωρίζει αμοιβαία τις αξιολογήσεις που διενεργούνται από άλλον οργανισμό αξιολόγησης, διαπιστευμένο ή αναγνωρισμένο τουλάχιστον για το πεδίο εφαρμογής της υπερβολαβίας.

Οι παράγραφοι 6.1 και 6.3 του προτύπου ISO/IEC 17020:2012 εξετάζονται περαιτέρω στη Σύσταση για χρήση (RFU) αριθ. 8, η οποία βρίσκεται υπό εκπόνηση από τον Οργανισμό και την ομάδα συνεργασίας του οργανισμού αξιολόγησης. Η RFU θα είναι δημόσια διαθέσιμη στον ιστότοπο του Οργανισμού.

Οι πληροφορίες σχετικά με τους τομείς που καλύπτονται από τη διαπίστευση ή την αναγνώριση του οργανισμού αξιολόγησης οι οποίες είναι καταχωρισμένες στη βάση δεδομένων ERADIS (https://eradis.era.europa.eu/safety_docs/assessments/bodies/default.aspx, ενότητα 5 «Ταξινόμηση») θα πρέπει να είναι επικαιροποιημένες και να συνάδουν με τα αποδεικτικά στοιχεία της διαπίστευσης ή της αναγνώρισης που εκδίδονται από τον αρμόδιο φορέα, ώστε να αποφεύγονται περιττές καθυστερήσεις κατά τη διαδικασία έγκρισης. Η πτυχή αυτή αξιολογείται από τον φορέα έγκρισης στο πλαίσιο της αίτησης έγκρισης.

3.3.1.11. Εσωτερικοί οργανισμοί αξιολόγησης για την αξιολόγηση της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων

Ο ΚΜΑ για την ΕκΕπ επιτρέπει τη χρήση και των τριών τύπων (Α, Β και Γ) φορέων επιθεώρησης, όπως ορίζονται στην παράγραφο 4.1.6 και στο παράρτημα Α του προτύπου ISO/IEC 17020:2012. Σε κάθε περίπτωση, ο οργανισμός αξιολόγησης πρέπει να είναι διαπιστευμένος ή αναγνωρισμένος, σύμφωνα με το άρθρο 7 του ΚΜΑ για την ΕκΕπ, το οποίο παρέχει διαβεβαίωση σχετικά με την επάρκεια, την ανεξαρτησία και την αμεροληψία του.

Οι «εσωτερικοί» οργανισμοί αξιολόγησης τύπου Β και Γ, σύμφωνα με τα σημεία Α.2 και Α.3 του προτύπου ISO/IEC 17020:2012, επιτρέπεται να διενεργούν την αξιολόγηση της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων. Αξίζει να επισημανθεί ότι οι οργανισμοί αξιολόγησης τύπου Β μπορούν να παρέχουν υπηρεσίες μόνο στον οργανισμό στον οποίο ανήκουν. Οι οργανισμοί αξιολόγησης τύπου Γ μπορούν επίσης να παρέχουν υπηρεσίες σε άλλα μέρη.

Ο κανονισμός ΚΜΑ για την ΕκΕπ δεν απαγορεύει να διαδραματίζει η ίδια εταιρεία διάφορους ρόλους (π.χ. κοινοποιημένος οργανισμός, ορισθείς οργανισμός ή/και οργανισμός αξιολόγησης), εφόσον πληροί τις απαραίτητες απαιτήσεις και είναι κατάλληλα διαπιστευμένη ή αναγνωρισμένη όσον αφορά τις σχετικές απαιτήσεις για καθέναν από αυτούς τους ρόλους. Σύμφωνα με τον ορισμό του κανονισμού ΚΜΑ για την ΕκΕπ, ένας οργανισμός αξιολόγησης (φορέας εκτίμησης) είναι ένα αρμόδιο εκ των έσω ή των έξω πρόσωπο, οργανισμός ή οντότητα, που είναι τουλάχιστον ανεξάρτητο από τον «σχεδιασμό, την αξιολόγηση της επικινδυνότητας, τη διαχείριση της επικινδυνότητας, την κατασκευή, την προμήθεια, την εγκατάσταση, τη λειτουργία/χρήση, την επισκευή και τη συντήρηση» του οχήματος και/ή του τύπου οχήματος που αξιολογείται.

Ως εκ τούτου, μία από τις βασικές απαιτήσεις που πρέπει να πληροί ένας οργανισμός αξιολόγησης προκειμένου να διαπιστευθεί ή να αναγνωριστεί είναι η ανεξαρτησία και η αμεροληψία του. Αυτό σημαίνει ότι οι οργανισμοί αξιολόγησης θα πρέπει να έχουν θεσπίσει τα απαραίτητα μέτρα και εμπόδια για να διασφαλίσουν την ανεξαρτησία τους από άλλες εταιρείες ή τμήματα της εταιρείας στην οποία ανήκουν (για οργανισμούς αξιολόγησης τύπου Β και Γ).

3.3.1.12. Σχέση μεταξύ των φορέων που διενεργούν ανεξάρτητη αξιολόγηση της ασφάλειας (πρότυπα CENELEC) και των οργανισμών αξιολόγησης

Η ευρωπαϊκή σιδηροδρομική νομοθεσία δεν καθορίζει κανέναν ρόλο για τον ανεξάρτητο εκτιμητή ασφάλειας στο σύμφωνα με τα πρότυπα CENELEC (ISA). Επιπλέον, η ενότητα 4.2.1.1 της ΤΠΔ ΕΧΣ καθιστά υποχρεωτική την ανεξάρτητη αξιολόγηση της ασφάλειας από έναν οργανισμό αξιολόγησης. Ως εκ τούτου, αυτή η ανεξάρτητη αξιολόγηση δεν μπορεί να διενεργηθεί από έναν ανεξάρτητο εκτιμητή ασφάλειας σύμφωνα με τα πρότυπα CENELEC. Επιπλέον, στο τμήμα 4.2.1.1 της ΤΠΔ ΕΧΣ αναφέρεται ρητά ότι «[...] η εφαρμογή των προδιαγραφών που αναφέρονται στον πίνακα Α 3 του προσαρτήματος Α [...]» (δηλαδή των προτύπων της σειράς CENELEC 5012x) «[...] αποτελεί κατάλληλο μέσο για την πλήρη συμμόρφωση με τη διαδικασία διαχείρισης της επικινδυνότητας [...]» του ΚΜΑ για την ΕκΕπ για «[...] στοιχεία διαλειτουργικότητας και υποσυστήματα [...]», υπό την προϋπόθεση ότι οι ανεξάρτητες αξιολογήσεις διενεργούνται από διαπιστευμένο ή αναγνωρισμένο οργανισμό αξιολόγησης για το πεδίο εφαρμογής του CCS αντί του ανεξάρτητου εκτιμητή ασφάλειας σύμφωνα με τα πρότυπα CENELEC.

Οι μεθοδολογίες που περιγράφονται στον κανονισμό ΚΜΑ για την ΕκΕπ και τα πρότυπα CEN/CENELEC (EN 50126/50128/50129) δεν είναι αντιφατικές μεταξύ τους και δεν πρέπει να θεωρούνται ως δύο ξεχωριστά και διαδοχικά εργαλεία. Αντιθέτως, είναι λογικό να χρησιμοποιούνται με ολοκληρωμένο και συμπληρωματικό τρόπο.

Ωστόσο, ο οργανισμός αξιολόγησης και ο ανεξάρτητος εκτιμητής ασφάλειας (ISA) της CENELEC δεν είναι ισοδύναμοι, αν και οι ρόλοι και οι μέθοδοι εργασίας τους έχουν πολλές ομοιότητες.

Επιπλέον, το πεδίο εργασιών του οργανισμού αξιολόγησης είναι ευρύτερο από αυτό του ISA της CENELEC. Τα πρότυπα CENELEC 50128 και 50129 ζητούν έναν ανεξάρτητο εκτιμητή ασφάλειας μόνο για συστήματα σηματοδότησης. Ο ΚΜΑ για την ΕκΕπ καθιστά υποχρεωτικό τον διορισμό του οργανισμού αξιολόγησης για την ανεξάρτητη αξιολόγηση της ασφάλειας όσον αφορά όλες τις σημαντικές αλλαγές, ανεξάρτητα από το αν σχετίζονται με το υποσύστημα «Έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση», το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό», το υποσύστημα «Υποδομή» κ.λπ. Το άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 απαιτεί επίσης τον διορισμό ενός οργανισμού αξιολόγησης για την ανεξάρτητη αξιολόγηση της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων σχετικά με τις βασικές απαιτήσεις ασφάλειας και την ασφαλή ενσωμάτωση μεταξύ υποσυστημάτων.

Κατά συνέπεια, όταν η νομοθεσία της ΕΕ απαιτεί τον διορισμό ενός οργανισμού αξιολόγησης σε ένα έργο και όταν βάσει σύμβασης ή μέσω κοινοποιημένου εθνικού κανόνα απαιτείται επίσης η χρήση των προτύπων CENELEC 50126, 50128 και 50129 (με ανεξάρτητο εκτιμητή ασφάλειας), ο αιτών ή ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής υποχρεούται να διορίσει έναν οργανισμό αξιολόγησης ο οποίος:

- › είναι διαπιστευμένος ή αναγνωρισμένος σύμφωνα με τον ΚΜΑ για την ΕκΕπ, και
- › πληροί επίσης τις απαιτήσεις επάρκειας ενός ανεξάρτητου εκτιμητή ασφάλειας σύμφωνα με τα πρότυπα CENELEC.

Στην περίπτωση αυτή, η ανεξάρτητη αξιολόγηση της ασφάλειας που διενεργείται από τον εν λόγω οργανισμό αξιολόγησης περιλαμβάνει επίσης όλες τις απαραίτητες ανεξάρτητες δραστηριότητες αξιολόγησης της ασφάλειας που θα πρέπει να εκτελούνται από τον ανεξάρτητο εκτιμητή ασφάλειας σύμφωνα με τα πρότυπα CENELEC.

Σε περίπτωση που ένας αιτών ή ένας φορέας διαχείρισης της αλλαγής διορίσει έναν ανεξάρτητο εκτιμητή ασφάλειας, ενώ αυτό δεν είναι δυνατό για ένα πεδίο αρμοδιοτήτων που ήδη διέπεται από τη νομοθεσία της ΕΕ, είναι σημαντικό να ληφθεί υπόψη ότι ένας οργανισμός αξιολόγησης δεν υποχρεούται να αναγνωρίζει αμοιβαία το έργο και την έκθεση ενός ανεξάρτητου εκτιμητή ασφάλειας σύμφωνα με τα πρότυπα CENELEC. Σύμφωνα με την παράγραφο 6.3 του προτύπου ISO/IEC 17020:2012, ο οργανισμός αξιολόγησης:

- › είναι υπεύθυνος να επαληθεύει ότι ο ανεξάρτητος εκτιμητής ασφάλειας διαθέτει το κατάλληλο επίπεδο ικανότητας και ανεξαρτησίας και ότι η ΔΠΕ χρησιμοποιεί μεθόδους εργασίας παρόμοιες με αυτές της CSM RA, ή

- › επιτρέπεται να διενεργεί πρόσθετους ελέγχους ή αξιολογήσεις, εφόσον κρίνεται απαραίτητο.

3.3.1.13. Εκτέλεση της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων για πλατφόρμες οχημάτων

Η/Οι διαδικασία/-ες που εφαρμόζεται/-ονται για την εισαγωγή και τη διαχείριση των απαιτήσεων θα πρέπει να εφαρμόζεται/-ονται σε όλα τα έργα που θα αναπτυχθούν από τον αιτούντα ή τον φορέα διαχείρισης της αλλαγής, προκειμένου να διασφαλιστεί η συστηματική και δομημένη διαχείριση των απαιτήσεων. Η διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων εφαρμόζεται σε πλατφόρμες οχημάτων (μια πλατφόρμα στο πλαίσιο αυτό θα πρέπει να νοείται ως ένα κοινό σύνολο κοινών προσπαθειών σχεδιασμού, μηχανικής και παραγωγής, καθώς και σημαντικών κατασκευαστικών στοιχείων, σε έναν αριθμό εξωτερικά διακριτών τύπων/παραλλαγών/εκδόσεων) ή οικογένειες οχημάτων και μπορεί να έχει ιδιαιτερότητες που αποσκοπούν στην απλούστευση ή τη βελτίωση του τρόπου διαχείρισης των απαιτήσεων για έργα που ανήκουν στην ίδια πλατφόρμα οχημάτων ή οικογένεια οχημάτων.

Ωστόσο, λόγω του γεγονότος ότι, σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545, η εισαγωγή απαιτήσεων καλύπτει επίσης την εφαρμογή, την επαλήθευση και την επικύρωση, καθώς και την προσκόμιση των απαραίτητων δικαιολογητικών, είναι απαραίτητο να εξεταστούν όχι μόνο οι γενικές πτυχές της διαδικασίας που εφαρμόζεται για μια πλατφόρμα οχήματος, αλλά και η εφαρμογή της διαδικασίας στο συγκεκριμένο υπό αξιολόγηση έργο. Κατά συνέπεια, τα αποδεικτικά στοιχεία της εφαρμογής της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων σε ένα συγκεκριμένο έργο πρέπει επίσης να αντικατοπτρίζουν την εφαρμογή, την επαλήθευση και την επικύρωση για το συγκεκριμένο έργο.

Ο οργανισμός αξιολόγησης που είναι υπεύθυνος για την ανεξάρτητη αξιολόγηση της εισαγωγής απαιτήσεων σχετικά με την ασφάλεια των βασικών απαιτήσεων και την ασφαλή ενσωμάτωση των υποσυστημάτων αξιολογεί επίσης τα στάδια της ανάθεσης, της εφαρμογής, της επαλήθευσης και της επικύρωσης. Η ανεξάρτητη αξιολόγηση μπορεί να απαιτεί τη διενέργεια δειγματοληπτικών ελέγχων και εμπειριστάτων τμηματικών κάθετων αξιολογήσεων από τον οργανισμό αξιολόγησης προκειμένου να στηριχθεί η κρίση των εμπειρογνομόνων του σχετικά με το αν η διαδικασία είναι αρκετά αξιόπιστη, αν έχει εφαρμοστεί με επάρκεια και συνέπεια και αν η εφαρμογή της οδηγεί σε ικανοποιητικά αποτελέσματα όσον αφορά τη διαχείριση των απαιτήσεων (ασφάλειας).

Κατόπιν τούτου, είναι δυνατόν να γίνει διάκριση μεταξύ:

- › μιας γενικής πλατφόρμας για την οποία η διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων εφαρμόστηκε επίσημα και τεκμηριώθηκε από τον αιτούντα ή τον φορέα διαχείρισης της αλλαγής και αξιολογήθηκε ανεξάρτητα από ένα οργανισμό αξιολόγησης, και
- › μιας ειδικής εφαρμογής της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων (που έχει ήδη αξιολογηθεί για μια γενική πλατφόρμα) σε συγκεκριμένα οχήματα ή/και τύπους οχημάτων που ανήκουν στην πλατφόρμα.

Η διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων της γενικής πλατφόρμας δεν χρειάζεται να επαναξιολογηθεί για κάθε συγκεκριμένο τύπο οχήματος, παραλλαγή τύπου οχήματος ή/και έκδοση τύπου οχήματος που ανήκει στην πλατφόρμα ή στην οικογένεια οχημάτων. Ο οργανισμός αξιολόγησης που διενεργεί την ανεξάρτητη αξιολόγηση της συγκεκριμένης εφαρμογής θα πρέπει να αναγνωρίζει αμοιβαία τις εργασίες που εκτελούνται από τον ίδιο για τη γενική πλατφόρμα και η ανεξάρτητη αξιολόγηση θα πρέπει να περιορίζεται στην εφαρμογή της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων για το υπό εξέταση συγκεκριμένο έργο (τύπος οχήματος/παραλλαγή/έκδοση) και στη δυνατότητα εφαρμογής και την εγκυρότητα της ανεξάρτητης αξιολόγησης της γενικής πλατφόρμας. Η προσέγγιση αυτή είναι ευρέως γνωστή στον κλάδο με την ορολογία «1 + Δ» («1 + Δέλτα»), όπου το «Δ» αντιπροσωπεύει το χάσμα/διαφορά ανάμεσα στη γενική πλατφόρμα και τη συγκεκριμένη εφαρμογή.

Για τον σκοπό αυτό, ο οργανισμός αξιολόγησης που αξιολογεί ανεξάρτητα τη συγκεκριμένη εφαρμογή έχει πρόσβαση στα αποτελέσματα της ανεξάρτητης αξιολόγησης της γενικής πλατφόρμας, εάν αυτή πραγματοποιήθηκε από άλλον οργανισμό αξιολόγησης.

Η ανεξάρτητη αξιολόγηση της γενικής πλατφόρμας θα πρέπει να παραμείνει έγκυρη, εκτός εάν υπάρχουν αλλαγές στα κύρια στοιχεία της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων, όπως:

- › Εφαρμογή της διαδικασίας για τη γενική πλατφόρμα στο συγκεκριμένο υπό εξέταση έργο (τύπος οχήματος/παραλλαγή/έκδοση).
- › Εφαρμοστέο νομικό πλαίσιο.
- › Διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων (προσδιορισμός, ανάθεση, εφαρμογή και επικύρωση).
- › Οργανωτικές αλλαγές (π.χ. τοποθεσίες σχεδιασμού και/ή κατασκευής, ανάθεση δραστηριοτήτων μηχανικής σε υπεργολάβους κ.λπ.).
- › Προμηθευτές.
- › Εργαλεία που υποστηρίζουν τη διαδικασία, και/ή
- › Ρόλοι και αρμοδιότητες των παραγόντων που συμμετέχουν στη διαδικασία.

Ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής θα πρέπει να ενημερώνει τον οργανισμό αξιολόγησης που διενήργησε την ανεξάρτητη αξιολόγηση της γενικής πλατφόρμας σε περίπτωση τροποποίησης της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων. Ο οργανισμός αξιολόγησης θα αποφασίσει αν είναι αναγκαία η διενέργεια νέας ανεξάρτητης αξιολόγησης και η προσκόμιση των απαραίτητων αποδεικτικών στοιχείων (νέα ή τροποποιημένη έκθεση αξιολόγησης) ή όχι.

3.3.1.14. Ομαδοποίηση των αλλαγών σύμφωνα με το άρθρο 15(1)(β) σε μία ανεξάρτητη αξιολόγηση

Η εισαγωγή απαιτήσεων πρέπει να διενεργείται ακόμη και αν δεν υπάρχει ανάγκη υποβολής αίτησης για έγκριση έπειτα από αλλαγή σε ήδη εγκεκριμένο όχημα ή τύπο οχήματος. Με άλλα λόγια, η εισαγωγή απαιτήσεων και η διαδικασία διαχείρισης πρέπει να εκτελούνται για όλα τα έργα που αφορούν οχήματα, ανεξάρτητα από το αν είναι αναγκαία η έγκριση ή όχι, ή από το αν μια αλλαγή θεωρείται σημαντική ή όχι μετά την εφαρμογή του ΚΜΑ για την ΕκΕπ.

Εάν κατά τη διαδικασία κατηγοριοποίησης της αλλαγής σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 υπήρξαν εκτιμήσεις γύρω από την ασφάλεια (π.χ. για να αποφασιστεί εάν υπάρχει πιθανή επίπτωση στην ασφάλεια που ενεργοποιεί το άρθρο 21 παράγραφος 12 στοιχείο β) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 ή όχι), η διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων για την ασφάλεια σχετικά με τη βασική απαίτηση (και την ασφαλή ολοκλήρωση μεταξύ των υποσυστημάτων) αξιολογείται ανεξάρτητα από έναν οργανισμό αξιολόγησης, σύμφωνα με το άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 (εφαρμόζεται η διαδικασία εκτίμησης επικινδυνότητας που περιγράφεται στο παράρτημα Ι του ΚΜΑ για την ΕκΕπ).

Επισημαίνεται ότι για άλλες βασικές απαιτήσεις, ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής μπορεί να αποφασίσει αν θα εφαρμόσει τη μεθοδολογία του παραρτήματος Ι του ΚΜΑ για την ΕκΕπ ή αν θα χρησιμοποιήσει άλλη μεθοδολογία που παρέχει το ίδιο επίπεδο αξιοπιστίας.

Όταν, με τη βοήθεια της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων, μια αλλαγή κατηγοριοποιείται σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545, δεν χρειάζεται ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής να υποβάλει αίτηση έγκρισης μέσω της OSS. Εντούτοις, ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής:

- › αναλαμβάνει μια διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων,
- › προσκομίζει τα σχετικά έγγραφα, και
- › θέτει τα έγγραφα που σχετίζονται με την εισαγωγή των απαιτήσεων στη διάθεση των αρχών.

Περισσότερες λεπτομέρειες διατίθενται στην ενότητα 3.3.3.2.2.

Σε τέτοιες περιπτώσεις, όταν υπάρχουν εκτιμήσεις για την ασφάλεια και, ως εκ τούτου, απαιτείται η ανεξάρτητη αξιολόγηση από έναν οργανισμό αξιολόγησης, ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής, με αποκλειστική του ευθύνη, μπορεί να αποφασίσει να καλύψει τις πτυχές που σχετίζονται με την ανεξάρτητη αξιολόγηση της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων για έναν αριθμό μεμονωμένων αλλαγών 15 παράγραφος 1 στοιχείο β) που εφαρμόζονται με την πάροδο του χρόνου στο πλαίσιο μιας ενιαίας ανεξάρτητης αξιολόγησης από έναν οργανισμό αξιολόγησης.

Η ομαδοποίηση της ανεξάρτητης αξιολόγησης της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων για μια σειρά από αλλαγές του άρθρου 15 παράγραφος 1 στοιχείο β) θα πρέπει να περιορίζεται στα εξής:

- › αλλαγές που σχετίζονται με το ίδιο όχημα και/ή τον ίδιο τύπο οχήματος (συμπεριλαμβανομένων των παραλλαγών και των εκδόσεών του) και
- › αλλαγές που δεν θεωρούνται σημαντικές σύμφωνα με τον ΚΜΑ για την ΕκΕπ.

Το χρονικό διάστημα που μεσολαβεί μεταξύ της εφαρμογής της πρώτης αλλαγής και της έκδοσης της έκθεσης αξιολόγησης (ασφάλειας) για μια δέσμη διαδοχικών αλλαγών (δηλαδή μια ομάδα αλλαγών) που εμπίπτει στο άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 θα πρέπει να συμφωνηθεί με τον οικείο οργανισμό αξιολόγησης, αν και συνιστάται το χρονικό διάστημα για την ομαδοποίηση των αλλαγών να είναι κάτω των 4 μηνών⁴ και σε καμία περίπτωση να μην υπερβαίνει τους 12 μήνες.

Όσον αφορά την ανεξάρτητη αξιολόγηση της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων για μια παρτίδα διαφορετικών αλλαγών δυνάμει του άρθρου 15 παράγραφος 1 στοιχείο β) που εφαρμόζονται με την πάροδο του χρόνου, ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής μπορεί να προχωρήσει με μια σταδιακή προσέγγιση, υπό την προϋπόθεση ότι:

- › υπάρχει μια καλά καθορισμένη βάση (σημείο εκκίνησης), είτε:
 - η τελευταία έγκριση τύπου οχήματος σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/545, η οποία υποστηρίζεται από μια διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων και τη σχετική ανεξάρτητη αξιολόγηση από έναν οργανισμό αξιολόγησης, ή
 - η τελευταία τροποποίηση του οχήματος και/ή του τύπου οχήματος που υλοποιεί μια δέσμη αλλαγών δυνάμει του άρθρου 15 παράγραφος 1 στοιχείο β), εφόσον η διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων αξιολογήθηκε ανεξάρτητα από έναν οργανισμό αξιολόγησης που έχει συντάξει τη σχετική ανεξάρτητη έκθεση αξιολόγησης.
- › Η διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων περιγράφει με σαφή τρόπο:
 - τη σπονδυλωτή προσέγγιση για την ομαδοποίηση σε μια ενιαία ανεξάρτητη αξιολόγηση από έναν οργανισμό αξιολόγησης μιας σειράς αλλαγών δυνάμει του άρθρου 15 παράγραφος 1 στοιχείο β) που εφαρμόζονται με την πάροδο του χρόνου, και
 - τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες μπορεί να γίνει αυτό (πτυχή που συνήθως καλύπτεται από τη διαδικασία διαχείρισης αλλαγών του αιτούντος ή του φορέα διαχείρισης της αλλαγής).
- › Ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής:
 - τεκμηριώνει την εφαρμογή της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων σε κάθε αλλαγή και
 - τηρεί μητρώο όλων των διαδοχικών αλλαγών δυνάμει του άρθρου 15 παράγραφος 1 στοιχείο β) που θα αποτελέσουν την παρτίδα των αλλαγών

Όταν πληρούνται οι ανωτέρω προϋποθέσεις, ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής, αντί να διορίσει τον οργανισμό αξιολόγησης για την ανεξάρτητη αξιολόγηση της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων που αφορά κάθε επιμέρους αλλαγή δυνάμει του άρθρου 15 παράγραφος 1 στοιχείο β) κατά τον χρόνο εφαρμογής της, μπορεί αντ' αυτού να διορίσει έναν οργανισμό αξιολόγησης για «μία» ανεξάρτητη αξιολόγηση που καλύπτει όλες τις αλλαγές στην παρτίδα. Στην περίπτωση αυτή:

- › ο οργανισμός αξιολόγησης δεν χρειάζεται να αξιολογήσει εκ νέου το περιεχόμενο της προηγούμενης γραμμής βάσης·
- › ο οργανισμός αξιολόγησης θα πρέπει να αναγνωρίζει αμοιβαία τα αποτελέσματα της ανεξάρτητης αξιολόγησης της προηγούμενης γραμμής βάσης· στο μέτρο του δυνατού, και προκειμένου να περιοριστεί ο φόρτος εργασίας της ανεξάρτητης αξιολόγησης, ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής μπορεί να διορίσει για την ανεξάρτητη αξιολόγηση μιας παρτίδας αλλαγών τον ίδιο οργανισμό αξιολόγησης ο οποίος αξιολόγησε την προηγούμενη γραμμή βάσης.

⁴ Προτεινόμενο χρονικό πλαίσιο 4 μηνών κατ' αναλογία με το χρονικό πλαίσιο που έχει οριστεί στο άρθρο 16 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 για την έκδοση αιτιολογημένης απόφασης από τους φορείς έγκρισης σχετικά με τις κοινοποιήσεις αλλαγών σε οχήματα: οι φορείς διαχείρισης των αλλαγών μπορούν να εφαρμόσουν τις αλλαγές του άρθρου 15 παράγραφος 1 στοιχείο β) μετά την υποβολή της κοινοποίησης, τα τροποποιημένα οχήματα μπορούν να επαναλειτουργήσουν αμέσως μετά, χωρίς να περιμένουν την έκδοση αιτιολογημένης απόφασης.

- › Η ανεξάρτητη αξιολόγηση από τον οργανισμό αξιολόγησης περιορίζεται στα εξής:
 - στην εφαρμογή της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων σε όλες τις αλλαγές που ομαδοποιούνται σε μια παρτίδα,
 - στην ασφαλή ενσωμάτωση των αλλαγών αυτών στην προηγούμενη γραμμή βάσης, και
 - στην επαλήθευση της δυνατότητας εφαρμογής και της εγκυρότητας της ανεξάρτητης αξιολόγησης της προηγούμενης γραμμής βάσης.

3.3.1.15. Εισαγωγή απαιτήσεων και ανεξάρτητη αξιολόγηση από έναν οργανισμό αξιολόγησης για την εγκατάσταση ενός εποχούμενου συστήματος CCS σε υφιστάμενο όχημα

Η διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων καλύπτει όλες τις σχετικές απαιτήσεις για ένα 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 λόγω αλλαγής, η διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων θα πρέπει να καλύπτει τα μέρη που υπέστησαν αλλαγές, αλλά και τις διεπαφές μεταξύ των μερών που υπέστησαν αλλαγές και των αμετάβλητων μερών.

Σύμφωνα με το άρθρο 39 παράγραφος 4 και το άρθρο 40 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545, οι έλεγχοι που πρέπει να διενεργούνται από τον φορέα έγκρισης και τις ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης όσον αφορά τα αποδεικτικά στοιχεία της εισαγωγής απαιτήσεων σε περίπτωση νέας έγκρισης θα πρέπει να καλύπτουν τα μέρη που έχουν υποστεί αλλαγές, αλλά και τον αντίκτυπο των εν λόγω αλλαγών στα αμετάβλητα μέρη.

Το άρθρο 13 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 διευκρινίζει ότι η διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων καλύπτει την τεχνική συμβατότητα και την ασφαλή ενσωμάτωση των υποσυστημάτων στο όχημα.

Στις περισσότερες περιπτώσεις, ο επανεξοπλισμός ενός οχήματος με εποχούμενο σύστημα CCS απαιτεί επίσης την πραγματοποίηση αλλαγών στο υποσύστημα τροχαίου υλικού (π.χ. αναλόγιο μηχανοδηγού, ΔΜΜ, σύστημα πέδησης, μονάδα διεπαφής αμαξοστοιχίας κ.λπ.). Επιπλέον, η διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων πρέπει να καλύπτει και τα δύο κινητά υποσυστήματα, το τροχαίο υλικό και το εποχούμενο σύστημα ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης, ακόμη και αν το υποσύστημα τροχαίου υλικού δεν αλλάξει, επειδή πρέπει να διασφαλιστεί η ενσωμάτωση της ασφάλειας. Κατά συνέπεια, οι ανεξάρτητες αξιολογήσεις που πρέπει να διενεργούνται σχετικά με τη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων θα πρέπει να καλύπτουν και τα δύο υποσυστήματα, και επειδή διακυβεύεται η ασφάλεια των βασικών απαιτήσεων και η ασφαλής ενσωμάτωση μεταξύ των υποσυστημάτων θα πρέπει να συμμετέχει ένας οργανισμός αξιολόγησης.

Θα πρέπει να επισημανθεί ότι η ΤΠΔ ΕΧΣ απαιτεί από έναν οργανισμό αξιολόγησης να αξιολογεί ανεξάρτητα την ορθή εφαρμογή της διαδικασίας διαχείρισης της επικινδυνότητας που καθορίζεται στο παράρτημα Ι του κανονισμού ΚΜΑ για την ΕκΕπ, καθώς και την καταλληλότητα των αποτελεσμάτων της εν λόγω εφαρμογής για το κινητό υποσύστημα CCS. Η διαδικασία αυτή προστίθεται στη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων σχετικά με τη βασική απαίτηση ασφάλειας και την ασφαλή ενσωμάτωση μεταξύ υποσυστημάτων, αν και υπάρχουν σαφείς συνέργειες και αλληλεπικαλύψεις μεταξύ των δύο ανεξάρτητων αξιολογήσεων.

Ωστόσο, η ανεξάρτητη αξιολόγηση και για τις δύο πτυχές μπορεί να πραγματοποιηθεί από τον ίδιο οργανισμό αξιολόγησης. Το νομικό πλαίσιο δεν υποχρεώνει την ίδια εταιρεία να διαδραματίζει τον ρόλο του οργανισμού αξιολόγησης και για τα δύο θέματα. Ωστόσο, η σύναψη συμβάσεων με τον ίδιο οργανισμό αξιολόγησης μπορεί να δημιουργήσει συνέργειες μεταξύ της ανεξάρτητης αξιολόγησης της διαδικασίας διαχείρισης της επικινδυνότητας όπως ορίζεται στον κανονισμό ΚΜΑ για την ΕκΕπ για τη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων σχετικά με τη βασική απαίτηση ασφάλειας και την ασφαλή ενσωμάτωση μεταξύ υποσυστημάτων που καθορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/545 και για την ειδική πτυχή ασφάλειας του υποσυστήματος CCS σύμφωνα με την παράγραφο 3.2.1 της ΤΠΔ CCS.

Σε περίπτωση που εμπλέκονται διαφορετικοί οργανισμοί αξιολόγησης, ο οργανισμός αξιολόγησης για την εισαγωγή απαιτήσεων εξακολουθεί να είναι ο μόνος υπεύθυνος για τη συγκεκριμένη αξιολόγηση, αν και

αναγνωρίζει αμοιβαία το έργο που εκτελείται από τον οργανισμό αξιολόγησης που ανατίθεται από την ΤΠΔ CCS (για το ίδιο πεδίο εργασιών).

3.3.1.16. Εισαγωγή απαιτήσεων και ανεξάρτητη αξιολόγηση από οργανισμό αξιολόγησης σε περίπτωση εγκατάστασης νέου ραδιοσυστήματος θαλάμου οδήγησης σε υπάρχον όχημα

Η εγκατάσταση ενός ραδιοσυστήματος θαλάμου οδήγησης σε ένα υπάρχον όχημα μπορεί να έχει επιπτώσεις στην ασφάλεια του υποσυστήματος τροχαίου υλικού (π.χ. εγκατάσταση κεραιών, επανασχεδιασμός του αναλογίου μηχανοδηγού, διασυνδέσεις με το εποχούμενο ETCS στην περίπτωση EDOR κ.λπ.) Κατά συνέπεια, η εισαγωγή απαιτήσεων πρέπει να καλύπτει την ασφαλή ενσωμάτωση μεταξύ των δύο υποσυστημάτων και η διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων που διεξάγεται από τον αιτούντα (όσον αφορά την ασφάλεια των βασικών απαιτήσεων και την ασφαλή ενσωμάτωση μεταξύ των υποσυστημάτων) πρέπει να αξιολογείται ανεξάρτητα από έναν φορέα αξιολόγησης.

3.3.2. Άρθρο 14: Προσδιορισμός της σχετικής έγκρισης

Για την περιγραφή της διαδικασίας, βλ. το διάγραμμα ροής για το υποστάδιο 1.1 στην ενότητα 4.

Σε πρώτο στάδιο, και βάσει της περιγραφής του έργου, ο αιτών προσδιορίζει και λαμβάνει απόφαση σχετικά με την εφαρμοστέα περίπτωση έγκρισης. 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 για νέα έγκριση και να προσδιοριστεί κατά πόσον αυτό θα συνεπάγεται την έγκριση νέου τύπου οχήματος ή νέας παραλλαγής / έκδοσης 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), υπό την προϋπόθεση ότι τα πιστοποιητικά ΕΚ παραμένουν σε ισχύ.

Η προκαταρκτική επαφή [άρθρο 22 – άρθρο 24 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545] 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.

Περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με το περιεχόμενο του συνοδευτικού φακέλου της αίτησης έγκρισης ανάλογα με την εφαρμοστέα περίπτωση έγκρισης παρέχονται στην ενότητα 3.11.1.

3.3.2.1. Περίπτωση πρώτης έγκρισης – άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο α)

Πρώτη έγκριση (για νέο σχεδιασμό) μπορεί να εκδοθεί για τύπο οχήματος, συμπεριλαμβανομένων των παραλλαγών και/ή εκδόσεών 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.

Σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 3 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545, είναι επίσης δυνατόν να συνδυάζονται στην ίδια αίτηση μέσω της OSS μια πρώτη έγκριση (με ή χωρίς όχημα) και μια έγκριση συμμόρφωσης προς τύπο για μια σειρά πανομοιότυπων οχημάτων.

3.3.2.2. Περίπτωση ανανέωσης έγκρισης τύπου οχήματος – άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο 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 στον τύπο οχήματος, ήτοι στα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού και/ή τις βασικές παραμέτρους.

Σε περίπτωση αλλαγής στον τύπο οχήματος, 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. ενότητα 3.3.3).

Μια έγκριση τύπου οχήματος παραμένει σε ισχύ για απεριόριστο χρονικό διάστημα και απαιτείται ανανέωση 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.

3.3.2.3. Περίπτωση επεκταθείσας περιοχής χρήσης – άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ)

Σε περίπτωση έγκρισης που επεκτείνει την περιοχή χρήσης ενός τύπου οχήματος **χωρίς αλλαγές στον τύπο οχήματος** (απαραίτητη προϋπόθεση για την εφαρμογή αυτής της περίπτωσης έγκρισης), 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. Ο έλεγχος αυτός θα πρέπει να διενεργείται με βάση τις ισχύουσες ΤΠΔ και τους κοινοποιημένους εθνικούς κανόνες.

Έλεγχοι που έχουν ήδη διενεργηθεί για την πρώτη έγκριση δεν θα πρέπει να επαναλαμβάνονται.

Όταν απαιτούνται **αλλαγές που ταξινομούνται σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο β) ή γ)** του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 (για τις αλλαγές αυτές δεν απαιτείται νέα έγκριση, εκτός εάν ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής δεν είναι ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος) **σε συνδυασμό με επέκταση της περιοχής χρήσης**, ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος θα πρέπει να επεξεργαστεί πρώτα τις αλλαγές που απαιτούνται δυνάμει του άρθρου 15 παράγραφος 1 στοιχείο β) ή γ) (διαχείριση της διαμόρφωσης του τύπου οχήματος, π.χ. επικαιροποίηση των πιστοποιητικών εξέτασης τύπου ΕΚ και των δηλώσεων επαλήθευσης ΕΚ, επικαιροποίηση του ΕΜΕΤΟ, αίτημα δημοσίευσης έκδοσης στο ΕΜΕΤΟ για αλλαγή δυνάμει του άρθρου 15 παράγραφος 1 στοιχείο γ) κ.λπ.). Στη συνέχεια, μπορεί να υποβάλει αίτηση για

επέκταση της περιοχής χρήσης. Οι ΕΕΑ της αρχικής περιοχής χρήσης δεν χρειάζεται να συμμετέχουν στην αίτηση για επέκταση της περιοχής χρήσης.

Εάν το σημείο εκκίνησης είναι μια έκδοση που δημιουργήθηκε μετά από αλλαγή δυνάμει του άρθρου 15 παράγραφος 1 στοιχείο γ), είναι δυνατόν να πραγματοποιηθεί επέκταση της περιοχής χρήσης, αρχής γενομένης από την εν λόγω έκδοση. Ωστόσο, το αποτέλεσμα της επέκτασης πρέπει να είναι ένας νέος τύπος (δεν μπορεί να είναι έκδοση), σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545.

Επιπλέον, σε περίπτωση που το όχημα δεν συμμορφώνεται πλήρως με την ισχύουσα ΤΠΔ ΜΗΧ&ΕΤΥ ή την ΤΠΔ ΕΦΑ, έχει εγκριθεί με βάση την οδηγία 2008/57/ΕΚ ή έχει τεθεί σε λειτουργία πριν από τις 19 Ιουλίου 2010, εφαρμόζονται οι διατάξεις της ενότητας 7.1.4 της ΤΠΔ ΜΗΧ&ΕΤΥ (βλ. ενότητα 3.2.6 του οδηγού για την εφαρμογή της ΤΠΔ ΜΗΧ&ΕΤΥ) ή της ενότητας 7.2.2.4 της ΤΠΔ ΕΦΑ (βλ. ενότητα 3.6 της κατευθυντήριας γραμμής για την εφαρμογή της ΤΠΔ ΕΦΑ).

Οι κανόνες που ορίζονται στις ενότητες 7.4.2.3, 7.4.3 και 7.4.4 της ΤΠΔ CCS ισχύουν επίσης για την επέκταση της περιοχής χρήσης, ανεξάρτητα από το καθεστώς βάσει του οποίου έλαβε χώρα η προηγούμενη έγκριση και την ημερομηνία έγκρισης (ή έναρξης λειτουργίας)· αυτό απαιτεί σε ορισμένες περιπτώσεις την εγκατάσταση του ETCS και/ή του GSM-R. Όταν αυτό συμβαίνει, και οι εξαιρέσεις που προβλέπονται από την ΤΠΔ ΕΧΣ για τη μη εγκατάσταση του ETCS και/ή του GSM-R δεν ισχύουν, υπάρχει αλλαγή στο όχημα και/ή στον τύπο οχήματος και, ως εκ τούτου, ο αιτών που ενδιαφέρεται για την επέκταση της περιοχής χρήσης μπορεί:

- › να υποβάλει αίτημα για συνδυασμένη νέα έγκριση στην αρχική περιοχή χρήσης μετά την εγκατάσταση του ETCS ή/και του GSM-R και για επέκταση στη νέα περιοχή χρήσης, σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 3 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 (βλ. ενότητες 3.3.2.3.3 και 3.3.2.5), ή
- › να ζητήσει τη μη εφαρμογή της ΤΠΔ ΕΧΣ σύμφωνα με το άρθρο 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 προκειμένου να μην εγκαταστήσει ETCS ή/και GSM-R και να υποβάλει αίτηση για επέκταση στη νέα περιοχή χρήσης.

Όταν τα ήδη εγκεκριμένα οχήματα ή/και ο τύπος οχήματος επωφελήθηκαν από τη μη εφαρμογή των ΤΠΔ ή μέρους αυτών, ο αιτών πρέπει να ζητήσει παρέκκλιση/-εις στα κράτη μέλη της νέας περιοχής χρήσης σύμφωνα με το άρθρο 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Για τις περιπτώσεις στις οποίες μπορεί να έχει ήδη χορηγηθεί παρέκκλιση (π.χ. η περίπτωση της ενότητας 3.3.2.3.1), ο αιτών θα πρέπει να ελέγξει εάν το πεδίο εφαρμογής της χορηγηθείσας παρέκκλισης καλύπτει τα οχήματα των οποίων η περιοχή χρήσης θα διευρυνθεί ή όχι. Εάν δεν καλύπτονται, ο αιτών ζητεί επίσης τη μη εφαρμογή των ΤΠΔ στα κράτη μέλη της επεκταθείσας περιοχής χρήσης.

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.

3.3.2.3.1. Επέκταση της περιοχής χρήσης όταν υπάρχει έγκυρος τύπος οχήματος που καλύπτει την επεκταθείσα περιοχή χρήσης

Όταν υπάρχει έγκυρη άδεια τύπου οχήματος που καλύπτει ολόκληρη την περιοχή χρήσης και ούτε οι ειδικοί κανόνες των ΤΠΔ εφαρμόζονται ή απαιτούν αλλαγές στο όχημα ή/και στον τύπο οχήματος ούτε τα εθνικά σχέδια εφαρμογής επιβάλλουν πρόσθετους περιορισμούς, π.χ.

- › Προγραμματισμένη μετάβαση δικτύου(-ων) όπου τα υπάρχοντα οχήματα λειτουργούν ήδη (ή μέρος ενός δικτύου) στη γραμμή βάσης 3, όπου τα υπάρχοντα οχήματα με τη γραμμή βάσης 2 δεν μπορούν πλέον να λειτουργήσουν.
- › Τα υπάρχοντα οχήματα λειτουργούν με σύστημα κατηγορίας Β σε δίκτυο εξοπλισμένο τόσο με παρατρόχιο ETCS όσο και με συστήματα κατηγορίας Β, αλλά το σύστημα κατηγορίας Β θα τεθεί εκτός λειτουργίας και συνεπώς δεν θα μπορούν να κυκλοφορούν πλέον οχήματα εξοπλισμένα μόνο με εποχούμενο σύστημα κατηγορίας Β.

η εταιρεία που ενδιαφέρεται για την επέκταση της περιοχής χρήσης μπορεί να υποβάλει αίτηση για έγκριση συμμόρφωσης με τον σχετικό τύπο/έκδοση για τα υφιστάμενα οχήματα, σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο ε) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545, υπό την προϋπόθεση ότι τα πιστοποιητικά εξέτασης τύπου ΕΚ παραμένουν σε ισχύ.

3.3.2.3.2. *Επέκταση της περιοχής χρήσης, όταν πανομοιότυπα οχήματα έχουν ήδη εγκριθεί και λειτουργούν στην εκτεταμένη περιοχή χρήσης*

Η εταιρεία που ενδιαφέρεται για την επέκταση της περιοχής χρήσης σε περιπτώσεις όπου υπάρχουν πανομοιότυπα οχήματα τα οποία έχουν ήδη εγκριθεί στην επεκταθείσα περιοχή χρήσης, χωρίς έγκυρη έγκριση τύπου οχήματος που να καλύπτει ολόκληρη την περιοχή χρήσης, θα πρέπει να υποβάλει αίτηση για έγκριση επέκτασης της περιοχής χρήσης σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545:

› Υποσύστημα «τροχαίο υλικό»:

Το γεγονός ότι υπάρχουν πανομοιότυπα οχήματα που έχουν εγκριθεί στην εκτεταμένη περιοχή χρήσης μπορεί να χρησιμοποιηθεί προκειμένου να καταδειχθεί η συμμόρφωση με τους ειδικούς κανόνες για την επέκταση της περιοχής χρήσης που καθορίζονται στις ΤΠΔ (βλέπε ενότητα 3.3.2.3):

- Απόδειξη της συμμόρφωσης με εναλλακτικές προδιαγραφές που θεωρείται ότι έχουν ισοδύναμο αποτέλεσμα με τις σχετικές απαιτήσεις που ορίζονται στην ΤΠΔ και/ή
- Συγκέντρωση στοιχείων που αποδεικνύουν ότι οι απαιτήσεις τεχνικής συμβατότητας με το δίκτυο της επεκταθείσας περιοχής χρήσης είναι ισοδύναμες με τις απαιτήσεις τεχνικής συμβατότητας με το δίκτυο για το οποίο έχει ήδη εγκριθεί ή τεθεί σε λειτουργία το τροχαίο υλικό.

Προκειμένου να καταδειχθεί αυτό, ο αιτών θα πρέπει να εφαρμόσει τη διαδικασία διαχείρισης της επικινδυνότητας που ορίζεται στο παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013, η οποία επιτρέπει τη χρήση κώδικα πρακτικής ή/και παρόμοιου(-ων) συστήματος(-ων) αναφοράς.

Πράγματι, η ΤΠΔ ορίζει ότι το ισοδύναμο αποτέλεσμα των εναλλακτικών προδιαγραφών με τις απαιτήσεις της ΤΠΔ και η ισοδυναμία των απαιτήσεων τεχνικής συμβατότητας με το δίκτυο **πρέπει να αιτιολογούνται και να τεκμηριώνονται** από τον αιτούντα. Η αιτιολόγηση πρέπει να αξιολογείται και να επιβεβαιώνεται από έναν οργανισμό αξιολόγησης.

Ο αιτών λαμβάνει επίσης υπόψη τον αντίκτυπο των τροποποιήσεων στα οχήματα που παραμένουν εγκεκριμένα μόνο στην αρχική περιοχή χρήσης (εάν υπάρχει) από τη στιγμή που χορηγήθηκε η έγκριση στην επεκταθείσα περιοχή χρήσης. Εξετάζει επίσης τις τροποποιήσεις που έγιναν στο εγκεκριμένο όχημα και στις δύο περιοχές χρήσης από τότε που εγκρίθηκε. Αυτό έχει ως στόχο να διασφαλιστεί ότι τα οχήματα αναφοράς (οχήματα που έχουν εγκριθεί τόσο στην αρχική όσο και στη νέα περιοχή χρήσης) είναι πανομοιότυπα με τα οχήματα για τα οποία ζητείται έγκριση στη νέα περιοχή χρήσης. Η εν λόγω απόδειξη αξιολογείται από έναν οργανισμό αξιολόγησης.

› Υποσύστημα CCS:

Εφαρμόζεται η συνήθης διαδικασία για την επέκταση της περιοχής χρήσης. Η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που ορίζονται στη ρήτρα 7.4.2.3 της ΤΠΔ ΕΧΣ αξιολογείται σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ΤΠΔ και τις προδιαγραφές του παραρτήματος Α της ΤΠΔ. Δεν είναι δυνατή η χρήση εναλλακτικής προδιαγραφής ή ισοδυναμίας των απαιτήσεων τεχνικής συμβατότητας για το ETCS ή το GSM-R.

Αυτό περιλαμβάνει επίσης την ενδεχόμενη υποχρέωση εγκατάστασης ETCS ή/και GSM-R, οπότε υπάρχει ανάγκη υποβολής αιτήματος για νέα έγκριση [περίπτωση δ)] σε συνδυασμό με επέκταση της περιοχής χρήσης [περίπτωση γ)], σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 3 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 (βλ. ενότητα 3.3.2.3.3).

Μετά την έγκριση νέου τύπου οχήματος ή έκδοσης τύπου οχήματος (ανάλογα με το αν ο αιτών είναι ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος ή όχι), μπορούν να εγκριθούν άλλα σχετικά υφιστάμενα οχήματα μέσω της περίπτωσης έγκρισης που περιγράφεται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο ε) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 (έγκριση για διάθεση στην αγορά οχήματος που συμμορφώνεται με εγκεκριμένο τύπο, βλ. τμήμα 3.3.2.6).

Η δυνατότητα έγκρισης οχημάτων σύμφωνα με τον νέο τύπο ή τη νέα έκδοση οχήματος περιορίζεται στα υφιστάμενα οχήματα (που έχουν ήδη εγκριθεί ή έχουν τεθεί σε λειτουργία πριν από τις 19 Ιουλίου 2010 στην αρχική περιοχή χρήσης). Τα νέα οχήματα συμμορφώνονται με τις τελευταίες ισχύουσες ΤΠΔ (συμπεριλαμβανομένων των μεταβατικών διατάξεων) ή επωφελούνται από τη μη εφαρμογή των σχετικών ΤΠΔ.

Σε κάθε περίπτωση, τα οχήματα που ζητούν επέκταση της περιοχής χρήσης πρέπει:

- › να παραμένουν εγκεκριμένα ή σε λειτουργία στην αρχική περιοχή χρήσης,
- › να διαθέτουν έγκυρη καταχώριση στο εθνικό μητρώο οχημάτων ή στο ευρωπαϊκό μητρώο οχημάτων, και
- › να έχουν διατηρηθεί σε ασφαλή κατάσταση λειτουργίας, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/779, κατά περίπτωση· η διαχείριση αυτής της πτυχής θα πρέπει να πραγματοποιείται από την (τις) οικεία(ες) ΣΕ σύμφωνα με τις διατάξεις του ΣΔΑ τους.

3.3.2.3.3. Αλλαγή στην περιοχή χρήσης η οποία απαιτεί τροποποιήσεις στο όχημα και/ή στον τύπο οχήματος

Όταν ένας φορέας διαχείρισης της αλλαγής επιθυμεί να αλλάξει (και όχι να επεκτείνει) την περιοχή χρήσης ενός ήδη εγκεκριμένου οχήματος, πραγματοποιώντας ορισμένες αλλαγές προκειμένου να καταστήσει το όχημα συμβατό με τη νέα περιοχή χρήσης, και το τροποποιημένο όχημα δεν θα παραμείνει εγκεκριμένο στην αρχική περιοχή χρήσης, αυτό δεν θα πρέπει να θεωρείται επέκταση της περιοχής χρήσης.

Η επέκταση της περιοχής χρήσης σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 και το άρθρο 21 παράγραφος 13 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 αναφέρεται στην επέκταση της περιοχής χρήσης ενός οχήματος που έχει ήδη εγκριθεί. Αυτό δεν ισχύει στην περίπτωση του περιγραφόμενου σεναρίου: τα τροποποιημένα οχήματα δεν είναι εγκεκριμένα στην αρχική περιοχή χρήσης και, σε ορισμένες περιπτώσεις, δεν μπορούν πράγματι να είναι εγκεκριμένα στην αρχική περιοχή χρήσης, καθώς μετά τις αλλαγές που απαιτούνται για να καταστούν συμβατά με τα δίκτυα στη νέα περιοχή χρήσης, δεν είναι πλέον τεχνικά συμβατά με τα δίκτυα της αρχικής περιοχής χρήσης.

Η περίπτωση έγκρισης θα πρέπει να είναι μια νέα έγκριση σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (Ε) 2018/545, αν και ορισμένες από τις έννοιες της επέκτασης της περιοχής χρήσης σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του κανονισμού είναι επίσης εφαρμοστέες:

- › πρέπει να αξιολογηθεί η τεχνική συμβατότητα με το δίκτυο στη νέα περιοχή χρήσης (όπως θα συνέβαινε στην περίπτωση επέκτασης της περιοχής χρήσης), και
- › δεν χρειάζεται να υποβληθεί αίτημα για νέα έγκριση στην αρχική περιοχή χρήσης (σε περίπτωση που αυτό είναι τεχνικά εφικτό), επειδή τα τροποποιημένα οχήματα δεν θα χρησιμοποιούνται πλέον εκεί.

Εάν η περιοχή χρήσης του τροποποιημένου οχήματος ή/και του τύπου οχήματος περιοριστεί σε 1 κράτος μέλος, ο αιτών μπορεί να επιλέξει ποιος φορέας θα είναι ο φορέας έγκρισης: ο Οργανισμός ή η ΕΑΑ. Εάν η νέα περιοχή χρήσης καλύπτει περισσότερα από 1 κράτη μέλη, ο αιτών θα πρέπει να υποβάλει αίτηση στον Οργανισμό για νέα έγκριση δυνάμει του άρθρου 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 σε περιοχή χρήσης η οποία καλύπτει τα εν λόγω κράτη μέλη.

Δεν απαιτείται υποβολή αίτησης για νέα έγκριση στην αρχική περιοχή χρήσης, διότι οι αλλαγές είναι αναγκαίες μόνο για τη νέα περιοχή χρήσης· τα ήδη εγκεκριμένα οχήματα στην αρχική περιοχή χρήσης δεν θα υποστούν αλλαγές και θα εξακολουθήσουν να συμμορφώνονται με τον εγκεκριμένο τύπο οχήματος που καλύπτει την αρχική περιοχή χρήσης.

Ο νέος τύπος ή η παραλλαγή ενός τύπου οχήματος που θα εγκριθεί ως αποτέλεσμα της νέας έγκρισης δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την επέκταση της περιοχής χρήσης πίσω στην αρχική.

Οι αξιολογήσεις που πρέπει να διενεργηθούν πρέπει να περιορίζονται:

- › στις απαιτήσεις που ισχύουν για τα τροποποιημένα μέρη (και τις διεπαφές με τα τροποποιημένα μέρη)·
- › Για το τροχαίο υλικό - σιδηροδρομικές μηχανές και επιβατάμαξες: οι απαιτήσεις που ορίζονται στα σημεία 7.1.4(1), (2), (3), (4) και (6) της ΤΠΔ ΜΗΧ & ΕΤΥ·
- › Για το τροχαίο υλικό - εμπορευματικές φορτάμαξες: οι απαιτήσεις που ορίζονται στις ενότητες 7.2.2.4 (1), (2), (3), (4) και (6) της ΤΠΔ ΕΦΑ και
- › Για το υποσύστημα «ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης»: οι απαιτήσεις που ορίζονται στις ενότητες 7.4.2.3, 7.4.3 και 7.4.4 της ΤΠΔ CCS.

3.3.2.4. Περίπτωση νέας έγκρισης – άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο 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 κανονισμού (ΕΕ) 2018/545.

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

- α) *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»*

Νέα έγκριση απαιτείται εάν οι τιμές για τα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού βρίσκονται εκτός του εύρους που καθορίζεται στις ΤΠΔ, βλ. ενότητα 3.2.2.2.

- β) *«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.

Ο φορέας διαχείρισης αλλαγής, όταν αποφασίζει αν ενεργοποιείται ή όχι το άρθρο 21 παράγραφος 12 στοιχείο β), δεν θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις δραστηριότητες που εκτελούνται προκειμένου να διασφαλιστεί ότι δεν θα επηρεαστεί αρνητικά η ασφάλεια (σημειώσεις υπολογισμού, προσομοιώσεις, δοκιμές, συμμετοχή οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης κ.λπ.). Η εξέταση τέτοιων δραστηριοτήτων θα σήμαινε ότι η απόφαση λαμβάνεται μετά την εφαρμογή, την επαλήθευση και την επικύρωση της αλλαγής («εκ των υστέρων» αξιολόγηση). Ωστόσο, οι εν λόγω δραστηριότητες υλοποιούνται πάντα ανεξάρτητα από την περίπτωση έγκρισης, ωστόσο είναι αναγκαίο ο φορέας έγκρισης να εκδώσει έγκριση. Το άρθρο 21 παράγραφος 12 στοιχείο β) αφορά το ενδεχόμενο μια αλλαγή να επηρεάσει αρνητικά την ασφάλεια πριν από την εφαρμογή, την

επαλήθευση και την επικύρωσή της («εκ των προτέρων» αξιολόγηση) και τη συναφή ανάγκη για έναν φορέα αδειοδότησης να εκδώσει άδεια όταν υπάρχει το ενδεχόμενο αυτό. Το άρθρο 21 παράγραφος 12 στοιχείο β) δεν σχετίζεται με το αν μια αλλαγή επηρεάζει πραγματικά ή όχι την ασφάλεια τελικά, επειδή το επίπεδο ασφάλειας διατηρείται και βελτιώνεται όπου είναι δυνατόν, γεγονός που σημαίνει ότι δεν εφαρμόζεται μια αλλαγή που μειώνει το επίπεδο ασφάλειας.

Για να εκτιμηθεί κατά πόσον μπορεί να επηρεαστεί το συνολικό επίπεδο ασφάλειας του εν λόγω οχήματος, ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής θα πρέπει να χρησιμοποιήσει τη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων για την ασφάλεια των βασικών απαιτήσεων και να συγκρίνει την εκτίμηση της επικινδυνότητας πριν και μετά την υλοποίηση της αλλαγής (λαμβάνοντας υπόψη όλες τις δραστηριότητες που απαιτούνται για την υλοποίηση της αλλαγής, όχι μόνο την τελική λύση). Όταν δεν υπάρχουν νέες απαιτήσεις ασφάλειας και η (νέα) εκτίμηση επικινδυνότητας:

- › Δεν περιέχει νέους κινδύνους/επικινδυνότητα,
- › Δεν απαιτεί αλλαγές στα υφιστάμενα μέτρα ελέγχου ή μετριάσμού,
- › Δεν απαιτεί νέα μέτρα ελέγχου ή μετριάσμού για τους υφιστάμενους κινδύνους/επικινδυνότητα, και
- › Η κατηγορία αποδοχής κινδύνου για κάθε κίνδυνο παραμένει αμετάβλητη

θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι δεν ενεργοποιείται το άρθρο 21 παράγραφος 12 στοιχείο β). Η αξιολόγηση αυτή θα πρέπει να αξιολογείται ανεξάρτητα από έναν οργανισμό αξιολόγησης στο πλαίσιο της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων που σχετίζεται με την ασφάλεια των βασικών απαιτήσεων. Όταν είναι σαφές ότι η αλλαγή δεν έχει τη δυνατότητα να επηρεάσει την ασφάλεια, χωρίς να απαιτείται η διενέργεια εκτίμησης κινδύνου, δεν απαιτείται η ανεξάρτητη αξιολόγηση από τον οργανισμό αξιολόγησης.

Όταν δεν υπάρχει υφιστάμενη εκτίμηση επικινδυνότητας (π.χ. οχήματα που έχουν διατεθεί στην αγορά βάσει της οδηγίας 2008/57/ΕΚ ή πριν), ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής θα πρέπει:

- › Να εκτελέσει την εκτίμηση της επικινδυνότητας της κατάστασης πριν από την υπό εξέταση αλλαγή (περιοριζόμενη στα μέρη που έχουν υποστεί αλλαγή και στις διεπαφές με τα αμετάβλητα μέρη)·
- › Να εκτελέσει την εκτίμηση της επικινδυνότητας για το όχημα που έχει υποστεί μετατροπές (περιορίζεται επίσης στις αλλαγές και στις λειτουργίες που απαιτούνται για την υλοποίηση της αλλαγής)
- › Να αναλύσει τις διαφορές μεταξύ των δύο εκτιμήσεων επικινδυνότητας (για τα μέρη που επηρεάζονται), όπως αναφέρεται ανωτέρω, σε ό,τι αφορά νέους κινδύνους/επικινδυνότητα, μέτρα μετριάσμού κ.λπ.

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.

γ) «απαιτείται από τις σχετικές ΤΠΔ.»

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

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 πεδίο εφαρμογής της αξιολόγησης περιορίζεται στις αλλαγές και στις διεπαφές με τα αμετάβλητα μέρη, ανεξάρτητα από την επιλογή του κατόχου.

Όταν το σημείο εκκίνησης για τη νέα έγκριση είναι μια παραλλαγή ενός υφιστάμενου τύπου οχήματος, αυτή η περίπτωση έγκρισης μπορεί να εξακολουθήσει να χρησιμοποιείται, αλλά το αποτέλεσμα της διαδικασίας έγκρισης θα είναι ένας νέος τύπος (δεν είναι δυνατόν να προστεθεί νέα παραλλαγή σε υφιστάμενη παραλλαγή ενός τύπου οχήματος).

Σε ό,τι αφορά την αξιολόγηση του άρθρου 21 παράγραφος 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όλες οι αλλαγές που πραγματοποιήθηκαν στο όχημα ή/και στον τύπο οχήματος από την τελευταία φορά που χορηγήθηκε άδεια κυκλοφορίας. Με άλλα λόγια, το σημείο εκκίνησης για την αξιολόγηση των κριτηρίων του άρθρου 21 παράγραφος 12 και των εφαρμοστέων απαιτήσεων είναι η τελευταία έγκριση και όχι η κατάσταση του τύπου οχήματος ή/και του οχήματος λίγο πριν από την υλοποίηση της τελευταίας αλλαγής. Δεν είναι υποχρεωτικό οι εν λόγω (παρελθούσες) αλλαγές να είναι σύμφωνες με τους κανόνες που ισχύουν κατά τη στιγμή της υποβολής του αιτήματος έγκρισης- θα πρέπει να είναι σύμφωνες με τους ισχύοντες κανόνες κατά τη στιγμή της εφαρμογής τους. Σε κάθε περίπτωση, όλες οι αλλαγές που πραγματοποιούνται θα πρέπει να τεκμηριώνονται και να ιχνηλατούνται σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις, ενώ τα σχετικά αποδεικτικά στοιχεία θα πρέπει να αποτελούν μέρος του συνοδευτικού φακέλου της αίτησης.

3.3.2.5. Επεκταθείσα περιοχή χρήσης για την οποία απαιτούνται αλλαγές στο όχημα και/ή στον τύπο οχήματος – άρθρο 14 παράγραφος 3 στοιχείο α)

Όταν απαιτούνται αλλαγές σε όχημα/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)], σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 3 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545. Στην περίπτωση αυτή, ο φορέας έγκρισης θα πρέπει να είναι ο Οργανισμός. Θα πρέπει να ελέγχονται μόνο τα στοιχεία του οχήματος ή/και του τύπου οχήματος που αλλάζουν, οι διεπαφές τους με τα αμετάβλητα μέρη, η συμβατότητα με τα δίκτυα στα οποία πρόκειται να επεκταθεί η περιοχή χρήσης και οι απαιτήσεις όταν ισχύουν ειδικοί κανόνες για την επέκταση της περιοχής χρήσης (βλέπε ενότητα 3.3.2.3).

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.

Κατά την έκδοση της έγκρισης τύπου οχήματος για τη συνδυασμένη περίπτωση, η ενιαία πύλη εισόδου OSS θα δημιουργήσει δύο EIN (European Identification Number/Ευρωπαϊκός Αριθμός Αναγνώρισης): ένας από αυτούς θα αντιστοιχεί στη νέα έγκριση μετά τις αλλαγές στο όχημα ή/και στον τύπο οχήματος και ένας άλλος στην επέκταση της περιοχής χρήσης του νέου εγκεκριμένου τύπου οχήματος ή/και της παραλλαγής που αναφέρεται ανωτέρω. Και οι δύο EIN μπορούν να αναφέρονται σε ένα ενιαίο έγγραφο έγκρισης (οι δύο νομικές πράξεις περιλαμβάνονται σε ένα ενιαίο έγγραφο)· είναι επίσης δυνατόν να εκδοθούν δύο ανεξάρτητα έγγραφα έγκρισης, το καθένα με το δικό του EIN.

3.3.2.6. Περίπτωση έγκρισης συμμόρφωσης με τύπο - άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο 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 ενοτήτων π.χ. SD, SH1) που υπέβαλε ο αιτών.

Η έγκριση συμμόρφωσης με τύπο μπορεί να εκδοθεί μόνο εφόσον η έγκριση τύπου του οχήματος και τα πιστοποιητικά ΕΚ για τα υποσυστήματα και τα στοιχεία διαλειτουργικότητας (συμπεριλαμβανομένης της έγκρισης ΣΔΠ) ήταν σε ισχύ κατά την υποβολή της αίτησης ή κατά τη διάθεση του σχετικού ολοκληρωμένου κυκλώματος στην αγορά (βλέπε ενότητα 3.11.2.2). 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 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. Με άλλα λόγια, τα οχήματα πρέπει να υπάρχουν και να έχουν υποβληθεί σε όλες τις ισχύουσες αξιολογήσεις συμμόρφωσης (π.χ. δοκιμές σειράς).

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 της δήλωσης συμμόρφωσης προς ήδη εγκεκριμένο τύπο.

3.3.2.6.1. Οχήματα ετερογενούς προέλευσης που έχουν υποστεί τροποποίηση ώστε να συμμορφώνονται με έναν ενιαίο τύπο οχήματος

Οχήματα ετερογενούς προέλευσης (π.χ. οχήματα αρχικά πανομοιότυπα που στη συνέχεια εξελίχθηκαν διαφορετικά με την πάροδο του χρόνου, οχήματα με κάποιες ομοιότητες αλλά με σημαντικές διαφορές κ.λπ.) που τροποποιούνται για να συμμορφωθούν με έναν ενιαίο τύπο οχήματος μπορεί να χρειαστεί να υποστούν διάφορες τροποποιήσεις για να καταλήξουν στην τελική μορφή. Ακόμη και αν το πεδίο εφαρμογής των αλλαγών είναι το ίδιο για όλα τα σχετικά οχήματα (π.χ. τα μέρη που θα τροποποιηθούν είναι πανομοιότυπα σε όλα τα οχήματα), τα οχήματα που υφίστανται μετατροπές ενδέχεται να μην συμμορφώνονται με το ίδιο όχημα, επειδή ενδέχεται να υπάρχουν άλλες συναφείς διαφορές. Σε τέτοιες περιπτώσεις, θα πρέπει να υπάρχει ένας τύπος οχήματος αναφοράς για κάθε ομάδα (ομοιογενών) οχημάτων. Ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής μπορεί στη συνέχεια να υποβάλει αίτηση έγκρισης για διάθεση στην αγορά ανεξάρτητα για κάθε (ομοιογενή) ομάδα οχημάτων που έχουν υποστεί μετατροπές.

Όταν η διαδικασία τροποποίησης περιλαμβάνει την επαναφορά των οχημάτων σε κατάσταση στην οποία θα ήταν ομοιογενή (δηλαδή την καθιέρωση κοινού σημείου εκκίνησης), οι εν λόγω τροποποιήσεις θα πρέπει:

- › Να είναι μέρος της διαδικασίας σχεδιασμού·
- › Να βρίσκονται υπό την εποπτεία του ΣΔΠ από τον κοινοποιημένο οργανισμό και
- › Να καλύπτονται από τη σχετική έγκριση τύπου οχήματος.

Όταν τα διάφορα σημεία εκκίνησης (και οι επακόλουθες λειτουργίες για την επίτευξη της κατάστασης-στόχου) λαμβάνονται ήδη υπόψη στον σχεδιασμό, στην παραγωγή, στην εποπτεία του κοινοποιημένου οργανισμού και στην έγκριση τύπου οχήματος, τα τροποποιημένα οχήματα θα είναι ομοιογενή και θα συμμορφώνονται με τον ίδιο τύπο οχήματος.

3.3.2.6.2. Αιτήσεις συμμόρφωσης με τύπο όταν ο αιτών δεν είναι ο κάτοχος του τύπου οχήματος

Τα δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας δεν συνδέονται με τις πρακτικές ρυθμίσεις της έγκρισης οχημάτων, αλλά αποτελούν εμπορικό / συμβατικό ζήτημα. Η οδηγία (ΕΕ) 2016/797 και ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/545 δεν απαγορεύουν σε φορέα διαφορετικό από τον κάτοχο της έγκρισης τύπου οχήματος να κατασκευάζει νέα οχήματα που συμμορφώνονται με τύπο τον οποίο δεν κατέχει και/ή να υποβάλλει αίτηση έγκρισης συμμόρφωσης με τον εν λόγω τύπο, εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

- › γνώσεις και πληροφορίες για την κατασκευή των οχημάτων και την έκδοση της δήλωσης συμμόρφωσης με τύπο, και
- › τεκμηρίωση για την υποβολή αίτησης έγκρισης σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 (δηλαδή πιστοποιητικά επαλήθευσης ΕΚ, συμπεριλαμβανομένης της έγκρισης του ΣΔΠ, που καλύπτουν τους σχετικούς χώρους κατασκευής), βλ. ενότητα 3.11.1.

Το περιεχόμενο του συνοδευτικού φακέλου της αίτησης έγκρισης είναι το ίδιο, ανεξάρτητα από το αν ο αιτών είναι κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος ή όχι. Είναι αποκλειστική ευθύνη του αιτούντος να εγγυηθεί ότι διαθέτει επαρκείς πληροφορίες και γνώσεις προκειμένου να διασφαλιστεί η συμμόρφωση των οχημάτων στο πλαίσιο της έγκρισης με τον εγκεκριμένο τύπο οχήματος· η πτυχή αυτή δεν πρέπει να αξιολογείται από τον φορέα έγκρισης.

Ο αιτών έγκριση συμμόρφωσης με τύπο δεν καθίσταται κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος.

3.3.2.6.3. Μεταγενέστερη έγκριση συμμόρφωσης με τύπο

Κατά την αξιολόγηση αίτησης έγκρισης για διάθεση στην αγορά σύμφωνα με εγκεκριμένο τύπο οχήματος, ο φορέας έγκρισης έχει την επιλογή να αναφέρει στο διαδικτυακό έντυπο της υπηρεσίας μιας στάσης (OSS) αν πρόκειται για μεταγενέστερη αίτηση ή όχι.

Μεταγενέστερη αίτηση σημαίνει ότι η παρούσα έγκριση εκδίδεται μετά από προηγούμενη (πρώτη) αίτηση έγκρισης συμμόρφωσης με τύπο για την οποία ο φορέας έγκρισης έχει ήδη εκδώσει την αντίστοιχη έγκριση οχήματος.

Σε αυτή την περίπτωση, το μεγαλύτερο μέρος της μεταγενέστερης αίτησης και του συνοδευτικού φακέλου της αίτησης είναι πανομοιότυπα με την (πρώτη) αίτηση, η οποία έχει ήδη αξιολογηθεί θετικά. Συνήθως, οι διαφορές αφορούν μόνο τον προσδιορισμό των οχημάτων για τα οποία ζητείται έγκριση και τη δήλωση συμμόρφωσης ΕΚ· μπορεί να υπάρχουν περισσότερες διαφορές στις περιπτώσεις όπου υπάρχει ανάγκη επικαιροποίησης των πιστοποιητικών ΕΚ λόγω αλλαγών κατά το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο β) ή υπάρχουν διαφορετικές προβλέψεις για τα στοιχεία διαλειτουργικότητας.

Αυτό θα επιτρέψει στους φορείς έγκρισης να επεξεργαστούν την αίτηση κατά τρόπο πιο αποτελεσματικό (π.χ. πρόκειται κυρίως για σύγκριση με την προηγούμενη αίτηση, αν τα έγγραφα εξακολουθούν να είναι έγκυρα και να είναι συνεπή με τις πληροφορίες στο EMETO και τη βάση ERADIS). Η υπηρεσία μιας στάσης (OSS) θα παράγει διαφορετικές (απλουστευμένες) διαδικτυακές φόρμες για τις επόμενες εφαρμογές σύμφωνα με τον τύπο.

Συνιστάται η εκπλήρωση των ακόλουθων όρων προκειμένου να θεωρηθεί μια αίτηση συμμόρφωσης με τύπο ως μεταγενέστερη:

- › Ο αιτών, ο υπεύθυνος επικοινωνίας του αιτούντος που ορίζεται στην OSS και ο τύπος αναφοράς πρέπει να είναι οι ίδιοι με εκείνους που αναφέρονται στη σχετική πρώτη αίτηση συμμόρφωσης με τύπο·
- › Όταν ο χρόνος που έχει παρέλθει από την πρώτη αίτηση συμμόρφωσης με τύπο ή/και την προηγούμενη μεταγενέστερη αίτηση συμμόρφωσης με τύπο είναι μεγαλύτερος από 12 μήνες, μια αίτηση συμμόρφωσης με τύπο πρέπει να αντιμετωπίζεται πάντοτε ως πρώτη αίτηση συμμόρφωσης με τύπο·
- › Αφού διεκπεραιωθεί ένας αριθμός επόμενων αιτήσεων συμμόρφωσης με τύπο (π.χ. 10), η επόμενη αίτηση συμμόρφωσης με τύπο θα πρέπει να θεωρείται πρώτη αίτηση συμμόρφωσης με τύπο.

Η απόφαση ενός φορέα έγκρισης να χαρακτηρίσει μια αίτηση συμμόρφωσης με τύπο ως μεταγενέστερη λαμβάνεται με βάση του παραπάνω όρους, αλλά και την εμπειρία από προηγούμενες αιτήσεις για τον ίδιο τύπο οχήματος ή/και αιτούντα.

3.3.3. Άρθρο 15: Αλλαγές σε ήδη εγκεκριμένο τύπο οχήματος

3.3.3.1. 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. Η κατηγοριοποίηση της αλλαγής αποτελεί ευθύνη του φορέα διαχείρισης της αλλαγής (ο οποίος μπορεί να είναι ή να μην είναι ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος).

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 την/τις δήλωση/-ώσεις επαλήθευσης ΕΚ για το/τα κινητό/-ά υποσύστημα/-τα (συμπεριλαμβανομένων των αμετάβλητων μερών) που επηρεάζονται και να υποβάλει αίτηση για έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά.

Αξίζει να σημειωθεί ότι σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 5 και το παράρτημα IV σημείο 2.3.3 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, την απόφαση 2012/757/ΕΕ (π.χ. ενότητα SB σημείο 8) και το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/250, ο αιτών για τη διάθεση (τροποποιημένου) κινητού υποσυστήματος στην αγορά είναι υπεύθυνος για:

- › τον ορισμό κοινοποιημένου οργανισμού και/ή ορισθέντος οργανισμού για τη διεξαγωγή της διαδικασίας επαλήθευσης ΕΚ των τροποποιημένων μερών και των διεπαφών με τα μη τροποποιημένα μέρη, εάν η τροποποίηση επηρεάζει τη συμμόρφωση με τις ισχύουσες ΤΠΔ και/ή τους εθνικούς κανόνες (σε αυτή την περίπτωση, απαιτείται νέο πιστοποιητικό ΕΚ).
Την ευθύνη για τον καθορισμό του πεδίου εφαρμογής της πιστοποίησης φέρει ο αιτών. Ο κοινοποιημένος οργανισμός/ορισθείς οργανισμός δεν είναι αρμόδιος να ζητήσει αποδεικτικά στοιχεία από τον αιτούντα προκειμένου να διασφαλίσει την πληρότητα και την επάρκεια της συμβατικής πιστοποίησης.
- › την ενημέρωση του κοινοποιημένου οργανισμού και/ή του ορισθέντος οργανισμού που διενήργησε την αρχική επαλήθευση ΕΚ, εάν οι αλλαγές επηρεάζουν τις αξιολογήσεις συμμόρφωσης που έχουν ήδη διενεργηθεί, και
- › τη λήψη απόφασης σχετικά με το αν απαιτείται νέα δήλωση επαλήθευσης ΕΚ για το τροποποιημένο υποσύστημα.

Ο αιτών τη διάθεση ενός (τροποποιημένου) κινητού υποσυστήματος στην αγορά αναλύει επίσης εάν υπάρχουν άλλοι ισχύοντες νόμοι ή απαιτήσεις που επηρεάζονται από την αλλαγή και απαιτούν τη διενέργεια περαιτέρω αξιολογήσεων (βλέπε ενότητες 3.3.1.3 και 3.3.1.4). Ομοίως, ο αιτών την έγκριση, στο πλαίσιο της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων, διασφαλίζει επίσης ότι δεν υπάρχουν άλλες απαιτήσεις (π.χ. νομοθεσία της ΕΕ) που ισχύουν για το όχημα ή/και τον τύπο οχήματος οι οποίες πρέπει να ληφθούν υπόψη.

3.3.3.2. Οι κατηγορίες αλλαγών σε εγκεκριμένο τύπο οχήματος

Στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545, ο αρμόδιος φορέας έγκρισης δεν θα πρέπει να αξιολογεί την απόφαση που έλαβε ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής σχετικά με την κατηγοριοποίηση της αλλαγής ούτε να συμφωνεί/διαφωνεί με αυτήν. Η ευθύνη για την κατηγοριοποίηση της αλλαγής σε μία από τις κατηγορίες που περιγράφονται στο άρθρο 15 παράγραφος 1 του κανονισμού βαρύνει τον φορέα διαχείρισης της

αλλαγής. Εξαιρέση από τον κανόνα αυτό αποτελεί η αξιολόγηση των κοινοποιήσεων αλλαγών σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545, όπου ο αρμόδιος φορέας έγκρισης πρέπει να αξιολογήσει την ορθή κατηγοριοποίηση της αλλαγής, βλ. ενότητα 3.3.4.1. Αυτό περιγράφεται περαιτέρω στο διάγραμμα ροής για το υποστάδιο 1.1, ενότητα 4.

Μια τροποποίηση της τεκμηρίωσης που αποτελούσε μέρος του συνοδευτικού φακέλου της αίτησης έγκρισης τύπου οχήματος, η οποία δεν σχετίζεται με τροποποίηση των τεχνικών χαρακτηριστικών του τύπου οχήματος, δεν θα πρέπει να θεωρείται αλλαγή του τύπου οχήματος στο πλαίσιο του άρθρου 15 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545.

Ο συνοδευτικός τεχνικός φάκελος της δήλωσης επαλήθευσης ΕΚ αποτελείται από τα έγγραφα (σχέδια, διαγράμματα, περιγραφές, υπολογισμοί, προδιαγραφές λειτουργίας, τεχνικές προδιαγραφές, εκθέσεις δοκιμών, εκθέσεις προσομοίωσης κ.λπ.) που επέτρεψαν στους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης να αξιολογήσουν τη συμμόρφωση με τους υποχρεωτικούς κανόνες (ΤΠΔ και εθνικοί κανόνες) και στους αιτούντες να αποδείξουν τη συμμόρφωση με το εφαρμοστέο δίκαιο της ΕΕ. Οι αλλαγές στα εν λόγω έγγραφα εισάγουν διαφορές στον τεχνικό φάκελο σε σύγκριση με αυτόν που αποτελεί τη βάση για την εκδοθείσα έγκριση τύπου οχήματος. Οι εν λόγω διαφορές δεν συνιστούν «παρεκκλίσεις» κατά την έννοια του άρθρου 15 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 όταν είναι συντακτικού χαρακτήρα και αφορούν τη διόρθωση σφαλμάτων στα έγγραφα (π.χ. διόρθωση τυπογραφικών λαθών ή άλλων ορθογραφικών λαθών, επικαιροποίηση εσφαλμένων παραπομπών σε άλλα έγγραφα, βελτιώσεις στη διατύπωση κ.λπ.). Οποιαδήποτε άλλη τροποποίηση των εγγράφων που αποτελούν τον συνοδευτικό φάκελο της δήλωσης επαλήθευσης ΕΚ θα πρέπει να θεωρείται παρέκκλιση.

Όταν, προκειμένου να διαπιστωθεί εάν επηρεάζονται βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού κάτω από τα κατώτατα όρια που ορίζονται στις ΤΠΔ, είναι αναγκαίο να καθοριστεί τιμή αναφοράς, δηλαδή η τιμή για τη σχετική παράμετρο πριν από την αλλαγή, αλλά δεν υπάρχει έγκριση τύπου οχήματος ούτε δήλωση επαλήθευσης ΕΚ και συνοδευτικός τεχνικός φάκελος (συμπεριλαμβανομένης αξιολόγησης από κοινοποιημένο οργανισμό), θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι αλλαγές υπερβαίνουν τα κατώτατα όρια και, ως εκ τούτου, θα απαιτείται νέα έγκριση δυνάμει του άρθρου 21 παράγραφος 12 στοιχείο α).

3.3.3.2.1. Αλλαγές που δεν εισάγουν παρέκκλιση από τους συνοδευτικούς τεχνικούς φακέλους των δηλώσεων επαλήθευσης ΕΚ των υποσυστημάτων - άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο α)

Η συγκεκριμένη κατηγορία αλλαγής δεν έχει επιπτώσεις στις διενεργηθείσες επαληθεύσεις και, επομένως, στο όχημα/τύπο οχήματος 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 φάκελοι 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.

Οι αλλαγές σε οχήματα που έχουν εγκριθεί υπό προηγούμενα καθεστώτα και δεν υπόκεινται σε διαδικασία επαλήθευσης ΕΚ και, ως εκ τούτου, δεν καλύπτονται από δήλωση επαλήθευσης ΕΚ, μπορούν και πάλι να κατηγοριοποιηθούν σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο α) ή τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/545, παρά το γεγονός ότι στην προκειμένη περίπτωση δεν θα υπάρχουν συνοδευτικοί τεχνικοί φάκελοι, εάν δεν υπάρχει ανάγκη διενέργειας νέων επαληθεύσεων από οργανισμό αξιολόγησης της συμμόρφωσης.

3.3.3.2.2. Αλλαγές που εισάγουν παρέκκλιση από τους συνοδευτικούς τεχνικούς φακέλους των δηλώσεων ΕΚ επαλήθευσης των υποσυστημάτων, αλλά δεν επηρεάζουν τα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού ούτε απαιτούν νέα έγκριση – άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο β)

Για τις αλλαγές που κατηγοριοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545, όταν η οντότητα που διαχειρίζεται την αλλαγή είναι ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος, δεν χρειάζεται ούτε να υποβληθεί αίτηση για νέα έγκριση ούτε να ζητηθεί η δημιουργία έκδοσης στο ΕΜΕΤΟ. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι ο σχεδιασμός (βασικά

χαρακτηριστικά σχεδιασμού) εξακολουθεί να θεωρείται ότι συμμορφώνεται προς τον ήδη εγκεκριμένο τύπο, παρά τις αλλαγές που επέφερε ο κάτοχος.

Ωστόσο, υπάρχει αντίκτυπος στην τεκμηρίωση που αποτελεί τη βάση για την εκδοθείσα έγκριση τύπου οχήματος, τον τεχνικό φάκελο που συνοδεύει τη/τις δήλωση/-εις επαλήθευσης ΕΚ για τα κινητά υποσυστήματα, και συνεπώς πρέπει να καλύπτεται από τη διαχείριση της διάρθρωσης του τύπου οχήματος. Ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος ασκεί τα νομικά του καθήκοντα, διασφαλίζοντας ότι ο εγκεκριμένος τύπος οχήματος εξακολουθεί να πληροί τη βασική απαίτηση κατά τη διάρκεια ισχύος της, ήτοι ότι τα έγγραφα τεκμηρίωσης που αφορούν τον τύπο και τα σχετικά δεδομένα είναι πάντα επικαιροποιημένα. Οι υποχρεώσεις αυτές περιλαμβάνουν επίσης μεταξύ άλλων:

- › Τεκμηρίωση της αλλαγής, των αξιολογήσεων που πραγματοποιήθηκαν και του σκεπτικού πίσω από την απόφαση για κατηγοριοποίηση της αλλαγής (π.χ. εισαγωγή απαιτήσεων και εφαρμογή του ΚΜΑ για την ΕκΕπ),
- › Παροχή της τεκμηρίωσης σχετικά με την αλλαγή στον φορέα έγκρισης κατόπιν αιτήματος,
- › Ενημέρωση του/των κοινοποιημένου/-ων οργανισμού/-ών που εξέδωσε/-αν το/τα προηγούμενο/-α πιστοποιητικό/-ά

Η εν λόγω κατηγορία αλλαγής μπορεί να επηρεάσει τη συμμόρφωση των υποσυστημάτων με τους υποχρεωτικούς κανόνες ή την ισχύ των πιστοποιητικών συμμόρφωσης. Στην περίπτωση αυτή, οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης διενεργούν τις απαραίτητες επαληθεύσεις και εκδίδουν τα σχετικά πιστοποιητικά· επικαιροποιούνται οι αντίστοιχες καταχωρίσεις στο ΕΜΕΤΟ (βλ. ενότητα 3.8.4.1.3).

Ο αιτών τη διάθεση κινητών υποσυστημάτων στην αγορά μπορεί να αποφασίσει εάν υπάρχει ανάγκη ή όχι για νέα δήλωση επαλήθευσης ΕΚ για το/τα κινητό/-ά υποσύστημα/-τα μετά από αλλαγή δυνάμει του άρθρου 15 παράγραφος 1 στοιχείο β). Ο κοινοποιημένος οργανισμός που εξέδωσε το πιστοποιητικό εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού είναι υπεύθυνος να αποφασίσει αν το πιστοποιητικό που εκδόθηκε προηγουμένως εξακολουθεί να ισχύει μετά την αλλαγή δυνάμει του άρθρου 15 παράγραφος 1 στοιχείο β). Με βάση τα ανωτέρω, εάν τροποποιηθούν οι παραπομπές του πιστοποιητικού (των πιστοποιητικών) ή/και του συνοδευτικού τεχνικού φακέλου του/των πιστοποιητικού/-ών ΕΚ, αναμένεται να επικαιροποιηθεί και η δήλωση ΕΚ, καθώς συνήθως περιέχει τις παραπομπές στο/στα πιστοποιητικό/-ά και στον/στους) συνοδευτικό(-ούς) τεχνικό(-ούς) φάκελο(-ους).

Επισημαίνεται ότι η ΤΠΔ ΜΗΧ & ΕΤΥ και η ΤΠΔ ΕΦΑ καθορίζουν κατώτατα όρια για ορισμένα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού κάτω από τα οποία η αλλαγή, παρά τον αντίκτυπο που έχει σε ένα βασικό χαρακτηριστικό σχεδιασμού, μπορεί να κατηγοριοποιηθεί σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545, π.χ:

- › Αύξηση της ελάχιστης ακτίνας οριζόντιας καμπύλης > 5 m: Αλλαγή δυνάμει του άρθρου 15 παράγραφος 1 στοιχείο γ)
- › Αλλαγή στην απόδοση πέδησης πάνω από +/- 10%: Αλλαγή δυνάμει του άρθρου 15 παράγραφος 1 στοιχείο γ)
- › Αύξηση της ελάχιστης ακτίνας οριζόντιας καμπύλης < 5 m: Αλλαγή δυνάμει του άρθρου 15 παράγραφος 1 στοιχείο β)
- › Αλλαγή στην απόδοση πέδησης εντός +/- 10%: Αλλαγή δυνάμει του άρθρου 15 παράγραφος 1 στοιχείο β)

1. TSI clause	2. Related basic design characteristic(s)	3. Changes impacting the basic design characteristic and not classified as 21(12)(a) of Directive (EU) 2016/797	4. Changes impacting the basic design characteristic and classified as 21(12)(a) of Directive (EU) 2016/797
4.2.3.6. Minimum curve radius	Minimum horizontal curve radius capability	Increase of minimum horizontal curve radius of more than 5 m	N/A
4.2.4.5.5 Braking performance – Parking brake	Maximum gradient on which the unit is kept immobilized by the parking brake alone (if the vehicle is fitted with it)	Change of declared maximum gradient of more than $\pm 10\%$	N/A

Διάγραμμα7: Πίνακας 17α της ΤΠΔ ΜΗΧ&ΕΠΤΥ παραδείγματα αλλαγών σε βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού που πρέπει να κατηγοριοποιηθούν σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο β)

Οι αλλαγές σε οχήματα που έχουν εγκριθεί υπό προηγούμενα καθεστώτα και δεν υπόκεινται σε διαδικασία επαλήθευσης ΕΚ, και ως εκ τούτου δεν καλύπτονται από δήλωση επαλήθευσης ΕΚ, μπορούν και πάλι να κατηγοριοποιηθούν σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο β) ή τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/545, εάν υπάρχει ανάγκη διενέργειας επαληθεύσεων από οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης (γεγονός που θα είχε αντίκτυπο στον συνοδευτικό τεχνικό φάκελο της δήλωσης ΕΚ επαλήθευσης, εάν υπήρχε), αλλά δεν επηρεάζονται τα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού.

3.3.3.2.3. Αλλαγή στα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού του τύπου οχήματος για την οποία δεν απαιτείται νέα έγκριση – άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο γ)

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 στο όχημα/τον τύπο οχήματος 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, βλ. ενότητα 3.8.4.1.1.

3.3.3.2.4. Αλλαγή στον τύπο οχήματος για την οποία απαιτείται νέα έγκριση - άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο δ)

Οι αλλαγές ενεργοποιούν τα κριτήρια του άρθρου 21 παράγραφος 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 σχετικά με το πότε απαιτείται νέα έγκριση, βλ. ενότητα 3.3.2.4. Οι αλλαγές αυτές πρέπει να καλύπτονται από τη διαχείριση της διαμόρφωσης του 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 κανονισμού (ΕΕ) 2018/545.

3.3.3.3. 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 τύπο οχήματος 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 ζητεί την έγκριση νέου τύπου οχήματος και καθίσταται ο αιτών. 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 ως σύνολο.

Αυτό σημαίνει ότι:

- οι περαιτέρω αλλαγές στον πρόσφατα εγκεκριμένο τύπο οχήματος δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 15 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545, διότι ο φορέας διαχείρισης των αλλαγών αυτών θα είναι επίσης ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος, και
- Ο κάτοχος του νέου εγκεκριμένου τύπου οχήματος μπορεί επίσης να υποβάλει αίτηση για έγκριση διάθεσης στην αγορά οχημάτων που συμμορφώνονται με τον νέο τύπο, σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο ε) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545, τόσο για αλλαγές σε υφιστάμενα οχήματα (ώστε να καταστούν συμμορφούμενα με τον νέο τύπο) όσο και για νεοκατασκευασθέντα οχήματα.

Ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής 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, και
- διαθέτει επαρκείς πληροφορίες (τεκμηρίωση) 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 (βλ. ενότητα 3.3.2.6.2).

Άλλος φορέας μπορεί να προβεί σε αλλαγές στον τύπο οχήματος για λογαριασμό του κατόχου της έγκρισης τύπου οχήματος εφόσον τίθενται σε εφαρμογή οι αναγκαίες συμβατικές ρυθμίσεις, αλλά ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος θα είναι ο αιτών την έγκριση νέου τύπου οχήματος ή της νέας παραλλαγής ενός τύπου οχήματος. Στην περίπτωση αυτή, ο ρόλος του κατόχου της έγκρισης νέου τύπου οχήματος εξακολουθεί να ανατίθεται στον φορέα που έχει στην κατοχή του την υφιστάμενη έγκριση τύπου οχήματος.

Πίνακας4: Σύνοψη κατηγοριών αλλαγών σε τύπο οχήματος και περιπτώσεων έγκρισης

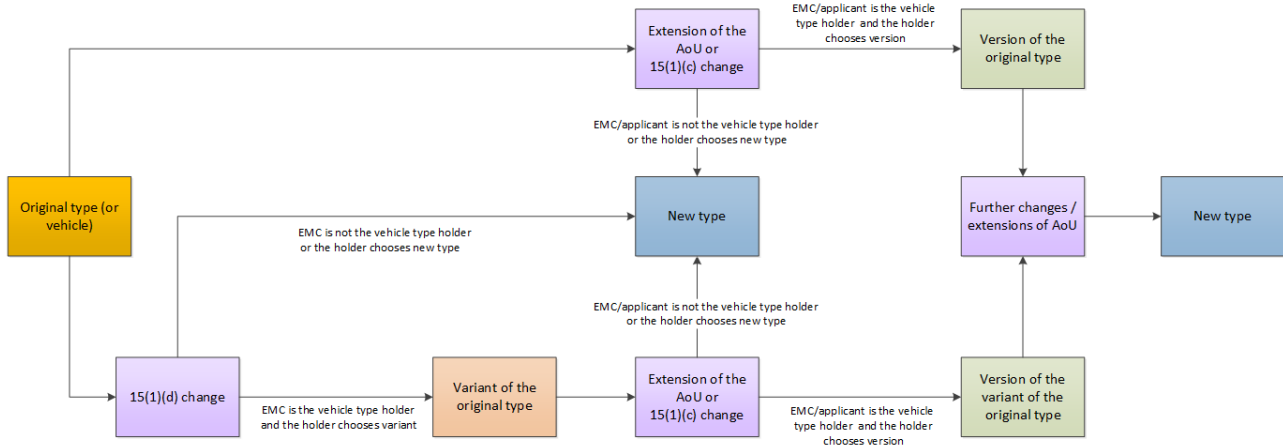
Αλλαγή	Φορέας διαχείρισης της αλλαγής	
	Κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος	Μη κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος
Κατηγορία σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο α)	Καμία αλλαγή στον τύπο οχήματος. Καμία έγκριση.	
Κατηγορία σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο β)	Καμία αλλαγή στον τύπο οχήματος. Καμία έγκριση. Θα πρέπει να επικαιροποιηθούν οι συνοδευτικοί τεχνικοί φάκελοι των δηλώσεων επαλήθευσης ΕΚ των υποσυστημάτων και η καταχώριση στο ΕΜΕΤΟ. Κατόπιν σχετικού αιτήματος, θα πρέπει να τεθούν πληροφορίες στη διάθεση του φορέα έγκρισης και/ή των ΕΑΑ για την περιοχική χρήσης.	Ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής καθίσταται ο αιτών. Υποβολή αίτησης πρώτης έγκρισης ή νέας έγκρισης τύπου οχήματος (νέος τύπος).
Κατηγορία σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο γ)	Δημιουργία νέας έκδοσης του τύπου οχήματος ή νέας έκδοσης παραλλαγής του 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. Υποβολή αίτησης πρώτης έγκρισης ή νέας έγκρισης τύπου οχήματος (νέος τύπος).
Κατηγορία σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο δ)	Υποβολή αίτησης έκδοσης νέας έγκρισης. (Δυνατότητα επιλογής της πρώτης έγκρισης)	Ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής καθίσταται ο αιτών. Υποβολή αίτησης πρώτης έγκρισης ή νέας έγκρισης τύπου οχήματος (νέος τύπος).

3.3.3.4. Δυνατότητες δημιουργίας παραλλαγών και εκδόσεων από ένα όχημα ή τύπο οχήματος

Όπως διευκρινίστηκε ήδη στις ενότητες 3.2.2.13, 3.2.2.14 και 3.2.2.16, οι δυνατότητες δημιουργίας παραλλαγών ή εκδόσεων είναι περιορισμένες λόγω των ορισμών της παραλλαγής, της έκδοσης, των περιπτώσεων έγκρισης, της νέας έγκρισης και της περίπτωσης έγκρισης επέκτασης της περιοχής χρήσης, σε συνδυασμό με τις διατάξεις του άρθρου 14 παράγραφος 2 και του άρθρου 15 παράγραφος 4 του

κανονισμού (ΕΕ) 2018/545, οι οποίες εισάγουν διαφορά ανάλογα με το αν ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής ή ο αιτών είναι ο κάτοχος της υφιστάμενης έγκρισης τύπου οχήματος ή όχι.

Το ακόλουθο σχήμα, το οποίο συμπληρώνει τον πίνακα 5 της ενότητας 3.3.3.3, συνοψίζει τις διάφορες δυνατότητες δημιουργίας παραλλαγών και εκδόσεων, λαμβάνοντας επίσης υπόψη εάν ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής είναι ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος ή όχι.



Διάγραμμα8: Δυνατότητες δημιουργίας παραλλαγών και εκδόσεων

3.3.4. Άρθρο 16: Αλλαγές σε ήδη εγκεκριμένο όχημα

3.3.4.1. Κοινοποίηση αλλαγών σε όχημα(-τα) σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545

Το άρθρο 16 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 εφαρμόζεται σε φορείς διαχείρισης αλλαγών οι οποίοι δεν είναι οι κάτοχοι της σχετικής έγκρισης του τύπου οχήματος. Αυτό μπορεί να συμβεί είτε όταν δεν υπάρχει έγκριση τύπου οχήματος (π.χ. όχημα που έχει εγκριθεί πριν από την οδηγία 2008/57/ΕΚ) είτε όταν ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής είναι διαφορετικός οργανισμός από τον κάτοχο της έγκρισης τύπου οχήματος. Όταν ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής είναι ο κάτοχος της άδειας τύπου οχήματος, το άρθρο 16 παράγραφος 4 δεν μπορεί να εφαρμοστεί.

Για τις περιπτώσεις όπου ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής δεν είναι ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος, επιλέγει μεταξύ:

- › Της υποβολής αίτησης για νέα έγκριση, σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 4. Ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής θα γίνει ο κάτοχος του νέου τύπου που θα εγκριθεί. Ο νέος τύπος μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την επακόλουθη έγκριση οχημάτων που συμμορφώνονται με τον εν λόγω τύπο
- › Υποβολή κοινοποίησης σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 4, η οποία μπορεί να καλύπτει σύνολο πανομοιότυπων οχημάτων. Στην περίπτωση αυτή, ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής δεν γίνεται κάτοχος κανενός τύπου (καθώς δεν υπάρχει νέος τύπος προς έγκριση). Για τα επόμενα (πανομοιότυπα) οχήματα, ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής μπορεί να υποβάλει νέες κοινοποιήσεις.

Το νομικό πλαίσιο δεν θέτει κανένα όριο στον αριθμό των οχημάτων που πρέπει να καλύπτονται από μια κοινοποίηση, ούτε στον αριθμό των κοινοποιήσεων που μπορούν να υποβληθούν (π.χ. για να καλυφθεί ολόκληρος ο στόλος πανομοιότυπων οχημάτων).

Σε περίπτωση αλλαγών που ταξινομούνται σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο γ) ή τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/545, όταν ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής δεν είναι ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος, δεν είναι δυνατόν να ζητηθεί η δημιουργία έκδοσης στο ΕΜΕΤΟ σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 3. Ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής επιλέγει μεταξύ νέας έγκρισης ή κοινοποίησης, όπως περιγράφεται ανωτέρω.

Οι κοινοποιήσεις των αλλαγών σε οχήματα σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 θα πρέπει να αποστέλλονται από τον φορέα διαχείρισης της αλλαγής στον φορέα έγκρισης που θα ήταν αρμόδιος σε περίπτωση που απαιτούνταν υποβολή αίτησης έγκρισης. Στην περίπτωση που η κοινοποίηση πρέπει να αποσταλεί στον Οργανισμό, ο οποίος ενεργεί ως φορέας έγκρισης, η διαδικασία υποβολής κοινοποίησης περιγράφεται στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού:

https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=948

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.

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 παρέχουν στον φορέα έγκρισης τα αποτελέσματα της αξιολόγησής τους για τις ακόλουθες πτυχές:

- › Οι εφαρμοστέοι εθνικοί κανόνες προσδιορίζονται δεόντως στο έντυπο για την υποβολή της κοινοποίησης·
- › οι εθνικοί κανόνες που ισχύουν για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης των αλλαγών είναι εκείνοι που ισχύουν κατά τον χρόνο υποβολής της κοινοποίησης·
- › οι εφαρμοστέοι εθνικοί κανόνες δεν απαιτούν νέα έγκριση για τις υπό εξέταση αλλαγές, και
- › οι εθνικοί κανόνες λαμβάνονται δεόντως υπόψη στην αξιολόγηση της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων για τη βασική απαίτηση ασφάλειας και την ασφαλή ενσωμάτωση μεταξύ υποσυστημάτων

Οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης θα πρέπει να ανταποκριθούν στο αίτημα χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση και τουλάχιστον εντός 1 μηνός από την υποβολή του αιτήματος.

Ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής μπορεί να υλοποιήσει την αλλαγή με την επιφύλαξη της κοινοποίησης και τα οχήματα που έχουν υποστεί μετατροπές μπορούν να χρησιμοποιηθούν αμέσως μετά, χωρίς να χρειάζεται αιτιολογημένη απόφαση από τον αρμόδιο φορέα έγκρισης. Ωστόσο, εάν το αποτέλεσμα της αξιολόγησης του φορέα έγκρισης είναι ότι η κατηγοριοποίηση που έχει διενεργηθεί από τον φορέα διαχείρισης της αλλαγής είναι εσφαλμένη και ότι η αλλαγή ενεργοποιεί το άρθρο 21 παράγραφος 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και απαιτεί νέα έγκριση, ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής υποβάλλει αίτηση έγκρισης μέσω της υπηρεσίας μίας στάσης (OSS), με την επιφύλαξη του άρθρου 26 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και του άρθρου 53 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 (η έγκριση των ήδη τροποποιημένων οχημάτων μπορεί να ανασταλεί, ανάλογα με τις ιδιαιτερότητες των αλλαγών και τα διορθωτικά μέτρα που προτείνει η ΣΕ).

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.

3.3.4.2. Εξασφάλιση της συμμόρφωσης οχήματος με άλλη έκδοση τύπου οχήματος [δημιουργήθηκε μετά από αλλαγή δυνάμει του άρθρου 15 παράγραφος 1 στοιχείο γ)]

Λαμβάνοντας υπόψη ότι οι αλλαγές που κατηγοριοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 δεν ενεργοποιούν την ανάγκη για νέα έγκριση αλλά την ανάγκη δημοσίευσης έκδοσης στο ΕΜΕΤΟ (σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545), τα υφιστάμενα οχήματα που συμμορφώνονται με τον μητρικό τύπο και τροποποιούνται ώστε να συμμορφώνονται με έκδοση τύπου δεν απαιτούν νέα έγκριση για τη διάθεση στην αγορά σύμφωνα με την έκδοση. Ο κάτοχος ενημερώνει την καταχώριση στο ΕΜΟ/ΕΚΕΜΟ/ΕVR ώστε να κάνει αναφορά στη νέα έκδοση που δημιουργήθηκε (και όχι στον μητρικό τύπο).

Ωστόσο, τα νεοκατασκευασθέντα οχήματα σύμφωνα με έκδοση τύπου οχήματος/έκδοση παραλλαγής πρέπει να λάβουν έγκριση για διάθεση στην αγορά, σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο ε) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545.

3.3.4.3. Εξασφάλιση της συμμόρφωσης οχήματος με άλλο τύπο οχήματος

Λαμβάνοντας υπόψη ότι οι αλλαγές σε ένα εγκεκριμένο όχημα που κατηγοριοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 ενεργοποιούν την ανάγκη για νέα έγκριση, η τροποποίηση οχημάτων ώστε να συμμορφώνονται με διαφορετικούς τύπους οχημάτων (δηλαδή η πραγματοποίηση των απαραίτητων αλλαγών σε οχήματα ώστε να συμμορφωθούν με άλλον τύπο) ή/και παραλλαγών διαφορετικών τύπων, όταν ο τύπος/παραλλαγή στόχος δεν έχει ακόμη εγκριθεί, δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί μέσω της περίπτωσης έγκρισης που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο ε) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545. Πρώτα εγκρίνεται ο νέος τύπος/η νέα παραλλαγή οχήματος.

Οι αλλαγές που πραγματοποιούνται στα οχήματα προκειμένου να συμμορφωθούν με μια ήδη εγκεκριμένη παραλλαγή (ή νέο τύπο που προέρχεται από τον υφιστάμενο) του τύπου οχήματος με τον οποίο συμμορφώνονταν προηγουμένως, απαιτούν την έκδοση νέας δήλωσης συμμόρφωσης με την παραλλαγή του τύπου οχήματος και αίτηση έγκρισης για διάθεση στην αγορά σύμφωνα με τον τύπο/παραλλαγή σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο ε) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545.

3.3.4.4. Αλλαγές σε οχήματα που κατηγοριοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 όταν ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής είναι επίσης ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος

Όταν φορέας διαχείρισης αλλαγής, ο οποίος είναι επίσης ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος, κατηγοριοποιεί μια αλλαγή σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545, δεν απαιτείται ούτε η συμμετοχή του φορέα έγκρισης ούτε η επικαιροποίηση του μητρώου οχημάτων (ΕΜΟ/ΕΚΕΜΟ/ΕΒΡ). Η αλλαγή μπορεί να υλοποιηθεί χωρίς περαιτέρω ενέργειες. Ωστόσο, ο κάτοχος παραμένει υπεύθυνος για τη διασφάλιση της διαχείρισης της διάρθρωσης των οχημάτων.

3.3.4.5. Αλλαγές που συνδέονται με την αντικατάσταση κατά τη συντήρηση

Το άρθρο 16 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 καλύπτει αλλαγές σε οχήματα (όχι τύπους οχημάτων) οι οποίες αφορούν τη συντήρηση, δηλαδή την αντικατάσταση στοιχείων που εμφανίζουν βλάβη, είναι ελαττωματικά ή φθαρμένα. Όταν τα στοιχεία αντικαθίστανται από άλλα 100 % πανομοιότυπα, για την εν λόγω αλλαγή δεν απαιτείται έγκριση ούτε άλλη επικαιροποίηση σε τεχνικούς φακέλους ή στο ΕΜΕΤΟ. Ωστόσο, σε ορισμένες περιπτώσεις, δεν είναι δυνατόν να βρεθούν 100% πανομοιότυπα ανταλλακτικά στην αγορά (π.χ. λόγω παλαιώσης, πτώχευσης του κατασκευαστή κ.λπ.) και υπάρχει ανάγκη να χρησιμοποιηθούν άλλα στοιχεία με πανομοιότυπες λειτουργίες και επιδόσεις, αν και όχι πανομοιότυπα.

Σε αυτό το πλαίσιο, οι «πανομοιότυπες λειτουργίες και επιδόσεις» θα πρέπει να νοούνται ως εξής: το νέο στοιχείο δεν διαθέτει το ίδιο νέες λειτουργίες ή δεν προσθέτει νέες λειτουργίες στο σύστημα στο οποίο ενσωματώνεται, δεν προκαλεί αλλαγή στην επίδοση (είτε αύξηση είτε μείωση) ούτε επηρεάζει αρνητικά την ασφάλεια (το επίπεδο ασφάλειας διατηρείται τουλάχιστον, χωρίς νέους κινδύνους). Πρόκειται για αντικατάσταση ένα προς ένα (ίδια είσοδος, ίδια έξοδος, ίδιες αρχές λειτουργίας), που συνδέεται με τη συντήρηση (προληπτική ή διορθωτική) και ακολουθεί την προσέγγιση «έτοιμο για χρήση»: απομάκρυνση του παλιού στοιχείου, εγκατάσταση του νέου, χωρίς να απαιτείται καμία άλλη τροποποίηση ή προσαρμογή. Οι εργασίες για την τοποθέτηση του νέου στοιχείου πρέπει να είναι ακριβώς οι ίδιες με εκείνες που θα απαιτούνταν για την αντικατάστασή του από άλλο 100% πανομοιότυπο εξάρτημα. Με άλλα λόγια, πρόκειται για την αντικατάσταση ενός στοιχείου από ένα πανομοιότυπο στοιχείο, το οποίο μπορεί να είναι ελαφρώς διαφορετικό λόγω της εξέλιξης με την πάροδο του χρόνου, της παλαιώσης, της αλλαγής παρόχου κ.λπ. αλλά εξακολουθεί να είναι ισοδύναμο.

Η διαχείριση των αλλαγών σε οχήματα εμπίπτει στην αρμοδιότητα του κατόχου των οχημάτων και υπόκειται στην εποπτεία των ΕΑΑ (δηλαδή, εάν εντοπιστεί εσφαλμένη κατηγοριοποίηση μιας αλλαγής δυνάμει του άρθρου 16 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545, η ευθύνη ανήκει στον κάτοχο και η ΕΑΑ θα μπορούσε να ενεργοποιήσει τις απαραίτητες ενέργειες σύμφωνα με το άρθρο 26 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, συμπεριλαμβανομένης της αναστολής και της ανάκλησης της έγκρισης).

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

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.

3.3.5.1. Προσδιορισμός των εφαρμοστέων κανόνων

Οι εφαρμοστέοι κανόνες είναι εκείνοι που ισχύουν όταν ο αιτών υποβάλλει το αίτημά του (την αίτηση) μέσω της υπηρεσίας μίας στάσης (OSS) δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Οι ΤΠΔ περιέχουν ειδικές διατάξεις που επιτρέπουν, υπό ορισμένες συνθήκες, την εφαρμογή προηγούμενων εκδόσεων των ΤΠΔ· περαιτέρω καθοδήγηση μπορείτε να βρείτε στην ενότητα 3 των κατευθυντήριων γραμμών για την εφαρμογή των ΤΠΔ ΜΗΧ & ΕΤΥ και ΕΦΑ.

Για την κατηγοριοποίηση των αλλαγών σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 σε οχήματα που έχουν λάβει έγκριση πριν από την οδηγία 2008/57/ΕΚ ή έχουν τεθεί σε λειτουργία πριν από τις 19 Ιουλίου 2010 (δηλ. οχήματα που δεν συμμορφώνονται με την ΤΠΔ), οι κανόνες που πρέπει να ληφθούν υπόψη είναι οι κανόνες που ισχύουν όταν ο φορέας διαχείρισης των αλλαγών πραγματοποιεί την ανάλυση. Αυτό περιλαμβάνει επίσης την αξιολόγηση του αντίκτυπου των αλλαγών στα αμετάβλητα μέρη.

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 (OSS), 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, βλέπε ενότητα 3.3.5.4. 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»).

Η βάση δεδομένων εγγράφων αναφοράς (RDD) είναι σήμερα το εργαλείο για τη δημοσίευση και ταξινόμηση των εθνικών κανόνων που σχετίζονται με την έγκριση οχημάτων:

<http://rdd.era.europa.eu/rdd/>

Η κατάσταση της διαδικασίας εκκαθάρισης των εθνικών κανόνων που εφαρμόζονται επιπλέον των ΤΠΔ συνοψίζεται στην αρχική σελίδα της RDD.

3.3.5.2. Εφαρμογή της ενότητας 7.1.4 της ΤΠΔ ΜΗΧ & ΕΤΥ σε ειδικά οχήματα, όπως επιτρόχια μηχανήματα (ETM)

Περαιτέρω διευκρινίσεις μπορείτε να βρείτε στον οδηγό για την εφαρμογή της ΤΠΔ ΜΗΧ & ΕΤΥ, ο οποίος είναι διαθέσιμος στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού.

3.3.5.3. Ελλείψεις των ΤΠΔ

Βλ. τις ενότητες 2.3 και 2.5 του οδηγού για την εφαρμογή των ΤΠΔ, ο οποίος είναι διαθέσιμος στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού (https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability_en).

3.3.5.4. Μη εφαρμογή των ΤΠΔ

βλ. ενότητα 2.4 του οδηγού για την εφαρμογή των ΤΠΔ, ο οποίος είναι διαθέσιμος στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού (https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability_en).

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 και σε καθορισμένη περιοχή χρήσης.

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 και με τους όρους που καθορίζονται από την αίτηση μη εφαρμογής. 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.

3.3.5.5. ΤΠΔ και εθνικοί κανόνες

Βλ. ενότητα 2.7.1 του οδηγού για την εφαρμογή των ΤΠΔ, ο οποίος είναι διαθέσιμος στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού (https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability_en).

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

Περαιτέρω καθοδήγηση παρέχεται στις κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή των ΤΠΔ.

3.3.5.7. Αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης

Περαιτέρω καθοδήγηση παρέχεται στις κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή των ΤΠΔ.

3.3.5.8. Καινοτόμες λύσεις

Περαιτέρω καθοδήγηση παρέχεται στις κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή των ΤΠΔ.

3.3.5.9. Αποδεκτά εθνικά μέσα συμμόρφωσης

Βλ. ενότητα 2.7.1 του οδηγού για την εφαρμογή των ΤΠΔ, ο οποίος είναι διαθέσιμος στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού (https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability_en).

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

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.

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

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 (ΔΥ) 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. ενότητα 3.2.6 σχετικά με τις αρμοδιότητες του ΔΥ).

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 ενδιαφερόμενο κράτος μέλος και το νομικό του πλαίσιο, η διασφάλιση της διαχείρισης των κινδύνων λειτουργίας του οχήματος μπορεί να επιτευχθεί με διάφορους τρόπους, όπως περιγράφεται στις ακόλουθες ενότητες.

3.3.7.1. Προσωρινή έγκριση χρήσης οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο

Όταν ένα νομικό πλαίσιο κράτους μέλους ορίζει ότι απαιτείται προσωρινή έγκριση για τη χρήση του οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο, θα πρέπει να προσδιορίζει τα εξής:

- › τη 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
- › τις προθεσμίες τις οποίες πρέπει να τηρούν οι αρμόδιες ΕΑΑ για την αξιολόγηση.

Η προθεσμία για την έκδοση προσωρινής έγκρισης από ΕΑΑ για την εκτέλεση δοκιμών στο δίκτυο δεν καθορίζεται ούτε στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797 ούτε στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/545. Αφού εκδοθεί η απόφαση, η ΣΕ και ο ΔΥ 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 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.

Συνιστάται ο αιτών, η ενδιαφερόμενη ΔΕ, η αρμόδια ΕΑΑ και ο ΔΥ 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 μιας σειράς από αιτήσεις 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 ΔΥ τη δυνατότητα να θέσει σε εφαρμογή ρυθμίσεις για το πλήρες πρόγραμμα των δοκιμών στο δίκτυο.

3.3.7.2. Εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας της σιδηροδρομικής επιχείρησης

Ανεξάρτητα από το αν το εθνικό νομικό πλαίσιο ενός κράτους μέλους περιλαμβάνει τη νομική απαίτηση έκδοσης προσωρινής έγκρισης για χρήση του οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο, η ΣΕ που χρησιμοποιεί τα οχήματα για δοκιμές στο δίκτυο θα πρέπει να χρησιμοποιεί το οικείο ΣΔΑ 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 ΣΕ 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 ΣΔΑ της ΣΕ 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 ΣΕ θα περιλαμβάνονται τα στοιχεία τα οποία διαφορετικά θα προσδιορίζονταν για την έκδοση προσωρινής έγκρισης χρήσης του οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο (βλ. ενότητα 3.3.7.1 ανωτέρω). Σε κάθε περίπτωση, θα πρέπει να εφαρμόζεται ο κανονισμός ΚΜΑ για την ΕκΕπ 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 κανονισμού ΚΜΑ για την ΕκΕπ (κατωτέρω).

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

- › Διεπαφές με τον ΔΥ·

- › 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 ΣΔΑ 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.

3.3.7.3. 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 ΣΕ και του ΔΥ για τη διαχείριση της ασφάλειας, όταν δεν προβλέπεται διαδικασία για την έκδοση προσωρινής έγκρισης χρήσης του οχήματος για δοκιμές στο δίκτυο.

Ο αιτών και η ΣΕ 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.

Η εκτίμηση της επικινδυνότητας θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη εάν οι επικαιροποιήσεις θα πρέπει να πραγματοποιούνται 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.

3.3.7.4. 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. ενότητα 3.3.7) 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 ΔΥ.

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

Εάν κρίνεται αναγκαίο, οι 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 ΣΕ και του ΔΥ και δεν καλύπτεται από τις πρακτικές ρυθμίσεις για την έγκριση οχημάτων.

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

Οι όροι χρήσης του οχήματος και άλλοι περιορισμοί αποτελούν μέρος των τεχνικών χαρακτηριστικών του οχήματος και/ή του τύπου οχήματος και διαμορφώνουν τα όρια σχετικά με τον προβλεπόμενο τρόπο χρήσης του οχήματος. Οι όροι χρήσης του οχήματος και άλλοι περιορισμοί (CfU):

- › αποτελούν βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού, σύμφωνα με το άρθρο 48 στοιχείο γ) σημείο iii) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 (βλ. ενότητα 3.8.2)·
- › θα πρέπει να διατυπώνονται με τεχνικούς όρους και όχι κατά γεωγραφική περιοχή (π.χ. η γραμμή μεταξύ Α και Β).
- › Καλύπτονται από την απόφαση 2011/665/ΕΕ για το ΕΜΕΤΟ μέσω:
 - κωδικοποιημένων όρων χρήσης και άλλων περιορισμών (παράμετρος 3.1.2.3), και
 - μη κωδικοποιημένων όρων χρήσης και άλλων περιορισμών (παράμετρος 3.1.2.4)
- › ενδέχεται να απαιτούν διαπραγματεύσεις και συμφωνία μεταξύ του αιτούντος, της ΣΕ, του κατόχου και/ή του ΔΥ, 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 (ΣΔΑ)·

Υπάρχουν τρία γενικά στάδια για τον προσδιορισμό των όρων χρήσης του οχήματος και άλλων περιορισμών:

- › **Στάδιο σχεδιασμού:** Κατά το πρώτο στάδιο της διαδικασίας έγκρισης οχήματος (στάδιο 1: σύνταξη της αίτησης, βλ. ενότητα 3.3), ο αιτών θα πρέπει να προσδιορίζει τους προβλεπόμενους όρους χρήσης του οχήματος 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 τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και/ή του τύπου οχήματος και τις προβλεπόμενες συνθήκες λειτουργίας του.
- › **Αξιολόγηση της συμμόρφωσης:** ενδέχεται να είναι αναγκαία η προσθήκη περαιτέρω όρων χρήσης του οχήματος και άλλων περιορισμών ως αποτέλεσμα της αξιολόγησης της συμμόρφωσης (στάδιο 3: αξιολόγηση της συμμόρφωσης, βλ. ενότητα 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 χρήσης του οχήματος και άλλοι περιορισμοί πρέπει να καθορίζονται από τον αιτούντα, σε

συμφωνία με τους αρμόδιους οργανισμούς αξιολόγησης. Βλ. ενότητα 3.5.3 για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τον μετριασμό των περιπτώσεων μη συμμόρφωσης με τις ΤΠΔ μέσω των όρων χρήσης του οχήματος και άλλων περιορισμών.

Ενδέχεται να υπάρχουν ορισμένοι όροι χρήσης του οχήματος και άλλοι 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 του αντικτύπου κάθε πιθανής αστοχίας εξαρτήματος στους όρους χρήσης του οχήματος και άλλους περιορισμούς. Ωστόσο, η αξιολόγηση των σεναρίων αυτών αποτελεί μέρος της διαδικασίας σχεδιασμού.

Ορισμένοι από τους όρους χρήσης του οχήματος και άλλοι περιορισμοί 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 κανονισμού ΚΜΑ για την ΕκΕπ για τις απαιτήσεις που αφορούν την ασφάλεια (βασική απαίτηση «ασφάλειας» εντός των υποσυστημάτων και ασφαλής ενσωμάτωση των υποσυστημάτων).

Όταν οι όροι χρήσης του οχήματος και άλλοι περιορισμοί σχετίζονται με την ασφάλεια, θα πρέπει να διασταυρώνονται από τον οικείο οργανισμό αξιολόγησης, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι συνάδουν με τη διαδικασία εκτίμησης της επικινδυνότητας που διενεργήθηκε από τον αιτούντα και ότι δεν εισάγουν πρόσθετους κινδύνους για την ασφάλεια· ο ρόλος του είναι να ελέγχει ότι η διαδικασία εκτίμησης της επικινδυνότητας που ορίζεται στο παράρτημα Ι του κανονισμού ΚΜΑ για την ΕκΕπ έχει εφαρμοστεί όταν απαιτείται. Ρόλος του οργανισμού αξιολόγησης δεν είναι να ελέγχει κατά πόσον οι όροι χρήσης του οχήματος 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 του οχήματος και άλλων περιορισμών που είναι αναγκαίοι για την αποκατάσταση της μη συμμόρφωσης με τις ΤΠΔ και/ή τους εθνικούς κανόνες.

Οι κοινοποιημένοι οργανισμοί και/ή οι ορισθέντες οργανισμοί, έκαστος για τα μέρη για τα οποία είναι αρμόδιος, θα πρέπει επίσης να διασταυρώνουν τους όρους χρήσης του οχήματος και άλλους περιορισμούς, προκειμένου να επιβεβαιώνεται ότι συνάδουν με τις διενεργηθείσες αξιολογήσεις (συμπεριλαμβανομένων των όρων χρήσης του οχήματος και άλλων περιορισμών για τα στοιχεία διαλειτουργικότητας και του τρόπου με τον οποίο μεταφέρονται στους όρους χρήσης του οχήματος και άλλους περιορισμούς για τα υποσυστήματα, κατά περίπτωση). Ο αιτών καταρτίζει στη συνέχεια τον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης έγκρισης και υποβάλλει την αίτηση έγκρισης μέσω της υπηρεσίας μίας στάσης (OSS) (στάδιο 4: υποβολή της αίτησης, βλ. ενότητα 3.6). Όλοι οι όροι χρήσης του οχήματος και άλλοι περιορισμοί που έχουν προσδιοριστεί μέχρι το στάδιο αυτό θα πρέπει να αναφέρονται στην αίτηση έγκρισης.

Οι όροι χρήσης του οχήματος και άλλοι περιορισμοί θα πρέπει να επικεντρώνονται σε σημαντικές πτυχές που πρέπει να τηρούνται προκειμένου να διασφαλίζεται ότι πληρούνται οι βασικές απαιτήσεις (συμπεριλαμβανομένης της τεχνικής συμβατότητας με το δίκτυο) και ότι τα υποσυστήματα είναι τεχνικά συμβατά μεταξύ τους και ενσωματώνονται με ασφάλεια σε ένα όχημα, π.χ. λειτουργικοί περιορισμοί (περιορισμοί ταχύτητας σε καταστάσεις υποβαθμισμένης λειτουργίας, επιτρεπόμενες διαμορφώσεις των παντογράφων κ.λπ.). Ο αιτών δεν θα πρέπει να θεωρεί ως όρους χρήσης του οχήματος και άλλους περιορισμούς πτυχές που δεν θέτουν κανέναν όρο για τη λειτουργία του οχήματος ή οποιονδήποτε άλλο περιορισμό και είναι μάλλον:

- Παρατηρήσεις, σχόλια ή δηλώσεις από φορείς αξιολόγησης της συμμόρφωσης (κοινοποιημένοι οργανισμοί, ορισθέντες οργανισμοί και/ή οργανισμοί αξιολόγησης) ή άλλα μέρη,
- Παραπομπές σε έγγραφα (π.χ. εγχειρίδιο οδηγού ή λειτουργίας, σχέδιο συντήρησης, εκτίμηση επικινδυνότητας, κατάλογος εξαγόμενων περιορισμών στη λειτουργία, τη συντήρηση ή/και την υποδομή κ.λπ.)
- Αλληλεπικάλυψη τιμών για τεχνικές παραμέτρους,
- κ.λπ.

Ο αιτών είναι υπεύθυνος να διασφαλίσει ότι οι περιορισμοί που εξάγονται σε άλλους φορείς ή/και δραστηριότητες (π.χ. συντήρηση, λειτουργία κ.λπ.) λαμβάνονται δεόντως υπόψη στα σχετικά έγγραφα (π.χ. σχέδιο συντήρησης, εγχειρίδιο οδηγών κ.λπ.). Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι εν λόγω εξαγόμενοι περιορισμοί δεν είναι πάντοτε όροι χρήσης του οχήματος και άλλοι περιορισμοί, από την άποψη ότι δεν θέτουν όρο για τη χρήση του οχήματος. Κάθε εξαγόμενος περιορισμός πρέπει να αναλύεται από τον αιτούντα ώστε να αποφασίσει αν θα πρέπει να θεωρηθεί ως όρος χρήσης του οχήματος και άλλος περιορισμός κατά την έννοια του άρθρου 20 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 ή όχι.

Ο αιτών την έγκριση διασφαλίζει επίσης ότι τα πιστοποιητικά επαλήθευσης ΕΚ, οι δηλώσεις επαλήθευσης ΕΚ και ο φάκελος της αίτησης διακρίνονται από συνοχή. Εάν υπάρχει ανάγκη επικαιροποίησης των πιστοποιητικών ή των δηλώσεων προκειμένου να ευθυγραμμιστούν με τον CfU που επιθυμεί να προτείνει ο αιτών, πραγματοποιείται επαφή με τους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης και/ή με τους αιτούντες τη διάθεση των κινητών υποσυστημάτων / κατασκευαστών στην αγορά.

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι όροι χρήσης του οχήματος και άλλοι περιορισμοί για το όχημα ή/και τον τύπο οχήματος πρέπει να αναγράφονται στο:

- Έντυπο αίτησης στην OSS (σε επίπεδο οχήματος ή/και τύπου οχήματος), και
- Όταν ο Οργανισμός είναι ο φορέας έγκρισης, βλέπε ενότητα 3.11.1.2 (υπόδειγμα προς συμπλήρωση)

Οι όροι χρήσης του οχήματος και άλλοι περιορισμοί για κινητά υποσυστήματα πρέπει να περιγράφονται στη δήλωση ΕΚ επαλήθευσης (η οποία θα βασίζεται στις προϋποθέσεις και τα όρια χρήσης στα πιστοποιητικά ΕΚ επαλήθευσης), είτε απευθείας στις δηλώσεις είτε σε χωριστό έγγραφο όταν είναι μακροσκελείς και/ή σύνθετοι. Στην περίπτωση αυτή, το έγγραφο αναφέρεται και επισυνάπτεται στη δήλωση και θεωρείται μέρος της δήλωσης.

- › **Διαδικασία έγκρισης:** ο φορέας έγκρισης ή/και οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης μπορούν να προσδιορίσουν περαιτέρω όρους χρήσης του οχήματος και άλλους περιορισμούς ως αποτέλεσμα της αξιολόγησης της αίτησης και του συνοδευτικού φακέλου της αίτησης (στάδιο 5: διεκπεραίωση της αίτησης, ενότητα 3.7, και στάδιο 6: Τελικά έγγραφα και έγκριση, ενότητα 3.8.2).

Ο φορέας έγκρισης και/ή οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης δεν θα πρέπει να ελέγχουν αν οι όροι χρήσης του οχήματος και άλλοι περιορισμοί (συμπεριλαμβανομένων των εξαγόμενων περιορισμών) που προτείνονται από τον αιτούντα είναι εύλογοι από εμπορική άποψη (π.χ. κίνδυνος μη εκπλήρωσης των συμβατικών υποχρεώσεων του κατασκευαστή με τη ΣΕ μέσω της επιβολής όρου χρήσης του οχήματος και άλλου περιορισμού που μπορεί να καταστήσει δύσκολη τη λειτουργία του οχήματος) ούτε να ελέγχουν αν οι εξαγόμενοι περιορισμοί έχουν γίνει αποδεκτοί από τον αρμόδιο φορέα. Το πεδίο εφαρμογής της αξιολόγησης δεν θα πρέπει να περιορίζεται στη συνοχή, την πληρότητα και τη συνέπεια (συμπεριλαμβανομένου του διασταυρωτικού ελέγχου από τους αρμόδιους οργανισμούς αξιολόγησης) του συνόλου των όρων χρήσης του οχήματος και άλλων περιορισμών που προτείνονται από τον αιτούντα.

Ο φορέας έγκρισης και οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης μπορούν επίσης να καταργήσουν ορισμένους από τους όρους χρήσης του οχήματος και άλλους περιορισμούς που προτείνονται από

τον αιτούντα, εάν η πρόταση του αιτούντος δεν θέτει στην πραγματικότητα κανέναν όρο για τη χρήση του οχήματος ή οποιονδήποτε άλλο περιορισμό.

Στην εκδοθείσα έγκριση τύπου οχήματος και/ή έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά (στάδιο 6: τελικά έγγραφα και έγκριση, βλ. ενότητα 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 του οχήματος και άλλους περιορισμούς που επιβλήθηκαν από τον φορέα έγκρισης (βλ. ενότητα 3.8.5).

Σε περίπτωση νέας έγκρισης και/ή επέκτασης της περιοχής χρήσης, ο αιτών θα πρέπει να συμπεριλάβει στο έντυπο της αίτησης τους όρους χρήσης του οχήματος και άλλους περιορισμούς από την προηγούμενη έγκριση οι οποίοι εξακολουθούν να ισχύουν, παρά το γεγονός ότι δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των αξιολογήσεων που πρέπει να διενεργήσει ο φορέας έγκρισης (κληροδοτημένοι όροι χρήσης του οχήματος και άλλοι περιορισμοί), βλέπε επίσης ενότητα 3.8.2.3. Οι όροι χρήσης του οχήματος και άλλοι περιορισμοί στην αίτηση έγκρισης πρέπει να είναι συνεπείς με τους όρους χρήσης του οχήματος και άλλους περιορισμούς που αναφέρονται στις δηλώσεις ΕΚ επαλήθευσης, αν και δεν χρειάζεται να είναι ταυτόσημες, δηλαδή δεν είναι όλοι οι όροι χρήσης του οχήματος και άλλοι περιορισμοί που αναφέρονται σε μια δήλωση ΕΚ επαλήθευσης σχετικοί με το όχημα (ορισμένοι όροι χρήσης του οχήματος και άλλοι περιορισμοί είναι σχετικοί μόνο με την ενσωμάτωση μεταξύ κινητών υποσυστημάτων).

3.3.9. Άρθρο 21: Προσδιορισμός των αξιολογήσεων συμμόρφωσης

3.3.9.1. Έγκριση προκαθορισμένων σχηματισμών

Στο κεφάλαιο 2.2.1 της ΤΠΔ ΜΗΧ & ΕΤΥ ορίζονται τα εξής:

- › **Μονάδα:** είναι γενικός όρος ονομασίας του τροχαίου υλικού· η «μονάδα» να συντίθεται από διάφορα «οχήματα».
- › **Αμαξοστοιχία:** επιχειρησιακός σχηματισμός που αποτελείται από μία ή περισσότερες μονάδες
- › **Σταθερός σχηματισμός:** αμαξοστοιχιακός σχηματισμός που είναι δυνατόν να ανασυγκροτείται μόνον σε περιβάλλον συνεργείου

Οι σταθεροί σχηματισμοί θα πρέπει κανονικά να εγκρίνονται ως σύνολο, επειδή οι εν λόγω μονάδες δεν έχουν σχεδιαστεί για να αποσυναρμολογούνται και να επανασυναρμολογούνται από ένα συνεργείο, καθώς υπάρχει ανάγκη για συγκεκριμένα εργαλεία και εξοπλισμό, λογισμικό, τεχνογνωσία κ.λπ. Αυτό επειδή υπάρχουν φυσικές συνδέσεις που δεν είναι έτοιμες για χρήση, λογισμικό που εξαρτάται από τον αριθμό και τον τύπο των οχημάτων (π.χ. έλξη, σύστημα προστασίας αμαξοστοιχιών, σύστημα ελέγχου και παρακολούθησης αμαξοστοιχιών, θύρες) κ.λπ.

Επιπλέον, τα μεμονωμένα οχήματα δεν μπορούν να λειτουργήσουν μόνα τους και χρειάζονται άλλα οχήματα για να πληρούν τις βασικές απαιτήσεις.

- › **Προκαθορισμένος σχηματισμός:** αμαξοστοιχιακός σχηματισμός αποτελούμενος από διάφορες μονάδες συζευγμένες, που καθορίζεται κατά τη φάση του σχεδιασμού και είναι δυνατό να ανασυγκροτείται κατά την επιχειρησιακή λειτουργία.

Εάν ένας αιτών ζητήσει έγκριση ενός προκαθορισμένου σχηματισμού, ο φορέας έγκρισης θα παραδώσει μία ενιαία έγκριση τύπου, η οποία θα περιγράφει τις δυνατότητες ανασυγκρότησης κατά την επιχειρησιακή λειτουργία· η σύνθεση δεν μπορεί να αλλάξει σε άλλη διαμόρφωση που δεν περιλαμβάνεται στην έγκριση (π.χ. με περισσότερες επιβατάμαξες ή διαφορετικό τύπο μηχανής).

- › **Πολυμερής λειτουργία:** επιχειρησιακός σχηματισμός που αποτελείται από περισσότερες από μία μονάδες (π.χ. συνθέσεις αμαξοστοιχιών σχεδιασμένες με τρόπο ώστε κάποιο πλήθος μονάδων να είναι δυνατόν, με σύζευξη μεταξύ τους, να λειτουργούν ως ενιαία αμαξοστοιχία ελεγχόμενη από 1 θάλαμο μηχανοδηγού, μηχανές σχεδιασμένες κατά τρόπο ώστε κάποιο πλήθος από αυτές να είναι δυνατόν να περιλαμβάνονται σε ενιαία αμαξοστοιχία ελεγχόμενη από έναν θάλαμο μηχανοδηγού).

- › **Γενική επιχειρησιακή λειτουργία:** Μονάδα που έχει μελετηθεί για γενική επιχειρησιακή λειτουργία όταν προορίζεται για σύζευξη με άλλη μονάδα (άλλες μονάδες) σε αμαξοστοιχιακό σχηματισμό ο οποίος δεν ορίζεται κατά τη φάση του σχεδιασμού.

Εάν ένας αιτών ζητήσει την έγκριση επιβαταμαξών για γενική επιχειρησιακή λειτουργία, η σύνθεση της αμαξοστοιχίας δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της διαδικασίας έγκρισης και η διαχείριση γίνεται από τη ΣΕ στο πλαίσιο του ΣΔΑ της. Ο φορέας έγκρισης μπορεί να χορηγήσει την έγκριση των επιβαταμαξών, μαζί με τους σχετικούς όρους και περιορισμούς χρήσης που αφορούν τη σύζευξη με άλλες επιβατάμαξες/οχήματα (εάν υπάρχουν).

Τα οχήματα ενός προκαθορισμένου σχηματισμού ή ενός σταθερού σχηματισμού μπορούν να εγκριθούν μεμονωμένα, ως εάν προορίζονταν για γενική επιχειρησιακή λειτουργία, με μια σειρά από όρους χρήσης του οχήματος και άλλους περιορισμούς να συνδέονται με την ενσωμάτωση σε επίπεδο αμαξοστοιχίας (και με πολλές άλλες πτυχές που δεν μπορούσαν να ελεγχθούν μεμονωμένα, επειδή πρόκειται για απαιτήσεις σε επίπεδο αμαξοστοιχίας).

Ωστόσο, η έγκριση ενδέχεται να μην καλύπτει ορισμένες πτυχές που μπορούν να αξιολογηθούν μόνο σε επίπεδο σύνθεσης αμαξοστοιχίας. Για ορισμένα χαρακτηριστικά ή ορισμένες αξιολογήσεις μονάδας προοριζόμενης να χρησιμοποιείται σε γενική επιχειρησιακή λειτουργία θα απαιτηθούν καθορισμένα όρια όσον αφορά τους αμαξοστοιχιακούς σχηματισμούς, όπως ορίζεται στα κεφάλαια 4.2 και 6.2.7 της ΤΠΔ ΜΗΧ & ΕΤΥ.

Οι προκαθορισμένοι σχηματισμοί μπορούν να θεωρηθούν ενδιάμεσοι μεταξύ του σταθερού σχηματισμού και των μονάδων γενικής επιχειρησιακής λειτουργίας, υπό την έννοια ότι μπορούν να ανασυγκροτηθούν από ένα συνεργείο (δεν χρειάζονται ειδικά εργαλεία, διαδικασίες κ.λπ.), αλλά εξακολουθούν να υπάρχουν ορισμένοι περιορισμοί που πρέπει να ληφθούν υπόψη, λόγω του σχεδιασμού των διαφόρων οχημάτων.

Για τους σκοπούς της έγκρισης, είναι αποδεκτές και οι δύο προσεγγίσεις: ο καθορισμός ενός αριθμού προκαθορισμένων διαμορφώσεων προς έγκριση ή η έγκριση των μεμονωμένων οχημάτων με μια σειρά περιορισμών και CfU που θα επέτρεπαν στην ΣΕ να διαμορφώνει μονάδες εντός του πλαισίου της έγκρισης κάθε οχήματος (υπό την προϋπόθεση ότι οι αξιολογήσεις συμμόρφωσης καλύπτουν επίσης ορισμένες πτυχές που μπορούν να αξιολογηθούν μόνο σε επίπεδο σύνθεσης αμαξοστοιχίας).

Η έγκριση μεμονωμένων οχημάτων με CfU που καλύπτουν όλο το επιχειρησιακό πεδίο ενός προκαθορισμένου σχηματισμού παρέχει το υψηλότερο επίπεδο ευελιξίας στη ΣΕ για την ανασυγκρότηση των οχημάτων χωρίς καμία παρέμβαση των φορέων έγκρισης ή των φορέων καταχώρισης. Από την άλλη πλευρά, ο καθορισμός των σχετικών CfU που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την ανασυγκρότηση των οχημάτων είναι πιο περίπλοκος· ο προσδιορισμός των πλέον δυσμενών σεναρίων για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης, προκειμένου να καλυφθούν όλες οι επιχειρησιακές διαμορφώσεις σε επίπεδο σύνθεσης αμαξοστοιχίας, είναι επίσης πιο περίπλοκος.

Επισημαίνεται ότι όταν αξιολογείται μονάδα που προορίζεται για χρήση σε σταθερό ή προκαθορισμένο σχηματισμό, οι σχηματισμοί για τους οποίους ισχύει η εν λόγω αξιολόγηση ορίζονται από τον αιτούντα, καλύπτονται από τις αξιολογήσεις που θα διενεργηθούν από τους φορείς αξιολόγησης της συμμόρφωσης και περιγράφονται στο πιστοποιητικό ΕΚ επαλήθευσης χρησιμοποιώντας ένα από τα ακόλουθα χαρακτηριστικά (σύμφωνα με την παράγραφο 4.1.2 της ΤΠΔ ΜΗΧ & ΕΤΥ):

- › Σύνθεση αμαξοστοιχίας σε σταθερό σχηματισμό και, εφόσον απαιτείται, σε προκαθορισμένο σχηματισμό (προκαθορισμένους σχηματισμούς) διάφορων συνθέσεων αμαξοστοιχειών του υπό αξιολόγηση τύπου για πολυμερή λειτουργία·
- › Μόνο όχημα ή σταθερά ελισσόμενα τμήματα με οχήματα προοριζόμενα για προκαθορισμένο(-ους) σχηματισμό(-ούς), ή
- › Ένα μόνο όχημα ή σταθερά ελισσόμενα τμήματα με οχήματα προοριζόμενα για γενική επιχειρησιακή λειτουργία και, εφόσον απαιτείται, προκαθορισμένο σχηματισμό (προκαθορισμένους σχηματισμούς) από διάφορα οχήματα (μηχανές) του υπό αξιολόγηση τύπου για πολυμερή λειτουργία.

Η ΤΠΔ ΜΗΧ & ΕΤΥ περιλαμβάνει ειδικές απαιτήσεις για τα εξής:

- › Μονάδες που προορίζονται για γενική επιχειρησιακή λειτουργία (παράγραφος 6.2.7), βλ. επίσης ενότητα 2.7.5 του οδηγού για την εφαρμογή των ΤΠΔ
- › Μονάδες για χρήση σε προκαθορισμένο(-ους) σχηματισμό(-ούς) (παράγραφος 6.2.8)
- › Μονάδες που πρόκειται να συμπεριληφθούν σε υφιστάμενο σταθερό σχηματισμό (παράγραφος 6.2.9)
- › Επιβατάμαξες που δεν περιορίζονται σε συγκεκριμένη περιοχή χρήσης που χρησιμοποιείται σε προκαθορισμένους σχηματισμούς (§7.1.1.5.1), βλέπε επίσης ενότητα 3.2.3.1 του Οδηγού για την εφαρμογή των ΤΠΔ
- › Επιβατάμαξες που δεν περιορίζονται σε συγκεκριμένη περιοχή χρήσης για γενική επιχειρησιακή λειτουργία (7.1.1.5.2), βλέπε επίσης ενότητα 3.2.3.2 του Οδηγού για την εφαρμογή των ΤΠΔ.

Ο Οδηγός για την εφαρμογή των ΤΠΔ είναι διαθέσιμος στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού (https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability_en).

Όσον αφορά την καταχώριση εγκεκριμένων οχημάτων στο ΕΚΕΜΟ/ΕΜΟ:

- › Τα οχήματα σταθερού σχηματισμού μπορούν παρ' όλα αυτά να καταχωρίζονται μεμονωμένα στο ΕΚΕΜΟ/ΕΜΟ, παρά το γεγονός ότι διαθέτουν 1 έγκριση που καλύπτει τον σταθερό σχηματισμό.
Όπως εξηγείται στον οδηγό εφαρμογής για το ΕΚΕΜΟ, μια «σύνθεση» (σταθερός ή προκαθορισμένος σχηματισμός) μπορεί να καταχωρηθεί με 1 ΕΑΟ για ολόκληρη την αμαξοστοιχία ή με 1 ΕΜΟ ανά όχημα, ακόμη και αν δεν υπάρχουν μεμονωμένες εγκρίσεις ανά όχημα.
Υπεύθυνο για την επιλογή είναι το εκάστοτε αρμόδιο όργανο απογραφής. Συνιστάται, ωστόσο να ενεργεί πάντα με τον ίδιο τρόπο μετά τη λήψη της απόφασης από ένα συγκεκριμένο όργανο απογραφής (να υπάρχει μια συνεκτική προσέγγιση για όλες τις καταχωρίσεις).
- › Εάν αποδοθεί ΕΜΟ σε ολόκληρη την αμαξοστοιχία και ένα όχημα αντικατασταθεί από άλλο (πανομοιότυπο), με τα δικά του αναγνωριστικά, υπάρχει ανάγκη επικαιροποίησης της σχετικής καταχώρισης ΕΚΕΜΟ/ΕΜΟ ώστε να συμπεριληφθεί το αναγνωριστικό του οχήματος αντικατάστασης· ενδέχεται να απαιτείται νέος ΕΑΟ για ολόκληρη την αμαξοστοιχία. Υπάρχει η δυνατότητα αναγραφής στο ΕΚΕΜΟ/ΕΜΟ του σειριακού αριθμού του κατασκευαστή (ή ισοδύναμου) για την ταυτοποίηση των οχημάτων.
- › Όταν μια αλλαγή σε όχημα επηρεάζει τα τεχνικά χαρακτηριστικά που συμβάλλουν στον καθορισμό του ευρωπαϊκού αριθμού οχήματος (ΕΑΟ), απαιτείται νέος ΕΑΟ.
- › Εάν οι ΕΑΟ αποδίδονται ανά όχημα, σε επίπεδο ΕΚΕΜΟ/ΕΜΟ, δεν υπάρχει προσδιορισμός του σταθερού ή προκαθορισμένου σχηματισμού στον οποίο ανήκουν. Η αναδιαμόρφωση των σχηματισμών δεν επηρεάζει το μητρώο οχημάτων.

3.4. Κεφάλαιο 3 – Στάδιο 2: Προκαταρκτική επαφή

3.4.1. Άρθρο 22: Προκαταρκτική επαφή

Για την περιγραφή της διαδικασίας, βλ. το διάγραμμα ροής για το στάδιο 2 στην ενότητα 4.

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 στις ενότητες 3.4.1–3.4.3 και ο αιτών δεν λαμβάνει τα οφέλη της προκαταρκτικής επαφής που περιγράφονται κατωτέρω. Ωστόσο, εάν ο αιτών ζητήσει προκαταρκτικές επαφές, ο φορέας έγκρισης και οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης υποχρεούνται να παράσχουν την εν λόγω υπηρεσία στον αιτούντα, με την επιφύλαξη τελών και επιβαρύνσεων.

Η προκαταρκτική επαφή καλύπτει τις εκ των προτέρων επίσημες ανταλλαγές πληροφοριών μεταξύ του αιτούντος, του φορέα έγκρισης και των αρμόδιων ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης.

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. Ο φορέας έγκρισης και οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης θα πρέπει να συμφωνούν σχετικά με την προτεινόμενη βάση προκαταρκτικής επαφής.

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, και
- › διασαφηνίζεται ο τρόπος διεξαγωγής της διαδικασίας έγκρισης οχήματος καθώς και ο τρόπος λήψης αποφάσεων.

Εκτός από τα υποχρεωτικά στοιχεία της προκαταρκτικής επαφής που απαιτείται να περιλαμβάνονται στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης προκαταρκτικής επαφής, η διαδικασία προσφέρει επίσης τη δυνατότητα έγκαιρης συμμετοχής των μερών που έχουν επίσημο ρόλο στη διαδικασία έγκρισης, όπως οι κοινοποιημένοι οργανισμοί (για τον προσδιορισμό/επιβεβαίωση των εφαρμοστέων ΤΠΔ), οι ορισθέντες οργανισμοί (για τον προσδιορισμό/επιβεβαίωση των εφαρμοστέων εθνικών κανόνων) και/ή οι οργανισμοί αξιολόγησης (για τις πτυχές που σχετίζονται με την εισαγωγή απαιτήσεων), αλλά και τη δυνατότητα συμμετοχής άλλων μερών που δεν έχουν επίσημο ρόλο στη διαδικασία έγκρισης, όπως οι ΔΥ ή οι ΣΕ που ενδεχομένως επηρεάζονται από την εισαγωγή των νέων οχημάτων, όσον αφορά άλλες πτυχές που μπορεί να χρειαστεί να εξεταστούν μετά την έκδοση της έγκρισης, όπως η αξιολόγηση της συμβατότητας διαδρομής.

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 (OSS) όπως περιγράφεται στην ενότητα 3.6.4.

Το στάδιο προκαταρκτικής επαφής θεωρείται ως η κατάλληλη στιγμή για τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης να προετοιμάσουν τις ρυθμίσεις που αναφέρονται στο άρθρο 37 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 σχετικά με την ταξινόμηση των εθνικών κανόνων και την αμοιβαία αποδοχή, βλέπε ενότητα 3.7.6.

Το στάδιο προκαταρκτικής επαφής αποτελεί επίσης μια καλή ευκαιρία προκειμένου να συζητηθούν 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 (κατάλογος προβληματικών σημείων). 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 αυτομάτως 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 (OSS) χρησιμοποιώντας τη βάση προκαταρκτικής επαφής την οποία παρέχει ο αιτών στην αίτησή του.

3.4.2. Άρθρο 23: Φάκελος προκαταρκτικής επαφής

3.4.2.1. Ελλιπής φάκελος προκαταρκτικής επαφής

Το υποχρεωτικό περιεχόμενο του συνοδευτικού φακέλου της αίτησης προεγγραφής ορίζεται στο άρθρο 23 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545. Ωστόσο, είναι δυνατή η παροχή βάσης προκαταρκτικής επαφής, όταν είτε απουσιάζουν από τον φάκελο ορισμένες από τις υποχρεωτικές πτυχές είτε δεν υπάρχουν αρκετές πληροφορίες για να διαμορφωθεί γνώμη σχετικά με την προσέγγιση που προτείνει ο αιτών. Οι πτυχές αυτές δεν θα καλύπτονται από τη βάση προκαταρκτικής επαφής.

Όταν ο αιτών υποβάλλει φάκελο προκαταρκτικής επαφής ο οποίος είναι ουσιαστικά ελλιπής (π.χ., από όλες τις πτυχές που αναφέρονται στο άρθρο 23, μόνο ορισμένες από αυτές εξετάζονται στον φάκελο), ο οικείος φορέας έγκρισης μπορεί να απορρίψει την αίτηση προκαταρκτικής επαφής. Σε κάθε περίπτωση, η βάση που εκδίδεται θα πρέπει να αφορά μόνο τις πτυχές για τις οποίες ο αιτών έχει παράσχει επαρκείς πληροφορίες ώστε να καταλήξει σε μια γνώμη σχετικά με την προσέγγιση που έχει επιλέξει ο αιτών.

Στις περιπτώσεις που ο αιτών ενδιαφέρεται για ορισμένες από τις πτυχές που καλύπτονται στο άρθρο 23, ο αιτών θα πρέπει να συμβουλευτεί τον οικείο φορέα έγκρισης σχετικά με το κατά πόσον η υποβολή ελλιπούς αίτησης προκαταρκτικής επαφής είναι ο προτιμώμενος τρόπος ή εάν υπάρχουν άλλες επιτρεπόμενες επιλογές. Όταν ο Οργανισμός είναι ο φορέας έγκρισης, οι δυνητικοί αιτούντες που αναζητούν συμβουλές σχετικά με συγκεκριμένες πτυχές των έργων τους έχουν τη δυνατότητα να ζητήσουν μια **χρεώσιμη υπηρεσία**, όπως περιγράφεται στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού:

https://www.era.europa.eu/agency-you/procurement/chargeable-services_en

Επισημαίνεται ότι μια χρεώσιμη υπηρεσία δεν είναι υπηρεσία παροχής συμβουλών που

- › βοηθά τους αιτούντες να δημιουργήσουν έναν φάκελο αίτησης για συγκεκριμένη αίτηση·
- › αξιολογεί προκαταρκτικά ορισμένα αποδεικτικά στοιχεία του φακέλου της αίτησης πριν από την υποβολή της αίτησης·
- › αξιολογεί την κατηγοριοποίηση μιας αλλαγής, ή
- › παρέχει δεσμευτική ερμηνεία του νομικού πλαισίου της ΕΕ (το οποίο αποτελεί αποκλειστική αρμοδιότητα του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης).

Αντιθέτως, θα πρέπει να θεωρηθεί ως ένας τρόπος παροχής περαιτέρω καθοδήγησης και υποστήριξης στους αιτούντες με στόχο την κατανόηση των απαιτήσεων για την εκπόνηση και την υποβολή της αίτησης (της διαδικασίας).

3.4.2.2. Προγραμματισμός του αιτούντος

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.

Ο συνοδευτικός φάκελος της αίτησης προκαταρκτικής επαφής, ως προς τον προγραμματισμό του αιτούντος, θα πρέπει να καλύπτει πτυχές όπως:

- › 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 ΔΥ, 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.

3.4.3. Άρθρο 24: Βάση προκαταρκτικής επαφής

3.4.3.1. Βάση προκαταρκτικής επαφής – νομικό καθεστώς

Η βάση προκαταρκτικής επαφής καταρτίζεται επί τη βάσει 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. Οι νέες/τροποποιημένες ΤΠΔ, οι εθνικοί κανόνες και άλλοι κανονισμοί που θα εξεταστούν θα πρέπει να προσδιορίζουν το πεδίο εφαρμογής τους και τις μεταβατικές ρυθμίσεις.

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.

3.4.3.2. 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, και επιθυμεί να υπάρχει βάση προκαταρκτικής επαφής που εκδίδεται από τον φορέα έγκρισης, 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.

3.4.3.3. 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 ΔΥ, 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 (OSS) και η αρχειοθέτησή τους. Ο στόχος αυτού του χρονικού ορίου είναι να αποφεύγεται η ύπαρξη αδρανών και/ή παρωχημένων βάσεων προκαταρκτικής επαφής στην υπηρεσία μίας στάσης (OSS). Εάν παρέλθει το χρονικό όριο για τη βάση προκαταρκτικής επαφής, ο αιτών μπορεί να

αποστέλλει νέα αίτηση προκαταρκτικής επαφής ή μπορεί να επιλέξει να μη συνεχίσει την προκαταρκτική επαφή. Εναπόκειται στον αιτούντα να επιλέξει.

3.4.3.4. Ισχύς της βάσης της προκαταρκτικής επαφής

Σε περίπτωση αλλαγών σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 (όπου η βάση προκαταρκτικής επαφής επηρεάζεται και, ως εκ τούτου, δεν ισχύει πλέον για ορισμένες πτυχές), ο αιτών μπορεί να αποφασίσει 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.

3.4.3.5. Τροποποίηση της βάσης προκαταρκτικής επαφής

Όταν ο αιτών επιθυμεί να τροποποιήσει και να επικαιροποιήσει μια ήδη εκδοθείσα βάση προκαταρκτικής επαφής, υποβάλλει αίτηση μέσω της OSS, προσδιορίζοντας τη βάση που πρόκειται να επικαιροποιηθεί και να τροποποιηθεί στο σχετικό πεδίο. Ο συνοδευτικός φάκελος της αίτησης προκαταρκτικής επαφής περιορίζεται στα στοιχεία της βάσης που πρέπει να τροποποιηθεί.

Το αποτέλεσμα θα είναι μια τροποποιημένη και επικαιροποιημένη βάση προκαταρκτικής επαφής, η οποία θα διατηρεί τα αμετάβλητα στοιχεία της αρχικής βάσης και θα περιλαμβάνει γνωμοδότηση σχετικά με τα τροποποιημένα (ή νέα) στοιχεία του άρθρου 23 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545.

3.5. Κεφάλαιο 4 – Στάδιο 3: Αξιολόγηση συμμόρφωσης

Για την περιγραφή της διαδικασίας, βλ. το διάγραμμα ροής για το στάδιο 3 στην ενότητα 4.

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. ενότητα 3.3.3 για καθοδήγηση σχετικά με τον προσδιορισμό των κανόνων και των αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης.

3.5.1. Άρθρο 25: Αξιολόγηση συμμόρφωσης

3.5.1.1. Οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης

Ο όρος «οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης»⁽⁵⁾ 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

⁵ Ο όρος «οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης» ορίζεται στο σημείο § 2.5. του προτύπου ISO/IEC 17000 ως «οργανισμός που εκτελεί υπηρεσίες αξιολόγησης συμμόρφωσης».

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.

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.

3.5.1.2. Διενέργεια αξιολόγησης της συμμόρφωσης

Εκτός από τις ΤΠΔ και τους εθνικούς κανόνες, άλλη ισχύουσα νομοθεσία της Ένωσης (οδηγίες, κανονισμοί κ.λπ.), βλ. ενότητα 3.3.1.4, μπορεί επίσης να απαιτεί τη διενέργεια ορισμένων αξιολογήσεων της συμμόρφωσης. Ο αιτών είναι υπεύθυνος για τη διενέργεια των απαραίτητων αξιολογήσεων συμμόρφωσης σύμφωνα με τις διατάξεις του σχετικού ενωσιακού δικαίου (συμπεριλαμβανομένης της μεταφοράς τυχόν οδηγιών στο εθνικό νομικό) και για την παροχή των σχετικών τελικών αποδεικτικών στοιχείων συμμόρφωσης που απαιτούνται από κάθε δίκαιο στο συνοδευτικό φάκελο της αίτησης.

Όταν βάσει των σχετικών ΤΠΔ και/ή των εθνικών κανόνων απαιτείται η εφαρμογή του κανονισμού ΚΜΑ για την ΕκΕπ, 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 η ορθή εφαρμογή του κανονισμού ΚΜΑ για την ΕκΕπ, 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 κανονισμό ΚΜΑ για την ΕκΕπ, 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, όταν βάσει των ΤΠΔ και/ή των εθνικών κανόνων απαιτείται η εφαρμογή του κανονισμού ΚΜΑ για την ΕκΕπ, 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).

Περαιτέρω πληροφορίες μπορείτε να βρείτε στο διευκρινιστικό σημείωμα ERA1209/186 σχετικά με την αποδοχή, από έναν ορισθέντα οργανισμό, των αποτελεσμάτων μιας ανεξάρτητης αξιολόγησης που διενεργήθηκε από έναν οργανισμό αξιολόγησης, το οποίο είναι διαθέσιμο στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού:

https://www.era.europa.eu/domains/applicants/applications-vehicle-type-authorisations_en

3.5.2. Άρθρο 26: Διενέργεια επαληθεύσεων και απόδειξη στοιχείων

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

- › επιλογή των ενοτήτων επαλήθευσης ΕΚ της απόφασης 2010/713/ΕΕ που θα χρησιμοποιηθούν, μεταξύ εκείνων που επιτρέπονται από τις σχετικές ΤΠΔ (βλ. ενότητα 4.2 των κατευθυντήριων γραμμών για την εφαρμογή των ΤΠΔ).

- › 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 (ΤΠΔ, εθνικοί κανόνες, άλλο ενωσιακό δίκαιο)·
- › ορισμός των σχετικών φορέων αξιολόγησης της συμμόρφωσης (κοινοποιημένοι οργανισμοί, ορισθέντες οργανισμοί, οργανισμοί αξιολόγησης)·
- › έλεγχος κατά πόσον τα αποτελέσματα της αξιολόγησης της συμμόρφωσης και τα αποδεικτικά στοιχεία που παρέχουν οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης επαρκούν προκειμένου να αποδειχθεί ότι τα υποσυστήματα και το όχημα (τύπος) πληρούν τις εφαρμοστέες απαιτήσεις [ιδίως τις βασικές απαιτήσεις της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797]·
- › κατάρτιση των σχετικών δηλώσεων ΕΚ για το υποσύστημα, σύμφωνα με το παράρτημα II ή III του κανονισμού (ΕΕ) 2019/250 (στο παράρτημα V της οδηγίας 2008/57/ΕΚ περιγράφεται το περιεχόμενο της δήλωσης επαλήθευσης ΕΚ για υποσυστήματα που εγκρίθηκαν πριν από τη σχετική ημερομηνία), και
- › κατάρτιση των συνοδευτικών τεχνικών φακέλων των δηλώσεων επαλήθευσης ΕΚ.

Ο κατασκευαστής στοιχείων διαλειτουργικότητας θα πρέπει να προβαίνει στις ακόλουθες ενέργειες:

- › επιλογή των ενοτήτων επαλήθευσης ΕΚ της απόφασης 2010/713/ΕΕ που θα χρησιμοποιηθούν, μεταξύ εκείνων που επιτρέπονται από τις σχετικές ΤΠΔ·
- › προσδιορισμός των αποδεικτικών στοιχείων που θα προσκομιστούν προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση του στοιχείου διαλειτουργικότητας προς τις απαιτήσεις·
- › κατάρτιση της τεχνικής τεκμηρίωσης που θα χρησιμοποιηθεί για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης του στοιχείου διαλειτουργικότητας προς τις απαιτήσεις των σχετικών κανόνων (ΤΠΔ, εθνικοί κανόνες, άλλο ενωσιακό δίκαιο)·
- › διορισμός του αρμόδιου φορέα αξιολόγησης της συμμόρφωσης, και
- › κατάρτιση των σχετικών δηλώσεων συμμόρφωσης ΕΚ/καταλληλότητας για χρήση, σύμφωνα με το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) 2019/250, και
- › κατάρτιση του συνοδευτικού φακέλου των δηλώσεων συμμόρφωσης ΕΚ/καταλληλότητας για χρήση.

Οι κοινοποιημένοι οργανισμοί θα πρέπει να προβαίνουν στις ακόλουθες ενέργειες:

- › διενέργεια της διαδικασίας επαλήθευσης ΕΚ·
- › έκδοση των πιστοποιητικών ΕΚ συμμόρφωσης /καταλληλότητας για χρήση των στοιχείων διαλειτουργικότητας, σύμφωνα με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2019/250
- › έκδοση των πιστοποιητικών επαλήθευσης ΕΚ για τα κινητά υποσυστήματα σύμφωνα με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2019/250- και
- › κατάρτιση του φακέλου με τα συνοδευτικά έγγραφα των πιστοποιητικών ΕΚ.

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, κατ' αναλογία.

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 των πιστοποιητικών, 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 απαιτήσεις για τα αποδεικτικά στοιχεία που πρέπει να προσκομίζονται θα πρέπει να καλύπτονται από τις ΤΠΔ και τους εθνικούς κανόνες. Θα πρέπει να παρέχουν επαρκείς πληροφορίες σχετικά με τις φάσεις αξιολόγησης για κάθε απαίτηση (π.χ. βλέπε κεφάλαιο 6 και προσάρτημα Η, πίνακα Η.1 της ΤΠΔ ΜΗΧ & ΕΤΥ και τμήμα 4.3 των κατευθυντήριων γραμμών για την εφαρμογή των ΤΠΔ), καθορίζοντας έτσι τον τύπο της απαιτούμενης τεκμηρίωσης (π.χ. σχέδια, υπολογισμοί, προσομοιώσεις, προδιαγραφές δοκιμών, έκθεση δοκιμών κ.λπ.):

- › 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 και τους εθνικούς κανόνες)
 - σύσταση για χρήση (RFU) που εκδίδεται από κοινοποιημένο οργανισμό σιδηροδρόμων, η οποία διατίθεται στον δικτυακό τόπο του:

<https://www.nb-rail.eu/official-documents>

- αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης.

Η διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων και τα σχετικά αποδεικτικά στοιχεία αποτελούν ευθύνη του αιτούντος την έγκριση ή/και του φορέα διαχείρισης της αλλαγής. Οι κοινοποιημένοι οργανισμοί και οι ορισθέντες οργανισμοί δεν έχουν επίσημο ρόλο σε αυτή τη διαδικασία, αν και οι εταιρείες που αναλαμβάνουν αυτούς τους ρόλους μπορούν να παράσχουν πληροφορίες στον αιτούντα.

3.5.2.1. Ισχύς των πιστοποιητικών ΕΚ

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 στις ενότητες 3.3.2.2 και 3.9. 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/η ημερομηνία λήξης (εάν υπάρχει) των πιστοποιητικών που εκδίδονται από τους κοινοποιημένους οργανισμούς καθορίζεται από τις διατάξεις των εφαρμοστέων ΤΠΔ και της απόφασης 2010/713/ΕΕ. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι με τις τελευταίες τροποποιήσεις που επήλθαν στις ΤΠΔ ΜΗΧ & ΕΤΥ και WAG, ορίζονται ειδικές διατάξεις σχετικά με την ισχύ των πιστοποιητικών τύπου και η τυπική διάρκεια των 7 / 10 ετών για την ισχύ των πιστοποιητικών επαλήθευσης ΕΚ (έννοια της φάσης Β) ενδέχεται να μην ισχύει πλέον. Τα πιστοποιητικά ΕΚ που εκδίδονται βάσει των τροποποιημένων ΤΠΔ δεν θα έχουν καθορισμένη ισχύ. Δείτε επίσης:

- › Ενότητες 3.1.2 και 3.2.5 του οδηγού για την εφαρμογή της ΤΠΔ ΜΗΧ & ΕΤΥ
- › Ενότητες 3.1.2 και 3.5 του οδηγού για την εφαρμογή της ΤΠΔ ΕΦΑ

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.

3.5.2.2. Χρήση ΕΔΕ

Βλ. ενότητα 4.2.1 του οδηγού για την εφαρμογή των ΤΠΔ, ο οποίος είναι διαθέσιμος στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού (https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability_en).

3.5.2.3. 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 της περιγραφής 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 κατά την κατασκευή κατάστασης λειτουργίας του οχήματος καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής του.

Οι απαιτήσεις σχετικά με την τεκμηρίωση της συντήρησης περιγράφονται στις ΤΠΔ (π.χ. ενότητα 4.2.12.3 της ΤΠΔ ΜΗΧ & ΕΤΥ).

3.5.3. Άρθρο 27: Διόρθωση των περιπτώσεων μη συμμόρφωσης

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/545 προβλέπει τη δυνατότητα μετριασμού των περιπτώσεων μη συμμόρφωσης με τις ΤΠΔ και τους εθνικούς κανόνες μέσω του καθορισμού όρων χρήσης του οχήματος και άλλων περιορισμών. Ωστόσο, αυτή η επιλογή θα πρέπει να χρησιμοποιείται μόνο σε ορισμένες περιπτώσεις.

Οι ΤΠΔ, οι εθνικοί κανόνες και η λοιπή νομοθεσία της ΕΕ είναι υποχρεωτικοί κανόνες, και τα υποσυστήματα και τα οχήματα πρέπει να συμμορφώνονται με τις τεχνικές απαιτήσεις που ορίζονται στους υποχρεωτικούς κανόνες. Το νομικό πλαίσιο προβλέπει τις ακόλουθες δυνατότητες απόκλισης από μια απαίτηση που καθορίζεται σε υποχρεωτικό κανόνα:

- α) Όταν το έργο επωφελείται από εγκεκριμένο αίτημα μη εφαρμογής της/των σχετικής/-ών απαίτησης/-ων της/των ΤΠΔ, σύμφωνα με το άρθρο 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797,
- β) σε περίπτωση ελλείψεων των ισχυουσών ΤΠΔ, σύμφωνα με το άρθρο 6 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797· εν αναμονή της τροποποίησης των ΤΠΔ, τεχνική γνωμοδότηση που εκδίδεται από τον Οργανισμό κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής συνιστά αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης και, ως εκ τούτου, μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την αξιολόγηση έργων, εν αναμονή της έκδοσης αναθεωρημένης ΤΠΔ·
- γ) σε περίπτωση καινοτόμων λύσεων, σύμφωνα με το άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΕ) 2014/1302 και το άρθρο 10α του κανονισμού (ΕΕ) 2013/321: η θετική γνώμη που εξέδωσε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνιστά αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης·
- δ) Όταν είναι δυνατόν να μετριαστεί η μη συμμόρφωση (π.χ. συμμόρφωση του οχήματος με τις ΤΠΔ και/ή τους εθνικούς κανόνες) με την εφαρμογή ορισμένων όρων χρήσης του οχήματος και άλλων περιορισμών, σύμφωνα με το άρθρο 27 παράγραφος 2 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545,
- ε) όταν η απόφαση έγκρισης περιέχει όρους χρονικού περιορισμού για τη χρήση του οχήματος και άλλους περιορισμούς, ως έκτακτο προσωρινό μέτρο, όταν η συμμόρφωση προς τις ΤΠΔ και/ή τους εθνικούς κανόνες δεν είναι δυνατόν να αποδειχθεί πλήρως πριν την έκδοση της έγκρισης και/ή απαιτείται λόγω των εθνικών κανόνων να προσκομίσει ο αιτών εύλογη εκτίμηση της συμμόρφωσης, σύμφωνα με το άρθρο 46 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545, ή
- στ) οι ΤΠΔ μπορούν να επιτρέπουν παρεκκλίσεις από ορισμένες τεχνικές απαιτήσεις εάν πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις:

- Για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό»: για την αναβάθμιση/ανανέωση υφιστάμενων οχημάτων που δεν καλύπτονται από δήλωση επαλήθευσης ΕΚ και τέθηκαν σε λειτουργία πριν από την 1η Ιανουαρίου 2015, όταν η βασική παράμετρος βελτιώνεται προς την κατεύθυνση των επιδόσεων που ορίζονται από την ΤΠΔ και ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής αποδεικνύει ότι πληρούνται οι αντίστοιχες βασικές απαιτήσεις και ότι το επίπεδο ασφάλειας διατηρείται και, όπου είναι ευλόγως εφικτό, βελτιώνεται (σημείο 7.1.2.2α του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΕ) 2014/1302 και σημείο 7.2.2.3 του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΕ) 2013/321),
- Στοιχεία διαλειτουργικότητας που δεν καλύπτονται από δήλωση συμμόρφωσης ΕΚ ή καταλληλότητας για χρήση, όπως περιγράφεται στα άρθρα 8, 8α, 8β και 8γ του κανονισμού (ΕΕ) 2013/321, και/ή
- Στοιχεία διαλειτουργικότητας και υποσυστήματα που δεν υλοποιούν όλες τις λειτουργίες, επιδόσεις και διεπαφές (μερική εκπλήρωση των απαιτήσεων της ΤΠΔ CCS), όπως περιγράφεται στην ενότητα 6.1.1.2 της ΤΠΔ CCS.

Οι παρακάτω παράγραφοι δεν ισχύουν για τη συγκεκριμένη περίπτωση, διότι η διαδικασία που πρέπει να ακολουθηθεί περιγράφεται ήδη στις ΤΠΔ.

Όταν η μη συμμόρφωση είναι γνωστή στον κατασκευαστή/αιτούντα από τα πρώτα στάδια ενός έργου (π.χ. απορρέει από συμβατική ρύθμιση με τον πελάτη του ή προσδιορίστηκε κατά το στάδιο σχεδιασμού) και δεν καλύπτεται από τις περιπτώσεις που περιγράφονται στις παραγράφους α, β ή γ ανωτέρω, η χρήση των όρων χρήσης του οχήματος και άλλων περιορισμών ως μέτρου μετριασμού δεν θα πρέπει να γίνεται δεκτή. Ο αιτών θα πρέπει να χρησιμοποιήσει οποιαδήποτε άλλη από τις δυνατότητες που παρέχει το νομικό πλαίσιο, ιδίως αυτή που προβλέπεται στο άρθρο 27 παράγραφος 2 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 (αλλαγή στο τύπο οχήματος) ή να ζητήσει τη μη εφαρμογή των σχετικών απαιτήσεων των ΤΠΔ σύμφωνα με το άρθρο 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, όπου επιτρέπεται.

Όταν εντοπίζονται περιπτώσεις μη συμμόρφωσης κατά τη διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης, ο αιτών θα πρέπει, κατά κανόνα, να τις διορθώσει και να επαναφέρει το υποσύστημα σε συμμόρφωση με τις ΤΠΔ, σύμφωνα με το άρθρο 27 παράγραφος 1 και το άρθρο 27 παράγραφος 2 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545, ή να ζητήσει τη μη εφαρμογή των σχετικών απαιτήσεων των ΤΠΔ. Όταν δεν είναι δυνατόν:

- › διορθώνει τις εντοπισθείσες περιπτώσεις μη συμμόρφωσης·
- › ζητά τη μη εφαρμογή των σχετικών απαιτήσεων των ΤΠΔ, ή
- › ακολουθεί τη διαδικασία διόρθωσης των ελλείψεων και τη διαδικασία των καινοτόμων λύσεων λόγω των επιπτώσεων στο έργο (ανάγκη επανασχεδιασμού του οχήματος ή/και του τύπου οχήματος, καθυστερήσεις και κόστος που συνδέονται με τον επανασχεδιασμό και την αξιολόγηση του νέου σχεδιασμού, χρόνος για την έγκριση αίτησης μη εφαρμογής ΤΠΔ κ.λπ.)

τότε το άρθρο 27 παράγραφος 2 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 επιτρέπει την εφαρμογή των όρων χρήσης του οχήματος και άλλων περιορισμών για τον μετριασμό της μη συμμόρφωσης, εφόσον αυτό είναι εφικτό (ορισμένες περιπτώσεις μη συμμόρφωσης δεν μπορούν να μετριαστούν με αυτόν τον τρόπο) και δεόντως αιτιολογημένο.

Αυτό θα πρέπει να περιορίζεται στις περιπτώσεις όπου η μη συμμόρφωση δεν ήταν γνωστή και δεν μπορούσε εύλογα να προβλεφθεί, και ανακαλύπτεται μόνο στα τελευταία στάδια της διαδικασίας επαλήθευσης ΕΚ ή/και της διαδικασίας έγκρισης. Αυτό συμβαίνει συνήθως σε περιπτώσεις μη συμμόρφωσης που διαπιστώνονται κατά τη διάρκεια της εκστρατείας παρατρόχιων δοκιμών επιβάλλοντας τη λήψη ορισμένων μέτρων που επηρεάζουν το λειτουργικό πλαίσιο του οχήματος (π.χ. περιορισμός της ταχύτητας, περιορισμός της ανεπάρκειας επίκλισης, περιορισμός της διαμόρφωσης για λειτουργία σε μονάδα πολλών οχημάτων κ.λπ.).

Όταν χρησιμοποιούνται όροι χρήσης του οχήματος και άλλοι περιορισμοί για τον μετριασμό της μη συμμόρφωσης με τις ΤΠΔ ή/και τους εθνικούς κανόνες, ο αιτών θα πρέπει να παρέχει στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης μέσω της υπηρεσίας μιας στάσης (OSS) περιγραφή των απαιτήσεων που δεν τηρήθηκαν ή/και των απαιτήσεων των οποίων η συμμόρφωση δεν μπορούσε να αποδειχθεί πλήρως, καθώς και τους όρους χρήσης του οχήματος και άλλους περιορισμούς που προσδιορίστηκαν ως μέτρα μετριασμού, συμπεριλαμβανομένων των μεταξύ τους σχέσεων. Σε περίπτωση CfU με χρονικό περιορισμό, ο αιτών θα πρέπει επίσης να παρέχει τον προγραμματισμό για την προσκόμιση των αποδεικτικών στοιχείων που λείπουν.

Οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης αξιολογούν τους προτεινόμενους CfU και επιβεβαιώνουν ότι η μη συμμόρφωση και κάθε σχετικός κίνδυνος έχουν μετριαστεί, πράγμα που σημαίνει ότι:

- › Το όχημα πληροί τις απαιτήσεις των ΤΠΔ ή/και των εθνικών κανόνων κατά την εφαρμογή των CfU, και
- › Οι CfU δεν επηρεάζουν αρνητικά τις βασικές απαιτήσεις.

Τα αποτελέσματα των αξιολογήσεων τους περιλαμβάνονται σαφώς στις εκθέσεις αξιολόγησης, ιδίως στην έκθεση αξιολόγησης που καλύπτει τη διαδικασία

για την εισαγωγή απαιτήσεων.

Σε περίπτωση CfU με χρονικό περιορισμό, είναι ευθύνη του αιτούντος να προσκομίσει τα απαραίτητα αποδεικτικά στοιχεία πριν από την προθεσμία που προβλέπεται στην έγκριση τύπου οχήματος. Η εκδοθείσα έγκριση τύπου οχήματος δεν θα ισχύει πλέον μετά την ημερομηνία λήξης της. Ομοίως, οι εγκρίσεις οχημάτων για διάθεση στην αγορά οχημάτων οι οποίες έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τον τύπο οχήματος για τον οποίο ίσχυε χρονικός περιορισμός θα έχουν επίσης τον ίδιο χρονικό περιορισμό και δεν θα ισχύουν πλέον μετά την ημερομηνία λήξης της έγκρισης τύπου οχήματος.

3.6. Κεφάλαιο 5 – Στάδιο 4: Υποβολή της αίτησης

Για την περιγραφή της διαδικασίας, βλ. το διάγραμμα ροής για το στάδιο 4 στην ενότητα 4.

3.6.1. Άρθρο 28: Απόδειξη στοιχείων για την αίτηση

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

Η δήλωση επαλήθευσης EK 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://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:C:2022:247:TOC>) 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 ο κατάλογος των περιεχομένων που πρέπει να καλύπτει ο «τεχνικός φάκελος που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης ΕΚ για υποσύστημα» ο οποίος παρατίθεται στο άρθρο 15 παράγραφος 4 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και στο σημείο 2.4 του παραρτήματος IV της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 (βλ. ενότητα 3.11.1.6 του παρόντος εγγράφου).

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

3.6.2.1. Νέα έγκριση ή επέκταση της περιοχής χρήσης

Σε περίπτωση νέας έγκρισης ή επέκτασης της περιοχής χρήσης, ο αιτών θα πρέπει να παρέχει πρόσθετη σχετική τεκμηρίωση στον υφιστάμενο πλήρη συνοδευτικό φάκελο (π.χ. η τεκμηρίωση για νέα έγκριση καλύπτει τα μέρη του οχήματος που μεταβάλλονται και τις επιπτώσεις τους στα αμετάβλητα μέρη του οχήματος· η τεκμηρίωση για επέκταση της περιοχής χρήσης καλύπτει, για την επεκταθείσα περιοχή χρήσης, τις ισχύουσες απαιτήσεις – ΤΠΔ και εθνικοί κανόνες – και την τεχνική συμβατότητα μεταξύ του οχήματος και του δικτύου). 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.

Το πεδίο εφαρμογής των αξιολογήσεων που πρέπει να διενεργηθούν περιορίζεται στις πτυχές (π.χ. ΤΠΔ, εθνικοί κανόνες κ.λπ.) που επηρεάζονται από την αλλαγή και/ή εφαρμόζονται στην επεκταθείσα περιοχή χρήσης. Ωστόσο, εάν ο φορέας έγκρισης διαπιστώσει ή ενημερωθεί από ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης που αφορά η νέα έγκριση/επέκταση της περιοχής χρήσης ότι υπάρχει πιθανή μη συμμόρφωση με τους υποχρεωτικούς κανόνες (δηλαδή ΤΠΔ, εθνικούς κανόνες, άλλη νομοθεσία της ΕΕ) που απορρέουν από την προηγούμενη έγκριση, το ζήτημα θα διερευνηθεί περαιτέρω και θα ληφθούν τα αναγκαία μέτρα κατά περίπτωση (π.χ. συζήτηση με τον φορέα έγκρισης που εξέδωσε την προηγούμενη έγκριση, τροποποίηση της επικαιροποίησης της εκδοθείσας έγκρισης τύπου οχήματος ή αναστολή/ανάκληση σύμφωνα με το άρθρο 26 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797).

3.6.3. Άρθρο 30: Περιεχόμενο και πληρότητα της αίτησης

Το έντυπο της αίτησης θα πρέπει να περιέχει αποδεικτικά έγγραφα που καλύπτουν τουλάχιστον τα στοιχεία που προσδιορίζονται στο παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 (βλ. επίσης ενότητα 3.11.1), και ιδίως την ενότητα 3.11.1.6.

Σε περίπτωση τύπων οχήματος 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 θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνονται οι εφαρμοστέοι εθνικοί κανόνες για όλες τις παραμέτρους.

Επιπλέον, όταν ο Οργανισμός είναι ο φορέας έγκρισης, οι αιτούντες παρακαλούνται να συμπληρώσουν και να συμπεριλάβουν στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης τα ακόλουθα έγγραφα:

- › τιμές TEM_VEA_060 για τις παραμέτρους του ΕΜΕΤΟ: συμπληρωματικές πληροφορίες για τις τιμές των παραμέτρων του ΕΜΕΤΟ:

https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/fag/292_en?target_id=2676

Επισημαίνεται ότι σε περίπτωση τύπων/παραλλαγών κατόπιν νέας έγκρισης και τύπων/εκδόσεων κατόπιν επέκτασης της περιοχής χρήσης, θα πρέπει να συμπληρώνονται μόνο οι πληροφορίες που σχετίζονται με τις παραμέτρους του ΕΜΕΤΟ που επηρεάζονται.

⁶ Ανακοίνωση 2022/C 247/01 της Επιτροπής Ο «Γαλάζιος οδηγός» σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων της ΕΕ για τα προϊόντα 2022

Αν και η χρήση του εν λόγω υποδείγματος από τους αιτούντες δεν είναι υποχρεωτική, η συμπλήρωσή του θεωρείται ως μέσο εκπλήρωσης της νομικής υποχρέωσης των αιτούντων να παρέχουν τις πληροφορίες που απαιτούνται στο σημείο 18.13 του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545.

Οι πληροφορίες στο έντυπο θα πρέπει να αναθεωρηθούν από τους αρμόδιους κοινοποιημένους οργανισμούς για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης των κινητών υποσυστημάτων με τις απαιτήσεις των ΤΠΔ. Αυτή η επαλήθευση από τους κοινοποιημένους οργανισμούς δεν είναι υποχρεωτική. Ωστόσο, δεδομένου ότι οι κοινοποιημένοι οργανισμοί είναι υπεύθυνοι για την προετοιμασία των συνοδευτικών φακέλων του/των πιστοποιητικού/-ών εξέτασης τύπου, είναι οι πλέον αρμόδιοι (περισσότερο αποδοτικοί από άποψη χρόνου/κόστους) για να ελέγξουν εκ νέου αν οι πληροφορίες που παρέχονται από τον αιτούντα είναι σύμφωνες με τον φάκελο που έχει καταρτίσει, με τις αξιολογήσεις που έχει διενεργήσει και με τα έγγραφα που χρησιμοποιήθηκαν για την αξιολόγηση.

Η αναθεώρηση από τους κοινοποιημένους οργανισμούς / τους ορισθέντες οργανισμούς θα πρέπει να εστιάζει στον έλεγχο της συνοχής των τιμών που δηλώνονται από τον αιτούντα, καθώς και των παραπομπών στα έγγραφα στα οποία μπορούν να βρεθούν οι τιμές, με τα αποτελέσματα της αξιολόγησης της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις των ΤΠΔ η οποία διενεργείται κατά τη διαδικασία επαλήθευσης ΕΚ, συμπεριλαμβανομένων των εγγράφων που χρησιμοποιούνται για την αξιολόγηση.

Τα αποτελέσματα της επαλήθευσης από τους κοινοποιημένους οργανισμούς μπορούν να λάβουν οποιαδήποτε άλλη μορφή (π.χ. ειδική ενότητα στον συνοδευτικό φάκελο των πιστοποιητικών επαλήθευσης ΕΚ).

- › TEM_VEA_061 σύνδεσμοι προς το EMETO για πιστοποιητικά ΕΚ και δηλώσεις ΕΚ: συμπληρωματικές πληροφορίες για τα πιστοποιητικά επαλήθευσης ΕΚ, τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης ΕΚ, τα πιστοποιητικά επαλήθευσης ΕΚ και τις δηλώσεις συμμόρφωσης ΕΚ που έχουν αναρτηθεί στη βιβλιοθήκη OSS:

https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2673

- › TEM_VEA_062 όροι χρήσης του οχήματος και άλλοι περιορισμοί: συμπληρωματικές πληροφορίες για τους όρους χρήσης του οχήματος και άλλους περιορισμούς που περιγράφονται στο έντυπο αίτησης στην υπηρεσία μιας στάσης (όσον αφορά τους κωδικοποιημένους και μη κωδικοποιημένους περιορισμούς):

https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2674

Η χρήση αυτών των υποδειγμάτων από τους αιτούντες δεν είναι υποχρεωτική.

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

Όλες οι αιτήσεις έγκρισης οχήματος θα πρέπει να υποβάλλονται μέσω του ενιαίου σημείου εισόδου της υπηρεσίας μίας στάσης (OSS) 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 (OSS), 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 (βλ. ενότητα 3.2.2.1). Όταν η περιοχή χρήσης περιορίζεται σε ένα

κράτος μέλος, ο αιτών μπορεί να επιλέξει τον φορέα έγκρισης. Στην τελευταία αυτή περίπτωση, η υπηρεσία μίας στάσης (OSS) θα προτείνει στον αιτούντα ως δυνατές επιλογές μόνο τον Οργανισμό και την αρμόδια ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης.

Από τη στιγμή που γίνεται η συγκεκριμένη επιλογή και υποβληθεί η αίτηση, 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 (OSS).

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 από την αξιολόγηση που διενεργείται από τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης.

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 κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 (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 κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 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 (OSS) θα εκχωρήσει έναν μοναδικό αριθμό αναγνώρισης (V-YYYYMMDD-XYZ για αιτήσεις έγκρισης οχήματος ή/και τύπου οχήματος, P-YYYYMMDD-XYZ για αιτήσεις προκαταρκτικής επαφής).

3.7. Κεφάλαιο 6 – Στάδιο 5: Διεκπεραίωση της αίτησης

Για την περιγραφή της διαδικασίας, βλ. το διάγραμμα ροής για το στάδιο 5 στην ενότητα 4.

3.7.1. Άρθρο 32: Έλεγχος πληρότητας της αίτησης

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/545 προβλέπει σαφή διαχωρισμό μεταξύ ελέγχου πληρότητας και αξιολόγησης. Δεν είναι δυνατόν να ξεκινήσει η αξιολόγηση εάν η αίτηση δεν έχει δηλωθεί προηγουμένως ως πλήρης, δηλαδή εάν το ελάχιστο περιεχόμενο του παραρτήματος I του κανονισμού (βλ. ενότητα 3.11.1) μπορεί να βρεθεί στη βιβλιοθήκη της υπηρεσίας μίας στάσης (OSS).

Σε περίπτωση απουσίας εγγράφων, μη συναφών εγγράφων ή εγγράφων με λανθασμένο περιεχόμενο (π.χ. υπάρχει πιστοποιητικό ΕΚ αλλά δεν αντιστοιχεί στον τύπο οχήματος που αξιολογείται), πιστοποιητικών που έχουν λήξει κ.λπ., η αίτηση δεν μπορεί να θεωρηθεί πλήρης και η φάση της αξιολόγησης δεν πρέπει να ξεκινήσει.

Στο πλαίσιο του ελέγχου πληρότητας επαληθεύεται ότι τα απαραίτητα έγγραφα είναι διαθέσιμα στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης στην υπηρεσία μίας στάσης (OSS) και ότι τα έγγραφα δεν στερούνται ουσιώδους περιεχομένου, δηλαδή περιέχουν αυτό που υποτίθεται ότι πρέπει να περιέχουν και με το απαραίτητο επίπεδο λεπτομέρειας.

Η λεπτομερής αξιολόγηση του περιεχομένου των εγγράφων πρέπει να πραγματοποιείται κατά το στάδιο της αξιολόγησης. Όταν οι αξιολογητές εγείρουν ζητήματα σχετικά με το (λεπτομερές) περιεχόμενο των εγγράφων κατά τη διάρκεια του ελέγχου πληρότητας, υπάρχει ακόμη η πιθανότητα να κηρυχθεί η αίτηση πλήρης και να παραμείνουν τα ζητήματα αυτά ανοικτά για το στάδιο της αξιολόγησης.

3.7.2. Άρθρο 33: Βεβαίωση παραλαβής της αίτησης

Στην αυτόματη βεβαίωση παραλαβής της αίτησης επισημαίνεται ότι ως ημερομηνία παραλαβής της αίτησης λογίζεται η πρώτη κοινή εργάσιμη ημέρα για όλες τις αρμόδιες αρχές. Η υπηρεσία μίας στάσης (OSS) υπολογίζει την ημερομηνία με βάση τις διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με τις επίσημες αργίες, όπως αυτές εισάγονται στο σύστημα από τον Οργανισμό και τις ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης.

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

3.7.3. Άρθρο 34: Χρονοδιάγραμμα αξιολόγησης της αίτησης

Η υπηρεσία μίας στάσης υπολογίζει την προθεσμία με βάση την καθιερωμένη πρώτη εργάσιμη ημέρα που είναι κοινή για τον Οργανισμό και τις ενδιαφερόμενες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης και τα νομικά χρονικά πλαίσια. Εάν η προθεσμία συμπίπτει με μη εργάσιμη ημέρα (π.χ. Σαββατοκύριακο), θεωρείται ότι μετατίθεται στην επόμενη διαθέσιμη εργάσιμη ημέρα. Επισημαίνεται ότι αυτή η ενέργεια δεν εκτελείται αυτομάτως από την OSS, αλλά απαιτείται μη αυτόματη παρέμβαση από τον φορέα έγκρισης (μη αυτόματη επικαιροποίηση του πίνακα ανακοινώσεων της OSS για τη σχετική αίτηση).

Τα χρονοδιαγράμματα που ορίζονται στο άρθρο 34 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 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.

Ο φορέας έγκρισης, σε συνδυασμό με τις ενδιαφερόμενες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, μπορεί να αναστείλει την αίτηση εάν οι παρεχόμενες πληροφορίες είναι ελλιπείς σύμφωνα με το άρθρο 34 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545. Η αξιολόγηση της αίτησης (και η προθεσμία των 4 μηνών για την αξιολόγηση) θα ξεκινήσει όταν ο αιτών υποβάλει όλες τις πληροφορίες που λείπουν.

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 παραταθεί από τον φορέα έγκρισης εάν υπάρχει δεόντως καταγεγραμμένη συμφωνία με τον αιτούντα (βλ ενότητα 3.7.11).

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.

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

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

Εκτός από τα έγγραφα που πρέπει υποχρεωτικά να αποθηκεύονται στην υπηρεσία μίας στάσης (OSS), όλα τα ενδιάμεσα έγγραφα εργασίας, συμπεριλαμβανομένης της ανεπίσημης αλληλογραφίας με τον αιτούντα, μπορούν να αρχειοθετούνται στην OSS.

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

3.7.6.1. 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 κανονισμού (ΕΕ) 2018/545. 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 κανονισμού (ΕΕ) 2018/545: 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 Οργανισμός, υπό την ιδιότητά του ως φορέα έγκρισης, μπορεί να διαφωνεί με τους CfU που προτείνουν οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, ιδίως όταν οι προτεινόμενοι CfU δεν συνδέονται με CfU του οχήματος ή με οποιονδήποτε άλλο τύπο περιορισμού, και μπορεί να αποφασίσει να τους συμπεριλάβει, ως σχόλια, παρατηρήσεις κ.λπ., αντ' αυτών, στην εκδοθείσα έγκριση ή να μην τους συμπεριλάβει καθόλου στην εκδοθείσα έγκριση. Στην περίπτωση αυτή, ο Οργανισμός διαβουλεύεται και συντονίζεται με τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης πριν από τη λήψη της τελικής του απόφασης και πριν από την έκδοση της έγκρισης τύπου οχήματος. Περαιτέρω καθοδήγηση σχετικά με τους όρους χρήσης του οχήματος και άλλους περιορισμούς περιλαμβάνεται στην ενότητα 3.3.8.

3.7.6.2. Εξαίρεση δικτύων από την περιοχή χρήσης

Όταν η απόφαση του φορέα έγκρισης έχει ως αποτέλεσμα την εξαίρεση δικτύων από την περιοχή χρήσης σε σύγκριση με την αίτηση κατόπιν αρνητικής αξιολόγησης της περιοχής χρήσης από ΕΑΑ, όπως αναφέρεται στο άρθρο 21 παράγραφος 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, και ο αιτών μπορεί να προσκομίσει ικανοποιητικά αποδεικτικά στοιχεία σε μεταγενέστερο στάδιο (μετά την έκδοση της έγκρισης), ο αιτών μπορεί να αποστείλει νέα αίτηση στον Οργανισμό ζητώντας την επέκταση της περιοχής χρήσης.

3.7.6.3. Αναγνώριση των αδειών που εκδίδονται από το Ομοσπονδιακό Γραφείο Μεταφορών της Ελβετίας

Η Συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας σχετικά με τις σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών (LTA), όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση 1/2013 της Επιτροπής χερσαίων μεταφορών Κοινότητας/Ελβετίας (ITC), προβλέπει την αμοιβαία αναγνώριση των εγκρίσεων θέσης σε λειτουργία υποσυστημάτων και οχημάτων που εκδίδονται σύμφωνα με την οδηγία 2008/57/ΕΚ.

Η έκδοση εγκρίσεων δυνάμει της οδηγίας 2008/57/ΕΚ παρέμεινε σε ισχύ έως τις 16 Ιουνίου 2020 ή την 31^η Οκτωβρίου 2020 στο πλαίσιο των σχέσεων ανάμεσα στην Ελβετία και τα κράτη μέλη της ΕΕ για τη μεταφορά της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία (ΕΕ) 2020/700. Οι εγκρίσεις που εκδόθηκαν έως τις εν λόγω ημερομηνίες εξακολουθούν να ισχύουν μεταγενέστερα, σύμφωνα με τους όρους βάσει των οποίων εκδόθηκαν.

Η Ελβετία έχει αρχίσει να εφαρμόζει ουσιαστικές διατάξεις της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 από την 1η Δεκεμβρίου 2019 (βάσει του διατάγματος για τους ελβετικούς σιδηροδρόμους). Επιπλέον, το πλαίσιο της συμφωνίας LTA συμπληρώθηκε με αρκετές αποφάσεις της ITC (απόφαση αριθ. 2/2019, όπως τροποποιήθηκε με τις αποφάσεις αριθ. 1/2020, 2/2020, 2/2021 και 1/2022). Οι εν λόγω αποφάσεις θεσπίζουν μεταβατικά μέτρα τα οποία ισχύουν από τις 13 Δεκεμβρίου 2019 και περιλαμβάνουν τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/545 στο παράρτημα Ι του πλαισίου της συμφωνίας LTA, μαζί με τον κατάλογο των ουσιαστικών διατάξεων της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 που εφαρμόζονται στην Ελβετία.

Περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με τις δυνατότητες και τους όρους αναγνώρισης - από τον Οργανισμό - των εγκρίσεων που εκδίδονται από την ελβετική εθνική αρχή ασφάλειας καθώς και τη διαχείριση των αιτήσεων που περιλαμβάνουν την Ελβετία στην περιοχή χρήσης περιέχονται στο έγγραφο ERA1209/047, το οποίο είναι διαθέσιμο στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού:

https://www.era.europa.eu/domains/applicants/applications-vehicle-type-authorisations_en

3.7.7. Άρθρο 38: Αξιολόγηση της αίτησης

3.7.7.1. Εύλογη βεβαιότητα

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 και οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης θα πρέπει να διαμορφώσουν 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 και τις ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης με στόχο 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 τα τεχνικά χαρακτηριστικά ή τις αλλαγές στα τεχνικά χαρακτηριστικά 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 παρόμοια τεχνικά χαρακτηριστικά 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 και τις ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης. Κατά τη διαδικασία διασφάλισης εύλογης βεβαιότητας, ο φορέας έγκρισης και οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης αποφεύγουν την αλληλεπικάλυψη εργασιών μεταξύ των διαφόρων εμπλεκόμενων αξιολογητών.

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, αντισυμβαλλόμενοι και υπεργολάβοι.

3.7.7.2. Πεδίο εφαρμογής της αξιολόγησης

Προκειμένου να διασφαλίζεται εύλογη βεβαιότητα 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 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 (σύμφωνα με τα άρθρα 39 και 40 του κανονισμού). 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 εμπειριστατωμένο 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 θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη, αλλά ο εν λόγω οργανισμός αξιολόγησης δεν μπορεί να λάβει απόφαση σχετικά με τις εναλλακτικές λύσεις που πρέπει να εφαρμοστούν. Βλ. επίσης ενότητα 3.5.7 του παρόντος εγγράφου, το οποίο αφορά το άρθρο 27 με τίτλο «Διόρθωση των περιπτώσεων μη συμμόρφωσης» του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545.

- › 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, όταν έχει δηλωθεί η συμμόρφωση με έναν κανόνα/πρότυπο, ο αξιολογητής μπορεί να επιλέξει να εξετάσει την πληρότητα των αποδεικτικών στοιχείων που στηρίζουν τη μεθοδολογία αξιολόγησης που απαιτείται από τον κανόνα ως ένδειξη του κατά πόσον έχουν εφαρμοστεί σωστά οι διαδικασίες αξιολόγησης(π.χ., εάν απαιτείται δοκιμή τύπου, θα πρέπει να υπάρχει έκθεση δοκιμής τύπου, βλέπε ενότητα 4.3 των κατευθυντήριων γραμμών για την εφαρμογή των ΤΠΔ).

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

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

Εάν μια αρμόδια ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης ή ο φορέας έγκρισης λαμβάνει γνώση κακής –κατά την κρίση του– ποιότητας εργασιών εκ μέρους οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης, θα μπορούσε να εφαρμόσει έλεγχο υψηλότερου επιπέδου σε μέρη της διαδικασίας επαλήθευσης και αξιολόγησης που διενεργεί ο εν λόγω οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης.

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

3.7.8.1. 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. 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 κανονισμού (ΕΕ) 2018/545. Βλέπε ενότητα 3.11.2.1.

3.7.8.2. 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.

Δεν προβλέπεται ότι ο φορέας έγκρισης και οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης θα 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.

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 κανονισμού (ΕΕ) 2018/545. Περισσότερες λεπτομέρειες διατίθενται στις ενότητες 3.3.1.9, 3.11.1.4 και 3.11.2.1.

3.7.8.3. Διαθέσιμη πείρα

Ο φορέας έγκρισης ελέγχει εάν υπάρχουν σχετικές πληροφορίες σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545, βλέπε ενότητα 3.2.8.1, και τις λαμβάνει υπόψη στις αξιολογήσεις του, επιπλέον των πτυχών που ορίζονται στο παράρτημα II του κανονισμού. Όταν εγείρονται προβληματικά σημεία σχετικά με τη διαθέσιμη πείρα, τα εν λόγω προβληματικά σημεία θα πρέπει να καταχωρίζονται στον κατάλογο προβληματικών σημείων, βλ. ενότητα 3.7.10. Με τον τρόπο αυτόν διασφαλίζεται η πρόσβαση και των άλλων μελών της ομάδας αξιολόγησης στις πληροφορίες.

3.7.8.4. Προβληματικά σημεία που διαπιστώνονται συχνά στις αιτήσεις έγκρισης συμμόρφωσης με εγκεκριμένο τύπο

Όταν ο Οργανισμός ενεργεί ως φορέας έγκρισης, διαπιστώνει συχνά τα ακόλουθα **προβληματικά σημεία στις αιτήσεις έγκρισης συμμόρφωσης με εγκεκριμένο τύπο**:

- › εσφαλμένη ταυτοποίηση του τύπου αναφοράς (αναγνωριστικό τύπου στο ΕΜΕΤΟ): η σωστή ταυτοποίηση του τύπου αναφοράς αποτελεί βασικό στοιχείο για τη συγκεκριμένη περίπτωση έγκρισης· επιπλέον, είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί η συνοχή μεταξύ του αναγνωριστικού του τύπου αναφοράς στη δήλωση συμμόρφωσης με τύπο και στο έντυπο της αίτησης·
- › εσφαλμένος προσδιορισμός των οχημάτων που εμπíπτουν στο πεδίο εφαρμογής της αίτησης (ΕΑΟ): τα διαφορετικά ψηφία του ΕΑΟ δεν αντιστοιχούν στα τεχνικά χαρακτηριστικά των οχημάτων για τα οποία ζητείται έγκριση·
- › ανακολουθία μεταξύ του προσδιορισμού των οχημάτων (ΕΑΟ) στο έντυπο αίτησης και στη δήλωση συμμόρφωσης με τον τύπο: οι ΕΑΟ είναι διαφορετικές / δεν αντιστοιχούν·

⁷ Οι όροι «υψηλού επιπέδου» και «χαμηλού επιπέδου» χρησιμοποιούνται κατά κανόνα για την ταξινόμηση, την περιγραφή και την υπόδειξη συγκεκριμένων στόχων στο πλαίσιο μιας συστημικής 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.

- › Ανακολουθία μεταξύ των πληροφοριών στο EMETO για τον εν λόγω τύπο αναφοράς και των εγγράφων τεκμηρίωσης που παρέχονται στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης μέσω της OSS, π.χ.
 - Οι παραπομπές στα πιστοποιητικά εξέτασης τύπου EK στο EMETO δεν αντιστοιχούν στις παραπομπές στα πιστοποιητικά εξέτασης τύπου EK που παρέχονται στην αίτηση [τυπική περίπτωση ορισμένων αλλαγών που είναι κατηγοριοποιημένες σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545, βλ. ενότητα 3.8.4.1.3], και/ή
 - Οι όροι χρήσης του οχήματος και άλλοι περιορισμοί στο έντυπο της αίτησης διαφέρουν από αυτούς στην οικεία καταχώριση στο EMETO (κωδικοποιημένοι και μη κωδικοποιημένοι περιορισμοί).

Το εν λόγω προβληματικό σημείο εμφανίζεται συνήθως όταν ο κατάλογος CfU υπερβαίνει το μέγιστο μήκος που επιτρέπεται από την OSS, αλλά ο αιτών δεν το αντιλαμβάνεται κατά τη συμπλήρωση του εντύπου. Σε τέτοιες περιπτώσεις και όταν ο αιτών το αντιληφθεί, θα πρέπει να συμφωνήσει με τον οικείο φορέα έγκρισης τον τρόπο δράσης (π.χ. να συμπεριλάβει όλους τους CfU σε έγγραφο που θα περιλαμβάνεται στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης έγκρισης και να κάνει αναφορά στο έγγραφο στα πεδία για τους κωδικοποιημένους και μη κωδικοποιημένους περιορισμούς στην αίτηση μέσω της typical occurrence).
- › Πιστοποιητικά EK που έχουν λήξει (στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης ή/και στη βάση ERADIS): ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις, τα πιστοποιητικά EK συμμόρφωσης ή/και καταλληλότητας χρήσης (στοιχεία διαλειτουργικότητας) μπορεί να έχουν λήξει κατά τη στιγμή της υποβολής της αίτησης, ισχύουν ωστόσο όταν τα στοιχεία διαλειτουργικότητας έχουν διατεθεί στην αγορά (βλ. τμήμα 3.11.2.2)- ωστόσο, σε πολλές περιπτώσεις δεν υπάρχουν στοιχεία σχετικά με την ημερομηνία διάθεσης στην αγορά στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης.
- › Ανακολουθία μεταξύ των πιστοποιητικών EK και των δηλώσεων EK που περιέχονται στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης μέσω της OSS και των εγγράφων τεκμηρίωσης που δημοσιεύονται στο EMETO:
 - Διαφορετικές αναφορές εγγράφων ή/και εκδόσεις εγγράφων.
 - Τα ίδια έγγραφα αναφοράς και εκδόσεις αλλά διαφορετικό περιεχόμενο.
 - Ελλιπή έγγραφα.
 - Πιστοποιητικά EK που έχουν λήξει στη βάση δεδομένων ERADIS, ενώ το έγγραφο που παρέχεται στην αίτηση εξακολουθεί να ισχύει (και το αντίστροφο).
- › Όταν υπάρχει ανάγκη επικαιροποίησης μέρους των εγγράφων τεκμηρίωσης στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης (π.χ. πιστοποιητικά επαλήθευσης EK), ο αιτών δεν λαμβάνει υπόψη τον αντίκτυπο αυτής της επικαιροποίησης σε άλλα έγγραφα στο πλαίσιο του συνοδευτικού φακέλου (π.χ. πιστοποιητικά επαλήθευσης EK), με αποτέλεσμα να υπάρχουν ανακολουθίες στον φάκελο.
- › Η αίτηση καλύπτει οχήματα τα οποία, κατά τη στιγμή της υποβολής, δεν έχουν ακόμη κατασκευαστεί/μετασκευαστεί και/ή δεν υπόκεινται σε όλες τις απαραίτητες αξιολογήσεις συμμόρφωσης (π.χ. δοκιμές ρουτίνας που δεν έχουν ακόμη ολοκληρωθεί).
- › Η αίτηση περιλαμβάνει έγγραφα σχετικά με στοιχεία διαλειτουργικότητας τα οποία δεν αξιολογήθηκαν κατά την έκδοση της σχετικής έγκρισης τύπου οχήματος (π.χ. νέοι πάροχοι στοιχείων διαλειτουργικότητας).
- › Η αίτηση περιλαμβάνει στοιχεία διαλειτουργικότητας από κατασκευαστές που καλύπτονται από την έγκριση τύπου οχήματος, αλλά με νέες εγκαταστάσεις παραγωγής που δεν καλύπτονται από την πιστοποίηση ΣΔΠ του κοινοποιημένου οργανισμού.
- › Στην αίτηση δεν προσδιορίζεται, από τους διάφορους παρόχους στοιχείων διαλειτουργικότητας που καλύπτονται από την έγκριση τύπου οχήματος, ποια είναι τα στοιχεία εκείνα που χρησιμοποιούνται πραγματικά στα οχήματα για τα οποία ζητείται έγκριση.

Σφάλματα στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης ή στο ίδιο το έντυπο αίτησης προκαλούν καθυστερήσεις στην επεξεργασία και την έκδοση των εγκρίσεων οχήματος για τη διάθεση στην αγορά. Για την ταχεία και άμεση έκδοση εγκρίσεων σε τέτοιες περιπτώσεις, οι αιτούντες θα πρέπει να καταρτίζουν φακέλους καλής ποιότητας με το απαραίτητο περιεχόμενο (βλ. ενότητα 3.11.1) και, ειδικότερα, να δίνουν επαρκή προσοχή ώστε να αποφεύγονται τα σφάλματα που αναφέρονται ανωτέρω.

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

3.7.9.1. Ο ρόλος των ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης κατά την αξιολόγηση μιας αίτησης

Οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης θα πρέπει να επαληθεύουν την πληρότητα, τη συνάφεια και τη συνοχή της αίτησης, σύμφωνα με το παράρτημα III του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 (βλ. ενότητα 3.11.3), όσον αφορά τους σχετικούς εθνικούς κανόνες που ισχύουν στην περιοχή χρήσης που προσδιορίζει ο αιτών (βλ. ενότητα 3.3.5.1). Η αξιολόγηση της τεχνικής συμβατότητας με τα δίκτυα πέραν των απαιτήσεων των υποχρεωτικών κανόνων, ιδίως όταν αυτή βασίζεται σε διαβούλευση με τους ΔΥ ή/και σε ειδικές δηλώσεις ή δηλώσεις των ΔΥ, δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των αξιολογήσεων που πρέπει να διενεργούνται από τις ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης.

Οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης θα πρέπει επίσης να συντονίζονται με τις ΕΑΑ των γειτονικών ΜΣ όσον αφορά τα οχήματα που ταξιδεύουν σε σταθμούς κοντά στα σύνορα (διαβουλεύσεις ή/και συμφωνίες που αναφέρονται στο άρθρο 21 παράγραφος 8 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και στο άρθρο 12 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545).

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

Περαιτέρω καθοδήγηση διατίθεται στην ενότητα 3.11.2.1.

3.7.9.3. Διαθέσιμη πείρα

Οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης, στο πλαίσιο της αξιολόγησής τους, θα πρέπει, πέραν των πτυχών που καθορίζονται στο παράρτημα III του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 να ελέγχουν επιπλέον αν υπάρχουν σχετικές πληροφορίες κατά το άρθρο 8 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 και να τις λαμβάνουν υπόψη για τις αξιολογήσεις τους, βλ. ενότητα 3.2.8.1. Όταν εγείρονται προβληματικά σημεία σχετικά με τη διαθέσιμη πείρα, τα εν λόγω προβληματικά σημεία θα πρέπει να καταχωρίζονται στον κατάλογο προβληματικών σημείων, βλέπε ενότητα 3.7.10. Με τον τρόπο αυτόν διασφαλίζεται η πρόσβαση και των άλλων μελών της ομάδας αξιολόγησης στις πληροφορίες.

3.7.10. Άρθρο 41: Κατηγοριοποίηση προβληματικών σημείων

3.7.10.1. 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 κατά το άρθρο 8 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 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 (OSS), 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 (OSS) 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.

Τα προβληματικά σημεία θα πρέπει να καταχωρίζονται στον κατάλογο προβληματικών σημείων στην υπηρεσία μίας στάσης (OSS) αμέσως μόλις εντοπιστούν, ώστε ο αιτών να μπορεί να τα απαντήσει γρήγορα και να αποφευχθεί το ενδεχόμενο να εγείρουν άλλοι αξιολογητές τα ίδια προβληματικά σημεία σε άλλη καταχώριση. Ομοίως, πρέπει να αποφεύγεται η ομαδοποίηση διαφόρων προβληματικών σημείων σε ένα ενιαίο σημείο εισόδου στον κατάλογο προβληματικών σημείων, ιδίως εάν είναι ετερογενούς χαρακτήρα· η πρακτική αυτή αναμένεται να δυσχεράνει την παρακολούθηση και την περάτωση της καταχώρισης στην υπηρεσία μίας στάσης (OSS) με την ομαδοποίηση όλων των προβληματικών σημείων.

3.7.10.2. 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.

3.7.10.2.1. Προβληματικό σημείο «τύπου 1»:

Ένα προβληματικό σημείο «τύπου 1» σχετίζεται με πρόσθετες εξηγήσεις που πρέπει να προσκομίσει ο αιτών όσον αφορά:

- › την κατανόηση του τρόπου με τον οποίο είναι δομημένος ο συνοδευτικός φάκελος της αίτησης στη βιβλιοθήκη της OSS,
- › το πού μπορούν να βρεθούν ορισμένα αποδεικτικά στοιχεία ή έγγραφα στη βιβλιοθήκη της OSS·
- › ασαφείς δηλώσεις ή συμπεράσματα στα έγγραφα τεκμηρίωσης·
- › πιθανές αντιφάσεις μεταξύ των εγγράφων,
- › κ.λπ.

Τα προβληματικά σημεία που κατηγοριοποιούνται ως «τύπου 1» δεν απαιτούν τροποποιήσεις στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης. 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.

Σε ό,τι αφορά τα προβληματικά σημεία που κατηγοριοποιούνται ως «τύπου 1», ο κύκλος ζωής του προβληματικού σημείου θα μπορούσε να συνοψιστεί στα ακόλουθα κύρια βήματα:

- › 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.

3.7.10.2.2. Προβληματικό σημείο «τύπου 2»:

Ένα προβληματικό σημείο «τύπου 2» αφορά τροποποιήσεις ήσσονος σημασίας που πρέπει να πραγματοποιηθούν από τον αιτούντα στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης, όπως:

- › διόρθωση εσφαλμένων παραπομπών σε έγγραφα ή μεταξύ εγγράφων (συμπεριλαμβανομένων των ημερομηνιών έκδοσης και/ή εκδόσεων)·
- › βελτίωση της διατύπωσης σε ασαφείς δηλώσεις ή συμπεράσματα στα έγγραφα τεκμηρίωσης (π.χ. αποτελέσματα της ανεξάρτητης αξιολόγησης της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων στην έκθεση αξιολόγησης του οργανισμού αξιολόγησης)·

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.

Σε ό,τι αφορά τα προβληματικά σημεία που κατηγοριοποιούνται ως «τύπου 2», ο κύκλος ζωής του προβληματικού σημείου θα μπορούσε να συνοψιστεί στα ακόλουθα κύρια βήματα:

- › 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».

3.7.10.2.3. Προβληματικό σημείο «τύπου 3»:

Ένα προβληματικό σημείο «τύπου 3» αφορά σημαντικές τροποποιήσεις που πρέπει να πραγματοποιηθούν από τον αιτούντα στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης. Απαιτούνται πιο αυστηροί ή πρόσθετοι περιοριστικοί όροι χρήσης και άλλοι περιορισμοί για τη λήψη της απόφασης έκδοσης έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά.

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 οχήματος και άλλους περιορισμούς.

Παραδείγματα προβληματικών σημείων «τύπου 3» είναι τα εξής:

- › Περίπτωση μη συμμόρφωσης με την απαίτηση μιας ΤΠΔ σχετικά με την ταχύτητα σχεδιασμού του οχήματος (π.χ. εκτέλεση δυναμικών δοκιμών στα 200 km/h). Ωστόσο, σε χαμηλότερη ταχύτητα (π.χ. 160 km/h), τα αποτελέσματα της αξιολόγησης της συμμόρφωσης δείχνουν συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της ΤΠΔ και θα επέτρεπαν την έκδοση έγκρισης με μειωμένη μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα.
- › Μη συμμόρφωση με την απαίτηση μιας ΤΠΔ υπό ορισμένες συνθήκες λειτουργίας (π.χ. υπέρβαση των παραμέτρων αλληλεπίδρασης παντογράφου-αλυσοειδούς σε διπλή σύνθεση, όταν οι ενεργοί παντογράφοι είναι αυτοί που βρίσκονται και στα δύο άκρα της σύνθεσης). Ένας CfU που απαγορεύει την εν λόγω διαμόρφωση σε λειτουργία, ενώ όλες οι άλλες πιθανές διαμορφώσεις πληρούν τις απαιτήσεις, θα επέτρεπε την έκδοση της έγκρισης.

Όταν διαπιστώνεται προβληματικό σημείο «τύπου 3» στον αιτούντα:

- › Ο αιτών καλείται να προτείνει τις ενέργειες που πρέπει να αναληφθούν (πιο περιοριστικοί CfU).
- › 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 βρεθεί ικανοποιητική πρόταση για πιο περιοριστικό CfU, ο φορέας έγκρισης θα λάβει αρνητική απόφαση και θα απορρίψει την αίτηση.

3.7.10.2.4. Προβληματικό σημείο «τύπου 4»:

Τα προβληματικά σημεία «τύπου 4» απαιτούν 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 κανονισμού (ΕΕ) 2018/545.

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 απορρίπτεται. Για τη συγκεκριμένη κατηγορία προβληματικών σημείων, δεν είναι καταρχήν δυνατόν να καθοριστούν πρόσθετοι όροι χρήσης του οχήματος 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 του οχήματος και άλλων περιορισμών.

Παραδείγματα προβληματικών σημείων «τύπου 4» είναι τα εξής:

- › Τα πιστοποιητικά ΕΚ και οι δηλώσεις ΕΚ δεν αντιστοιχούν στις παραπομπές που παρέχονται στο ΕΜΕΤΟ (πιστοποιητικά εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού ΕΚ) και/ή στις πληροφορίες που είναι διαθέσιμες στη βάση δεδομένων ERADIS
- › Στα αποδεικτικά στοιχεία που αναφέρονται στην έκθεση του οργανισμού αξιολόγησης για την εισαγωγή των απαιτήσεων που χρησιμοποιήθηκαν ως βάση για την ανεξάρτητη αξιολόγηση δεν περιλαμβάνεται αρχείο καταγραφής της επικινδυνότητας, εκτίμηση της επικινδυνότητας, περιγραφή της διαδικασίας που ακολουθείται από τον αιτούντα κ.λπ.
- › Στη διαδικασία επαλήθευσης ΕΚ δεν λαμβάνονται υπόψη οι κανόνες για την επέκταση της περιοχής χρήσης για υφιστάμενα οχήματα που δεν συμμορφώνονται με την ΤΠΔ και έχουν εγκριθεί δυνάμει της οδηγίας 2008/57/ΕΚ ή τέθηκαν σε λειτουργία πριν από τις 19 Ιουλίου 2010
- › Απουσιάζουν μεταφράσεις για τα αποδεικτικά στοιχεία που σχετίζονται με τους εθνικούς κανόνες, οι οποίες πρέπει να αξιολογηθούν από τις ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης σύμφωνα με τη γλωσσική πολιτική που περιγράφεται στις κατευθυντήριες γραμμές τους.
- › Οι CfU στο έντυπο της αίτησης στην υπηρεσία μίας στάσης (OSS) δεν συνάδουν με τα έγγραφα τεκμηρίωσης στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης στην OSS (πιστοποιητικά και δηλώσεις ΕΚ και συνοδευτικά αρχεία, έκθεση του κοινοποιημένου οργανισμού, έκθεση του οργανισμού

αξιολόγησης για την εισαγωγή απαιτήσεων κ.λπ.) ούτε με τους κωδικοποιημένους και μη κωδικοποιημένους περιορισμούς στο ΕΜΕΤΟ

Για τις περιπτώσεις στις οποίες εγείρεται προβληματικό σημείο «τύπου 4»:

- › Ο αιτών καλείται να προτείνει ενέργειες που πρέπει να αναληφθούν για την επίλυση του προβληματικού σημείου. Ο αιτών υποβάλλει γραπτή πρόταση σχετικά με τις ενέργειες που πρέπει να αναληφθούν για την επίλυση του προβληματικού σημείου και το χρονοδιάγραμμα που απαιτείται για την υποβολή της τροποποίησης του φακέλου της αίτησης· το προτεινόμενο χρονοδιάγραμμα δεν μπορεί να υπερβαίνει το χρονοδιάγραμμα που προβλέπει η νομοθεσία για την έκδοση έγκρισης από τον φορέα έγκρισης (4 μήνες αφότου η αίτηση θεωρείται πλήρης), εκτός εάν εγείρεται δικαιολογημένη αμφιβολία (βλ. ενότητα 3.7.11).
- › 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 αξιολόγηση είναι ικανοποιητική, ο φορέας που έθεσε το ζήτημα ενημερώνει 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 πριν από τη λήξη της προθεσμίας αξιολόγησης.
- › 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 θα πρέπει να προβεί σε περαιτέρω τροποποιήσεις του φακέλου της αίτησης.
- › Εάν ο αιτών δεν υποβάλει τροποποίηση εντός της προβλεπόμενης από τη νομοθεσία προθεσμίας για την αξιολόγηση της αίτησης, ο φορέας έγκρισης θα λάβει την απόφασή του βάσει των διαθέσιμων πληροφοριών, γεγονός που σημαίνει ότι για προβληματικά σημεία τύπου 4 η αίτηση θα απορριφθεί.

Οι φορείς έγκρισης και οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης θα πρέπει να παρακολουθούν συνεχώς τα χρονοδιαγράμματα που καθορίζονται για προβληματικά σημεία τύπου 4. Εάν πλησιάζει η λήξη του συμφωνηθέντος χρονοδιαγράμματος και/ή του νόμιμου χρονοδιαγράμματος αξιολόγησης και ο αιτών δεν έχει προσκομίσει τροποποίηση του φακέλου της αίτησης που να επιτρέπει την περάτωση του προβληματικού σημείου τύπου 4, συνιστάται στους φορείς έγκρισης και/ή στις ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης να επικοινωνήσουν με τον αιτούντα και να ζητήσουν επιβεβαίωση σχετικά με το αν θα είναι σε θέση να τηρήσουν ή όχι το συμφωνηθέν χρονοδιάγραμμα και να συμφωνήσουν νέο χρονοδιάγραμμα, εφόσον αυτό είναι εφικτό.

Όταν πλησιάζει η λήξη του νόμιμου χρονοδιαγράμματος για την αξιολόγηση και ο αιτών επιβεβαιώσει ότι δεν θα είναι σε θέση να προσκομίσει εγκαίρως τα αποδεικτικά στοιχεία που λείπουν, ο φορέας έγκρισης μπορεί είτε να λάβει την απόφαση με βάση τις διαθέσιμες πληροφορίες (απόρριψη της αίτησης) είτε, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, να προτείνει την παράταση της προθεσμίας διατυπώνοντας δικαιολογημένη αμφιβολία, βλέπε ενότητα 3.7.11. Αυτό δεν πρέπει να χρησιμοποιείται ως μέθοδος για την επ' αόριστον παράταση του χρονοδιαγράμματος αξιολόγησης, αλλά ως έκτακτο μέτρο που πρέπει να χρησιμοποιείται σε δικαιολογημένες

περιπτώσεις όταν ο αιτών χρειάζεται περισσότερο χρόνο από τον προβλεπόμενο για την τροποποίηση του φακέλου της αίτησης.

3.7.11. Άρθρο 42: Δικαιολογημένη αμφιβολία

Η διαχείριση δικαιολογημένης αμφιβολίας θα πρέπει να διενεργείται μέσω του καταλόγου προβληματικών σημείων που αναφέρεται στο άρθρο 41 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545.

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.

Επειδή δεν είναι δυνατόν να προβλεφθεί πότε θα μπορούσε να εγερθεί δικαιολογημένη αμφιβολία ή ο χρόνος που απαιτείται για την επεξεργασία δικαιολογημένης αμφιβολίας, δεν καθορίζονται στα νομικά κείμενα χρονοδιαγράμματα για τη διατύπωση δικαιολογημένης αμφιβολίας από τους φορείς έγκρισης και τις ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης. 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.

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, μεταξύ άλλων, 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 τύπου του οχήματος που θα μπορούσαν να εμποδίσουν την ασφαλή χρήση στην περιοχή χρήσης όταν το όχημα χρησιμοποιείται σύμφωνα με τους καθορισμένους και προβλεπόμενους CfU,
- › 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 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 κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013·
- › Συνοχή και συνέπεια των παρεχόμενων εγγράφων τεκμηρίωσης (συμπεριλαμβανομένων των μεταφράσεων που λείπουν σύμφωνα με το άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545, βλ. ενότητα 3.2.10),
- › περιπτώσεις μη συμμόρφωσης κατά το άρθρο 26 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797· και/ή
- › σχετικές πληροφορίες καταχωρισμένες σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545.

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 προσεκτικά 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 περιγράψει 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, βλ. ενότητα 3.7.3). 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). Σε μια τέτοια περίπτωση, ο φορέας έγκρισης μπορεί, βάσει της δεόντως καταγεγραμμένης συμφωνίας με τον αιτούντα, και σε συντονισμό με τις ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης που αφορά η δικαιολογημένη αμφιβολία (εάν υπάρχει), 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 - οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης δεν επιτρέπεται να παρατείνουν το χρονοδιάγραμμα αξιολόγησης με δική τους πρωτοβουλία. Περισσότερες λεπτομέρειες μπορείτε να βρείτε στην ενότητα 3.7.3).

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 επανεξέτασης και 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 κανονισμού (ΕΕ) 2018/545, 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 δεν θα οδηγήσει στην άμεση απόρριψη της αίτησης, τότε θα πρέπει να εγείρεται προβληματικό σημείο «τύπου 4», το οποίο δεν θεωρείται δικαιολογημένη αμφιβολία. Σε μια τέτοια περίπτωση δεν θα υπάρξει κανονικά καμία παράταση του χρονοδιαγράμματος αξιολόγησης.

Όταν ο αιτών δεν έχει υποβάλει τροποποίηση εντός του παραταθέντος χρονοδιαγράμματος μετά από δικαιολογημένη αμφιβολία, ο φορέας έγκρισης θα πρέπει να λάβει την απόφασή του με βάση τις διαθέσιμες πληροφορίες, η οποία για έκδοση τύπου 4 σημαίνει ότι η αίτηση θα απορριφθεί και δεν θα χορηγηθεί άδεια.

3.7.12. Άρθρο 43: Έλεγχοι από τον φορέα έγκρισης των αξιολογήσεων των αρμοδίων ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης

Οι έλεγχοι από τον φορέα έγκρισης των αξιολογήσεων των αρμοδίων ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης θα πρέπει να συνιστανται 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 συνιστανται στον έλεγχο των λεπτομερών αξιολογήσεων που διενεργήθηκαν από τις ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης.

3.7.13. 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

Για περιγραφή της διαδικασίας διαιτησίας, επανεξέτασης και προσφυγής, βλ. το διάγραμμα ροής για το στάδιο 5, συμπεριλαμβανομένων των διαγραμμάτων ροής για τα υποστάδια 5.1 και 5.2, στην ενότητα 4.

3.7.13.1. 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 (OSS), 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.

3.7.13.2. Διαιτησία δυνάμει του άρθρου 12 παράγραφος 4 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 (τμήμα προσφυγών)

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 ΕΑΑ, το ζήτημα θα πρέπει να παραπέμπεται για διαιτησία από την αρμόδια ή τις αρμόδιες ΕΑΑ στο τμήμα προσφυγών σύμφωνα με τους κανόνες και τις διαδικασίες που ισχύουν για το τμήμα προσφυγών. Η διαδικασία διαιτησίας εφαρμόζεται μόνον όταν ο φορέας έγκρισης είναι ο Οργανισμός.

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 αναγράφεται στην ενότητα 3.7.3. Ο Οργανισμός θα πρέπει να παρέχει στον αιτούντα αιτιολόγηση της αναστολής.

Η απόφαση του τμήματος προσφυγών στο πλαίσιο της διαδικασίας διαιτησίας θα πρέπει να κοινοποιείται στον Οργανισμό και στην αρμόδια ή στις αρμόδιες ΕΑΑ σύμφωνα με τους κανόνες και τις διαδικασίες που ισχύουν για το τμήμα προσφυγών.

Ο Οργανισμός και η αρμόδια ή οι αρμόδιες ΕΑΑ 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.

3.7.14. Άρθρο 45: Κλείσιμο της αξιολόγησης της αίτησης

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.

3.7.15. Άρθρο 46: Απόφαση έγκρισης ή απόρριψης της αίτησης

3.8. Κεφάλαιο 7 – Στάδιο 6 Τελικά έγγραφα και έγκριση

Για την περιγραφή της διαδικασίας, βλ. το διάγραμμα ροής για το στάδιο 6 στην ενότητα 4.

3.8.1. Άρθρο 47: Τελικά έγγραφα έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά

Ο πλήρης συνοδευτικός φάκελος της απόφασης που εκδίδεται κατά το άρθρο 46 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 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.

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

3.8.2.1. Ανάκληση χρονικών περιορισμών σε εκδοθείσα έγκριση λόγω διοικητικού ζητήματος

Δεν είναι ασυνήθιστο να υπάρχουν προσωρινοί περιορισμοί ή χρονικοί περιορισμοί στην ισχύ των εκδοθεισών εγκρίσεων. Όταν υπάρχει ανάγκη ανάκλησης ενός προσωρινού περιορισμού σε έγκριση που χορηγήθηκε λόγω ανοικτού προβληματικού σημείου και η περάτωση του προβληματικού σημείου δεν απαιτεί περαιτέρω αλλαγές στο όχημα και/ή στον τύπο οχήματος (δεν επηρεάζονται τα τεχνικά χαρακτηριστικά), ο αιτών υποβάλλει στον φορέα έγκρισης ή στην εθνική αρχή ασφάλειας (ΕΑΑ) τα αποδεικτικά στοιχεία που απαιτούνται για την επίλυση του προβλήματος με οποιοδήποτε συμφωνηθέν μέσο.

Παραδείγματα τέτοιων ζητημάτων είναι:

- › ελλείποντα αποδεικτικά στοιχεία (π.χ. τελικές εκδόσεις των εκθέσεων δοκιμών), όταν ο αιτών και οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης μπορούν να προσκομίσουν επαρκή αποδεικτικά στοιχεία για να αποδείξουν ότι ο τύπος οχήματος πληροί τις βασικές απαιτήσεις, επιτρέποντας στον φορέα έγκρισης να επιτύχει επαρκές επίπεδο βεβαιότητας για την έκδοση έγκρισης περιορισμένης διάρκειας·
- › εκκρεμείς επικαιροποιημένες εκδόσεις εγγράφων (π.χ., απαιτούνται ορισμένες επικαιροποιήσεις στα έγγραφα που ήδη περιλαμβάνονται στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης για την καλύτερη αποσαφήνιση ορισμένων πτυχών, την επίλυση ανακολουθιών, την παροχή πρόσθετων πληροφοριών κ.λπ.)
- › ανάγκη επικαιροποίησης της βάσης ERADIS με τις τελευταίες εκδόσεις των πιστοποιητικών ΕΚ και/ή των δηλώσεων ΕΚ, όταν οι προηγούμενες εκδόσεις έχουν ήδη αναφορτωθεί στη βάση ERADIS και πρέπει να διορθωθούν ζητήματα ήσσονος σημασίας·
- › κ.λπ.

Ο φορέας έγκρισης ή η ΕΑΑ που εξέδωσε την έγκριση θα πρέπει να ανακαλέσει τον προσωρινό περιορισμό χωρίς την ανάγκη έκδοσης νέας έγκρισης και να ενημερώσει αναλόγως το ΕΜΕΤΟ.

Για τις περιπτώσεις όπου η έγκριση εκδόθηκε από ΕΑΑ:

- › Η ΕΑΑ θα πρέπει να αποσύρει τον περιορισμό, ανεξαρτήτως του νομικού καθεστώτος βάσει του οποίου εκδόθηκε η έγκριση και του ισχύοντος νομικού καθεστώτος στο ενδιαφερόμενο κράτος

μέλος (π.χ. έγκριση που έχει εκδοθεί βάσει της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, προς τροποποίηση από ΕΑΑ κράτους μέλους που έχει ήδη μεταφέρει στο εθνικό δίκαιο την οδηγία (ΕΕ) 2016/797).

- › Μπορεί να πρόκειται για επικαιροποίηση της υφιστάμενης έγκρισης, επιστολή άρσης του περιορισμού κ.λπ., ανάλογα με τις δυνατότητες που παρέχει το ισχύον εθνικό νομικό πλαίσιο σε κάθε κράτος μέλος. Ο αιτών μπορεί να αποστείλει τα ελλείποντα έγγραφα τεκμηρίωσης στην αρμόδια ΕΑΑ με οποιοδήποτε συμφωνημένο μέσο.
- › Ο Οργανισμός δεν διαδραματίζει κανέναν ρόλο, ανεξάρτητα από την περιοχή χρήσης του εγκεκριμένου τύπου οχήματος.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι χρονικοί περιορισμοί επιτρέπονται μόνο σε ορισμένες περιπτώσεις, σύμφωνα με το άρθρο 46 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545, και θα πρέπει να αποφεύγονται όσο το δυνατόν περισσότερο.

3.8.2.2. Τροποποίηση όρων χρήσης του οχήματος και άλλων περιορισμών (CfU) σε εκδοθείσα έγκριση τύπου οχήματος

Η έγκριση τύπου οχήματος και η έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά προσδιορίζουν τους CfU, σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 10 στοιχείο δ) της οδηγίας και τα άρθρα 48 και 49 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545. Η έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά βάσει της οδηγίας 2008/57/ΕΚ μπορεί επίσης να περιέχει όρους και άλλους περιορισμούς, σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 6 της οδηγίας.

Οι CfU είναι βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού, σύμφωνα με το άρθρο 46 παράγραφος 5 και το άρθρο 48 στοιχείο γ) σημείο iii) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545. Ως εκ τούτου, οι αλλαγές στους CfU που αναφέρονται στην εκδοθείσα έγκριση θα πρέπει να αντιμετωπίζονται με την εφαρμογή του άρθρου 15 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545.

3.8.2.2.1. Η τροποποίηση των CfU απαιτεί αλλαγές στο όχημα και/ή στον τύπο του οχήματος.

Ανάλογα με την κατηγοριοποίηση της αλλαγής (η οποία θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τον αντίκτυπο στους CfU) σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 του κανονισμού και ανάλογα με το αν ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής είναι επίσης ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος, υπάρχουν διάφορες δυνατότητες.

Όταν ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής είναι ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος;

- › Εάν η αλλαγή κατηγοριοποιηθεί σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο β), ο αρμόδιος φορέας έγκρισης ή η ΕΑΑ μπορεί να τροποποιήσει τους CfU χωρίς να χρειαστεί να εκδώσει νέα έγκριση μέσω της υπηρεσίας μίας στάσης (OSS). Μπορεί να πρόκειται για επικαιροποίηση υφιστάμενης έγκρισης, επιστολή άρσης του περιορισμού κ.λπ.
- › Εάν η αλλαγή κατηγοριοποιείται σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο γ), εκτός από την τροποποίηση των CfU, υπάρχει ανάγκη δημιουργίας μιας έκδοσης του τύπου οχήματος στο ΕΜΕΤΟ, σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 3 του κανονισμού. Ο φορέας, που θα είναι ο φορέας έγκρισης σε περίπτωση που η εν λόγω αλλαγή απαιτεί νέα έγκριση, θα πρέπει να αναλάβει την ευθύνη δημιουργίας της έκδοσης, βάσει των πληροφοριών που παρέχονται από τον φορέα διαχείρισης της αλλαγής και των δεδομένων που είναι διαθέσιμα στο ΕΜΕΤΟ για τον τύπο οχήματος.

Για τη μετακίνηση υφιστάμενων οχημάτων από τον μητρικό τύπο/παραλλαγή στις εκδόσεις ως αποτέλεσμα αλλαγής δυνάμει του άρθρου 15 παράγραφος 1 στοιχείο γ), δεν απαιτείται η υποβολή αίτησης έγκρισης για διάθεση στην αγορά σύμφωνα με τη νεοσυσταθείσα έκδοση. Ο κάτοχος επικαιροποιεί τα αρχεία του (διαχείριση της διαμόρφωσης των οχημάτων) και ζητά επικαιροποίηση του ΕΜΟ/ΕΚΕΜΟ/ΕVR.

- › Εάν η αλλαγή κατηγοριοποιείται βάσει του άρθρου 15 παράγραφος 1 στοιχείο δ), υποβάλλεται αίτηση για νέα έγκριση μέσω της υπηρεσίας μίας στάσης. Ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής μπορεί να επιλέξει τον φορέα έγκρισης (Οργανισμός ή

ενδιαφερόμενη ΕΑΑ) εάν η περιοχή χρήσης καλύπτει ένα κράτος μέλος· εάν η περιοχή χρήσης καλύπτει περισσότερα από ένα κράτη μέλη, ο φορέας έγκρισης είναι ο Οργανισμός.

Εάν ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής δεν είναι ο κάτοχος της έγκρισης οχήματος ή εάν δεν υπάρχει έγκριση τύπου οχήματος και, ως εκ τούτου, δεν υπάρχει κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος, όλες οι αλλαγές που κατηγοριοποιούνται βάσει του άρθρου 15 παράγραφος 1 στοιχεία β), γ) ή δ) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 ενεργοποιούν νέα έγκριση σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545.

Όταν μια αλλαγή κατηγοριοποιείται βάσει του άρθρου 15 παράγραφος 1 στοιχείο β) ή γ) και επηρεάζει μόνο όχημα(τα), ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής ο οποίος δεν είναι κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος μπορεί να υποβάλει κοινοποίηση σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545.

3.8.2.2.2. Η τροποποίηση των CfU δεν απαιτεί περαιτέρω αλλαγές στο όχημα και/ή στον τύπο του οχήματος.

Όταν η τροποποίηση των CfU δεν απαιτεί περαιτέρω αλλαγές στο όχημα και/ή στον τύπο οχήματος ούτε επηρεάζει τις τιμές των τεχνικών παραμέτρων, και οι σχετικοί CfU:

- › δεν είχαν καταγραφεί στη σχετική καταχώριση στο ΕΜΕΤΟ (κωδικοποιημένοι και μη κωδικοποιημένοι περιορισμοί), αλλά συμπεριλήφθηκαν δεόντως στην εκδοθείσα έγκριση τύπου οχήματος·
- › δεν έχουν καμία επίπτωση στο λειτουργικό περιβάλλον του τύπου οχήματος (π.χ. ταχύτητα, φορτίο, ανεπάρκεια επίκλησης, αριθμός συζευγμένων μονάδων κ.λπ.)·
- › δεν σχετίζονται με παραμέτρους που συνδέονται με την τεχνική συμβατότητα με το δίκτυο (π.χ. φορτίο, εύρος, διάταξη ενεργού παντογράφου κ.λπ.)·
- › επικαλύπτουν τις τιμές τεχνικών παραμέτρων (π.χ. βασική παράμετρος 4.2.1 Κατανομή αναφοράς έναντι του κωδικοποιημένου περιορισμού 3.1.2.3 – 2.1, βασική παράμετρος 4.1.3 Εύρος τροχιάς τροχοφόρου άξονα έναντι του κωδικοποιημένου περιορισμού 3.1.2.3 – 2.2 Εύρος τροχιάς τροχοφόρου άξονα κ.λπ.)·
- › επιβάλλουν στον αιτούντα την υποχρέωση να υποβάλει πρόσθετα αποδεικτικά στοιχεία ή έγγραφα τεκμηρίωσης, καθορίζουν τα κριτήρια που πρέπει να πληρούν τα πρόσθετα αποδεικτικά στοιχεία ή τα έγγραφα τεκμηρίωσης προκειμένου να θεωρηθούν αποδεκτά και δεν συνεπάγονται καμία αλλαγή στο λειτουργικό φάκελο ή στην περιοχή χρήσης, και/ή
- › δεν επιβάλλουν κάποιους συγκεκριμένους CfU ή περιορισμούς (π.χ. παρατηρήσεις, σχόλια ή δηλώσεις των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης ή/και των φορέων έγκρισης, παραπομπές στο εγχειρίδιο οδηγών, παραπομπές στο σχέδιο συντήρησης, παραπομπές στην εκτίμηση της επικινδυνότητας κ.λπ.)

αυτό μπορεί να θεωρηθεί ως αλλαγή που δεν επηρεάζει στην πραγματικότητα το βασικό χαρακτηριστικό σχεδιασμού «Όροι χρήσης του οχήματος και άλλοι περιορισμοί» και μπορεί στη συνέχεια να κατηγοριοποιηθεί σύμφωνα με το άρθρο **15 παράγραφος 1 στοιχείο α)** του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545, όταν δεν υπάρχει αντίκτυπος στους συνοδευτικούς φακέλους των δηλώσεων επαλήθευσης ΕΚ, ή σύμφωνα με το άρθρο **15 παράγραφος 1 στοιχείο β)**, όταν υπάρχει ανάγκη επικαιροποίησης των συνοδευτικών τεχνικών φακέλων (που συνήθως συντρέχει περίπτωση).

Ο φορέας έγκρισης ή η ΕΑΑ που εξέδωσε την έγκριση θα πρέπει να αποσύρει τους οικείους CfU και να εκδώσει νέα αναθεώρηση της εκδοθείσας έγκρισης χωρίς να απαιτείται από τον αιτούντα να υποβάλει αίτηση για νέα έγκριση κατά το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545, και να επικαιροποιήσει αναλόγως το ΕΜΕΤΟ.

Για άλλες περιπτώσεις, ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής αναλύει το αποτέλεσμα της τροποποίησης των CfU (δηλαδή της αλλαγής) και αποφασίζει εάν αυτό μπορεί να καταχωριστεί στο

άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο γ) ή στο άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού. Στην περίπτωση που ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής είναι ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος;

- › Εάν η αλλαγή κατηγοριοποιείται σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο γ): ο αρμόδιος φορέας έγκρισης ή η ΕΑΑ μπορεί να τροποποιήσει τους CfU χωρίς να χρειάζεται η έκδοση νέας έγκρισης και πρέπει να δημιουργηθεί μια έκδοση του τύπου οχήματος στο EMETO.
- › Ο κάτοχος επικαιροποιεί τα αρχεία του (διαχείριση της διαμόρφωσης των οχημάτων) και ζητά ενημέρωση του εθνικού μητρώου οχημάτων (NVR)/του εθνικού μητρώου οχημάτων (EKEMO)/του εθνικού μητρώου οχημάτων (EVR). Δεν χρειάζεται να υποβληθεί αίτηση για έγκριση διάθεσης στην αγορά σύμφωνα με τη νέα έκδοση. Εάν η αλλαγή κατηγοριοποιηθεί βάσει του άρθρου 15 παράγραφος 1 στοιχείο δ): υποβάλλεται αίτηση για νέα έγκριση μέσω της υπηρεσίας μίας στάσης (OSS).

Εάν ο φορέας διαχείρισης της τροποποίησης των CfU δεν είναι ο κάτοχος της έγκρισης του οχήματος και η τροποποίηση κατηγοριοποιείται βάσει του άρθρου 15 παράγραφος 1 στοιχείο γ) ή δ) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545, απαιτείται νέα έγκριση σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού.

Όταν η τροποποίηση των CfU κατηγοριοποιείται βάσει του άρθρου 15 παράγραφος 1 στοιχείο β) ή γ) και επηρεάζει μόνο όχημα(τα), ο φορέας διαχείρισης της εν λόγω τροποποίησης μπορεί να υποβάλει κοινοποίηση σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545.

3.8.2.3. Όροι χρήσης του οχήματος και άλλοι περιορισμοί προερχόμενοι από την υφιστάμενη έγκριση

Σε περίπτωση νέας έγκρισης και/ή επέκτασης της περιοχής χρήσης, η έγκριση τύπου οχήματος που πρόκειται να εκδοθεί περιλαμβάνει όλες τις ρήτρες συμμόρφωσης που αφορούν τη χρήση των οχημάτων μετά την αλλαγή και/ή την επέκταση της περιοχής χρήσης, συμπεριλαμβανομένων των CfU που προέρχονται από τον μητρικό τύπο/παραλλαγή ή από το μητρικό όχημα και θα πρέπει να διατηρηθούν (πρόκειται για βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού από προηγούμενη διαδικασία έγκρισης). Ο φορέας έγκρισης θα πρέπει να τροποποιεί τους CfU μόνο σε περίπτωση σύγκρουσης με τους νέους CfU (π.χ. κάποιοι CfU που ίσχυαν πριν από την αλλαγή δεν ισχύουν πλέον, ή κάποιοι CfU στην αρχική περιοχή χρήσης δεν ισχύουν για την εκτεταμένη περιοχή χρήσης), μετά από διαβούλευση με την αρμόδια ΕΑΑ.

Η εκδοθείσα έγκριση τύπου οχήματος θα πρέπει να κάνει διάκριση μεταξύ των κληροδοτηθέντων CfU, των κληροδοτηθέντων CfU που επηρεάζονται από τις αλλαγές ή/και την επέκταση της περιοχής χρήσης (εάν υπάρχει) και των νέων CfU που προκύπτουν από τη νέα διαδικασία έγκρισης.

3.8.3. Άρθρο 49: Πληροφορίες στην εκδοθείσα έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά

3.8.3.1. 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 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

3.8.4.1. EMETO

Οι εκδοθείσες εγκρίσεις τύπου οχήματος καταχωρίζονται στο EMETO από τον αρμόδιο φορέα έγκρισης. Ο αιτών, εάν το ζητήσει ο φορέας έγκρισης, μπορεί να συμπληρώσει ορισμένα μέρη του σχεδίου καταχώρισης στο EMETO για λογαριασμό του φορέα έγκρισης (βοηθητικού χρήστη).

Περισσότερες πληροφορίες για το EMETO (ιδίως τον οδηγό αίτησης) μπορείτε να βρείτε εδώ:

https://www.era.europa.eu/domains/registers/eratv_en

3.8.4.1.1. Αίτημα για τη δημιουργία σχεδίου καταχώρισης στο EMETO

Όταν ο φορέας έγκρισης είναι ο Οργανισμός, η διαδικασία υποβολής αιτήματος για τη δημιουργία σχεδίου τύπου πριν από την υποβολή αίτησης μέσω της υπηρεσίας μιας στάσης (OSS) περιγράφεται εδώ:

https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2676

Η διαδικασία αυτή εφαρμόζεται επίσης για το αίτημα δημιουργίας έκδοσης στο EMETO μετά από αλλαγή που έχει κατηγοριοποιηθεί σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545.

Η δημιουργία σχεδίου καταχώρισης στο EMETO μπορεί να ζητηθεί πολύ πριν από την υποβολή της σχετικής αίτησης για έγκριση τύπου οχήματος. Ομοίως, όταν ο φορέας έγκρισης δίνει στους «βοηθητικούς χρήστες» του EMETO την άδεια να συμπληρώνουν ορισμένα τμήματα ενός σχεδίου καταχώρισης στο EMETO (π.χ. τα τμήματα 3 Συμμόρφωση με τις ΤΠΔ και 4 Τεχνικές παράμετροι), η δραστηριότητα αυτή μπορεί επίσης να εκτελεστεί πριν από την υποβολή της αίτησης για έγκριση.

3.8.4.1.2. Αλλαγές και/ή επέκταση της περιοχής χρήσης οχημάτων χωρίς έγκριση τύπου / καταχώριση στο EMETO

Στην περίπτωση οχημάτων χωρίς αντίστοιχη έγκριση τύπου οχήματος ή όταν η εν λόγω έγκριση τύπου δεν είναι καταχωρισμένη στο EMETO (π.χ. οχήματα που εγκρίθηκαν πριν από την οδηγία 2008/57/ΕΚ), εξακολουθεί να είναι δυνατή η χρήση των περιπτώσεων έγκρισης που περιγράφονται στο άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο γ) – επέκταση της περιοχής χρήσης – και/ή στο άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο δ) – νέα έγκριση – του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545, υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία ότι τα οχήματα έχουν πράγματι εγκριθεί και τεθεί σε λειτουργία.

Στην πλειονότητα των περιπτώσεων για οχήματα που εγκρίθηκαν πριν από την οδηγία 2008/57/ΕΚ, δεν διενεργήθηκε διαδικασία επαλήθευσης ΕΚ, δεν ορίστηκε κοινοποιημένος οργανισμός για την πιστοποίηση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις των τεχνικών προδιαγραφών, δεν εκδόθηκε έγκριση τύπου οχήματος και, ως εκ τούτου, δεν υπάρχει καταχώριση στο EMETO. Αυτό σημαίνει ότι δεν υπάρχουν αξιόπιστα δεδομένα (δηλαδή που να έχουν ελεγχθεί από κοινοποιημένο οργανισμό και φορέα έγκρισης πριν από τη δημοσίευση στο EMETO) για την υφιστάμενη έγκριση.

Για τον λόγο αυτό, οι καταχωρίσεις στο EMETO έπειτα από νέες εγκρίσεις και/ή επεκτάσεις της περιοχής χρήσης θα πρέπει να περιέχουν μόνο τις τιμές για τις παραμέτρους που επηρεάζονται από τις αλλαγές και/ή την επεκταθείσα περιοχή χρήσης (οι οποίες εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της διαδικασίας επαλήθευσης ΕΚ και της έγκρισης τύπου οχήματος). οι τιμές για όλες τις άλλες παραμέτρους θα πρέπει να παραμένουν κενές (χρησιμοποιώντας τον «Έκτακτο τρόπο λειτουργίας» του EMETO).

Εάν οι τιμές για όλες τις παραμέτρους συμπληρωθούν στο ΕΜΕΤΟ, ο φορέας έγκρισης για τη νέα έγκριση ή/και την επέκταση της περιοχής χρήσης, που διασφαλίζει τη συνοχή και τη συνάφεια των δεδομένων που πρέπει να συμπεριληφθούν στο ΕΜΕΤΟ, δεν έχει τη δυνατότητα να εκπληρώσει το νομικό του καθήκον, καθώς δεν υπάρχει διαβεβαίωση για την ακρίβεια ή τη συνοχή των δεδομένων που παρέχονται από τον αιτούντα.

Βλέπε επίσης ενότητα 3.8.4.1.4.

3.8.4.1.3. Επικαιροποίηση των πιστοποιητικών εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού ΕΚ κατόπιν αλλαγών βάσει του άρθρου 15 παράγραφος 1 στοιχείο β)

Σε περίπτωση αλλαγών που κατηγοριοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545, όταν υπάρχει αντίκτυπος στα πιστοποιητικά εξέτασης τύπου ΕΚ ή στα πιστοποιητικά εξέτασης σχεδιασμού μετά από νέες επαληθεύσεις από τους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης, επικαιροποιείται η αντίστοιχη καταχώριση στο ΕΜΕΤΟ. Σε αντίθετη περίπτωση, δεν θα είναι δυνατή η έκδοση εγκρίσεων διάθεσης στην αγορά σύμφωνα με τον σχετικό τύπο για νεοκατασκευασθέντα οχήματα εάν τα πιστοποιητικά εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού ΕΚ στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης δεν αντιστοιχούν σε εκείνα που αναφέρονται στο ΕΜΕΤΟ.

Επειδή τα πιστοποιητικά εξέτασης τύπου ΕΚ αναφέρονται σε υποσυστήματα στο σύνολό τους, υπάρχει μόνο 1 πιστοποιητικό εξέτασης τύπου ΕΚ ανά υποσύστημα που αναφέρεται σε μια δεδομένη καταχώριση στο ΕΜΕΤΟ. Σε ορισμένες ειδικές περιστάσεις (π.χ. νέο πιστοποιητικό ΕΚ που καλύπτει μόνο τις αλλαγές και δεν χρησιμοποιεί το προηγούμενο πιστοποιητικό ΕΚ, επομένως δεν καλύπτει ολόκληρο το υποσύστημα) μπορεί να υπάρχει ανάγκη αναφοράς περισσότερων από 1 πιστοποιητικού εξέτασης τύπου ΕΚ για ένα υποσύστημα.

Την ευθύνη της αίτησης επικαιροποίησης της σχετικής καταχώρισης στο ΕΜΕΤΟ καθώς και της ακρίβειας και ακεραιότητας των σχετικών δεδομένων φέρει ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος (διαχείριση της διαμόρφωσης του τύπου οχήματος). Η επικαιροποίηση καταχώρισης στο ΕΜΕΤΟ δεν συνιστά αποδοχή, από τον αρμόδιο φορέα έγκρισης, της κατηγοριοποίησης της αλλαγής που πραγματοποιήσε ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής.

Όταν ο Οργανισμός είναι ο φορέας έγκρισης που εξέδωσε την έγκριση τύπου, η διαδικασία για την υποβολή αιτήματος επικαιροποίησης περιγράφεται εδώ:

https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2675

3.8.4.1.4. Καταχωρίσεις στο ΕΜΕΤΟ κατόπιν νέας έγκρισης και/ή επέκτασης της περιοχής χρήσης

Οι τιμές για τις παραμέτρους του ΕΜΕΤΟ προκύπτουν από εκδοθείσα έγκριση τύπου οχήματος, η οποία βασίζεται στη διαδικασία επαλήθευσης ΕΚ (δηλαδή αξιολόγηση των απαιτήσεων των ΤΠΔ από κοινοποιημένο οργανισμό).

Σε περίπτωση νέας έγκρισης και/ή επέκτασης της περιοχής χρήσης, ο φορέας έγκρισης ακολουθεί προσέγγιση «δέλτα»: η έγκριση τύπου οχήματος που εκδίδεται μετά τις αλλαγές και/ή την επέκταση της περιοχής χρήσης καλύπτει μόνο τις αλλαγές (και τις επιπτώσεις στα αμετάβλητα μέρη) και την επεκταθείσα περιοχή χρήσης. Ως εκ τούτου, η καταχώριση στο ΕΜΕΤΟ, η οποία αποτελεί ψηφιοποίηση της εκδοθείσας έγκρισης τύπου οχήματος, καλύπτει μόνο την προσέγγιση «δέλτα» και περιλαμβάνει μόνο τις τιμές για τις παραμέτρους που επηρεάζονται από τις αλλαγές και/ή την επεκταθείσα περιοχή χρήσης, ανεξάρτητα από το αν οι περισσότερες παράμετροι στην ενότητα 4 δεν έχουν τιμή· δεν υπάρχουν όρια σχετικά με τον αριθμό των τιμών που μπορούν να παραμείνουν κενές.

Κι αυτό επειδή η καταχώριση στο ΕΜΕΤΟ πρέπει να περιλαμβάνει το αναγνωριστικό του τύπου/της παραλλαγής από τα οποία προέρχεται ο νέος τύπος/η νέα παραλλαγή/η νέα έκδοση, όπου μπορούν να βρεθούν οι τιμές για τις παραμέτρους που δεν επηρεάζονται.

Οι εν λόγω τύποι μπορούν να χρησιμοποιούνται από τους αιτούντες για την υποβολή αιτήσεων έγκρισης για διάθεση στην αγορά χρησιμοποιώντας την περίπτωση έγκρισης που περιγράφεται στο

άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο ε) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545, συμμόρφωση προς τον τύπο. Οι αλλαγές που πρέπει να πραγματοποιηθούν στα οχήματα αντιστοιχούν στις αλλαγές που αξιολογούνται στο πλαίσιο της σχετικής έγκρισης τύπου οχήματος· αυτή η περίπτωση έγκρισης δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την υλοποίηση αλλαγής σε οχήματα που διαφέρουν από το όχημα και/ή τον τύπο που χρησιμοποιείται ως σημείο εκκίνησης για τη νέα έγκριση (βλ. ενότητα 3.3.2.6).

3.8.4.2. Συλλογή καταχωρίσεων στο EMETO

Η οδηγία (ΕΕ) 2016/797 περιλαμβάνει τις έννοιες του τύπου οχήματος και της έγκρισης τύπου οχήματος, οι οποίες υπήρχαν ήδη στην οδηγία 2008/57/ΕΚ. Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/545 προσδιόρισε και εξειδίκευσε περαιτέρω την έννοια αυτή προσδιορίζοντας δύο κατηγορίες: παραλλαγή τύπου οχήματος και έκδοση τύπου οχήματος ή παραλλαγής τύπου οχήματος.

Λόγω των ορισμών της παραλλαγής και της έκδοσης στον κανονισμό:

- › Δεν επιτρέπονται οι εκδόσεις των εκδόσεων,
- › Οι εκδόσεις μπορούν να δημιουργηθούν τόσο από έναν τύπο όσο και από μια παραλλαγή τύπου, και
- › Η επέκταση της περιοχής χρήσης θα πρέπει να έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία είτε ενός νέου τύπου είτε μιας νέας έκδοσης.

Αυτό έχει αντίκτυπο στους κατόχους εγκρίσεων τύπου οχήματος, καθώς δεν επιτρέπει την περαιτέρω εξέλιξη μιας έκδοσης και υποχρεώνει πάντα τη δημιουργία νέων τύπων. Ο κάτοχος άδειας τύπου οχήματος μπορεί πάντα να αποφασίσει να υποβάλει αίτηση για νέο τύπο, ακόμη και σε περίπτωση επέκτασης της περιοχής χρήσης, ξεκινώντας από την αρχή την καταμέτρηση για πιθανές μεταγενέστερες διαμορφώσεις (παραλλαγές και εκδόσεις).

Ωστόσο, αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα διαφορετικούς τύπους και/ή εκδόσεις ανάλογα με την περιοχή χρήσης για την έγκριση και την αλληλουχία των εγκρίσεων που ακολουθεί ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος, ενώ τα τεχνικά χαρακτηριστικά όλων των τύπων/εκδόσεων θα είναι πανομοιότυπα.

Κατά την υποβολή αιτήματος έγκρισης για διάθεση στην αγορά οχημάτων που συμμορφώνονται με ήδη εγκεκριμένο τύπο, ο αιτών πρέπει να προσδιορίζει τον τύπο/την έκδοση με την οποία συμμορφώνεται το όχημα. Η επιλογή αυτή καθορίζει επίσης την περιοχή χρήσης του εν λόγω οχήματος (του τύπου/της έκδοσης αναφοράς). Λόγω του ότι δεν είναι δυνατή η επιλογή διαφόρων τύπων/εκδόσεων για ένα δεδομένο όχημα όταν υποβάλλεται αίτηση για έγκριση σύμφωνα με έναν ήδη εγκεκριμένο τύπο, αυτό εμποδίζει την έγκριση σε ορισμένους συνδυασμούς κρατών μελών στην περιοχή χρήσης, παρόλο που το όχημα θα έχει εκ των πραγμάτων εγκριθεί σε όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη.

Παρόμοια είναι η κατάσταση για τις εκδόσεις που δημιουργούνται μετά την προσθήκη συμβατότητας συστήματος ETCS (ESC)/συμβατότητας ραδιοσυστημάτων (RSC) σε έναν υφιστάμενο τύπο οχήματος ή παραλλαγή τύπου οχήματος, σύμφωνα με το σημείο 7.2.1α.1 της ΤΠΔ CCS, και για τις εκδόσεις λόγω αλλαγής που κατηγοριοποιείται σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο γ) ή τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/545, διότι δεν θα επιτρέπονται οι μεταγενέστερες εξελίξεις [δηλαδή η προσθήκη περισσότερων ESC/RSC ή η εκτέλεση μεταγενέστερων αλλαγών βάσει του άρθρου 15 παράγραφος 1 στοιχείο γ)] της νεοδημιουργηθείσας έκδοσης.

Η ακόλουθη ενότητα παρέχει τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες μπορεί να είναι δυνατή η συμπερίληψη των υφιστάμενων καταχωρίσεων στο EMETO (συνήθως, εκδόσεων) σε μια νέα καταχώριση, επιτρέποντας τη χρήση μιας σαφούς καταχώρισης στο EMETO κατά την υποβολή αιτήσεων έγκρισης συμμόρφωσης με τύπο για διάθεση στην αγορά.

3.8.4.2.1. Συλλογή καταχωρίσεων που δημιουργούνται στο EMETO κατόπιν επέκτασης της περιοχής χρήσης σε άλλο κράτος μέλος της ΕΕ

Κατόπιν αιτήματος και με αποκλειστική ευθύνη του κατόχου της έγκρισης τύπου οχήματος, ο φορέας έγκρισης μπορεί να αποφασίσει να δημιουργήσει στο EMETO νέα έκδοση στην οποία θα συγκεντρώνονται τύποι ή εκδόσεις τύπου οχήματος που έχουν ήδη καταχωριστεί στο EMETO

κατόπιν έγκρισης για επέκταση της περιοχής χρήσης. Κάθε μία από τις υπάρχουσες καταχωρίσεις που θα συμπεριληφθούν στη συλλογή παραμένει έγκυρη και μπορεί να χρησιμοποιηθεί από τους αιτούντες προκειμένου να υποβάλουν αίτηση έγκρισης συμμόρφωσης με τύπο για διάθεση στην αγορά.

Η συμπερίληψη τύπων⁸ και/ή εκδόσεων σε μια συλλογή δεν συνιστά έγκριση, αλλά είναι αποτέλεσμα μιας υπηρεσίας που συγκεντρώνει τις υφιστάμενες καταχωρίσεις στο EMETO, οι οποίες δημιουργούνται κατόπιν επέκτασης της περιοχής χρήσης συγκεκριμένου τύπου ή παραλλαγής.

Αν και δεν υπάρχει περιορισμός στον αριθμό των επιτρεπόμενων συλλογών, ο αιτών θα πρέπει να εξηγήσει τους λόγους για τη δημιουργία μιας συγκεκριμένης συλλογής (π.χ. σύμβαση που έχει υπογραφεί για την προμήθεια οχημάτων με προβλεπόμενη περιοχή χρήσης που δεν καλύπτεται από καμία άλλη έκδοση, ενώ ο ίδιος τύπος οχήματος είναι εκ των πραγμάτων εγκεκριμένος σε όλα τα κράτη μέλη της περιοχής χρήσης), χωρίς να χρειάζεται να προσκομίσει τα δικαιολογητικά.

Το αποτέλεσμα της δημιουργίας μιας συλλογής θα είναι μια νέα καταχώριση στο EMETO. Το αναγνωριστικό τύπου θα εκχωρηθεί σαν να επρόκειτο για μια νέα έκδοση του μητρικού τύπου ή της παραλλαγής. Αυτή η νέα έκδοση θα συγκεντρώσει τις τιμές για τις διάφορες παραμέτρους του EMETO (συμπεριλαμβανομένων των κωδικοποιημένων και μη κωδικοποιημένων περιορισμών) που αντιστοιχούν στις καταχωρίσεις στο EMETO που θα συμπεριληφθούν στη συλλογή. Στην ενότητα «Σχόλια» περιγράφονται τόσο ο μητρικός τύπος ή η μητρική παραλλαγή όσο και οι διάφορες καταχωρίσεις στο EMETO (συμπεριλαμβανομένων των αναγνωριστικών κωδικών τους).

Οι όροι που πρέπει να πληρούνται για τη συλλογή ήδη εγκεκριμένων τύπων⁸ ή/και εκδόσεων είναι οι εξής:

- › Ο αιτών είναι ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος για τον μητρικό τύπο ή την παραλλαγή και για όλες τις καταχωρίσεις που θα συμπεριληφθούν στη συλλογή στο EMETO·
- › Όλες οι καταχωρίσεις στο EMETO προέρχονται από τον ίδιο τύπο ή από την ίδια παραλλαγή και δεν είναι δυνατή η ενοποίηση εκδόσεων από έναν συγκεκριμένο τύπο με εκδόσεις από παραλλαγή του εν λόγω τύπου·
- › Όλες οι καταχωρίσεις στο EMETO που θα συμπεριληφθούν στη συλλογή θα πρέπει να έχουν εγκριθεί από τον αρμόδιο φορέα έγκρισης σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/545 και θα πρέπει να καταχωρίζονται στο EMETO βάσει της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797·
- › Οι διάφορες καταχωρίσεις στο EMETO που θα συμπεριληφθούν στη συλλογή θα πρέπει να αναφέρονται στις ίδιες ΤΠΔ, συμπεριλαμβανομένης της μη εφαρμογής ΤΠΔ που έχουν εγκριθεί, των εναλλακτικών προδιαγραφών, της επιλογής απαιτήσεων από νεότερες εκδόσεις («επιλεκτική διαλογή») και άλλων ενοτήτων που δεν τηρήθηκαν·
- › Δεν πρέπει να υπάρχουν αλλαγές στα τεχνικά χαρακτηριστικά μεταξύ των διαφορετικών καταχωρίσεων στο EMETO που πρέπει να συμπεριληφθούν στη συλλογή- με άλλα λόγια, οι καταχωρίσεις στο EMETO που πρόκειται να συμπεριληφθούν στη συλλογή πρέπει να αντιστοιχούν στον ίδιο σχεδιασμό,
- › Οι διαφορές που επιτρέπονται μεταξύ των καταχωρίσεων στο EMETO που θα συμπεριληφθούν στη συλλογή είναι αυτές που σχετίζονται με:
 - Τις τιμές για τις παραμέτρους στο EMETO οι οποίες μπορεί να είναι διαφορετικές λόγω του γεγονότος ότι κάθε τύπος⁹ και/ή έκδοση επιτρέπεται σε διαφορετική περιοχή χρήσης, όπως:
 - Την περιοχή χρήσης

⁸ Τύπος που εγκρίνεται κατόπιν επέκτασης της περιοχής χρήσης όταν ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος αποφασίσει ότι πρέπει να δημιουργηθεί νέος τύπος, σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/545

⁹ Τύπος που εγκρίθηκε κατόπιν επέκτασης της περιοχής χρήσης όταν ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος αποφασίσει ότι πρέπει να δημιουργηθεί νέος τύπος, σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/545

- Τους όρους χρήσης οχήματος και άλλους περιορισμούς, όταν σχετίζονται με εθνικούς κανόνες ή άλλες τοπικές ιδιαιτερότητες της σχετικής περιοχής χρήσης,
 - Την παραπομπή στη γραπτή δήλωση που καλύπτει την εισαγωγή απαιτήσεων για τη βασική απαίτηση ασφάλειας και ασφαλούς ενσωμάτωσης μεταξύ υποσυστημάτων,
 - Πρόσθετα, ή διαφορετικά τεχνικά χαρακτηριστικά λόγω των διαφορετικών συνδυασμών εύρους τροχιάς, συστήματος ηλεκτροδότησης και συστήματος CCS κλάσης Β, και/ή
 - ESCs / RSCs.
- εθνικούς κανόνες για ειδικές περιπτώσεις, ανοικτά σημεία και πτυχές που δεν καλύπτονται από ΤΠΔ σε περίπτωση εκδόσεων κατόπιν επέκτασης της περιοχής χρήσης·
 - Παραπομπές στα πιστοποιητικά εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού·
 - Ημερομηνίες αρχικής έγκρισης·
 - Ημερομηνίες δημιουργίας των εγγράφων στο ΕΜΕΤΟ, ή/και
 - Στοιχεία αναφοράς εγγράφου έγκρισης.
- › Δεν πρέπει να υπάρχουν αντιφάσεις ή ανακολουθίες μεταξύ των διαφορετικών βασικών χαρακτηριστικών σχεδιασμού των διαφόρων καταχωρίσεων στο ΕΜΕΤΟ που θα συμπεριληφθούν στη συλλογή, ιδίως κωδικοποιημένοι και μη κωδικοποιημένοι περιορισμοί.
 - › Όλες οι μεταβάσεις μεταξύ των κρατών μελών στην περιοχή χρήσης των καταχωρίσεων στο ΕΜΕΤΟ που θα συμπεριληφθούν στη συλλογή (διασυνοριακή λειτουργία) καλύπτονται από τις υφιστάμενες εγκρίσεις, πράγμα που σημαίνει ότι οι δυνατότητες διασυνοριακής λειτουργίας μεταξύ των κρατών μελών της περιοχής χρήσης της ενοποιημένης έκδοσης παραμένουν αμετάβλητες σε σύγκριση με τους υφιστάμενους επιμέρους τύπους⁹ και/ή εκδόσεις, και δεν μπορούν να συμπεριληφθούν πρόσθετες μεταβάσεις ως αποτέλεσμα της συλλογής.

3.8.4.2.2. Συλλογή εκδόσεων που δημιουργούνται μετά την προσθήκη τύπου συμβατότητας συστήματος ETCS (ESC) / συμβατότητας ραδιοσυστήματος (RSC)

Κατόπιν αιτήματος και υπό την αποκλειστική ευθύνη του κατόχου της έγκρισης τύπου οχήματος, ο φορέας έγκρισης μπορεί να αποφασίσει τη δημιουργία μιας νέας έκδοσης που να συγκεντρώνει τις υπάρχουσες εκδόσεις ERATV ενός τύπου οχήματος ή μιας παραλλαγής ενός τύπου οχήματος, όταν οι εκδόσεις αυτές ήταν αποτέλεσμα της προσθήκης ενός ή περισσότερων ESC/RSC σε έναν εγκεκριμένο τύπο οχήματος ή παραλλαγή ενός τύπου οχήματος. Οι υπάρχουσες εκδόσεις θα παραμείνουν έγκυρες. Η νέα καταχώριση στο ΕΜΕΤΟ θα έχει αναγνωριστικό τύπου που αντιστοιχεί σε νέα έκδοση του μητρικού τύπου ή της παραλλαγής.

Στην ενότητα «Σχόλια», η νέα καταχώριση θα περιγράφει τόσο τον αρχικό τύπο ή παραλλαγή όσο και τις διάφορες υπάρχουσες εκδόσεις από τις οποίες προέρχονται τα ESC/RSC (συμπεριλαμβανομένων των αναγνωριστικών τύπου τους).

Οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται για τον συνδυασμό ήδη δημοσιευμένων εκδόσεων είναι οι εξής:

- › Ο αιτών πρέπει να είναι ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος για όλες τις εκδόσεις από τις οποίες θα ληφθούν τα ESC/RSC,
- › Όλες οι εκδόσεις πρέπει να προέρχονται από τον ίδιο τύπο ή από την ίδια παραλλαγή και δεν είναι δυνατή η ενοποίηση εκδόσεων από έναν τύπο με εκδόσεις από μια παραλλαγή αυτού του τύπου·
- › όλες οι εκδόσεις που θα συμπεριληφθούν στη συλλογή θα πρέπει να έχουν υποβληθεί προς δημοσίευση στο ΕΜΕΤΟ από τον αρμόδιο φορέα έγκρισης·

- › δεν υπάρχουν αλλαγές στα τεχνικά χαρακτηριστικά μεταξύ των διαφόρων εκδόσεων που θα συμπεριληφθούν στη συλλογή· με άλλα λόγια, οι εκδόσεις που θα συμπεριληφθούν στη συλλογή έχουν τον ίδιο σχεδιασμό·
- › Οι διαφορές που επιτρέπονται μεταξύ των καταχωρίσεων στο ΕΜΕΤΟ που σχετίζονται με τις εκδόσεις που θα συμπεριληφθούν στη συλλογή είναι οι εξής:
 - ESCs/RSCs·
 - Αναφορές στα πιστοποιητικά εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού για το υποσύστημα χειρισμού-ελέγχου και σηματοδότηση·
 - Παραπομπή στη γραπτή δήλωση που καλύπτει την εισαγωγή απαιτήσεων για τη βασική απαίτηση ασφάλειας και ασφαλούς ολοκλήρωσης μεταξύ υποσυστημάτων, ή/και
 - Ημερομηνίες δημιουργίας των αρχείων στο ΕΜΕΤΟ·

3.8.4.2.3. Συλλογή των εκδόσεων που δημιουργήθηκαν κατόπιν αλλαγών του άρθρου 15 παράγραφος 1 στοιχείο γ)

Κατόπιν αιτήματος και υπό την αποκλειστική ευθύνη του κατόχου της έγκρισης τύπου οχήματος, ο φορέας έγκρισης μπορεί να αποφασίσει να δημιουργήσει μια νέα έκδοση που να συγκεντρώνει τις υπάρχουσες εκδόσεις ERATV ενός τύπου οχήματος ή μιας παραλλαγής ενός τύπου οχήματος, όταν οι εν λόγω εκδόσεις ήταν αποτέλεσμα αλλαγής που ταξινομήθηκε σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545. Οι υπάρχουσες εκδόσεις θα παραμείνουν έγκυρες.

Η νέα καταχώριση στο ΕΜΕΤΟ θα έχει αναγνωριστικό τύπου που αντιστοιχεί σε νέα έκδοση του μητρικού τύπου ή της παραλλαγής.

Στην ενότητα «Σχόλια», η νέα καταχώριση θα περιγράφει τόσο τον μητρικό τύπο ή την παραλλαγή όσο και τις διάφορες υφιστάμενες εκδόσεις από τις οποίες προέρχονται οι διαφορετικές αλλαγές δυνάμει του άρθρου 15 παράγραφος 1 στοιχείο γ) (συμπεριλαμβανομένων των αναγνωριστικών τύπου τους).

Οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται για τον συνδυασμό ήδη δημοσιευμένων εκδόσεων είναι οι εξής:

- › Ο αιτών πρέπει να είναι ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος για όλες τις εκδόσεις από τις οποίες προέρχονται οι αλλαγές δυνάμει του άρθρου 15 παράγραφος 1 στοιχείο γ)·
- › Όλες οι εκδόσεις πρέπει να προέρχονται από τον ίδιο τύπο ή από την ίδια παραλλαγή και δεν είναι δυνατή η ενοποίηση εκδόσεων από έναν τύπο με εκδόσεις από μια παραλλαγή αυτού του τύπου·
- › όλες οι εκδόσεις που θα συμπεριληφθούν στη συλλογή θα πρέπει να έχουν υποβληθεί προς δημοσίευση στο ΕΜΕΤΟ από τον αρμόδιο φορέα έγκρισης·
- › Οι εκδόσεις δυνάμει του άρθρου 15 παράγραφος 1 στοιχείο γ) που θα συμπεριληφθούν στη συλλογή έχουν τον ίδιο σχεδιασμό και, ως εκ τούτου, τις ίδιες τιμές για τα τεχνικά χαρακτηριστικά στο ΕΜΕΤΟ όσον αφορά τις παραμέτρους που δεν επηρεάζονται από τις αλλαγές·
- › Οι διαφορές που επιτρέπονται μεταξύ των καταχωρίσεων στο ΕΜΕΤΟ που σχετίζονται με τις εκδόσεις που θα συμπεριληφθούν στη συλλογή είναι οι εξής:
 - Τιμές για τις παραμέτρους στο ΕΜΕΤΟ που σχετίζονται με τα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού που επηρεάζονται από τις αλλαγές δυνάμει του άρθρου 15 παράγραφος 1) στοιχείο γ). Το σωρευτικό αποτέλεσμα των διαφορετικών αλλαγών δυνάμει του άρθρου 15 παράγραφος 1 στοιχείο γ) για την ίδια παράμετρο του ΕΜΕΤΟ σε σύγκριση με τον τύπο ή την παραλλαγή από την οποία προέρχονται όλες οι εκδόσεις θα πρέπει

να λαμβάνεται υπόψη κατά την ανάλυση των ορίων που επιτρέπονται στις ισχύουσες ΤΠΔ·

- Παραπομπές στα πιστοποιητικά εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού·
- Παραπομπή στη γραπτή δήλωση που καλύπτει την εισαγωγή απαιτήσεων για τη βασική απαίτηση ασφάλειας και ασφαλούς ολοκλήρωσης μεταξύ υποσυστημάτων, ή/και
- Ημερομηνίες δημιουργίας των αρχείων στο EMETO.

3.8.4.2.4. Συλλογή καταχωρίσεων στο EMETO από διαφορετικές πηγές

Κατόπιν αιτήματος και με αποκλειστική ευθύνη του κατόχου της έγκρισης τύπου οχήματος, ο φορέας έγκρισης μπορεί να αποφασίσει να δημιουργήσει νέες εκδόσεις που συγκεντρώνουν τους υφιστάμενους τύπους¹⁰ και/ή εκδόσεις, ακόμη και αν οι λόγοι για τη δημιουργία των εν λόγω εκδόσεων είναι διαφορετικοί, π.χ.

- › Πραγματοποίηση αλλαγής δυνάμει του άρθρου 15 παράγραφος 1 στοιχείο γ) σε τύπο¹⁰ και/ή έκδοση εγκεκριμένη κατόπιν επέκτασης της περιοχής χρήσης·
- › Προσθήκη τύπου ESC σε τύπο¹⁰ και/ή έκδοση που έχει εγκριθεί λόγω επέκτασης της περιοχής χρήσης·
- › Πραγματοποίηση αλλαγής δυνάμει του άρθρου 15 παράγραφος 1 στοιχείο γ) σε έκδοση που δημιουργήθηκε ως αποτέλεσμα της προσθήκης τύπου ESC·
- › Προσθήκη τύπου ESC σε έκδοση που δημιουργήθηκε κατόπιν αλλαγής δυνάμει του άρθρου 15 παράγραφος 1 στοιχείο γ),
- › κ.λπ.

Η νέα καταχώριση στο EMETO θα διαθέτει αναγνωριστικό τύπου που αντιστοιχεί σε νέα έκδοση του κοινού μητρικού τύπου ή της κοινής μητρικής παραλλαγής.

Στην ενότητα των σχολίων, η νέα καταχώριση θα περιγράφει τόσο τον μητρικό τύπο/τη μητρική παραλλαγή όσο και τις διάφορες υπάρχουσες καταχωρίσεις στο EMETO που έχουν συμπεριληφθεί στη συλλογή (συμπεριλαμβανομένων των αναγνωριστικών τύπου τους).

Οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται για τον συνδυασμό ήδη δημοσιευμένων εκδόσεων είναι οι εξής:

- › Ο αιτών είναι ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος για τον βασικό τύπο ή την παραλλαγή και για όλες τις καταχωρίσεις στο EMETO που θα συμπεριληφθούν στη συλλογή·
- › Όλες οι καταχωρίσεις στο EMETO προέρχονται από τον ίδιο τύπο ή από την ίδια παραλλαγή και δεν είναι δυνατή η ενοποίηση εκδόσεων από τύπο με εκδόσεις από παραλλαγή του εν λόγω τύπου·
- › όλες οι καταχωρίσεις στο EMETO που θα συμπεριληφθούν στη συλλογή θα πρέπει να έχουν υποβληθεί προς δημοσίευση στο EMETO από τον αρμόδιο φορέα έγκρισης·
- › Οι καταχωρίσεις στο EMETO που θα συμπεριληφθούν στη συλλογή πρέπει να έχουν τα ίδια τεχνικά χαρακτηριστικά (δηλαδή τον ίδιο σχεδιασμό)·
- › Οι διαφορές που επιτρέπονται μεταξύ των καταχωρίσεων στο EMETO που θα συμπεριληφθούν στη συλλογή είναι:
 - Οι τιμές για τις παραμέτρους στο EMETO που μπορεί να διαφέρουν σχετίζονται με το γεγονός ότι οι τύποι¹⁰ και/ή οι εκδόσεις μετά την επέκταση της περιοχής χρήσης επιτρέπονται σε διαφορετικά κράτη μέλη (περιοχή χρήσης, CfU, κ.λπ.),

¹⁰ Τύπος που εγκρίνεται κατόπιν επέκτασης της περιοχής χρήσης όταν ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος αποφασίσει ότι πρέπει να δημιουργηθεί νέος τύπος, σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/545

- Τιμές για τις παραμέτρους στο ΕΜΕΤΟ που σχετίζονται με τα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού που επηρεάζονται από τις αλλαγές δυνάμει του άρθρου 15 παράγραφος 1) στοιχείο γ). Το σωρευτικό αποτέλεσμα των διαφορετικών αλλαγών του άρθρου 15 παράγραφος 1) στοιχείο γ) για την ίδια παράμετρο του ΕΜΕΤΟ σε σύγκριση με τον τύπο ή την παραλλαγή από την οποία προέρχονται όλες οι εκδόσεις θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά την ανάλυση των ορίων που επιτρέπονται στις ισχύουσες ΤΠΔ·
- ESCs/RSCs·
- εθνικούς κανόνες για ειδικές περιπτώσεις, ανοικτά σημεία και πτυχές που δεν καλύπτονται από ΤΠΔ σε περίπτωση εκδόσεων κατόπιν επέκτασης της περιοχής χρήσης·
- Παραπομπές στα πιστοποιητικά εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού·
- Ημερομηνίες αρχικής έγκρισης·
- Παραπομπή στη γραπτή δήλωση που καλύπτει την εισαγωγή απαιτήσεων για τη βασική απαίτηση ασφάλειας και ασφαλούς ολοκλήρωσης μεταξύ υποσυστημάτων·
- Ημερομηνίες δημιουργίας των εγγράφων στο ΕΜΕΤΟ, ή/και
- Στοιχεία αναφοράς εγγράφου έγκρισης.

3.8.4.2.5. Προσθήκη έκδοσης σε ήδη δημοσιευμένη έκδοση

Όταν χρειάζεται να προστεθεί μια νέα έκδοση (η οποία δεν έχει ακόμη δημοσιευτεί στο ΕΜΕΤΟ) σε μια ήδη δημοσιευμένη έκδοση, αυτό μπορεί να γίνει με δύο διαφορετικούς τρόπους:

- › Ζητήστε τη δημοσίευση της νέας έκδοσης από τον μητρικό τύπο και, στη συνέχεια, ζητήστε την ενοποίηση των δύο εκδόσεων- αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία 2 νέων εκδόσεων στο ΕΜΕΤΟ, ή
- › Ζητήστε τη δημοσίευση μιας νέας έκδοσης από τον (κοινό) μητρικό τύπο, που θα περιέχει όλες τις πληροφορίες τόσο για την υπάρχουσα έκδοση όσο και για τη νέα έκδοση που θα «προστεθεί» σε ένα μόνο αίτημα- αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα μια νέα έκδοση που θα περιέχει όλα τα στοιχεία.

Παρακάτω παρατίθεται ένα παράδειγμα των δύο επιλογών που αναφέρθηκαν παραπάνω:

- › Έκδοση έπειτα από αλλαγή σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1) στοιχείο γ) #1 σε μητρικό τύπο: έκδοση 1 δημοσιευθείσα στο μητρώο ΕΜΕΤΟ
- › Έκδοση έπειτα από αλλαγή σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1) στοιχείο γ) #2 που θα προστεθεί στην έκδοση 1:
 - Επιλογή 1:
 - Νέα έκδοση 2 που λαμβάνει υπόψη την αλλαγή σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1) στοιχείο γ) #2 σε μητρικό τύπο, η οποία θα δημοσιευθεί στο ΕΜΕΤΟ μετά από αίτημα με τις λεπτομέρειες για την αλλαγή #2 μόνο, και
 - Νέα έκδοση 3 που θα δημοσιευθεί στο ΕΜΕΤΟ και θα συγκεντρώνει την έκδοση 1 και την έκδοση 2, ενσωματώνοντας έτσι τις αλλαγές #1 και #2 σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1) στοιχείο γ) στον μητρικό τύπο.
 - Επιλογή 2:
 - Νέα έκδοση 2 από τον μητρικό τύπο προς δημοσίευση στο ΕΜΕΤΟ λαμβάνοντας υπόψη αμφότερες τις αλλαγές #1 και #2 σε ένα μόνο αίτημα, εντελώς ανεξάρτητη από την έκδοση 1

3.8.4.2.6. Διαδικασία για την υποβολή αιτήματος στον Οργανισμό για ενοποιημένη έκδοση

Η διαδικασία υποβολής αιτήματος για τη δημιουργία νέας ενοποιημένης έκδοσης, όταν ο Οργανισμός είναι ο αρμόδιος φορέας έγκρισης, περιγράφεται στις ακόλουθες συχνές ερωτήσεις:

https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2672

Υπάρχουν ορισμένες παράμετροι στο ΕΜΕΤΟ οι οποίες έχουν σχεδιαστεί για να έχουν μία μόνο τιμή (π.χ. ημερομηνία αρχικής έγκρισης). Για τέτοιες περιπτώσεις, ο αιτών θα πρέπει να συγκεντρώσει τις διάφορες τιμές στο υπόδειγμα [TEM VEA 092](#). Ο Οργανισμός θα εισάγει τις σχετικές πληροφορίες στην ενότητα «Σχόλια» του ΕΜΕΤΟ όταν δεν είναι δυνατή η συμπερίληψή τους στο σχετικό πεδίο στο ΕΜΕΤΟ.

Ομοίως, ορισμένες άλλες παράμετροι στο ΕΜΕΤΟ δεν είναι προσβάσιμες για τους βοηθητικούς χρήστες (π.χ. κωδικοποιημένοι και μη κωδικοποιημένοι περιορισμοί). Ο αιτών θα πρέπει να παρέχει τις συγκεντρωτικές πληροφορίες μέσω του υποδείγματος [TEM VEA 092](#). Ο Οργανισμός θα εισαγάγει τις σχετικές πληροφορίες στο ΕΜΕΤΟ.

3.8.4.3. ERADIS

Στο πλαίσιο της 4ης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους, οι δηλώσεις ΕΚ (επαλήθευση, συμμόρφωση και/ή καταλληλότητα χρήσης) και τα πιστοποιητικά ΕΚ (επαλήθευση, συμμόρφωση και/ή καταλληλότητα χρήσης) πρέπει να αναρτώνται στη βάση δεδομένων ERADIS από τους ενδιαφερόμενους φορείς:

- › Υποψήφιοι για τη διάθεση κινητών υποσυστημάτων στην αγορά: δηλώσεις επαλήθευσης ΕΚ
- › Κατασκευαστές στοιχείων διαλειτουργικότητας: Δηλώσεις ΕΚ συμμόρφωσης/καταλληλότητας χρήσης.
- › Κοινοποιημένοι οργανισμοί: Πιστοποιητικά ΕΚ (επαλήθευση, συμμόρφωση ή/και καταλληλότητα χρήσης)

Οι υποχρεώσεις αυτές είναι ανεξάρτητες από οποιαδήποτε διαδικασία έγκρισης ή οποιαδήποτε υποβολή μέσω της υπηρεσίας μίας στάσης (OSS). Οι κοινοποιημένοι οργανισμοί συμπληρώνουν τη βάση ERADIS κατά την έκδοση των πιστοποιητικών και οι αιτούντες/κατασκευαστές συμπληρώνουν τη βάση ERADIS κατά τη διάθεση των προϊόντων (είτε είναι υποσυστήματα είτε στοιχεία διαλειτουργικότητας) στην αγορά. Επιπλέον, η έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά και/ή η έγκριση τύπου οχήματος δεν μπορούν να χορηγηθούν, σύμφωνα με το άρθρο 50 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545.

Σε περίπτωση νέας έγκρισης σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545, τα πιστοποιητικά και οι δηλώσεις που σχετίζονται με τα στοιχεία διαλειτουργικότητας που πρέπει να μεταφορτωθούν στη βάση δεδομένων ERADIS είναι μόνο αυτά που επηρεάζονται από την αλλαγή.

Όταν ο Οργανισμός είναι ο φορέας έγκρισης, ζητείται από τον αιτούντα να παράσχει πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με τις δηλώσεις ΕΚ και τα πιστοποιητικά ΕΚ που έχουν μεταφορτωθεί στη βάση δεδομένων ERADIS, με στόχο τη διευκόλυνση της αξιολόγησης της συνοχής των εγγράφων του συνοδευτικού φακέλου της αίτησης στη βάση δεδομένων ERADIS. Περισσότερες πληροφορίες διατίθενται εδώ:

https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2673

3.8.4.4. Καταχώριση οχήματος στο ΕΜΟ/ΕΚΕΜΟ/ΕΒΡ

Κάθε όχημα πρέπει να καταχωρίζεται στο σχετικό μητρώο οχημάτων (ΕΜΟ/ΕΚΕΜΟ/ΕΒΡ, προσδιορίζοντας τον τύπο/την παραλλαγή/την έκδοση οχήματος με την οποία συμμορφώνεται. Η καταχώριση οχημάτων πραγματοποιείται κατόπιν σχετικού αιτήματος των κατόχων και δεν αποτελεί μέρος της διαδικασίας έγκρισης οχήματος.

Περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το ΕΚΕΜΟ και το ΕΜΟ (συμπεριλαμβανομένων των οδηγιών αίτησης) μπορείτε να βρείτε εδώ:

https://www.era.europa.eu/domains/registers/ecvvr_en

https://www.era.europa.eu/domains/registers/evr_en

3.8.4.5. 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 EMETO 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 EMETO, καθώς και για την ακεραιότητα (ήτοι, ακρίβεια και ορθότητα) των δεδομένων που υποβάλλει. Ο φορέας έγκρισης είναι υπεύθυνος για την επικύρωση και τον έλεγχο της συνοχής των δεδομένων (δηλαδή, για την επαλήθευση της συνοχής των δεδομένων που εισάγει ο αιτών με τα έγγραφα τεχνικής τεκμηρίωσης του οχήματος, όπως αυτά είναι διαθέσιμα στην OSS).

Όσον αφορά το NVR/ΕΚΕΜΟ/ΕΜΟ, ο κάτοχος υποβάλλει τα δεδομένα και είναι υπεύθυνος για την ακεραιότητά τους. Ο φορέας έγκρισης ελέγχει τη συνολική συνοχή και επικαιροποιεί το NVR/ΕΚΕΜΟ/ΕΜΟ.

3.8.4.6. 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 ΟΤΙF, 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 βάσει του άρθρου 21 παράγραφος 11 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797

Για την περιγραφή της διαδικασίας βλέπε το διάγραμμα ροής για το υποστάδιο 5.2 στην ενότητα 4.

3.8.5.1. Επανεξέταση

Ο αιτών μπορεί, εντός 1 μηνός από την παραλαβή της απόφασης, να ζητήσει επανεξέταση δυνάμει του άρθρου 21 παράγραφος 11 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 όταν η απόφαση:

- › απορρίπτει την έκδοση έγκρισης, ή
- › περιλαμβάνει όρους χρήσης του οχήματος και άλλους περιορισμούς διαφορετικούς από εκείνους τους οποίους συμπεριέλαβε ο αιτών στην αίτησή του.

Και στις δύο περιπτώσεις, η απόφαση θεωρείται αρνητική. Για να ζητήσει την επανεξέταση της απόφασης, ο αιτών χρησιμοποιεί τη σχετική επιλογή στο κουμπί «Ενέργειες» στην OSS, εξηγώντας λεπτομερώς ποιες πτυχές δεν ελήφθησαν δεόντως υπόψη από τον φορέα έγκρισης μέσω εγγράφου που αναφορτώνεται στην OSS στη σχετική ενότητα της βιβλιοθήκης. Επισημαίνεται ότι στο στάδιο αυτό δεν μπορούν να γίνουν δεκτά νέα αποδεικτικά στοιχεία· το αίτημα επανεξέτασης βασίζεται στα αποδεικτικά στοιχεία που έχουν ήδη προσκομιστεί στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης.

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.

3.8.5.2. Προσφυγή

Σε περίπτωση επιβεβαίωσης της αρνητικής απόφασης του φορέα έγκρισης έπειτα από αίτημα επανεξέτασης, ο αιτών μπορεί να ασκήσει προσφυγή ενώπιον του τμήματος προσφυγών εντός 2 μηνών από την παραλαβή της απόφασης (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 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 αμελλητί σύμφωνα με τα πορίσματα του τμήματος προσφυγών, και σε κάθε περίπτωση, το αργότερο εντός ενός μηνός από την κοινοποίηση των πορισμάτων από το τμήμα προσφυγών.

Η απόφαση απόρριψης της προσφυγής από το τμήμα προσφυγών θα πρέπει να καταχωρίζεται στην υπηρεσία μίας στάσης (OSS) 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 (OSS).

Μπορεί να ασκηθεί προσφυγή ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά των αποφάσεων που λαμβάνονται βάσει των πορισμάτων του τμήματος προσφυγών.

Για την άσκηση προσφυγής στο τμήμα προσφυγών, ακολουθείται ο εσωτερικός κανονισμός του τμήματος προσφυγών. Η διαδικασία περιγράφεται στην ακόλουθη ενότητα του δικτυακού τόπου του Οργανισμού:

https://www.era.europa.eu/agency-you/board-appeal_en

3.8.6. Άρθρο 52: Αρχαιοθέτηση της απόφασης και του πλήρους συνοδευτικού φακέλου της εκδοθείσας απόφασης σύμφωνα με το άρθρο 46

3.8.6.1. Λήξη της διάρκειας λειτουργίας οχήματος

Όταν πλησιάζει η λήξη της διάρκειας λειτουργίας ενός οχήματος, το σχετικό μητρώο οχήματος (NVR/ΕΚΕΜΟ/ΕΜΟ) πρέπει να επικαιροποιηθεί αναλόγως. Η απόφαση (ΕΕ) 2018/1614, για την κατάργηση της απόφασης 2007/756/ΕΚ, περιέχει τα εξής:

- › διατάξεις σχετικά με την ανάκληση καταχώρισης· και
- › κωδικούς για την «ανάκληση» έγκρισης (κατάσταση καταχώρισης). 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

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 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 οχήματα που συμμορφώνονται με τον συγκεκριμένο τύπο· πρόκειται για κατά περίπτωση απόφαση που πρέπει να λαμβάνεται κατόπιν ανάλυσης σχετικά με το αν τα οχήματα έχουν το ίδιο προβληματικό σημείο ή όχι. Εάν το πρόβλημα υφίσταται και για τα οχήματα, 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

3.10. Κεφάλαιο 9 – Τελικές διατάξεις

3.10.1. Άρθρο 55: Μεταβατικές διατάξεις

3.10.2. Άρθρο 56: Έναρξη ισχύος και εφαρμογή

3.11. Παραρτήματα

Στο παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 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 ΙΙΙ για το αντίστοιχο μέρος της αξιολόγησης.

3.11.1. Παράρτημα Ι Περιεχόμενο της αίτησης

Ο συνοδευτικός φάκελος της αίτησης έγκρισης οχήματος και/ή τύπου οχήματος είναι ευρύτερος από τη δήλωση/-εις επαλήθευσης ΕΚ για το/τα υποσύστημα/-τα που απαρτίζουν το όχημα και τον/τους συνοδευτικό/-ούς φάκελο/-ους της/των δήλωσης/-ων επαλήθευσης ΕΚ. Υπάρχουν πρόσθετα στοιχεία που πρέπει να συμπεριληφθούν και τα οποία εξαρτώνται από την περίπτωση έγκρισης, όπως περιγράφεται στο παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 (π.χ. αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με την εισαγωγή απαιτήσεων, πίνακες αντιστοίχισης, σχετικές αποφάσεις για τη μη εφαρμογή ΤΠΔ, πληροφορίες που απαιτούνται για το ΕΜΕΤΟ, δήλωση επικινδυνότητας από τον προτείνοντα η οποία καλύπτει την εισαγωγή των απαιτήσεων για τη βασική απαίτηση «ασφάλεια» και την ασφαλή ενσωμάτωση μεταξύ υποσυστημάτων, κ.λπ.)

Ορισμένα στοιχεία του συνοδευτικού φακέλου της αίτησης έγκρισης μπορεί να υπάρχουν ήδη σε συνοδευτικό φάκελο της δήλωσης ΕΚ επαλήθευσης για ένα υποσύστημα· το ίδιο ισχύει και για τα στοιχεία που πρέπει να συμπεριληφθούν στον συνοδευτικό φάκελο του πιστοποιητικού επαλήθευσης ΕΚ (π.χ. οι ΔΠΕΕ μπορεί να περιλαμβάνονται ήδη στην έκθεση που εκδίδει ο κοινοποιημένος οργανισμός). Σε αυτή την περίπτωση, δεν είναι απαραίτητο να αντιγραφούν τα στοιχεία, αλλά να παρέχεται η απαιτούμενη ιχνηλασιμότητα στους πίνακες αντιστοίχισης. Αυτό γίνεται προκειμένου να επιτευχθεί ένας συμβιβασμός μεταξύ της ευελιξίας των αιτούντων για δημιουργία του συνοδευτικού φακέλου της αίτησης χορήγησης έγκρισης, της απλότητας του συνοδευτικού φακέλου της αίτησης χορήγησης έγκρισης και της ευκολίας των φορέων έγκρισης να βρίσκουν και να αξιολογούν τις σχετικές πληροφορίες.

3.11.1.1. Σημείο 10.1 – Αναγνωριστικό τύπου

Κατά τη δημιουργία σχεδίου καταχώρισης, το ΕΜΕΤΟ χορηγεί κωδικό (αναγνωριστικό τύπου) στον τύπο οχήματος / στην παραλλαγή τύπου οχήματος / στην έκδοση τύπου οχήματος. Το σχέδιο καταχώρισης πρέπει να ζητείται από τον αιτούντα πριν από την υποβολή της αίτησης έγκρισης μέσω της υπηρεσίας μίας στάσης. Ο αιτών μπορεί στη συνέχεια να συμπεριλάβει στην αίτηση έγκρισης το αναγνωριστικό τύπου του σχεδίου, καθώς και άλλες πληροφορίες που απαιτούνται για το ΕΜΕΤΟ (σημείο 18.13). Όταν ο φορέας έγκρισης είναι ο Οργανισμός, η διαδικασία υποβολής αιτήματος δημιουργίας σχεδίου τύπου στο ΕΜΕΤΟ περιγράφεται εδώ:

https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2676

Επισημαίνεται ότι το αναγνωριστικό τύπου που αναφέρεται στο σημείο 10.1 θα πρέπει να αφορά τον τύπο οχήματος / την παραλλαγή τύπου οχήματος / την έκδοση τύπου οχήματος για την οποία ζητείται έγκριση, και όχι το αναγνωριστικό τύπου υφιστάμενου τύπου οχήματος στον οποίο βασίζεται η αίτηση (π.χ. προηγούμενη πρώτη έγκριση ακολουθούμενη από νέα έγκριση μετά από αλλαγή στον ήδη εγκεκριμένο τύπο οχήματος).

Όταν μια αίτηση περιλαμβάνει διάφορους τύπους, παραλλαγές και/ή εκδόσεις, κάθε τύπος ταυτοποιείται με το δικό του αναγνωριστικό τύπου.

3.11.1.2. Σημείο 14 – Όροι χρήσης του οχήματος και άλλοι περιορισμοί (CfU)

Οι CfU θα πρέπει να αναφέρονται με τη μορφή κωδικοποιημένων και μη κωδικοποιημένων περιορισμών. Οι κωδικοποιημένοι περιορισμοί περιγράφονται στο τεχνικό έγγραφο που περιλαμβάνεται στο τεχνικό έγγραφο «Κατάλογος εναρμονισμένων και εθνικών κωδικών περιορισμού» ERA/TD/2011-009/INT, το οποίο διατίθεται στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού:

https://www.era.europa.eu/domains/registers/eratv_en

Ορισμένοι κωδικοποιημένοι περιορισμοί είναι επίσης τεχνικές παράμετροι, π.χ.

- › 4.1.2.1 Μέγιστη ταχύτητα εκ κατασκευής - κωδικοποιημένος περιορισμός 1.3 Περιορισμοί ταχύτητας

- › 4.1.5 Μέγιστος αριθμός συνθέσεων ή μηχανών, συζευγμένων σε πολυμερή λειτουργία - κωδικοποιημένος περιορισμός 1.4 Χρήση σε πολυμερή λειτουργία (μέγιστος αριθμός συνθέσεων που επιτρέπεται να συνδεθούν για να λειτουργήσουν ως ενιαία αμαξοστοιχία)
- › 4.2.1 Περιβάλλουσα καμπύλη αναφοράς - κωδικοποιημένος περιορισμός 2.1 Κινητικό περιτύπωμα
- › 4.3.1 Εύρος θερμοκρασίας - κωδικοποιημένος περιορισμός 3.1 Κλιματική ζώνη
- › 4.8.4 Ελάχιστη ικανότητα ακτίνας οριζόντιας καμπύλης - κωδικοποιημένος περιορισμός 1.1 Ελάχιστη ακτίνα καμπύλης
- › κ.λπ.

Όταν δεν υπάρχουν διαφορές μεταξύ της τεχνικής παραμέτρου και του αντίστοιχου κωδικοποιημένου περιορισμού (π.χ. δεν υπάρχει πραγματικός περιορισμός ή περιορισμός σε σύγκριση με την ονομαστική τιμή), αυτό δεν θα πρέπει να θεωρείται κωδικοποιημένος περιορισμός και δεν θα πρέπει να αναφέρεται ως τέτοιος στο έντυπο αίτησης ούτε στην έγκριση τύπου έκδοσης / στο EMETO.

Για τις περιπτώσεις έγκρισης:

- › Επέκταση της περιοχής χρήσης σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545,
- › Νέα έγκριση σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545, ή
- › Συνδυασμένη περίπτωση αίτησης για νέα έγκριση και έγκριση για επεκταθείσα περιοχή χρήσης σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 3 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545

ο CfU του οχήματος και οι υπόλοιποι περιορισμοί που πρέπει να προσδιορίζονται στην αίτηση (οι οποίοι μπορούν αργότερα να συμπεριληφθούν στην εκδοθείσα έγκριση και στην καταχώριση στο EMETO) είναι αυτοί που σχετίζονται με τις αλλαγές και/ή την επέκταση της περιοχής χρήσης. Ο CfU του αρχικού τύπου/της αρχικής παραλλαγής που δεν επηρεάζονται από την αλλαγή/επέκταση δεν θα πρέπει να περιλαμβάνονται στην αίτηση για έγκριση ούτε στην εκδοθείσα έγκριση τύπου οχήματος / EMETO.

Ο CfU θα πρέπει να αντικατοπτρίζει τις ιδιαιτερότητες που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη προκειμένου να διασφαλιστεί ότι ο τύπος οχήματος πληροί τις βασικές απαιτήσεις. Τα σχόλια, οι παρατηρήσεις, οι παραπομπές σε άλλα έγγραφα (όπως το εγχειρίδιο οδηγών, το σχέδιο συντήρησης κ.λπ.) δεν πρέπει να καταγράφονται ως μη κωδικοποιημένοι περιορισμοί, βλέπε τμήμα 3.3.8.

Όταν ο Οργανισμός είναι ο φορέας έγκρισης, ο αιτών καλείται να παράσχει πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με τον CfU, ώστε να διευκολυνθεί η αξιολόγηση της συνέπειας των πληροφοριών στο φάκελο της αίτησης. Περισσότερες πληροφορίες διατίθενται εδώ:

https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2674

3.11.1.3. Σημείο 15 - Πρόσθετες λειτουργίες CCS

Οι πρόσθετες λειτουργίες CCS θα μπορούσαν να είναι για παράδειγμα: επιλογές σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές, εθνικοί κανόνες που επιβάλλονται από μια ΕΑΑ, αιτήματα αλλαγής από άλλες βάσεις ή ειδικά αιτήματα έργου:

- › επιλογές που επιτρέπονται από τις προδιαγραφές (π.χ. εφαρμογή του Euroloop, εφαρμογή του εποχούμενου ανιχνευτή κινήσεων απουσία ισχύος)
- › εθνικοί κανόνες (π.χ. επιβολή της χρήσης δύο δυνατοτήτων ραδιοεπικοινωνίας για την μεταπομπή RBC ώστε να βελτιωθεί η διαθεσιμότητα του συστήματος, εφαρμογή της υποβολής αναφορών για δυσλειτουργία σημαντήρων μέσω μηνυμάτων κειμένου)
- › αιτήματα αλλαγών από άλλες γραμμές βάσης (π.χ. πρόωρη εφαρμογή οποιασδήποτε από τις διορθώσεις σφαλμάτων που περιγράφονται στις τεχνικές γνωμοδοτήσεις του Οργανισμού)
- › ειδικά αιτήματα έργου (π.χ. υλοποίηση λειτουργιών που σχετίζονται με την καταγραφή δεδομένων εκτός των υποχρεωτικών εκδηλώσεων στις προδιαγραφές για τη μονάδα νομικής καταγραφής)

Ο αιτών προσδιορίζει αν έχει εφαρμόσει πρόσθετες λειτουργίες CCS στον εποχούμενο εξοπλισμό του ETCS ή στα ραδιοεξαρτήματα [Ραδιοσύστημα του ETCS μόνο για τη μετάδοση δεδομένων (EDOR) ή Ραδιοσύστημα θαλάμου οδήγησης για φωνητική επικοινωνία (Cab Radio)]. Ο κοινοποιημένος οργανισμός θα πρέπει να αξιολογήσει ότι οι εν λόγω λειτουργίες δεν εμποδίζουν τη διαλειτουργικότητα. Συνιστάται (όχι υποχρεωτικά) η χρήση του υποδείγματος που διατίθεται στον οδηγό εφαρμογής της ΤΠΔ CCS (παράρτημα 9) για την παροχή του καταλόγου των πρόσθετων λειτουργιών.

3.11.1.4. Σημείο 18.1 - Δικαιολογητικά που αποδεικνύουν την εισαγωγή απαιτήσεων κατά το άρθρο 13 παράγραφος 1.

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/545 απαιτεί από τους αιτούντες και τους φορείς διαχείρισης των αλλαγών να διενεργούν διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων. Τα αποδεικτικά στοιχεία για τη διενεργηθείσα εισαγωγή απαιτήσεων πρέπει να αποτελούν μέρος του συνοδευτικού φακέλου της αίτησης έγκρισης στην OSS, όταν απαιτείται αίτηση.

Προκειμένου να πραγματοποιηθεί η εισαγωγή των απαιτήσεων, πρέπει να υπάρχει κατάλληλη ιχνηλασιμότητα όλων των απαιτήσεων που έχουν εντοπιστεί και καταγραφεί, έτσι ώστε να τεκμηριώνεται ο εντοπισμός, η υλοποίηση, η επαλήθευση και η επικύρωση, η επίδειξη της υλοποίησης των απαιτήσεων. Ο αιτών ή ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής πρέπει να τεκμηριώσει και να προσκομίσει αποδεικτικά στοιχεία για ολόκληρη τη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων, καλύπτοντας όλα τα στάδια του κύκλου V του προτύπου EN 50126-1. Οι παραπομπές σε γενικά εταιρικά πρότυπα που εφαρμόζονται για την εισαγωγή και τη διαχείριση απαιτήσεων δεν θεωρούνται επαρκή αποδεικτικά στοιχεία για την εισαγωγή απαιτήσεων, καθώς δεν παρέχουν επαρκείς λεπτομέρειες και αποδείξεις για τη διαδικασία που έχει εφαρμοστεί και ισχύει σε ένα συγκεκριμένο έργο. Ωστόσο, η περιγραφή μπορεί να αναφέρεται σε ή να επαναχρησιμοποιεί, κατά περίπτωση, υφιστάμενα έγγραφα που έχουν δημιουργηθεί στο πλαίσιο άλλων διαδικασιών οι οποίες έχουν ήδη θεσπιστεί από τον κατασκευαστή / προμηθευτή και που τελικά συνθέτουν τη διαδικασία για τη διαχείριση των απαιτήσεων (π.χ. διαχείριση ποιότητας, διαχείριση αλλαγών, διαδικασίες διαχείρισης απαιτήσεων κ.λπ.).

Γενικά αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με τον προσδιορισμό των απαιτήσεων και την επικύρωσή τους δεν επαρκούν. Η διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων που υιοθετείται πρέπει να θεωρείται ότι υποστηρίζει τις αρχές που προσδιορίζονται ανωτέρω έως το επίπεδο των επιμέρους απαιτήσεων και το σύνολο των καθορισμένων δράσεων σχεδιασμού και επικύρωσης που απαιτούνται για την εφαρμογή των εν λόγω απαιτήσεων.

Για την επίτευξη του στόχου αυτού, θα πρέπει να υπάρχει ένα κατάλληλο κεντρικό εργαλείο (αποθετήριο), το οποίο μπορεί να είναι είτε φυσικό εργαλείο είτε εργαλείο πληροφορικής (πίνακας, υπολογιστικό φύλλο, βάση δεδομένων, μητρώο κ.λπ., βλέπε επίσης σημείο 3.3.1.9). Δεν υπάρχει απαίτηση χρήσης κάποιας συγκεκριμένης λύσης για την τεκμηρίωση των αποδεικτικών στοιχείων της εισαγωγής απαιτήσεων, αρκεί ο αιτών ή ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής να μπορεί να αποδείξει ότι ακολουθούνται οι αρχές που αναφέρονται παραπάνω (βλ. ενδεικτικό παράδειγμα πίνακα απαιτήσεων στην ενότητα 3.11.4). Ο όγκος της απαιτούμενης τεκμηρίωσης ή/και ιχνηλασιμότητας εξαρτάται από την πολυπλοκότητα του έργου (π.χ. ο αριθμός και η πολυπλοκότητα των απαιτήσεων για ένα νέο σχέδιο αμαξοστοιχίας υψηλής ταχύτητας θα είναι υψηλότερος από ό,τι για μια φορτάμαξα ή μια μικρή τροποποίηση ενός υφιστάμενου τύπου οχήματος).

Τα αποδεικτικά στοιχεία θα πρέπει να αποδεικνύουν ότι η εισαγωγή των απαιτήσεων που εφαρμόζεται καλύπτει όλες τις βασικές απαιτήσεις και όχι μόνο τη βασική απαίτηση ασφάλειας.

Όσον αφορά τη **βασική απαίτηση «ασφάλειας» για τα υποσυστήματα και την ασφαλή ενσωμάτωση μεταξύ υποσυστημάτων**, στα δικαιολογητικά για τη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων περιλαμβάνονται τα εξής:

- › περιγραφή της μεθοδολογίας για την εισαγωγή των απαιτήσεων (σημείο 18.7), γεγονός που επιβεβαιώνει ότι η μεθοδολογία ακολουθεί το παράρτημα I του ΚΜΑ για την ΕκΕπ,
- › η έκθεση αξιολόγησης της ασφάλειας (άρθρο 15 του ΚΜΑ για την ΕκΕπ) που εκδίδεται από τον οργανισμό αξιολόγησης (σημείο 18.8)· η ενότητα 4.2 του επεξηγηματικού σημειώματος

ERA1209/146 (βλ. ενότητα 3.3.1 του παρόντος εγγράφου) περιέχει υπόδειγμα για την εν λόγω έκθεση, και

- › γραπτή δήλωση (άρθρο 16 του ΚΜΑ για την ΕκΕπ) από τον αιτούντα (σημείο 18.10)- η ενότητα 4.3 του επεξηγηματικού σημειώματος ERA1209/146 (βλ. ενότητα 3.3.1 του παρόντος εγγράφου) περιέχει υπόδειγμα για την εν λόγω έκθεση.

Για τις **βασικές απαιτήσεις εκτός από την «ασφάλεια»**, είναι απαραίτητο να γίνει διάκριση ως προς το αν οι αρχές της μεθοδολογίας του παραρτήματος I του ΚΜΑ για την ΕκΕπ χρησιμοποιούνται για όλες τις βασικές απαιτήσεις ή όχι:

- › Εάν οι αρχές της μεθοδολογίας στο παράρτημα I του ΚΜΑ για την ΕκΕπ χρησιμοποιούνται για όλες τις βασικές απαιτήσεις, τα δικαιολογητικά συνίστανται στη/στις δήλωση/-εις που αναφέρονται στο άρθρο 16 του ΚΜΑ για την ΕκΕπ (σημεία 18.10 και 18.12 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545) και στην έκθεση εκτίμησης που αναφέρεται στο άρθρο 15 του ΚΜΑ για την ΕκΕπ (σημεία 18.8 και 18.11 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545).

Κατά κανόνα, τα αποδεικτικά στοιχεία που περιγράφουν τις λεπτομέρειες της διαδικασίας και τα αποδεικτικά στοιχεία που προσκομίζει ο αιτών ή ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής κατόπιν της εφαρμογής της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων (η οποία θα πρέπει να αποτελεί τη βάση της ανεξάρτητης αξιολόγησης που διενεργείται από τον οργανισμό αξιολόγησης) δεν χρειάζεται να περιλαμβάνονται στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης έγκρισης στην περίπτωση αυτή. Σε περίπτωση δικαιολογημένης αμφιβολίας ή ανάγκης για περαιτέρω διευκρινίσεις, η απαραίτητη τεκμηρίωση μπορεί να παρασχεθεί από τον αιτούντα ή τον φορέα διαχείρισης της αλλαγής κατόπιν αιτήματος του φορέα έγκρισης.

Σε κάθε περίπτωση, συνιστάται ο αιτών να συμπεριλάβει στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης έγκρισης απόσπασμα, εκτύπωση, εξαγωγή ή/και λεπτομερή περιγραφή ή παραδείγματα του εργαλείου κεντρικού αποθετηρίου που χρησιμοποιεί, έτσι ώστε ο φορέας έγκρισης να έχει καλύτερη εικόνα της μεθοδολογίας και της ροής εργασίας για τη διαχείριση των κινδύνων και των απαιτήσεων.

- › Οι αιτούντες επιτρέπεται να μην εφαρμόζουν τη μεθοδολογία που περιγράφεται στο παράρτημα I του ΚΜΑ για την ΕκΕπ σε βασικές απαιτήσεις εκτός από την ασφάλεια και την ασφαλή ενσωμάτωση. Στην περίπτωση αυτή, δεν υποχρεούνται ούτε να προσλάβουν έναν οργανισμό αξιολόγησης για τη διενέργεια ανεξάρτητης αξιολόγησης της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων για βασικές απαιτήσεις εκτός από την ασφάλεια και την ασφαλή ενσωμάτωση, ούτε να προβούν σε οποιουδήποτε είδους ανεξάρτητη αξιολόγηση.

Τα αποδεικτικά στοιχεία που πρέπει να υποβληθούν μέσω της OSS θα πρέπει να είναι επαρκή ώστε να αποδεικνύουν ότι παρέχουν το ίδιο επίπεδο διασφάλισης με τις αρχές της μεθοδολογίας του παραρτήματος I του ΚΜΑ για την ΕκΕπ (βλ. τα κριτήρια που ορίζονται στο παράρτημα II, σημείο 7.2 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545). Όταν δεν υπάρχει ανεξάρτητη αξιολόγηση, θα είναι πιο δύσκολο να αποδειχθεί ότι επιτυγχάνεται το ίδιο επίπεδο διασφάλισης σε σύγκριση με τη μεθοδολογία του παραρτήματος I του ΚΜΑ για την ΕκΕπ, βλέπε σημεία 3.3.1.9 και 3.11.2.1).

Επισημαίνεται ότι η δήλωση που αναφέρεται στο σημείο 18.10 του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 δεν χρειάζεται να καλύπτει άλλες βασικές απαιτήσεις όταν η μεθοδολογία δεν ακολουθεί τις αρχές του παραρτήματος I του ΚΜΑ για την ΕκΕπ.

Τα απαιτούμενα αποδεικτικά στοιχεία μπορεί να αποτελούνται από ένα συγκεκριμένο έγγραφο που περιγράφει λεπτομερώς τη διαδικασία, από διαδικασίες, οδηγίες εργασίας, υποδείγματα, καταλόγους ελέγχου, οδηγούς υποβολής αιτήσεων, άλλα έγγραφα τεκμηρίωσης των ήδη εφαρμοζόμενων διαδικασιών, έκθεση ανεξάρτητης αξιολόγησης (κατά περίπτωση) κ.λπ. Εν τέλει, όλα όσα χρειάζονται για να μπορέσει ο φορέας έγκρισης να αξιολογήσει αν η διαδικασία τηρεί ή όχι τις βασικές αρχές των σημείων 6 και 7 του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 (βλ. ενότητα 3.11.2.1) και, επομένως, παρέχει το ίδιο επίπεδο διασφάλισης.

Επιπλέον, είναι απαραίτητο να συμπεριληφθούν στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης όλα τα αποδεικτικά στοιχεία που προκύπτουν από την εφαρμογή της μεθοδολογίας (εκθέσεις, ημερολόγια, αρχεία, εκτυπώσεις εργαλείων πληροφορικής, κατάλογοι κ.λπ.). Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι όταν χρησιμοποιείται άγνωστη μεθοδολογία, και ιδίως όταν δεν πραγματοποιείται καμία ανεξάρτητη αξιολόγηση ή πραγματοποιείται ανεπαρκής ανεξάρτητη αξιολόγηση, ο φορέας έγκρισης πρέπει να εκτελέσει παρόμοια εργασία με τον οργανισμό αξιολόγησης για την εισαγωγή των απαιτήσεων της βασικής απαίτησης ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένου του ελέγχου κατά πόσον η διαδικασία που εφαρμόζεται παρέχει το ίδιο επίπεδο διασφάλισης με τις αρχές της μεθοδολογίας του παραρτήματος I του ΚΜΑ για την ΕκΕπ, πραγματοποιώντας δειγματοληπτικούς ελέγχους (δειγματοληψία, αξιολογήσεις κάθετης τομής κ.λπ.) για να κατανοήσει τον τρόπο διαχείρισης των απαιτήσεων από την αρχή έως το τέλος.

3.11.1.5. Σημείο 18.4 – Δήλωση συμμόρφωσης με τον τύπο και συναφή έγγραφα [άρθρο 24 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797]

Το υποχρεωτικό περιεχόμενο της δήλωσης συμμόρφωσης προς εγκεκριμένο τύπο οχήματος περιγράφεται στο παράρτημα VI του κανονισμού (ΕΕ) 2019/250.

Τα «συναφή έγγραφα» που αναφέρονται στο σημείο 18.4 του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 θα πρέπει να νοούνται ως:

- › δηλώσεις ΕΚ επαλήθευσης για το/τα υποσύστημα/τα (αιτών),
- › πιστοποιητικό/-ά επαλήθευσης για τα υποσυστήματα (ΚΟ/ΟΟ),
- › δήλωση/-εις ΕΚ συμμόρφωσης και καταλληλότητας χρήσης στοιχείων διαλειτουργικότητας (κατασκευαστής ή εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος),
- › πιστοποιητικό/-ά συμμόρφωσης και καταλληλότητας χρήσης στοιχείων διαλειτουργικότητας (ΚΟ),
- › δηλώσεις συμβατότητας συστήματος ETCS (ESC) / συμβατότητας ραδιοσυστήματος (RSC, όταν το όχημα ή/και ο τύπος οχήματος είναι εξοπλισμένο με ETCS ή GSM-R (δεν απαιτείται όταν οι σχετικές τιμές ESC/RSC στο ΕΜΕΤΟ είναι ESC-EU-0 / RSC-EU-0 ή/και ESC-NP-CCS7.4α / RSC-NP-CCS7.4α ή όταν η σχετική καταχώριση στο ΕΜΕΤΟ δεν περιέχει κανένα τύπο ESC/RSC) και
- › Πιστοποιητικό(-ά)/δήλωση(-εις) που εκδίδεται(-ονται) σύμφωνα με άλλες νομικές πράξεις της Ένωσης.

Τα προαναφερθέντα έγγραφα πρέπει να περιλαμβάνονται στο συνοδευτικό έγγραφο της αίτησης· η υποβολή των παραπομπών των εγγράφων ή των παραπομπών στη βάση δεδομένων ERADIS δεν επαρκεί, καθώς δεν παρέχει σαφή και σταθερή εικόνα των εγγράφων που πράγματι υποβάλλονται και αξιολογούνται.

Δεν είναι απαραίτητο να συμπεριληφθούν ο/-οί τεχνικός/-οί φάκελος/οι που συνοδεύει/-ουν τη/τις δήλωση/-εις ΕΚ ούτε ο/-οι τεχνικός/-οί φάκελος/οι που συνοδεύει/-ουν το/τα πιστοποιητικό/-ά, ούτε για τα υποσυστήματα ούτε για τα στοιχεία διαλειτουργικότητας.

Ο αιτών θα πρέπει να συμπεριλάβει στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης έγκρισης πληροφορίες σχετικά με τα στοιχεία διαλειτουργικότητας που έχουν πράγματι ενσωματωθεί στα οχήματα για τα οποία ζητείται έγκριση. Σε περίπτωση νέας έγκρισης σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545, αυτή θα πρέπει να καλύπτει μόνο τα στοιχεία διαλειτουργικότητας που επηρεάζονται από την αλλαγή.

3.11.1.6. Σημείο 18.5 - Δηλώσεις επαλήθευσης ΕΚ για κινητά υποσυστήματα, με τους συνοδευτικούς τεχνικούς φακέλους [άρθρο 15 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797].

3.11.1.6.1. Περιεχόμενο των δηλώσεων επαλήθευσης ΕΚ για κινητά υποσυστήματα

Η οδηγία (ΕΕ) 2016/797, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία (ΕΕ) 2020/700, επιβάλλει στους αιτούντες τη διάθεση των υποσυστημάτων στην αγορά την υποχρέωση να συντάσσουν δήλωση συμμόρφωσης ΕΚ.

Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/250, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2020/779, στις δηλώσεις ΕΚ αναφέρονται, μεταξύ άλλων:

- › όλοι οι εφαρμοστέοι κανόνες με τους οποίους συμμορφώνεται το υποσύστημα (ΤΠΔ, εθνικοί κανόνες και λοιπό ενωσιακό δίκαιο). Σε περίπτωση που υπάρχουν διάφορες τροποποιήσεις για έναν συγκεκριμένο κανόνα, πρέπει να διευκρινίζεται στη δήλωση ΕΚ η τροποποίηση με την οποία συμμορφώνεται το υποσύστημα. Οι πληροφορίες σχετικά με τις μεταβατικές περιόδους στις εφαρμοστέες ΤΠΔ που εφαρμόστηκαν θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνονται στη δήλωση ΕΚ.

Για την πλειονότητα των τύπων σιδηροδρομικών οχημάτων ισχύουν και άλλες οδηγίες (βλ. ενότητες 3.3.1.4 και 3.11.2.3). Ως εκ τούτου, οι δηλώσεις ΕΚ που δεν καλύπτουν ενωσιακή νομοθεσία στο πλαίσιο αίτησης για πρώτη έγκριση οχήματος και/ή τύπου οχήματος συμπεριλαμβάνονται κατά κανόνα στα προβληματικά σημεία μέσω της υπηρεσίας μίας στάσης (OSS).

- › Όλα τα πιστοποιητικά, εκθέσεις ή άλλα αποτελέσματα που απαιτούνται από τους εφαρμοστέους κανόνες σε επίπεδο υποσυστήματος (μόνο όταν οι εφαρμοστέοι κανόνες απαιτούν απευθείας κάποιο είδος πιστοποιητικού, έκθεσης, δήλωσης κ.λπ. που εκδίδεται από οργανισμό αξιολόγησης της συμμόρφωσης, οργανισμό επιθεώρησης, αρμόδιο οργανισμό κ.λπ. όταν τα αποτελέσματα αφορούν τη σήμανση CE και/ή υπεύθυνες δηλώσεις που πρέπει να εκδοθούν από τον κατασκευαστή, δεν είναι απαραίτητο να αναφέρονται στη δήλωση ΕΚ).

Δεν είναι απαραίτητο να απαριθμούνται τα πιστοποιητικά ΕΚ και οι δηλώσεις ΕΚ που αφορούν τα στοιχεία διαλειτουργικότητας που ενσωματώνονται στο υποσύστημα.

Αυτό περιλαμβάνει τα πιστοποιητικά που εκδίδονται από κοινοποιημένους οργανισμούς, ορισθέντες οργανισμούς, τις εκθέσεις αξιολόγησης της ασφάλειας που εκδίδονται από τους οργανισμούς αξιολόγησης (όταν απαιτείται από τους κανόνες, π.χ. ΤΠΔ) κ.λπ.

Όσον αφορά τις ΤΠΔ, η απόφαση 2010/713/ΕΚ προσδιορίζει για τις διάφορες ενότητες ποια είναι τα σχετικά πιστοποιητικά που πρέπει να εκπονηθούν:

- Ενότητα SB: Πιστοποιητικό εξέτασης τύπου ΕΚ (§7 & §8.2)
- Ενότητα SD: Πιστοποιητικό επαλήθευσης ΕΚ (§8.1) και πιστοποιητικό έγκρισης ΣΔΠ (§3.3 & §8.2)
- Ενότητα SF: Πιστοποιητικό επαλήθευσης ΕΚ (§4.5)
- Ενότητα SG: Πιστοποιητικό επαλήθευσης ΕΚ (§6.1)
- Ενότητα SH1: Πιστοποιητικό εξέτασης σχεδιασμού ΕΚ (§4.4), πιστοποιητικό έγκρισης ΣΔΠ (§3.3 & §6.2) και πιστοποιητικό επαλήθευσης ΕΚ (§6.1)

Η απόφαση 2010/713/ΕΚ απαιτεί επίσης στη δήλωση επαλήθευσης ΕΚ να γίνεται αναφορά στις εκθέσεις ελέγχου για την έγκριση ΣΔΠ (π.χ. ενότητα SD §8.2).

- › Όλοι οι συνδυασμοί ενότητων που επιτρέπονται από τις ΤΠΔ έχουν ως αποτέλεσμα την έκδοση πιστοποιητικού επαλήθευσης ΕΚ. Επιπλέον, το άρθρο 15 και η παράγραφος 2.3 του παραρτήματος IV της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 αναφέρουν ότι η δήλωση επαλήθευσης ΕΚ μπορεί να καθοριστεί μόνο βάσει πιστοποιητικού επαλήθευσης ΕΚ.
- › Όροι χρήσης του οχήματος και άλλοι περιορισμοί
- › Για το υποσύστημα ΕΧΣ, τις δηλώσεις συμβατότητας συστήματος ETCS (ESC) / συμβατότητας ραδιοσυστήματος (RSC), κατά περίπτωση, βλ. ενότητα 3.11.1.7.

Η/Οι δήλωση/-εις ΕΚ που έχει/-ουν καταρτιστεί μετά τις 31 Οκτωβρίου 2020 πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2019/250. Στα κράτη μέλη που δεν έχουν ακόμη μεταφέρει την οδηγία (ΕΕ) 2016/797, τα παραρτήματα IV και V της οδηγίας 2008/57/ΕΚ ενδέχεται να έχουν

εφαρμοστεί έως τις 31 Οκτωβρίου 2020 (ανάλογα με την ημερομηνία μεταφοράς στο οικείο κράτος μέλος).

Για να καθοριστεί ποιο είναι το εφαρμοστέο νομικό κείμενο, υπάρχουν 2 σωρευτικά κριτήρια:

- › κράτος μέλος εγκατάστασης/έδρας του αιτούντος/κατασκευαστή (υποβάλλων τη δήλωση), και
- › Η ημερομηνία έκδοσης της δήλωσης

Ως εκ τούτου, η δήλωση ΕΚ:

- › συμμορφώνεται με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/250 σε περίπτωση που η δήλωση έχει εκδοθεί μετά τις 31 Οκτωβρίου 2020, ανεξαρτήτως του κράτους μέλους στο οποίο είναι εγκατεστημένος ή έχει την έδρα του ο εκδότης·
- › συμμορφώνεται με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/250 σε περίπτωση που ο εκδότης της δήλωσης συστάθηκε ή είχε την έδρα του σε κράτος μέλος το οποίο είχε μεταφέρει στο εθνικό δίκαιο την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 και η δήλωση εκδόθηκε μετά την ημερομηνία μεταφοράς·
- › πληροί τις απαιτήσεις των παραρτημάτων IV ή V της οδηγίας 2008/57/ΕΚ σε περίπτωση που ο εκδότης της δήλωσης ήταν εγκατεστημένος ή είχε την έδρα του σε κράτος μέλος που δεν είχε μεταφέρει την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 και η δήλωση εκδόθηκε πριν από τις 30 Οκτωβρίου 2020·
- › πληροί τις απαιτήσεις των παραρτημάτων IV ή V της οδηγίας 2012/34/ΕΕ σε περίπτωση που η δήλωση καταρτίστηκε πριν από τις 16 Ιουνίου 2019.

Η/Οι δήλωση/-εις ΕΚ που πληροί/-ούν τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2019/250 πληροί/-ούν επίσης τις απαιτήσεις των παραρτημάτων IV ή V της οδηγίας 2008/57/ΕΚ. Ο Οργανισμός, όταν ενεργεί ως φορέας έγκρισης, θα δέχεται δηλώσεις ΕΚ σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/250, ακόμη και αν το νομικό κείμενο που ισχύει επίσημα στο οικείο κράτος μέλος για το περιεχόμενο της δήλωσης είναι η οδηγία 2008/57/ΕΚ.

Πέραν των ανωτέρω πτυχών, για μια **νέα έγκριση** μετά από αναβάθμιση/ανανέωση υποσυστήματος (άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545) ή/και **επεκταθείσα περιοχή χρήσης** (άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545), εάν το υποσύστημα είχε διατεθεί στην αγορά με δήλωση ΕΚ επαλήθευσης, αρκεί η εν λόγω δήλωση ΕΚ να αναφέρεται στη νέα δήλωση ΕΚ που καλύπτει το τροποποιημένο υποσύστημα προκειμένου να καλυφθούν τα αμετάβλητα μέρη ή/και η αρχική περιοχή χρήσης:

- › Δεν είναι απαραίτητη η μεταφορά των εφαρμοστέων κανόνων (ιδίως των εθνικών κανόνων), των παραπομπών σε πιστοποιητικά/εκθέσεις ή του CfU από την προηγούμενη δήλωση ΕΚ επαλήθευσης στη νέα·
- › Στη νέα δήλωση ΕΚ επαλήθευσης απαριθμούνται μόνο οι κανόνες, τα πιστοποιητικά, οι εκθέσεις και/ή οι ρήτρες που σχετίζονται με τα τροποποιημένα μέρη (και τις διεπαφές με τα αμετάβλητα μέρη) και/ή την επεκταθείσα περιοχή χρήσης.

Αν το υποσύστημα διατέθηκε αρχικά στην αγορά χωρίς δήλωση ΕΚ επαλήθευσης ή αν το όχημα τέθηκε αρχικά σε λειτουργία πριν από την οδηγία 2008/57/ΕΚ, στη νέα δήλωση ΕΚ επαλήθευσης παρατίθενται μόνο οι κανόνες, τα πιστοποιητικά, οι εκθέσεις και/ή οι CfU που σχετίζονται με τα τροποποιημένα μέρη και/ή την επέκταση της περιοχής χρήσης.

3.11.1.6.2. Περιεχόμενο των δηλώσεων ΕΚ συμμόρφωσης ή/και καταλληλότητας χρήσης για τα στοιχεία διαλειτουργικότητας που έχουν ήδη διατεθεί στην αγορά

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/250 απαιτεί οι δηλώσεις ΕΚ συμμόρφωσης ή/και καταλληλότητας χρήσης για τα στοιχεία διαλειτουργικότητας, οι οποίες πρέπει να καταρτίζονται από τον κατασκευαστή (ή τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του), να περιγράφουν το σχετικό δίκαιο της Ένωσης που

τηρείται, τις παραπομπές στα αποδεικτικά στοιχεία που απαιτούνται από το σχετικό δίκαιο της Ένωσης και τους CfU.

Ωστόσο, οι δηλώσεις συμμόρφωσης EK ή/και καταλληλότητας για χρήση των στοιχείων διαλειτουργικότητας:

- › που διατίθενται ήδη στην αγορά·
- › είναι ενσωματωμένα σε υποσυστήματα που διατίθενται επίσης στην αγορά, και
- › που αποτελούν μέρος τύπων οχημάτων ή/και οχημάτων που έχουν ήδη εγκριθεί και λειτουργούν

δεν τηρούν πάντοτε τις σχετικές διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) 2019/250.

Αυτό θεωρείται σωστό εάν η σχετική δήλωση EK ακολουθεί τις απαιτήσεις του παραρτήματος IV της οδηγίας 2008/57/ΕΚ όταν το στοιχείο διαλειτουργικότητας διατέθηκε στην αγορά και όταν αυτό ήταν το εφαρμοστέο νομικό κείμενο στο κράτος μέλος όπου ήταν εγκατεστημένος ο κατασκευαστής.

Για άλλες περιπτώσεις, εάν ο αιτών τη χορήγηση έγκρισης κυκλοφορίας οχήματος μπορεί να αποδείξει και να προσκομίσει στοιχεία ότι τα εν λόγω στοιχεία διαλειτουργικότητας, μαζί με τις σχετικές δηλώσεις EK συμμόρφωσης και/ή καταλληλότητας χρήσης που δεν πληρούν τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2019/250, έχουν ήδη ενσωματωθεί σε τύπους οχημάτων και/ή οχήματα που έχουν ήδη λάβει έγκριση κυκλοφορίας, ο φορέας έγκρισης θα πρέπει κατ' εξαίρεση να αποδέχεται τις εν λόγω παρεκκλίσεις.

Όταν υπάρχει ανάγκη για νέα ή επικαιροποιημένη δήλωση EK συμμόρφωσης ή/και καταλληλότητας χρήσης (π.χ. όταν λήγει η ισχύς ενός πιστοποιητικού EK συμμόρφωσης ή/και καταλληλότητας χρήσης), η εν λόγω δήλωση EK πρέπει να τηρεί όλες τις απαιτήσεις των νομικών κειμένων, ανεξάρτητα από την αρχική ημερομηνία διάθεσης του στοιχείου διαλειτουργικότητας στην αγορά, και η αξιολόγηση του κατά πόσον η νέα ή επικαιροποιημένη δήλωση EK συμμόρφωσης ή/και καταλληλότητας χρήσης πληροί τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2019/250 θα πρέπει να περιλαμβάνεται στο πεδίο των ελέγχων που πρέπει να διενεργεί ο φορέας έγκρισης.

3.11.1.6.3. Περιεχόμενο των συνοδευτικών φακέλων των δηλώσεων EK επαλήθευσης

Ο τεχνικός φάκελος που συνοδεύει μια δήλωση EK επαλήθευσης, ο οποίος πρέπει να καταρτιστεί από τον αιτούντα, περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία, σύμφωνα με το τμήμα 2.4 του παραρτήματος IV της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797:

- 1. όλα τα απαραίτητα έγγραφα που περιγράφουν τα χαρακτηριστικά του υποσυστήματος.**
Περιλαμβάνονται τα στοιχεία που είναι απαραίτητα για την περιγραφή του τύπου του οχήματος και την τεκμηρίωση σε επαρκές επίπεδο λεπτομέρειας της επαλήθευσης της συμμόρφωσης που διενεργείται από τους φορείς αξιολόγησης της συμμόρφωσης (π.χ. κοινοποιημένοι οργανισμοί και ορισθέντες οργανισμοί), όπως:
 - 1.1. γενική περιγραφή του υποσυστήματος, της εν γένει μελέτης του και της κατασκευαστικής δομής του·
 - 1.2. Γενικά και λεπτομερή σχέδια
 - 1.3. Ηλεκτρικά και υδραυλικά διαγράμματα
 - 1.4. Διαγράμματα του κυκλώματος ελέγχου
 - 1.5. Περιγραφή των συστημάτων επεξεργασίας δεδομένων και αυτοματισμού
 - 1.6. Αποτελέσματα των υπολογισμών σχεδιασμού· διενεργηθείσες εξετάσεις
 - 1.7. Πρόγραμμα δοκιμών και εκθέσεις
 - 1.8. Στοιχεία σχετικά με τους όρους και τα όρια χρήσης, καθώς και οδηγίες για την εξυπηρέτηση, την παρακολούθηση, τη ρύθμιση και τη συντήρηση

1.9. Λειτουργία (συμπεριλαμβανομένης της διάσωσης)

1.10. κ.λπ.

Ορισμένα (αν όχι τα περισσότερα) από τα εν λόγω έγγραφα θα περιλαμβάνονται ήδη στον συνοδευτικό φάκελο του/των πιστοποιητικού/-ών επαλήθευσης. Σε μια τέτοια περίπτωση, δεν είναι απαραίτητη η αντιγραφή των εγγράφων, αλλά η συμπλήρωση των τμημάτων που λείπουν (κατά περίπτωση).

2. Κατάλογος των στοιχείων διαλειτουργικότητας που είναι ενσωματωμένα στο υποσύστημα.

3. Επαλήθευση της συμμόρφωσης με τις ΤΠΔ.

3.1. **Πιστοποιητικό/-ά ΕΚ επαλήθευσης**, που εκδίδεται/-ονται από τον/τους κοινοποιημένο/-ους οργανισμό/-ούς

3.2. **Συνοδευτικός φάκελος του/των πιστοποιητικού/-ών ΕΚ επαλήθευσης.**, που καταρτίστηκε από τον/τους κοινοποιημένο/-ους οργανισμό/-ούς σύμφωνα με το NB-Rail RFU-STR-011 και καλύπτει το πεδίο των δραστηριοτήτων του.

Ο φάκελος αυτός θα πρέπει να περιλαμβάνει φύλλα υπολογισμού και πρακτικά των δοκιμών και εξετάσεων που έχουν διεξαχθεί από τον/τους κοινοποιημένο/-ους οργανισμό/-ούς, συμπεριλαμβανομένων των εκθέσεων επιθεώρησης και ελέγχου, τα αποτελέσματα της επαλήθευσης όσον αφορά την εγκυρότητα των ΕΔΕ και την τεκμηρίωση που αφορά τα στοιχεία διαλειτουργικότητας.

Σε ό,τι αφορά τα στοιχεία διαλειτουργικότητας, εκτός από τα **πιστοποιητικά ΕΚ συμμόρφωσης ή/και καταλληλότητας χρήσης**, θα πρέπει να περιλαμβάνει **φύλλα υπολογισμού, δοκιμές και εξετάσεις που έχουν διεξαχθεί, εκθέσεις επιθεώρησης και ελέγχου** (κατ' αναλογία με τα συνοδευτικά έγγραφα τεκμηρίωσης των δηλώσεων/πιστοποιητικών για τα υποσυστήματα).

3.3. Όταν το υποσύστημα ΕΧΣ εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της αίτησης έγκρισης και το όχημα ή/και ο τύπος οχήματος είναι εξοπλισμένα με ETCS ή GSM-R, **δηλώσεις ESC/RSC** (δεν απαιτείται όταν οι σχετικές τιμές ESC/RSC στο EMETO είναι ESC-EU-0 / RSC-EU-0 ή/και ESC-NP-CCS7.4α / RSC-NP-CCS7.4α, ή όταν η σχετική καταχώρηση στο EMETO δεν περιέχει κανέναν τύπο ESC/RSC).

4. Επαλήθευση της συμμόρφωσης με τους εθνικούς κανόνες

4.1. **Πιστοποιητικό (-α) επαλήθευσης**, που εκδίδεται από τον/τους ορισθέντα/-ες οργανισμό/-ούς

4.2. **Συνοδευτικός φάκελος του (των) πιστοποιητικού (-ών) επαλήθευσης**, που συντάσσεται από τον/τους ορισθέντα/-ες οργανισμό/-ούς σύμφωνα με το NB-Rail RFU-STR-011 και καλύπτει το πεδίο των δραστηριοτήτων του. Ο φάκελος αυτός θα πρέπει να περιλαμβάνει φύλλα υπολογισμού και πρακτικά των κειμένων και των εξετάσεων που διεξάγονται από ορισθέντα/-ες οργανισμό/-ούς.

5. **Αποδεικτικά στοιχεία της εκπλήρωσης άλλων νομικών πράξεων της Ένωσης** (π.χ. πιστοποιητικό/-ά επαλήθευσης που έχει/-ουν εκδοθεί σύμφωνα με άλλες νομικές πράξεις της Ένωσης)

Τα προαναφερθέντα έγγραφα θα πρέπει να περιορίζονται στις πτυχές που επηρεάζονται από την αλλαγή σε περίπτωση νέας έγκρισης σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545.

Τα έγγραφα που αποτελούν τον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης πρέπει να περιλαμβάνονται στην αίτηση· η παροχή των στοιχείων αναφοράς των εγγράφων ή των στοιχείων αναφοράς στη βάση δεδομένων ERADIS δεν επαρκεί, καθώς δεν παρέχει σαφή και σταθερή εικόνα των εγγράφων που πράγματι υποβλήθηκαν και αξιολογήθηκαν.

Επισημαίνεται ότι οι συνοδευτικοί φάκελοι των πιστοποιητικών επαλήθευσης ΕΚ, που πρόκειται να καταρτιστούν από τους κοινοποιημένους οργανισμούς, περιέχουν ήδη πολλά από τα αναγκαία έγγραφα για τον συνοδευτικό φάκελο των δηλώσεων επαλήθευσης ΕΚ, που πρόκειται να καταρτιστούν από τους αιτούντες για τη διάθεση των κινητών υποσυστημάτων στην αγορά. Δεν είναι απαραίτητο να μεταφορτώσετε τα έγγραφα δύο φορές στην OSS (μία φορά στο πλαίσιο του συνοδευτικού αρχείου των πιστοποιητικών επαλήθευσης ΕΚ και μία άλλη στο πλαίσιο του τεχνικού αρχείου που συνοδεύει τα πιστοποιητικά επαλήθευσης ΕΚ).

Ο συνοδευτικός τεχνικός φάκελος των δηλώσεων επαλήθευσης ΕΚ θα πρέπει να περιορίζεται στο ελάχιστο σύνολο εγγράφων που είναι απαραίτητα προκειμένου να καταλήξουν οι εμπλεκόμενοι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης στα συμπεράσματά τους και προκειμένου να καταρτίσει ο αιτών τη δήλωση επαλήθευσης ΕΚ. Για να αποφευχθεί περιττός φόρτος, κάθε άλλο έγγραφο που δεν είναι απαραίτητο για τους σκοπούς αυτούς δεν θα πρέπει να αποτελεί μέρος του συνοδευτικού τεχνικού φακέλου.

3.11.1.7. Σημεία 18.4 και 18.5 – Δηλώσεις συμβατότητας συστήματος ETCS (ESC) / συμβατότητας ραδιοσυστήματος (RSC)

Η έννοια της συμβατότητας συστήματος ETCS (ESC) και της συμβατότητας ραδιοσυστήματος (RSC) εισήχθη στην ΤΠΔ ΕΧΣ με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/776. Υπάρχει μια αναγκαία μεταβατική περίοδος από τους προηγούμενους εθνικούς κανόνες που καθορίστηκαν σε ορισμένα κράτη μέλη έως ότου οι κατάλληλες τιμές ESC/RSC καθοριστούν από τον ΔΥ και δημοσιευθούν στο τεχνικό έγγραφο του Οργανισμού.

Για την περίπτωση προσθήκης ή αφαίρεσης δηλώσεων ESC/RSC υπό μορφή νέας έκδοσης ενός τύπου οχήματος με βάση μια ήδη υπάρχουσα έκδοση ενός τύπου οχήματος, ανατρέξτε στην ενότητα 3.8.4.2 (σύνταξη εκδόσεων).

3.11.1.7.1. Δηλώσεις ESC/RSC που πρέπει να περιλαμβάνονται στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης

Όταν ένα όχημα ή/και τύπος οχήματος είναι εξοπλισμένα με ETCS (επίπεδο 1, 2 ή 3) ή/και GSM-R (φωνή ή/και δεδομένα):

- › **Πρώτη έγκριση** [άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545]: παρέχεται τουλάχιστον μία δήλωση συμβατότητας συστήματος ETCS (ESC) / συμβατότητας ραδιοσυστήματος (RSC) μεταξύ των τύπων ESC/RSC που δηλώνονται από κάθε ΔΥ στην περιοχή χρήσης που επιλέγεται από τον αιτούντα.

Οι διαθέσιμοι τύποι ESC/RSC μπορούν να ελεγχθούν στο τεχνικό έγγραφο TD/011REC1028 που διατίθεται στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού:

<https://www.era.europa.eu/content/etcs-and-radio-system-compatibility-escrsc>

- › **Ανανέωση της έγκρισης τύπου οχήματος** (άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545): εάν επηρεάζεται το τμήμα ETCS ή το τμήμα ραδιοεπικοινωνίας του υποσυστήματος ΕΧΣ, παρέχεται τουλάχιστον μία δήλωση συμβατότητας συστήματος ETCS (ESC) / συμβατότητας ραδιοσυστήματος (RSC) μεταξύ των τύπων ESC/RSC που δηλώνονται από κάθε ΔΥ στην περιοχή χρήσης. Αποδεκτή είναι επίσης η αιτιολόγηση ότι δεν επηρεάζονται οι προηγούμενες δηλώσεις συμβατότητας συστήματος ETCS (ESC) / συμβατότητας ραδιοσυστήματος (RSC).

- › **Επεκταθείσα περιοχή χρήσης** [άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545]: παρέχεται τουλάχιστον μία δήλωση συμβατότητας συστήματος ESC/RSC μεταξύ των τύπων ESC/RSC που δηλώνει κάθε ΔΥ στην επεκταθείσα περιοχή χρήσης.
- › **Νέα έγκριση** (άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545): εάν επηρεάζεται το τμήμα ETCS ή το τμήμα ραδιοσυστήματος του υποσυστήματος EXS, παρέχεται τουλάχιστον μία δήλωση συμβατότητας συστήματος ETCS (ESC) / συμβατότητας ραδιοσυστήματος (RSC) μεταξύ των τύπων ESC/RSC που δηλώνονται από κάθε ΔΥ στην περιοχή χρήσης. Αποδεκτή είναι επίσης η αιτιολόγηση ότι δεν επηρεάζονται οι προηγούμενες δηλώσεις συμβατότητας συστήματος ETCS (ESC) / συμβατότητας ραδιοσυστήματος (RSC).
- › **Έγκριση συμμόρφωσης με τύπο** [άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο ε) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545]: παρέχονται οι δηλώσεις συμβατότητας συστήματος ETCS (ESC) / συμβατότητας ραδιοσυστήματος (RSC) που είναι καταχωρισμένες στον τύπο οχήματος. Δεν είναι απαραίτητη η παροχή δήλωσης ESC/RSC για τις τιμές ESC/RSC-EU-0 και/ή ESC/RSC-NP-CCS7.4α.
- › **Συνδυασμός νέας και επεκταθείσας περιοχής χρήσης** (άρθρο 14 παράγραφος 3 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545): εάν η αλλαγή δεν σχετίζεται με το ETCS/GSM-R, ισοδυναμεί με την επεκταθείσα περιοχή χρήσης που αναφέρεται ανωτέρω. Εάν η αλλαγή επηρεάζει το ETCS ή το GSM-R, αυτό ισοδυναμεί με νέα περίπτωση έγκρισης ανωτέρω.
- › **Συνδυασμός πρώτης έγκρισης και έγκρισης συμμόρφωσης προς τύπο:** (άρθρο 14 παράγραφος 3 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545) βλ. περίπτωση πρώτης έγκρισης ανωτέρω (πρώτο σημείο).

Η λειτουργία σε ETCS L0 ή LNTC δεν θεωρείται λειτουργία ETCS κλάσης A, αλλά λειτουργία «κληροδοτημένου συστήματος προστασίας αμαξοστοιχίας κλάσης B». Σε αυτές τις περιπτώσεις δεν ισχύει η έννοια της συμβατότητας συστήματος ETCS (ESC) / συμβατότητας ραδιοσυστήματος (RSC). Ωστόσο, οι μεταβάσεις από/προς την κλάση B και το ETCS θα πρέπει να καλύπτονται στους σχετικούς τύπους ΟΣΣ.

Για οχήματα και/ή τύπους οχημάτων που είναι εξοπλισμένα με πιστοποιημένο εποχούμενο ETCS (επίπεδο 1, 2 ή 3), αλλά έχουν λάβει άδεια λειτουργίας μόνο με σύστημα προστασίας αμαξοστοιχιών κατηγορίας B (π.χ. υπάρχει CfU που δεν επιτρέπει τη χρήση του ETCS), θα πρέπει να ζητηθεί νέα έγκριση ώστε να επιτραπεί στα οχήματα να χρησιμοποιούν το ETCS και θα πρέπει να υποβληθεί η σχετική δήλωση ESC, όπως περιγράφεται ανωτέρω.

3.11.1.7.2. Ειδικές τιμές για τις παραμέτρους συμβατότητας συστήματος ETCS (ESC) / συμβατότητας ραδιοσυστήματος (RSC) στο EMETO

Στο EMETO όλοι οι τύποι ETCS και RSC για τους οποίους έχει αποδειχθεί η συμβατότητα του οχήματος καταχωρίζονται στην παράμετρο 4.13.1.8 «Συμβατότητα συστήματος ETCS», στην παράμετρο 4.13.2.5 «Συμβατότητα συστήματος φωνητικής ραδιοεπικοινωνίας» και στην παράμετρο 4.13.2.8 «Συμβατότητα συστήματος ραδιοεπικοινωνίας δεδομένων».

Κατά τη συμπλήρωση ενός σχεδίου τύπου στο EMETO, μόνο οι τύποι ESC/RSC με την κατάσταση «έγκυρο», όπως ορίζονται στο τεχνικό έγγραφο ESC/RSC TD/011REC1028, είναι διαθέσιμοι για επιλογή. Επιπλέον, είναι δυνατή η επιλογή 3 ειδικών τιμών που δεν αντιστοιχούν σε τύπους ESC/RSC:

- › **Άνευ αντικειμένου:** χρησιμοποιείται όταν το όχημα δεν είναι εξοπλισμένο με ETCS ή GSM-R φωνητική ραδιοεπικοινωνία ή GSM-R ραδιοεπικοινωνία. Όταν επιλέγεται αυτή η τιμή, δεν μπορεί να συνδυαστεί με κανέναν από τους άλλους αναγνωριστικούς κωδικούς τύπου ESC/RSC.
- › **ESC-NP-CCS7.4α / RSC-NP-CCS74.α:** πρέπει να χρησιμοποιείται όταν οι έλεγχοι διενεργούνται σύμφωνα με (υφιστάμενες) εθνικές διαδικασίες, ισοδύναμες με αυτές που ορίζονται στους

τύπους ESC/RSC. Αυτό μπορεί να συμβεί, για παράδειγμα, σε διαφορετικές καταστάσεις (μη εξαντλητικός κατάλογος):

- Ο τύπος (οι τύποι) ESC/RSC δεν φέρουν την ένδειξη «έγκυρος» στο τεχνικό έγγραφο ESC/RSC TD/011REC1028.
- Οι έλεγχοι διενεργήθηκαν πριν από την αλλαγή των κωδικών αναγνώρισης του (των) σχετικού(-ών) τύπου(-ων) ESC/RSC σε ένδειξη «έγκυρο»

Αυτή η ειδική τιμή μπορεί να συνδυαστεί με οποιοδήποτε άλλο αναγνωριστικό τύπου ESC/RSC, για μια συγκεκριμένη παράμετρο ESC/RSC στο EMETO.

Σε κάθε περίπτωση, όταν επιλέγεται η ειδική τιμή ESC-NP-CCS7.4α / RSC-NP-CCS74.α, είναι υποχρεωτικό να επισημαίνονται ως μη κωδικοποιημένοι περιορισμοί τα εξής:

- προδιαγραφή(-ες) δοκιμής (είτε ένα εμπιστευτικό έγγραφο είτε μια προδιαγραφή που ορίζεται σε έναν εθνικό κανόνα)
- παραπομπή στην έκθεση δοκιμής που χρησιμοποιήθηκε για τη διενέργεια του ελέγχου, και
- γραμμές ή τμήματα του δικτύου για τα οποία έχει αποδειχθεί η τεχνική συμβατότητα.

Σημείωση: στο RINF, η ειδική τιμή ESC-NP-CCS7.4α / RSC-NP-CCS74.α δεν είναι διαθέσιμη για επιλογή. Στην περίπτωση ενός τμήματος στο RINF που χαρακτηρίζεται από μια τιμή τύπου ESC/RSC και ενός οχήματος που δεν έχει την αντίστοιχη τιμή τύπου ESC/RSC στο EMETO, αλλά χρησιμοποιεί αντ' αυτού την ειδική τιμή, η συμβατότητα διαδρομής δεν τεκμαίρεται αυτομάτως. Επομένως, ενδέχεται να απαιτούνται πρόσθετοι έλεγχοι για την επαλήθευση της τεχνικής συμβατότητας με βάση το έγγραφο που παρέχεται στον μη κωδικοποιημένο περιορισμό που αναφέρεται σχετικά (προδιαγραφή δοκιμής).

- › **ESC-EU-0 / RSC-EU-0:** στο RINF, η έννοια της τιμής αυτής αντιστοιχεί στην περίπτωση που ο ΔΥ έχει δηλώσει ότι δεν απαιτούνται ESC/RSC προκειμένου να αποδειχθεί η τεχνική συμβατότητα για οποιοδήποτε δίκτυο/τμήμα δικτύου.

Στο EMETO η εν λόγω παράμετρος μπορεί να επιλεγεί για όλα τα πιστοποιημένα υποσυστήματα EXS που είναι εξοπλισμένα με ETCS ή/και GSM-R.

Αυτή η ειδική τιμή μπορεί να συνδυαστεί με οποιοδήποτε άλλο αναγνωριστικό τύπου ESC/RSC, για μια συγκεκριμένη παράμετρο ESC/RSC ERATV.

3.11.1.7.3. Συμπερίληψη των δηλώσεων συμβατότητας συστήματος ETCS (ESC) / συμβατότητας ραδιοσυστήματος (RSC) στη δήλωση επαλήθευσης EK του υποσυστήματος

Όπως αναφέρεται στον οδηγό εφαρμογής της ΤΠΔ EXS, οι αναφορές στις δηλώσεις συμβατότητας συστήματος ETCS (ESC) / συμβατότητας ραδιοσυστήματος (RSC) θα πρέπει να περιλαμβάνονται στη δήλωση επαλήθευσης EK (EC DoV) για το υποσύστημα, παρότι δεν απαιτείται ρητά από τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/250.

Ο αιτών θα πρέπει να προσθέσει τις παραπομπές στις δηλώσεις συμβατότητας συστήματος ETCS (ESC) / συμβατότητας ραδιοσυστήματος (RSC) στην παράγραφο που αρχίζει με τη φράση «Σύμφωνα με το/τα ακόλουθο/-α πιστοποιητικό/-ά και/ή την/τις έκθεση/-εις». Ο αιτών για τη διάθεση υποσυστήματος στην αγορά που συντάσσει τη δήλωση επαλήθευσης EK μπορεί επίσης να προσθέσει μια συμπληρωματική παράγραφο προκειμένου να συμπεριλάβει τέτοιες παραπομπές.

3.11.1.8. Σημείο 18.6 - Αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με προηγούμενες εγκρίσεις

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/EK:

- 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
 - Σε περίπτωση που δεν είναι δυνατόν να βρεθούν αποδεικτικά έγγραφα της εκδοθείσας έγκρισης και/ή του συνοδευτικού φακέλου της έγκρισης, ο φορέας έγκρισης θα πρέπει να θεωρήσει ότι το όχημα είναι εγκεκριμένο και έχει παραμείνει σε λειτουργία για όσο διάστημα είναι καταχωρισμένο στο ΕΜΟ (η καταχώριση δεν έχει ανασταλεί / ανακληθεί, η έγκριση δεν έχει λήξει ή ανασταλεί).

3.11.1.9. Σημείο 18.6 – Αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με την περιοχή χρήσης οχημάτων που χρησιμοποιούνται βάσει των συμφωνιών RIC/RIV κατόπιν αλλαγής για την οποία απαιτείται νέα έγκριση

Για τους σκοπούς έγκρισης οχημάτων σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 και τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/545, το γεγονός ότι ένα όχημα εγκρίθηκε κάποτε μέσω συμφωνιών RIV/RIC δεν έχει κανένα ιδιαίτερο αντίκτυπο πέραν των κεκτημένων δικαιωμάτων που προβλέπονται στο άρθρο 54 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, στο τμήμα 7.1.4 παράγραφος 7 της ΤΠΔ LOC&PAS και στο τμήμα 7.2.2.4 παράγραφος 7 της ΤΠΔ ΕΦΑ. Η σταδιακή κατάργηση των συμφωνιών RIC/RIV για τους σκοπούς της έγκρισης οχημάτων άρχισε με την οδηγία 2004/49/ΕΚ για την ασφάλεια (δημιουργία του ρόλου των ΕΑΑ), την οδηγία 2004/49/ΕΚ (Εθνικές Αρχές Ασφάλειας (ΕΑΑ) ως φορείς που χορηγούν εγκρίσεις τύπων και οχημάτων) και στη συνέχεια την οδηγία 2004/49/ΕΚ (διαχωρισμός των ΣΕ, των ΔΥ και των ΕΑΑ).

Ο τεχνικός κληρονόμος της συμφωνίας RIV είναι η ΤΠΔ ΕΦΑ, ιδίως η ενότητα 7.1.2 που καθορίζει τις προϋποθέσεις για την ύπαρξη περιοχής χρήσης η οποία δεν περιορίζεται σε συγκεκριμένα εθνικά δίκτυα. Ομοίως, το τμήμα 7.1.1.5 της ΤΠΔ ΜΗΧ&ΕΤΥ περιγράφει τις τεχνικές απαιτήσεις για την έκδοση εγκρίσεων σε επιβατάμαξες που δεν περιορίζονται σε συγκεκριμένη περιοχή χρήσης, οι οποίες αποτελούσαν μέρος της συμφωνίας RIC στο παρελθόν.

Και στις δύο περιπτώσεις, οι απαιτήσεις στις τρέχουσες ΤΠΔ δεν είναι ισοδύναμες με τις απαιτήσεις στις συμφωνίες RIV/RIC. Μια (παρελθούσα) αποδοχή με βάση τις RIV/RIC δεν ισοδυναμεί με έγκριση που δεν περιορίζεται σε κάποιο συγκεκριμένο δίκτυο ("Ολόκληρη η ΕΕ"), δηλαδή το τμήμα 7.1.2 της ΤΠΔ ΕΦΑ ή το τμήμα 7.1.1.5 της ΤΠΔ LOC&PAS.

Ο διοικητικός κληρονόμος της συμφωνίας RIV είναι η γενική σύμβαση χρήσης αμαξών (GCU), η οποία είναι μια πολυμερής σύμβαση που βασίζεται στη σύμβαση COTIF και καθορίζει τα αμοιβαία δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των κατόχων αμαξών και των ΣΕ όσον αφορά τη χρήση εμπορευματικών βαγονιών στην Ευρώπη και πέραν αυτής. Η συμφωνία RIC λαμβάνει σήμερα τη μορφή πολυμερούς σύμβασης υπό το συντονισμό της UIC. Και στις δύο περιπτώσεις, το πεδίο εφαρμογής των συμφωνιών είναι η ανταλλαγή

(εγκεκριμένων) οχημάτων μεταξύ ΣΕ/κατόχων και δεν αφορά την έγκριση. Περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να βρείτε στους ακόλουθους δικτυακούς τόπους:

<https://gcubureau.org/>

<https://uic.org/special-groups/ric-a/>

Οι ΤΠΔ ΜΗΧ&ΕΤΥ και ΕΦΑ διευκρινίζουν ότι σε περίπτωση αλλαγών σε τέτοια οχήματα, η περιοχή χρήσης της νέας έγκρισης θα περιορίζεται στην πραγματική περιοχή λειτουργίας πριν από την εφαρμογή της αλλαγής και όχι στην «ιστορική» περιοχή λειτουργίας- η σήμανση RIV/RIC θα πρέπει να αφαιρεθεί από τα οχήματα και από το ECVVR/EVR εκείνη τη στιγμή.

Ειδικότερα, σύμφωνα με τα κεφάλαια 7.2.2.4 της ΤΠΔ ΕΦΑ και 7.1.4 της ΤΠΔ ΜΗΧ&ΕΤΥ,

- › Τα οχήματα που χρησιμοποιούνται δυνάμει των συμφωνιών RIV (Regolamento Internazionale Veicoli) ή RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) θεωρείται ότι έχουν εγκριθεί με τους όρους υπό τους οποίους χρησιμοποιήθηκαν, συμπεριλαμβανομένης της περιοχής χρήσης στην οποία λειτουργούν, και
- › Σε περίπτωση αλλαγής που απαιτεί νέα έγκριση, τα οχήματα που έχουν υποστεί τροποποιήσεις διατηρούν την περιοχή χρήσης στην οποία λειτουργούσαν χωρίς περαιτέρω έλεγχο των αμετάβλητων τμημάτων.

Για την τεκμηρίωση της περιοχής χρήσης στην οποία λειτουργούσαν τα οχήματα που έχουν υποστεί μετατροπές, μπορούν να λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα στοιχεία:

- › Δεδομένα στα εθνικά μητρώα οχημάτων (EMO) σύμφωνα με την απόφαση 2007/756/EK ή στο ευρωπαϊκό κεντρικό εικονικό μητρώο οχημάτων (EKEMO) σύμφωνα με την απόφαση (ΕΕ) 2018/1614.
- › Αρχεία συντήρησης από υπεύθυνους για τη συντήρηση φορείς (ΥΣΦ) ή συμβάσεις που έχουν υπογραφεί με ΥΣΦ για την παροχή υπηρεσιών συντήρησης, όταν τα οχήματα φθάνουν στα συνεργεία με δικά τους μέσα.
- › Αποδεικτικά στοιχεία που προσκομίζουν οι ΔΥ σχετικά με την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας στο δίκτυο.
- › Αποδεικτικά στοιχεία που προσκομίζονται από τις ΣΕ σχετικά με την ενσωμάτωση τέτοιων οχημάτων σε αμαξοστοιχίες για την κάλυψη δρομολογίων σε ορισμένα δίκτυα/γραμμές· τα στοιχεία που αφορούν τη χρήση των οχημάτων στο πλαίσιο έκτακτης μεταφοράς δεν θεωρούνται κατάλληλα, διότι αυτός ο τύπος λειτουργίας δεν είναι αντιπροσωπευτικός μιας κανονικής εμπορικής εκμετάλλευσης,
- › συμβάσεις με εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης ή σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σχετικά με την παροχή υπηρεσιών έλξης στο πλαίσιο ορισμένων δικτύων/γραμμών, και/ή
- › Οποιοδήποτε άλλο κατάλληλο αποδεικτικό στοιχείο.

Οι σημάνσεις στο όχημα και/ή οι πληροφορίες στο εθνικό μητρώο οχημάτων (EMO)/ευρωπαϊκό μητρώο οχημάτων (EKEMO)/ευρωπαϊκό μητρώο οχημάτων (EVR) σχετικά με την περιοχή χρήσης δεν θεωρούνται κατάλληλα αποδεικτικά στοιχεία από τα οποία να προκύπτει πού λειτουργούσε πραγματικά το όχημα πριν από την τροποποίηση.

Ο αιτών θα πρέπει να προσκομίσει τα αποδεικτικά στοιχεία για την περιοχή λειτουργίας στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης έγκρισης. Το γεγονός ότι το όχημα που πρόκειται να τροποποιηθεί είχε αρχικά γίνει δεκτό κατόπιν εφαρμογής των συμφωνιών RIV/RIC δεν συνεπάγεται καμία άλλη διαφορά στο περιεχόμενο του συνοδευτικού φακέλου της αίτησης έγκρισης ούτε στις αξιολογήσεις που πρέπει να διενεργήσει ο φορέας έγκρισης για μια νέα έγκριση σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545. Συγκεκριμένα:

- › Το περιεχόμενο του συνοδευτικού φακέλου της αίτησης έγκρισης περιγράφεται στο παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545,

- › Οι κανόνες που πρέπει να εφαρμοστούν (δηλ. ΤΠΔ, εθνικοί κανόνες, άλλο δίκαιο της ΕΕ) για τα μέρη που υπέστησαν μετατροπές και τις διεπαφές με τα αμετάβλητα μέρη είναι αυτοί που ισχύουν κατά την υποβολή της αίτησης, και
- › Οι αξιολογήσεις που πρέπει να διενεργούνται από τον φορέα έγκρισης και τις ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης (σύμφωνα με τον τεκμηριωμένο τόπο παροχής της υπηρεσίας που αναφέρεται ανωτέρω) είναι οι ίδιες με εκείνες που διενεργούνται για κάθε άλλο όχημα και/ή τύπο οχήματος που έχει υποστεί μετατροπές και για το οποίο απαιτείται νέα έγκριση, οι οποίες συνοψίζονται στο παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545.

Σε περίπτωση **διακοπής της λειτουργίας** των εν λόγω οχημάτων (ανεξαρτήτως διάρκειας), ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής θα πρέπει να δώσει προσοχή στις πιθανές αλλαγές στα δίκτυα στα οποία το όχημα λειτουργούσε στο παρελθόν και οι οποίες συνέβησαν μετά τη διακοπή και να τεκμηριώσει το αποτέλεσμα της έρευνας. Οι εν λόγω αλλαγές ενδέχεται να θέσουν σε κίνδυνο την τεχνική συμβατότητα μεταξύ των οχημάτων και των δικτύων. Ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής θα πρέπει επίσης να εξετάσει αν, για παρόμοια οχήματα, έχουν γίνει αλλαγές για τη διατήρηση της τεχνικής συμβατότητας μεταξύ των οχημάτων και των δικτύων, οι οποίες δεν θα υπήρχαν στα οχήματα εκτός λειτουργίας. Αυτό ισχύει επίσης για τα οχήματα εκτός λειτουργίας που αγοράζονται με σκοπό την επισκευή/ανακαίνισή τους ώστε να τεθούν πάλι σε λειτουργία.

Οι όροι βάσει των οποίων λειτούργησαν τα οχήματα, οι οποίοι αναφέρονται στις ΤΠΔ ΜΗΧ&ΕΤΥ και ΕΦΑ, εξακολουθούν να ισχύουν για τα αμετάβλητα τμήματα. Το πεδίο εφαρμογής μιας νέας έγκρισης, και, συνεπώς, οι σχετικοί CfU του οχήματος και άλλοι περιορισμοί, περιορίζονται στα μέρη που έχουν υποστεί μετατροπές. Ωστόσο, ο αιτών πρέπει να συμπεριλάβει στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης μέσω της OSS όσο το δυνατόν περισσότερα αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με τους υφιστάμενους CfU του οχήματος και άλλους περιορισμούς· σε αντίθετη περίπτωση, ενδέχεται να απουσιάζουν βασικά στοιχεία των εγκρίσεων διάθεσης στην αγορά μετά την τροποποίηση, ιδίως όταν δεν είναι δυνατόν να βρεθούν αποδεικτικά στοιχεία της προηγούμενης έγκρισης (βλ. ενότητες 3.3.8 και 3.8.2.3).

Οι αρχές που περιγράφονται ανωτέρω στην παρούσα ενότητα θα πρέπει να ισχύουν και για τις κοινοποιήσεις αλλαγών σε οχήματα σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545, διότι δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι όχημα που έχει γίνει δεκτό βάσει των συμφωνιών RIC/RIV είναι ισοδύναμο με όχημα με έγκριση «για το σύνολο της ΕΕ».

3.11.1.10. Σημείο 18.7 - Καθορισμός και, αναλόγως¹¹, περιγραφή της μεθοδολογίας που χρησιμοποιήθηκε στην εισαγωγή απαιτήσεων

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), βλ. επίσης ενότητα 3.11.1.4.

3.11.1.11. Σημείο 18.8 - Περιεχόμενο της έκθεσης του οργανισμού αξιολόγησης που καλύπτει τη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων

Η έκθεση ανεξάρτητης αξιολόγησης για τη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων που θα εκδοθεί από τον οργανισμό αξιολόγησης θα πρέπει να περιλαμβάνει:

- › περιγραφή της κατανόησης, από τον Οργανισμό, του πεδίου εφαρμογής του έργου, καθώς και του πεδίου εφαρμογής της αξιολόγησης που έχει διενεργηθεί, συμπεριλαμβανομένων των σταδίων του κύκλου ζωής που έχουν αξιολογηθεί·
- › τις δραστηριότητες αξιολόγησης που πραγματοποιήθηκαν, κατά την αξιολόγηση της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων, συμπεριλαμβανομένων των δειγμάτων ή των κάθετων τομών που ελήφθησαν, καθώς και των επιλογών που έγιναν για δειγματοληπτικούς ελέγχους των αποδεικτικών στοιχείων συμμόρφωσης·

¹¹ Μη τυποποιημένη μεθοδολογία

- › τις άλλες εκθέσεις αξιολόγησης και/ή εκθέσεις ελέγχου που έχουν αναγνωριστεί αμοιβαία ή έχουν ληφθεί υπόψη κατά την αξιολόγηση της εισαγωγής απαιτήσεων· και
- › σχετικά λεπτομερή πορίσματα και συμπέρασμα σχετικά με την καταλληλότητα της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων για την εκπλήρωση των διατάξεων του άρθρου 13 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 και των βασικών απαιτήσεων που ορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

Στα συμπεράσματα της αξιολόγησής του σχετικά με τη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων, ο οργανισμός αξιολόγησης πρέπει να αναφέρει σαφώς εάν:

- › η διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων ήταν συστηματική και έχει εφαρμοστεί για τον προσδιορισμό σχετικών συνόλων απαιτήσεων (συμπεριλαμβανομένης της νομοθεσίας, των προτύπων και των κατευθυντήριων γραμμών της ΕΕ) που ισχύουν·
- › οι λεπτομερείς απαιτήσεις που προκύπτουν έχουν ενσωματωθεί στην προδιαγραφή απαιτήσεων, στην προδιαγραφή τεκμηρίωσης και στους καταλόγους ενεργειών και ότι υπάρχουν στοιχεία που αποδεικνύουν ότι οι απαιτήσεις αυτές έχουν τηρηθεί και υλοποιηθεί· και
- › οι κίνδυνοι έχουν αξιολογηθεί σύμφωνα με τη διαδικασία που απεικονίζεται στο παράρτημα Ι του ΚΜΑ για την ΕκΕπ.

Το ελάχιστο περιεχόμενο ή η απαιτούμενη δομή για την έκθεση αξιολόγησης που πρέπει να εκδίδεται από τους οργανισμούς αξιολόγησης δεν ορίζονται στα νομικά κείμενα. Στο διευκρινιστικό σημείωμα ERA1209/146 (βλ. ενότητα 3.3.1), προτείνεται ένα πρότυπο υπόδειγμα, το οποίο συνοψίζει τα κύρια στοιχεία της έκθεσης αξιολόγησης για τη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων.

Η προτεινόμενη δομή μπορεί να προσαρμοστεί στο σύστημα διαχείρισης εγγράφων του οργανισμού αξιολόγησης, υπό την προϋπόθεση ότι το υπόδειγμα που χρησιμοποιείται από τον οργανισμό αξιολόγησης περιέχει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες και το έγγραφο πληροί τις συνήθεις απαιτήσεις σχετικά με την ποιότητα και την ιχνηλασιμότητα (μοναδικός κωδικός αναφοράς του εγγράφου, ημερομηνία έκδοσης, έκδοση/τεύχος, ιστορικό αλλαγών κ.λπ.).

Ο οργανισμός αξιολόγησης, ο οποίος δεν συμφωνεί με ορισμένα μέρη, έχει το δικαίωμα να τα τροποποιήσει ή να τα διαγράψει, υπό την προϋπόθεση ότι υποβάλλει αξιόπιστες και αδιαμφισβήτητες εκθέσεις σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο διενήργησε πράγματι την ανεξάρτητη αξιολόγηση, καθώς και σχετικά με τα όρια και τα συμπεράσματα της ανεξάρτητης αξιολόγησης της εισαγωγής απαιτήσεων.

Στο υπόδειγμα, οι κατευθυντήριες γραμμές και/ή το επεξηγηματικό κείμενο προσδιορίζονται με πλάγιους χαρακτήρες και γκρι χρώμα. Τα τυποποιημένα κείμενα που προτείνεται να συμπεριληφθούν (με τις απαραίτητες προσαρμογές) είναι σε κανονική γραμματοσειρά και μαύρο χρώμα. Τα μέρη που πρέπει να προσαρμοστούν στις ιδιαιτερότητες του έργου (π.χ. όνομα αιτούντος, ονομασία του έργου) προσδιορίζονται με μπλε χρώμα και εντός παρενθέσεων.

Η ομάδα συνεργασίας του οργανισμού αξιολόγησης εκπονεί μια σύσταση για χρήση που καθορίζει περαιτέρω τη δομή και το περιεχόμενο της έκθεσης αξιολόγησης που θα εκδίδεται από τον οργανισμό αξιολόγησης. Μόλις εκδοθεί αυτή η σύσταση, το επεξηγηματικό σημείωμα ERA1209/146 θα προσαρμοστεί αναλόγως.

3.11.1.12. Σημείο 18.9 - Σε περίπτωση μη πλήρους κάλυψης από ΤΠΔ και/ή εθνικούς κανόνες, τα δικαιολογητικά της τεχνικής συμβατότητας του οχήματος με το δίκτυο στην περιοχή χρήσης.

Όταν η τεχνική συμβατότητα με το δίκτυο στην περιοχή χρήσης καλύπτεται πλήρως από τις ΤΠΔ ή/και τους εθνικούς κανόνες (πράγμα που συμβαίνει συνήθως), δεν χρειάζεται να υποβληθούν για το σημείο αυτό τα έγγραφα που έχουν ήδη υποβληθεί για το σημείο 18.5, το οποίο καλύπτει τα αποτελέσματα της αξιολόγησης της συμμόρφωσης όσον αφορά τις ΤΠΔ ή/και τους εθνικούς κανόνες.

3.11.1.13. Σημείο 18.10 - Περιεχόμενο της δήλωσης του αιτούντος ή του φορέα διαχείρισης της αλλαγής σχετικά με τη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων

Η δήλωση συμμόρφωσης ΕΚ [η οποία πρέπει να υποβάλλεται από τους αιτούντες ή τους φορείς διαχείρισης της αλλαγής για διάθεση των κινητών υποσυστημάτων στην αγορά σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797]

πρέπει να καλύπτει το σύνολο της σχετικής νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των εθνικών κανόνων. Η εισαγωγή και διαχείριση των απαιτήσεων απαιτεί μια ευρύτερη δήλωση συμμόρφωσης, η οποία διασφαλίζει ότι ένα όχημα ικανοποιεί όλες τις σχετικές απαιτήσεις που είναι απαραίτητες για την ικανοποίηση των βασικών απαιτήσεων. Αυτό περιλαμβάνει επίσης όλα τα απαραίτητα εναρμονισμένα πρότυπα, τα διεθνή πρότυπα, τους κώδικες σχεδιασμού και τις κατευθυντήριες γραμμές που απαιτούνται.

Από αυτή την άποψη, η δήλωση που πρέπει να καταρτιστεί από τον αιτούντα έγκριση ή από τον φορέα διαχείρισης της αλλαγής σχετικά με τη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων μπορεί να θεωρηθεί ισοδύναμη δήλωση, αν και με ευρύτερο πεδίο εφαρμογής σε σύγκριση με τη δήλωση/-εις EK: το όχημα συνολικά, και όχι μόνο τα επιμέρους κινητά υποσυστήματα.

Το ελάχιστο περιεχόμενο ή η απαιτούμενη δομή της δήλωσης που πρέπει να εκδίδεται από τον αιτούντα ή από τον φορέα διαχείρισης της αλλαγής σύμφωνα με το σημείο 18.10 του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 δεν ορίζεται στα νομικά κείμενα. Στο επεξηγηματικό σημείωμα ERA1209/146 (βλ. ενότητα 3.3.1), προτείνεται ένα πρότυπο υπόδειγμα, το οποίο συνοψίζει τα κύρια στοιχεία της έκθεσης αξιολόγησης για τη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων.

3.11.1.14. Σημεία 18.8, 18.10, 18.11 και 18.12 – Έκθεση του οργανισμού αξιολόγησης και δήλωση του αιτούντος

Όσον αφορά τη **διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων** για τη βασική απαίτηση «ασφάλειας» για τα υποσυστήματα και την ασφαλή ενσωμάτωση μεταξύ υποσυστημάτων, θα πρέπει να εφαρμόζεται η διαδικασία αξιολόγησης κινδύνων που περιγράφεται στο παράρτημα I του ΚΜΑ για την ΕκΕπ, πράγμα που σημαίνει ότι:

- › ο οργανισμός αξιολόγησης της ασφάλειας διενεργεί ανεξάρτητη αξιολόγηση και εκδίδει έκθεση αξιολόγησης και
- › ο αιτών ή ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής εκδίδει δήλωση (επικινδυνότητας).

Και τα δύο έγγραφα περιλαμβάνονται στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης έγκρισης, σύμφωνα με τα σημεία **18.8** και **18.10** του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545.

Για τις περιπτώσεις που υπάρχει ανάγκη λήψης έγκρισης σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 (**νέα έγκριση κατόπιν αλλαγής** σε ήδη εγκεκριμένο όχημα ή/και τύπο οχήματος, σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545), είναι υποχρεωτική και η **εφαρμογή του κανονισμού ΚΜΑ για την ΕκΕπ**. Εάν η αλλαγή θεωρείται **σημαντική**, η έκθεση αξιολόγησης της ασφάλειας που πρέπει να εκδοθεί από τον οργανισμό αξιολόγησης που αναφέρεται στο άρθρο 15 του ΚΜΑ για την ΕκΕπ και η δήλωση κινδύνου που πρέπει να καταρτιστεί από τον προτείνοντα (αιτών/φορέας διαχείρισης της αλλαγής) σύμφωνα με το άρθρο 16 του ΚΜΑ για την ΕκΕπ θα πρέπει να περιλαμβάνονται στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης έγκρισης, όπως περιγράφεται στα σημεία **18.11** και **18.12** του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545.

Ωστόσο, η έκθεση αξιολόγησης (ασφάλειας) που καλύπτει την εισαγωγή απαιτήσεων θα πρέπει να καλύπτει και τις πτυχές που σχετίζονται με την ασφάλεια και την ασφαλή ολοκλήρωση μεταξύ των υποσυστημάτων της σημαντικής αλλαγής. Ομοίως, η δήλωση (επικινδυνότητας) που πρέπει να καταρτιστεί από τον αιτούντα ή από τον φορέα διαχείρισης της αλλαγής για τη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων θα πρέπει να καλύπτει επίσης την ασφάλεια και την ασφαλή ολοκλήρωση μεταξύ των υποσυστημάτων.

Για τον λόγο αυτό, και για να αποφευχθεί η αλληλεπικάλυψη εργασιών και να μειωθεί ο αριθμός των προς εκπόνηση εγγράφων, οι πληροφορίες που αναφέρονται στα σημεία 18.8 και 18.11 (έκθεση αξιολόγησης), αφενός, και στα σημεία 18.10 και 18.12, αφετέρου (δήλωση) μπορούν να περιλαμβάνονται σε μία ενιαία έκθεση αξιολόγησης και σε μία ενιαία δήλωση. Αλλά είναι επίσης πιθανό οι πληροφορίες να καλύπτονται από τέσσερα ανεξάρτητα έγγραφα (π.χ. όταν ο οργανισμός αξιολόγησης για τη σημαντική αλλαγή στην εφαρμογή του ΚΜΑ για την ΕκΕπ είναι διαφορετικός από τον οργανισμό αξιολόγησης για τη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων). Ο αιτών ή ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής, σε συμφωνία με τον/τους ενδιαφερόμενο/ους οργανισμό/-ούς αξιολόγησης, είναι ελεύθερος να αποφασίσει ποια επιλογή είναι καταλληλότερη. Αυτό συνοψίζεται στον Πίνακα 5.

Σε κάθε περίπτωση, η αξιολόγηση που πρέπει να διενεργείται από τον οργανισμό αξιολόγησης για τη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων καλύπτει την ασφάλεια των βασικών απαιτήσεων και την ασφαλή ολοκλήρωση μεταξύ των υποσυστημάτων. Ο οργανισμός αξιολόγησης για την εισαγωγή απαιτήσεων παραμένει ο μόνος υπεύθυνος για την εν λόγω αξιολόγηση, αν και αναγνωρίζει αμοιβαία τις εργασίες που εκτελούνται από άλλον οργανισμό αξιολόγησης στο πλαίσιο της σημαντικής αλλαγής σύμφωνα με τον ΚΜΑ για την ΕκΕπ (για το ίδιο πεδίο εργασιών).

Πίνακας 5: Αποδεικτικά στοιχεία που σχετίζονται με την έκθεση αξιολόγησης του οργανισμού αξιολόγησης και σχετικές δηλώσεις

Πεδίο εφαρμογής \ Περίπτωση έγκρισης	Πρώτη, επέκταση, ανανέωση	Νέα Ανεξάρτητοι φάκελοι ή συνδυασμένοι φάκελοι	
Εισαγωγή απαιτήσεων «ασφάλειας»	Έκθεση οργανισμού αξιολόγησης (18.8) Δήλωση (18.10)	Έκθεση οργανισμού αξιολόγησης (18.8) Δήλωση (18.10)	Έκθεση οργανισμού αξιολόγησης (18.8+18.11) Δήλωση (18.10+18.12)
Σημαντική αλλαγή σύμφωνα με τον κανονισμό ΚΜΑ για την ΕκΕπ	ά.α.	Έκθεση οργανισμού αξιολόγησης (18.11) Δήλωση (18.20)	

3.11.1.15. Σημείο 18.14 Έγγραφα συντήρησης & επιχειρησιακής λειτουργίας

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

Σε περίπτωση νέας έγκρισης και/ή 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.

3.11.2. Παράρτημα II Πτυχές αξιολόγησης από τον φορέα έγκρισης

3.11.2.1. Σημεία 6 και 7 - Αξιολόγηση της μεθοδολογίας για την εισαγωγή απαιτήσεων και τα σχετικά αποδεικτικά στοιχεία

Είναι αναγκαίο να γίνει διάκριση ως προς το κατά πόσον οι βασικές αρχές της μεθοδολογίας στο παράρτημα I του ΚΜΑ για την ΕκΕπ χρησιμοποιούνται για όλες τις βασικές απαιτήσεις ή όχι:

- › Εάν χρησιμοποιείται η μεθοδολογία του παραρτήματος I του ΚΜΑ για την ΕκΕπ για όλες τις βασικές απαιτήσεις, τα δικαιολογητικά συνίστανται στη/στις δήλωση/-εις που αναφέρονται στο άρθρο 16 του ΚΜΑ για την ΕκΕπ [σημείο 18.10 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545] και στην έκθεση αξιολόγησης που αναφέρεται στο άρθρο 15 του ΚΜΑ για την ΕκΕπ [σημείο 18.8 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545].

Η αξιολόγηση που πρέπει να διενεργηθεί από τον φορέα έγκρισης και τις ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης θα επικεντρωθεί στην έκθεση ανεξάρτητης αξιολόγησης που εκδίδεται από τον οργανισμό αξιολόγησης και στη δήλωση που πρέπει να εκδοθεί από τον αιτούντα.

Το παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 συνοψίζει τους ελέγχους που πρέπει να διενεργεί ο φορέας έγκρισης. Όσον αφορά τη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων, θα αξιολογηθούν οι ακόλουθες πτυχές:

- Γενική συνοχή και συνάφεια των πληροφοριών στα παρεχόμενα αποδεικτικά στοιχεία
- Διαπίστευση/αναγνώριση του οργανισμού αξιολόγησης και ταξινόμηση στο τμήμα 5 της βάσης δεδομένων ERADIS
- Πεδίο εφαρμογής της ανεξάρτητης αξιολόγησης (σύστημα υπό αξιολόγηση, βασικές καλυφθείσες απαιτήσεις), ιδίως πώς λαμβάνονται υπόψη τα αποτελέσματα άλλων οργανισμών αξιολόγησης
- Σαφείς δηλώσεις σχετικά με τα αποτελέσματα της ανεξάρτητης αξιολόγησης όσον αφορά:

- Τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του παραρτήματος I του ΚΜΑ για την ΕκΕπ
 - Για την ασφάλεια των βασικών απαιτήσεων και την ασφαλή ολοκλήρωση μεταξύ των υποσυστημάτων, οι κίνδυνοι και οι συναφείς κίνδυνοι ελέγχονται σε αποδεκτό επίπεδο
 - Ολόκληρος ο κύκλος ζωής των απαιτήσεων που καλύπτονται (από την ταυτοποίηση έως την επικύρωση)
 - Όλες οι εφαρμοστέες απαιτήσεις που είναι αναγκαίες για να διασφαλιστεί ότι καλύπτονται όλες οι βασικές απαιτήσεις και όχι μόνο οι υποχρεωτικοί κανόνες (ΤΠΔ, εθνικοί κανόνες και άλλο δίκαιο της ΕΕ).
 - Αποδεικτικά στοιχεία που χρησιμοποιούνται από τον οργανισμό αξιολόγησης για την ανεξάρτητη αξιολόγηση
 - Πεδίο εφαρμογής της δήλωσης του αιτούντος και συνοχή με την ανεξάρτητη αξιολόγηση
 - Περιπτώσεις μη συμμόρφωσης που επισημαίνονται από τον οργανισμό αξιολόγησης (κλειστές ή ανοικτές, συμπεριλαμβανομένου του ιστορικού των περιπτώσεων μη συμμόρφωσης που περατώθηκαν)
- › Εάν χρησιμοποιείται άλλη μεθοδολογία για βασικές απαιτήσεις εκτός της ασφάλειας, ο φορέας έγκρισης ελέγχει ότι η εν λόγω μεθοδολογία παρέχει το ίδιο επίπεδο διασφάλισης με τη μεθοδολογία του παραρτήματος I του ΚΜΑ για την ΕκΕπ. Τα αποδεικτικά στοιχεία για τη διενέργεια της αξιολόγησης θα καλύπτουν όχι μόνο την έκθεση ανεξάρτητης αξιολόγησης (εάν υπάρχει), αλλά και την περιγραφή της μεθοδολογίας, την περιγραφή της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων, τα αποδεικτικά στοιχεία της εφαρμογής της διαδικασίας κ.λπ. Θα αξιολογηθούν οι ακόλουθες πτυχές:
- Γενική συνοχή και συνάφεια όλων των παρεχόμενων αποδεικτικών στοιχείων
 - Βαθμός ανεξάρτητης αξιολόγησης και πεδίο εφαρμογής (πλήρης κύκλος V)
 - Ικανότητες και ανεξαρτησία του ανεξάρτητου αξιολογητή
 - Έκθεση αξιολόγησης από τον ανεξάρτητο αξιολογητή
 - Πτυχές που καλύπτονται από τη μεθοδολογία:
 - Καθορισμός συστήματος
 - Προσδιορισμός των απαιτήσεων
 - Επικύρωση των απαιτήσεων
 - Δομημένη διαχείριση των απαιτήσεων σε κεντρικό αποθετήριο
 - Αποδεικτικά στοιχεία που πρέπει να προσκομιστούν
 - Μεθοδολογία εισαγωγής απαιτήσεων (τυποποιημένη / ευρέως αποδεκτή, προβλεπόμενη και κατάλληλη για τις καλυπτόμενες βασικές απαιτήσεις)
 - Εφαρμογή της μεθοδολογίας στο πλαίσιο της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων

Εν τέλει, ο φορέας έγκρισης πρέπει να εκτελεί παρόμοιο έργο με τον οργανισμό αξιολόγησης για την εισαγωγή της βασικής απαίτησης ασφάλειας, μεταξύ άλλων να ελέγχει κατά πόσον η διαδικασία που εφαρμόζεται παρέχει το ίδιο επίπεδο διασφάλισης με τις αρχές της μεθοδολογίας του παραρτήματος I του ΚΜΑ για την ΕκΕπ, εκτελώντας δειγματοληπτικούς ελέγχους (δειγματοληψία, αξιολογήσεις κάθετης τομής κ.λπ.) για να κατανοήσει τον τρόπο διαχείρισης των απαιτήσεων από την αρχή έως το τέλος. Όσο πιο τυποποιημένη είναι η διαδικασία (πιο κοντά στις βασικές αρχές του παραρτήματος I του ΚΜΑ για την ΕκΕπ, π.χ. EN 50126-1), τόσο λιγότερα ζητήματα θα εγείρει ο φορέας έγκρισης κατά την αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων της διαδικασίας εισαγωγής απαιτήσεων.

Όταν η μεθοδολογία δεν περιλαμβάνει ανεξάρτητη αξιολόγηση, θα υπάρξουν δυσκολίες προκειμένου να αποδειχθεί ότι παρέχει το ίδιο επίπεδο αξιοπιστίας. Ακόμη και αν ο φορέας έγκρισης και οι ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης διενεργήσουν λεπτομερή αξιολόγηση τόσο της μεθοδολογίας όσο και των αποτελεσμάτων της εφαρμογής της (όπως ένας ανεξάρτητος αξιολογητής), δεν μπορούν να καλύψουν καταλλήλως ολόκληρο τον κύκλο ζωής του οχήματος και/ή

του τύπου οχήματος (στο σημείο αυτό, το όχημα και/ή το όχημα έχει ήδη σχεδιαστεί, κατασκευαστεί και δοκιμαστεί). Επιπλέον, η επίλυση ενδεχόμενων περιπτώσεων μη συμμόρφωσης που διαπιστώνονται σε αυτό το προχωρημένο στάδιο της διαδικασίας μπορεί να είναι δύσκολη, χρονοβόρα και σε ορισμένες περιπτώσεις ανέφικτη χωρίς σημαντική καθυστέρηση της διαδικασίας έγκρισης ή/και πρόσθετο κόστος.

Η αξιολόγηση που πρέπει να διενεργείται από τις ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης θα πρέπει να επικεντρώνεται στην απόδειξη της εφαρμογής της μεθοδολογίας όσον αφορά τις απαιτήσεις που σχετίζονται με τους εθνικούς κανόνες, ακολουθώντας τις ίδιες αρχές που περιγράφονται ανωτέρω (όχι εξαντλητικός έλεγχος, αλλά αξιολόγηση της καταλληλότητας της διαδικασίας που εφαρμόζει ο αιτών για τη διαχείριση των σχετικών απαιτήσεων και κινδύνων)· η αξιολόγηση της μεθοδολογίας εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του φορέα έγκρισης. Οι αξιολογήσεις που πρέπει να διενεργούνται από τις ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης συνοψίζονται στο παράρτημα III του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι ο φορέας έγκρισης ή/και οι οικείες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης δεν θα πρέπει να ελέγχουν εάν οι CfU (συμπεριλαμβανομένων των επιβαλλόμενων περιορισμών) είναι εύλογοι από οικονομική άποψη (π.χ. κίνδυνος μη εκπλήρωσης των συμβατικών υποχρεώσεων του κατασκευαστή με την ΣΕ με την επιβολή CfU που μπορεί να καταστήσουν ανέφικτη τη λειτουργία του οχήματος), εφόσον δεν επηρεάζουν την εκπλήρωση των βασικών απαιτήσεων (π.χ. δεν δημιουργούν κίνδυνο για την ασφάλεια). Το πεδίο εφαρμογής της αξιολόγησης θα πρέπει να περιορίζεται στη συνοχή, την πληρότητα και τη συνάφεια (συμπεριλαμβανομένου του διασταυρωτικού ελέγχου από τους αρμόδιους οργανισμούς αξιολόγησης) του συνόλου των CfU.

3.11.2.2. Σημείο 8.2 - Ισχύς των πιστοποιητικών ΕΚ για τα στοιχεία διαλειτουργικότητας

Τα πιστοποιητικά ΕΚ που υποστηρίζουν τις δηλώσεις συμμόρφωσης ή/και καταλληλότητας χρήσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας μπορούν να έχουν λήξει τη στιγμή της υποβολής της αίτησης έγκρισης, εφόσον τα εν λόγω στοιχεία διαλειτουργικότητας έχουν διατεθεί νομίμως στην αγορά ή καλύπτονται από τις εξαιρέσεις που προβλέπονται από τις ΤΠΔ για την ενσωμάτωση στοιχείων διαλειτουργικότητας με ληγμένα πιστοποιητικά (ή με πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί βάσει προηγούμενων ΤΠΔ).

Ο αιτών θα πρέπει να παρέχει επαρκή αιτιολόγηση στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης έγκρισης, όπως τιμολόγια, παραγγελία αγοράς, απόδειξη παράδοσης, αποδεικτικά παραλαβής, μητρώα από το ΣΔΠ ποιότητας κ.λπ.)

Επισημαίνεται ότι ως διάθεση στην αγορά νοείται «Πρώτη παροχή αγαθού προς διανομή, κατανάλωση ή χρήση στην αγορά στο πλαίσιο εμπορικής δραστηριότητας», όπου ως «παροχή αγαθού προς διανομή» νοείται «υφιστάμενο και μεμονωμένα ταυτοποιήσιμο αγαθό, μετά το στάδιο της παραγωγής, αποτελεί αντικείμενο γραπτής ή προφορικής συμφωνίας μεταξύ δύο ή περισσότερων νομικών ή φυσικών προσώπων για τη μεταβίβαση της κυριότητας». Κατά συνέπεια, τα εν λόγω στοιχεία διαλειτουργικότητας θα έπρεπε να έχουν ήδη κατασκευαστεί και παραδοθεί.

3.11.2.3. 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. 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.

Ο όρος «σχετικό ενωσιακό δίκαιο» περιλαμβάνει επίσης ορισμένες νομοθετικές διατάξεις οι οποίες δεν εφαρμόζονται τους σιδηροδρόμους. Ωστόσο, ορισμένοι άλλοι νόμοι της ΕΕ που δεν είναι ειδικοί για τους σιδηροδρόμους ή δεν φαίνεται να εφαρμόζονται κατ' αρχήν στους σιδηροδρόμους πρέπει να τηρούνται σε κάθε περίπτωση (π.χ. κανονισμός REACH (ΕΚ) 1907/2006, οδηγία 2014/30/ΕΕ για την ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα, οδηγία 2009/48/ΕΚ σχετικά με την ασφάλεια των παιχνιδιών όταν ένα τρένο διαθέτει χώρο παιδικής χαράς για τα παιδιά κ.λπ.), βλέπε ενότητα 3.3.1.4.

3.11.2.4. Σημείο 8.7 Στοιχεία διαλειτουργικότητας (εγκυρότητα, πεδίο εφαρμογής, όροι χρήσης και άλλοι περιορισμοί)

Ο/Οι υπεύθυνος/-οι οργανισμός/-οί για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης του/των κινητού/-ών υποσυστήματος/-ων έχει/-ουν την υποχρέωση να αξιολογεί/-ούν εάν τα στοιχεία διαλειτουργικότητας που πρόκειται να ενσωματωθούν είναι συμβατά με το υποσύστημα και πληρούν τις σχετικές απαιτήσεις της ΤΠΔ. Οι έλεγχοι που πρέπει να διενεργεί ο φορέας έγκρισης αφορούν τη συνοχή μεταξύ των πιστοποιητικών που περιλαμβάνονται στον συνοδευτικό φάκελο της αίτησης, των πιστοποιητικών στη βάση ERADIS και των πιστοποιητικών που αναφέρονται στον συνοδευτικό φάκελο των πιστοποιητικών επαλήθευσης που εκδίδονται από τον κοινοποιημένο οργανισμό του υποσυστήματος.

3.11.2.5. 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 κανονισμού (ΕΕ) 2018/545.

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.

3.11.2.6. Σημείο 21 – Έλεγχος των δηλώσεων επαλήθευσης ΕΚ στις εγκρίσεις συμμόρφωσης με τύπο

Κατά την αξιολόγηση αιτήσεων έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά σε συμμόρφωση με εγκεκριμένο τύπο, το περιεχόμενο της δήλωσης επαλήθευσης ΕΚ δεν θα πρέπει να επαναξιολογείται συστηματικά από τον φορέα έγκρισης, διότι η εν λόγω επαλήθευση είχε ήδη διενεργηθεί κατά τη διάρκεια της διαδικασίας έγκρισης τύπου. Οι επαληθεύσεις θα πρέπει να περιορίζονται στην ιχνηλασιμότητα μεταξύ της/των δήλωσης/-ων ΕΚ, του/των πιστοποιητικού/-ών ΕΚ, του συνοδευτικού φακέλου της αίτησης, του ΕΜΕΤΟ και της ERADIS.

Όταν υπάρχει ανάγκη για νέα ή επικαιροποιημένη δήλωση επαλήθευσης ΕΚ (π.χ. σε περίπτωση αλλαγών στον τύπο οχήματος που μπορεί να ταξινομηθεί σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545), οι εν λόγω δηλώσεις ΕΚ πρέπει να τηρούν όλες τις απαιτήσεις των νομικών κειμένων, ανεξαρτήτως της αρχικής ημερομηνίας διάθεσης του υποσυστήματος στην αγορά, και η αξιολόγηση του κατά πόσον η νέα ή επικαιροποιημένη δήλωση επαλήθευσης ΕΚ πληροί τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2019/250 θα πρέπει να περιλαμβάνεται στο πεδίο εφαρμογής των ελέγχων που πρέπει να διενεργούνται από τον φορέα έγκρισης κατά την έκδοση έγκρισης οχήματος/-ων για διάθεση στην αγορά σύμφωνα με εγκεκριμένο τύπο.

3.11.3. Παράρτημα ΙΙΙ Πτυχές αξιολόγησης από τις αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης

3.11.3.1. 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.

3.11.4. Παράρτημα IV Πίνακας διαχείρισης απαιτήσεων (επεξηγηματικό παράδειγμα)

Παρακάτω παρατίθεται ένα επεξηγηματικό παράδειγμα των κύριων στοιχείων που πρέπει να καλύπτει το εργαλείο διαχείρισης των απαιτήσεων. Αυτό δεν σημαίνει ότι ο πίνακας που παρουσιάζεται θα πρέπει να χρησιμοποιείται όπως παρουσιάζεται· σκοπός του είναι να **επεξηγεί και να παρέχει παράδειγμα του βαθμού λεπτομέρειας** που θεωρείται απαραίτητος για την παροχή κατάλληλων αποδεικτικών στοιχείων σχετικά με τη διαδικασία εισαγωγής απαιτήσεων που εφαρμόζεται στον οργανισμό αξιολόγησης και στον φορέα έγκρισης.

Όσον αφορά την εισαγωγή απαιτήσεων, οι απαιτήσεις θα πρέπει να αναλύονται στη μικρότερη δυνατή απαίτηση από μια δεδομένη πηγή που μπορεί να:

- › Ταυτοποιήθηκε·
- › Ανατέθηκε·
- › Εφαρμόστηκε, και
- › Επικυρώθηκε.

Από αυτή την άποψη, μια μοναδική πηγή (π.χ. μια ΤΠΔ) μπορεί να οδηγήσει σε πολλές λεπτομερείς απαιτήσεις. Και στη συνέχεια, τέτοιου είδους απαιτήσεις χαμηλού επιπέδου μπορεί να οδηγήσουν σε πολλές διαφορετικές απαιτήσεις που πρέπει να αντιμετωπιστούν ανεξάρτητα, είτε επειδή υπάρχουν διαφορετικές απαιτήσεις είτε επειδή πρέπει να ανατεθούν σε διαφορετικά συστατικά/συστήματα/λειτουργίες ή να επικυρωθούν με διαφορετικό τρόπο.

Η διαχείριση όλων των λεπτομερών απαιτήσεων (χαμηλού επιπέδου) σε έναν ενιαίο «κύριο κατάλογο» απαιτήσεων δεν είναι απαραίτητη. Π.χ., οι απαιτήσεις πηγής μπορούν να αναλυθούν σε επιμέρους λειτουργίες/στοιχεία/συστήματα στα οποία πρέπει να ανατεθούν. Στη συνέχεια, για κάθε λειτουργία/στοιχείο/σύστημα, η άσκηση θα πρέπει να επαναλαμβάνεται έως ότου επιτευχθεί το απαραίτητο επίπεδο λεπτομέρειας. Ωστόσο, είναι υψίστης σημασίας να διατηρείται η ιχνηλασιμότητα σε όλα τα στάδια, έτσι ώστε ανά πάσα στιγμή να είναι δυνατή η αναζήτηση των λεπτομερών απαιτήσεων στις αρχικές απαιτήσεις.

Στο παράδειγμα που παρουσιάζεται στους πίνακες, ο κανονισμός (ΕΕ) 2014/1302 (ΤΠΔ LOC&PAS) απαιτεί τα οχήματα να είναι εφοδιασμένα με δύο λευκούς προβολείς, ώστε να εξασφαλίζεται ορατότητα για τον μηχανοδηγό (επιπλέον, οι προβολείς επιτρέπουν στους άλλους να αναγνωρίζουν την αμαξοστοιχία). Από τη συγκεκριμένη ρήτρα της ΤΠΔ μπορούν να συναχθούν δύο άλλες απαιτήσεις:

- › Πρέπει να υπάρχουν δύο φανοί, και
- › Οι φανοί πρέπει να είναι λευκοί.

Ο τρόπος διαχείρισης καθεμιάς από αυτές τις απαιτήσεις μπορεί να είναι διαφορετικός και να επηρεάζει διαφορετικά άλλα στοιχεία του οχήματος:

- › Η δομή και το εξωτερικό περίβλημα του αμαξώματος/της μηχανής θα πρέπει να διαθέτουν χώρο για την τοποθέτηση των φώτων
- › Οι ίδιοι οι φανοί πρέπει να είναι λευκοί

Φυσικά, υπάρχουν πολλές άλλες λεπτομερείς απαιτήσεις που πρέπει να πληροί ο τύπος οχήματος:

- › Το ηλεκτρικό σύστημα θα πρέπει να παρέχει ηλεκτρική ενέργεια στα φώτα (συνήθως μέσω του βοηθητικού συστήματος και/ή της μπαταρίας)·
- › το σύστημα ελέγχου αμαξοστοιχίας πρέπει να είναι σε θέση να ελέγχει τα φώτα·
- › Θα πρέπει να υπάρχει επαρκής τρόπος ενεργοποίησης/απενεργοποίησης/εξασθένησης των φώτων στο αναλόγιο του μηχανοδηγού

- › Τα φώτα πρέπει να έχουν τη σωστή χρωματομετρία και να προβάλλουν τη δέσμη φωτός με τη σωστή κατεύθυνση, σχήμα και ένταση κ.λπ.

Ωστόσο, οι πτυχές αυτές καλύπτονται και από άλλες απαιτήσεις της ΤΠΔ και θα αντιμετωπιστούν από άλλες απαιτήσεις.

