

3(I)/2012

Ο ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ  
ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΝΟΜΟΣ

Για σκοπούς εναρμόνισης με τις πράξεις της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με τίτλο—

Επίσημη Εφημερίδα  
της Ε.Ε.,  
L191,  
18.07.2008,  
σ.1.

Οδηγία 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος,

Επίσημη Εφημερίδα  
της Ε.Ε.,  
L273,  
17.10.2009,  
σ.12.

Οδηγία 2009/131/ΕΚ της Επιτροπής, της 16ης Οκτωβρίου 2009, περί τροποποίησης του παραρτήματος VII της οδηγίας 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος,

Η Βουλή των Αντιπροσώπων ψηφίζει ως ακολούθως:

Συνοπτικός  
τίτλος.

1. Ο παρών Νόμος θα αναφέρεται ως ο περί της Διαλειτουργικότητας του Κοινοτικού Σιδηροδρομικού Συστήματος Νόμος του 2012.

Ερμηνεία.

2. Στον παρόντα Νόμο, εκτός εάν από το κείμενο προκύπτει διαφορετική έννοια —

«αναβάθμιση» σημαίνει τις σοβαρές εργασίες μετατροπής ενός υποσυστήματος ή τμήματος ενός

υποσυστήματος, οι οποίες βελτιώνουν τις συνολικές επιδόσεις του υποσυστήματος·

«ανακαίνιση» σημαίνει τις σοβαρές εργασίες υποκατάστασης ενός υποσυστήματος ή τμήματος ενός υποσυστήματος, οι οποίες δεν τροποποιούν τις συνολικές επιδόσεις του υποσυστήματος·

«αναθέτων φορέας» σημαίνει κάθε φορέα, δημόσιο ή ιδιωτικό, που παραγγέλλει τη μελέτη ή/και την κατασκευή ή την ανακαίνιση ή την αναβάθμιση υποσυστήματος και περιλαμβάνει επιχείρηση σιδηροδρόμων, διαχειριστή υποδομής ή κάτοχο, ή εργολάβο, που είναι επιφορτισμένος με την εκτέλεση του έργου·

«αντικατάσταση στο πλαίσιο συντήρησης» σημαίνει την αντικατάσταση στοιχείων από άλλα με την ίδια λειτουργία και τις ίδιες επιδόσεις, στο πλαίσιο προληπτικής ή διορθωτικής συντήρησης·

«Απόφαση 93/465/ΕΟΚ» σημαίνει την Απόφαση 93/645/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 22ας Ιουλίου 1993 για τις ενότητες που αφορούν τις διάφορες φάσεις των διαδικασιών αξιολόγησης της πιστότητας και τους κανόνες επίθεσης και χρήσης της σήμανσης πιστότητας «CE» που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν στις οδηγίες τεχνικής εναρμόνισης·

«Αρμόδια Αρχή» σημαίνει το Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων·

«βασικές απαιτήσεις» σημαίνει το σύνολο των

Επίσημη Εφημερίδα  
της Ε.Ε.,  
L220,  
30.08.1993,  
σ.23.

Τρίτο Παράρτημα.

προϋποθέσεων που περιγράφονται στο Τρίτο Παράρτημα του παρόντος Νόμου, στις οποίες πρέπει να ανταποκρίνονται το σιδηροδρομικό σύστημα, τα υποσυστήματα και τα στοιχεία διαλειτουργικότητας, συμπεριλαμβανομένων των διεπαφών·

«διαλειτουργικότητα» σημαίνει την δυνατότητα του σιδηροδρομικού συστήματος να επιτρέπει την ασφαλή και συνεχή κυκλοφορία αμαξοστοιχιών με την επίτευξη των απαιτούμενων επιδόσεων στις συγκεκριμένες γραμμές:

Νοείται ότι, η δυνατότητα αυτή εξαρτάται από το σύνολο των κανονιστικών, τεχνικών και επιχειρησιακών προϋποθέσεων που πρέπει να τηρούνται προκειμένου να πληρούνται οι βασικές απαιτήσεις·

Πρώτο Παράρτημα.

«διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα» σημαίνει τα διευρωπαϊκά συστήματα, συμβατικά ή υψηλών ταχυτήτων, όπως αυτά ορίζονται στο Πρώτο Παράρτημα του παρόντος Νόμου, σημεία 1 και 2 αντιστοίχως·

«δίκτυο» σημαίνει τις γραμμές, τους σταθμούς, τα τερματικά και κάθε είδους σταθερό εξοπλισμό που απαιτείται για τη διασφάλιση της ασφαλούς και συνεχούς λειτουργίας του σιδηροδρομικού συστήματος·

«Διοικητική Αρχή» σημαίνει το Τμήμα Δημοσίων Έργων του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων·

«εθνική αρχή για την ασφάλεια» σημαίνει την αρχή για την ασφάλεια του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος, η οποία καθορίζεται από την Αρμόδια Αρχή·

«ειδική περίπτωση» σημαίνει κάθε μέρος του σιδηροδρομικού συστήματος, για το οποίο στις ΤΠΔ χρειάζονται ειδικές, προσωρινές ή οριστικές, διατάξεις εξαιτίας περιορισμών γεωγραφικών, τοπογραφικών, αστικού περιβάλλοντος ή συνοχής με το υπάρχον σύστημα και σε αυτό μπορεί να περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, οι σιδηροδρομικές γραμμές και τα δίκτυα που είναι αποκομμένα από το δίκτυο της υπόλοιπης Ένωσης, το περιτύπωμα, το εύρος τροχιάς ή η απόσταση μεταξύ των αξόνων των τροχιών, τα οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά και μόνο για τοπική, περιφερειακή ή ιστορική χρήση, και τα οχήματα που προέρχονται από τρίτες χώρες·

«Ένωση» σημαίνει την Ευρωπαϊκή Ένωση·

«έργο σε προχωρημένο στάδιο εξέλιξης» σημαίνει κάθε έργο, του οποίου η φάση προγραμματισμού/κατασκευής βρίσκεται σε τέτοιο στάδιο που θα ήταν απαράδεκτη η τροποποίηση της συγγραφής υποχρεώσεων στη Δημοκρατία, για λόγους νομικούς, συμβατικούς, οικονομικούς, χρηματοδοτικούς, κοινωνικούς ή περιβαλλοντικούς, και οι οποίοι θα πρέπει να αιτιολογούνται δεόντως·

«ευρωπαϊκή προδιαγραφή» σημαίνει κοινή τεχνική προδιαγραφή, ευρωπαϊκή τεχνική έγκριση

12(I) του 2006  
91(I) του 2010  
40(I) του 2011  
176(I) του 2011.

ή εθνικό πρότυπο, με το οποίο έχει μεταφερθεί κάποιο ευρωπαϊκό πρότυπο, όπως αυτό ορίζεται στον περί του Συντονισμού των Διαδικασιών Σύναψης Δημόσιων Συμβάσεων Προμηθειών, Έργων και Υπηρεσιών και για Συναφή Θέματα Νόμο·

«θεμελιώδης παράμετρος» σημαίνει κάθε κανονιστική, τεχνική ή επιχειρησιακή προϋπόθεση, κρίσιμη για τη διαλειτουργικότητα, που διευκρινίζεται στην αντίστοιχη ΤΠΔ·

«θέση σε λειτουργία» σημαίνει το σύνολο εργασιών, με τις οποίες ένα υποσύστημα ή ένα όχημα τίθεται στην επιχειρησιακή κατάσταση που προβλέπεται από κατασκευής·

«κάτοχος» σημαίνει το πρόσωπο ή την οντότητα που εκμεταλλεύεται όχημα ως μέσο μεταφοράς, είτε ως ιδιοκτήτης είτε ως νομέας οχήματος, και που είναι καταχωρημένο με την ιδιότητα αυτή στο εθνικό μητρώο οχημάτων που προβλέπεται στο άρθρο 24 του παρόντος Νόμου·

«κοινοτικό σιδηροδρομικό σύστημα» σημαίνει το σιδηροδρομικό σύστημα εντός της Ένωσης·

«κράτος-μέλος» σημαίνει κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης·

«όχημα» σημαίνει το σιδηροδρομικό όχημα που δύναται να κινείται με δικούς του τροχούς σε σιδηροδρομικές γραμμές, με ή χωρίς έλξη, και το οποίο αποτελείται από ένα ή περισσότερα δομικά

και λειτουργικά υποσυστήματα ή μέρη τέτοιων υποσυστημάτων·

«σειρά» σημαίνει σύνολο πανομοιότυπων οχημάτων ενός τύπου σχεδίασης·

«στοιχεία διαλειτουργικότητας» σημαίνει κάθε απλό συστατικό στοιχείο, ομάδα συστατικών στοιχείων, υποσύνολο ή πλήρες σύνολο υλικών ενσωματωμένων ή προοριζόμενων να ενσωματωθούν σε υποσύστημα, από το οποίο εξαρτάται άμεσα ή έμμεσα η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος:

Νοείται ότι, στην έννοια του «στοιχείου» εμπίπτουν στοιχεία τόσο υλικά όσο και άυλα, όπως το λογισμικό·

«τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας» (στο εξής «ΤΠΔ») σημαίνει προδιαγραφή που έχει εγκριθεί σύμφωνα με τον παρόντα Νόμο και ισχύει για κάθε υποσύστημα ή τμήμα υποσυστήματος, προκειμένου αυτό να ανταποκρίνεται στις βασικές απαιτήσεις και να εξασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος·

«τύπος» σημαίνει τον τύπο οχήματος που ορίζει τα βασικά χαρακτηριστικά σχεδίασης του οχήματος, τα οποία καλύπτονται από ενιαίο πιστοποιητικό εξέτασης τύπου, που περιγράφεται στην ενότητα Β της Απόφασης 93/465/ΕΟΚ·

«υπάρχον σιδηροδρομικό σύστημα» σημαίνει το

σύστημα, το οποίο απαρτίζεται από τη σιδηροδρομική υποδομή, συμπεριλαμβανομένων των γραμμών και των μόνιμων εγκαταστάσεων του υπάρχοντος σιδηροδρομικού δικτύου, και από τα οχήματα κάθε κατηγορίας και προέλευσης που κυκλοφορούν στην υποδομή αυτή·

«υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας» σημαίνει τον υπεύθυνο για τη συντήρηση του οχήματος φορέα που έχει καταχωρισθεί με την ιδιότητα αυτή στο εθνικό μητρώο οχημάτων·

Δεύτερο Παράρτημα.

«υποσυστήματα» σημαίνει το αποτέλεσμα της υποδιαίρεσης του σιδηροδρομικού συστήματος, σύμφωνα με το Δεύτερο Παράρτημα του παρόντος Νόμου:

Νοείται ότι, τα υποσυστήματα, για τα οποία πρέπει να καθορίζονται βασικές απαιτήσεις, είναι δομικής ή λειτουργικής φύσεως·

Πεδίο εφαρμογής.

3.-(1) Ο παρών Νόμος εφαρμόζεται στο διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα.

(2) Άνευ επηρεασμού του εδαφίου (1), ο παρών Νόμος δεν εφαρμόζεται:

(α) στους μητροπολιτικούς σιδηροδρόμους, τα τραμ και τα υπόλοιπα αστικά σιδηροδρομικά συστήματα·

(β) στα δίκτυα τα οποία είναι λειτουργικός χωριστά από τα υπόλοιπα σιδηροδρομικά συστήματα και προορίζονται μόνο για τη λειτουργία τοπικών,

αστικών ή προαστιακών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, καθώς και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις με δραστηριότητες μόνο στα δίκτυα αυτά·

(γ) στην ιδιωτική σιδηροδρομική υποδομή και τα σιδηροδρομικά οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε αυτήν, που υπάρχουν για να χρησιμοποιούνται αποκλειστικά από τον κύριο της υποδομής για τις δικές του μεταφορές φορτίου·

(δ) στις υποδομές και τα οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά και μόνον για τοπική, ιστορική ή τουριστική χρήση·

Νοείται ότι, το πεδίο εφαρμογής των ΤΠΔ επεκτείνεται σταδιακά σύμφωνα με το άρθρο 6 του παρόντος Νόμου, ώστε να καλύψει ολόκληρο το σιδηροδρομικό σύστημα, συμπεριλαμβανομένης της σιδηροδρομικής πρόσβασης στους τερματικούς σταθμούς και τις κύριες εγκαταστάσεις λιμένων που εξυπηρετούν, πραγματικά ή δυνητικά, περισσότερους από έναν χρήστες.

Βασικές απαιτήσεις.

4.-(1) Το σιδηροδρομικό σύστημα, τα υποσυστήματα, τα στοιχεία διαλειτουργικότητας, συμπεριλαμβανομένων των διεπαφών, πρέπει να πληρούν τις σχετικές με αυτά βασικές απαιτήσεις.

(2) Οι πρόσθετες τεχνικές προδιαγραφές, όπως αυτές καθορίζονται στον περί του Συντονισμού των Διαδικασιών Σύναψης Δημόσιων Συμβάσεων Προμηθειών, Έργων και Υπηρεσιών και για

Συναφή Θέματα Νόμο, και οι οποίες είναι αναγκαίες για τη συμπλήρωση των προδιαγραφών ή των άλλων προτύπων που χρησιμοποιούνται στην Ένωση, δεν πρέπει να αντιβαίνουν στις βασικές απαιτήσεις.

Περιεχόμενο των ΤΠΔ.

5.-(1) Κάθε υποσύστημα αποτελεί αντικείμενο μιας ΤΠΔ, ωστόσο, εφόσον απαιτείται, ένα υποσύστημα είναι δυνατόν να αποτελέσει αντικείμενο περισσότερων ΤΠΔ, ενώ μια ΤΠΔ είναι δυνατόν να καλύπτει περισσότερα του ενός υποσυστήματα.

(2) Τα υποσυστήματα είναι σύμφωνα προς τις ΤΠΔ που ισχύουν κατά τη στιγμή της θέσης σε λειτουργία, της ανακαίνισης ή της αναβάθμισής τους σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Νόμου:

Νοείται ότι, η συμμόρφωση κάθε υποσυστήματος διατηρείται συνεχώς και καθ' όλη τη χρήση κάθε υποσυστήματος.

(3) Στο βαθμό που απαιτείται, για τους σκοπούς του παρόντος Νόμου, κάθε ΤΠΔ:

Πρώτο Παράρτημα.

(α) καθορίζει το σκοπούμενο πεδίο εφαρμογής, ήτοι τμήμα του δικτύου ή οχήματα, σύμφωνα με το Πρώτο Παράρτημα, ή υποσύστημα ή μέρος υποσυστήματος, σύμφωνα με το Δεύτερο Παράρτημα του παρόντος Νόμου·

Δεύτερο Παράρτημα.

(β) διευκρινίζει τις βασικές απαιτήσεις του σχετικού υποσυστήματος και των διεπαφών του με άλλα

υποσυστήματα·

(γ) καθορίζει τις λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει να πληρούνται από το υποσύστημα και τις διεπαφές του με άλλα υποσυστήματα:

Πρώτο Παράρτημα.

Νοείται ότι, εφόσον απαιτείται, οι εν λόγω προδιαγραφές μπορούν να διαφοροποιούνται ανάλογα με τη χρήση του υποσυστήματος, όπως, για παράδειγμα, ανάλογα με τις κατηγορίες γραμμών, κόμβων ή/και οχημάτων υλικού που προβλέπονται στο Πρώτο Παράρτημα του παρόντος Νόμου·

(δ) προσδιορίζει τα στοιχεία διαλειτουργικότητας και τις διεπαφές που πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο ευρωπαϊκών προδιαγραφών, συμπεριλαμβανομένων των ευρωπαϊκών προτύπων, οι οποίες είναι αναγκαίες για να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος·

(ε) σημειώνει, σε κάθε υπό εξέταση περίπτωση, τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται για να αξιολογείται η πιστότητα ή η καταλληλότητα χρήσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας αφενός, ή η επαλήθευση «CE» των υποσυστημάτων αφετέρου·

(στ) περιγράφει τη στρατηγική εφαρμογής της ΤΠΔ· ειδικότερα, είναι αναγκαίο να διευκρινίζονται τα διανυτέα στάδια για την προοδευτική μετάβαση από την υπάρχουσα κατάσταση στην τελική κατάσταση γενικευμένης τήρησης της ΤΠΔ·

(ζ) περιγράφει, για το οικείο προσωπικό, τις προϋποθέσεις από άποψη επαγγελματικών προσόντων και υγείας και ασφάλειας κατά την εργασία που απαιτούνται για την επιχειρησιακή λειτουργία και τη συντήρηση του υπόψη υποσυστήματος καθώς και για την εφαρμογή της ΤΠΔ.

(4) Κάθε ΤΠΔ καταρτίζεται αφού εξετασθεί το υπάρχον υποσύστημα και παρουσιάζει ένα υποσύστημα στόχο που μπορεί να προκύψει προοδευτικά και εντός εύλογου χρονικού διαστήματος· κατά τον τρόπο αυτό η σταδιακή θέσπιση των ΤΠΔ και η τήρησή τους παρέχουν τη δυνατότητα να επιτευχθεί προοδευτικά η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος.

(5) Οι ΤΠΔ διαφυλάσσουν προσηκόντως τη συνοχή του υπάρχοντος σιδηροδρομικού συστήματος και για το σκοπό αυτό μπορούν να προβλέπονται, για κάθε ΤΠΔ, ειδικές περιπτώσεις, τόσο σε θέματα δικτύου όσο και σε θέματα οχημάτων· ιδιαίτερη προσοχή δίδεται στο περιτύπωμα, στο εύρος τροχιάς ή στην απόσταση μεταξύ των αξόνων των τροχιών καθώς και των οχημάτων που προέρχονται από τρίτες χώρες ή με προορισμό τρίτες χώρες. Για κάθε ειδική περίπτωση οι ΤΠΔ καθορίζουν τις λεπτομέρειες εφαρμογής των στοιχείων των ΤΠΔ, σύμφωνα με τις παραγράφους (γ) έως και (ζ) του εδαφίου (3).

(6) Εάν ορισμένες τεχνικές παράμετροι, οι οποίες

αντιστοιχούν στις βασικές απαιτήσεις δεν είναι δυνατόν να καλυφθούν ρητώς από ΤΠΔ, τότε αυτές προσδιορίζονται σαφώς σε Παράρτημα της ΤΠΔ ως ανοικτά σημεία.

Επέκταση του πεδίου εφαρμογής των ΤΠΔ.

6. Έως ότου επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής των ΤΠΔ, ώστε αυτές να καλύπτουν το σύνολο του σιδηροδρομικού συστήματος:

(α) εγκρίσεις για τη θέση σε λειτουργία:

- οχημάτων, εποχούμενων υποσυστημάτων ελέγχου- χειρισμού και σηματοδότησης που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν τουλάχιστον εν μέρει στο τμήμα του δικτύου το οποίο δεν εμπίπτει ακόμη στο πεδίο εφαρμογής των ΤΠΔ, για το συγκεκριμένο μέρος του δικτύου,
- υποσυστημάτων υποδομής, ενέργειας και ελέγχου χειρισμού και σηματοδότησης επί των γραμμών στα μέρη του δικτύου που δεν εμπίπτουν ακόμη στο πεδίο εφαρμογής των ΤΠΔ,

χορηγούνται σύμφωνα με τους οικείους εθνικούς κανόνες ·

(β) εγκρίσεις για τη θέση σε λειτουργία οχημάτων που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν ενίστε στο μέρος του δικτύου που δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των ΤΠΔ, για αυτό το μέρος του συστήματος, εκδίδεται σύμφωνα με τα άρθρα 17, 18, 19, 20 και 22 του παρόντος Νόμου ή, κατά

περίπτωση, σύμφωνα με το εδάφιο (3) του άρθρου 14 του παρόντος Νόμου.

Παρεκκλίσεις.

7.-(1) Όταν δεν υπάρχουν σχετικές ειδικές περιπτώσεις, η Διοικητική Αρχή δύναται να εφαρμόζει μία ή περισσότερες ΤΠΔ, σύμφωνα με το παρόν άρθρο, στις ακόλουθες περιπτώσεις:

(α) για έργο νέου υποσυστήματος, ανακαίνισης ή αναβάθμισης υφισταμένου υποσυστήματος ή για κάθε στοιχείο που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος Νόμου, που βρίσκεται σε προχωρημένο στάδιο εξέλιξης ή αποτελεί αντικείμενο υπό εκτέλεση σύμβασης κατά τη δημοσίευση των εν λόγω ΤΠΔ·

(β) για έργο ανακαίνισης ή αναβάθμισης υφισταμένου υποσυστήματος, όταν το περιτύπωμα, το εύρος τροχιάς ή η απόσταση μεταξύ των αξόνων των τροχιών, ή η τάση της ηλεκτρικής τροφοδότησης που προβλέπονται στις εν λόγω ΤΠΔ είναι ασύμβατα με εκείνα του υφισταμένου υποσυστήματος·

(γ) για έργο νέου υποσυστήματος ή για έργο ανακαίνισης ή αναβάθμισης υφισταμένου υποσυστήματος εκτελούμενο στο έδαφος του εν λόγω κράτους μέλους, όταν το σιδηροδρομικό του δίκτυο είναι περικλειστο ή αποκομμένο λόγω ιδιαίτερων γεωγραφικών συνθηκών από το σιδηροδρομικό δίκτυο της υπόλοιπης γεωγραφικής έκτασης της Ένωσης·

(δ) για κάθε έργο ανακαίνισης, επέκτασης ή

αναβάθμισης υφισταμένου υποσυστήματος, όταν η εφαρμογή των εν λόγω ΤΠΔ διακυβεύει την οικονομική βιωσιμότητα του έργου ή/και τη συνοχή του σιδηροδρομικού συστήματος της Δημοκρατίας·

(ε) όταν, μετά από ατύχημα ή φυσική καταστροφή, οι προϋποθέσεις ταχείας αποκατάστασης του δικτύου δεν επιτρέπουν τεχνικώς ή οικονομικώς τη μερική ή ολική εφαρμογή των αντίστοιχων ΤΠΔ·

(στ) για οχήματα προερχόμενα από τρίτη χώρα ή με προορισμό τρίτη χώρα, όπου το εύρος τροχιάς είναι διαφορετικό από εκείνο του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου εντός της Ένωσης.

### **ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ**

Διάθεση στοιχείων  
διαλειτουργικότητας στην  
αγορά.

8.-(1) Η Διοικητική Αρχή λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα, ώστε τα στοιχεία διαλειτουργικότητας-

(α) να διατίθενται στην αγορά μόνον εφόσον επιτρέπουν την επίτευξη της διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος, τηρουμένων των βασικών απαιτήσεων·

(β) να χρησιμοποιούνται στον τομέα χρήσης τους σύμφωνα με τον προορισμό τους και να εγκαθίστανται και να συντηρούνται δεόντως:

Νοείται ότι, οι διατάξεις αυτές δεν αποτελούν κώλυμα για τη θέση στην αγορά αυτών των στοιχείων για άλλες εφαρμογές.

(2) Η Διοικητική Αρχή δεν δύναται, επικαλούμενη τον παρόντα Νόμο, να απαγορεύσει, να περιορίζει ή να εμποδίζει την τοποθέτηση στην αγορά στοιχείων διαλειτουργικότητας προοριζομένων να χρησιμοποιηθούν στο σιδηροδρομικό σύστημα, εφόσον αυτά πληρούν τις διατάξεις του παρόντος Νόμου. Ειδικότερα, δεν μπορεί να απαιτεί τη διενέργεια ελέγχων που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο της διαδικασίας για τη δήλωση πιστότητας «CE» ή καταλληλότητας χρήσης, της οποίας τα στοιχεία παρατίθενται στο Τέταρτο Παράρτημα του παρόντος Νόμου.

Τέταρτο Παράρτημα.

Πιστότητα ή καταλληλότητα χρήσης.

9.-(1) Η Διοικητική Αρχή λαμβάνει υπόψη κατά πόσο τα στοιχεία διαλειτουργικότητας που συνοδεύονται από δήλωση πιστότητας «CE» ή καταλληλότητας χρήσης πληρούν τις βασικές απαιτήσεις του παρόντος Νόμου.

(2) Ένα στοιχείο διαλειτουργικότητας θεωρείται ότι πληροί τις βασικές απαιτήσεις, εφόσον συμμορφώνεται προς τις προϋποθέσεις που ορίζονται στις αντίστοιχες ΤΠΔ ή προς τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές που έχουν συνταχθεί για τη συμμόρφωση προς τις εν λόγω προϋποθέσεις.

(3) Κάθε στοιχείο διαλειτουργικότητας υποβάλλεται στη διαδικασία αξιολόγησης της πιστότητας και της καταλληλότητας χρήσης που εμφανίζεται στην αντίστοιχη ΤΠΔ και συνοδεύεται από τη σχετική δήλωση.

(4) Ανταλλακτικά για υποσυστήματα που έχουν

ήδη τεθεί σε χρήση κατά την έναρξη ισχύος των αντίστοιχων ΤΠΔ μπορούν να εγκαθίστανται στα υποσυστήματα αυτά χωρίς να χρειάζεται να υποβληθούν στη διαδικασία που προβλέπεται στο εδάφιο (3).

(5) Οι ΤΠΔ μπορεί να προβλέπουν μεταβατική περίοδο για τα προϊόντα σιδηροδρόμων τα οποία οι ΤΠΔ προσδιορίζουν ως στοιχεία διαλειτουργικότητας και έχουν ήδη τοποθετηθεί στην αγορά όταν αυτές αρχίζουν να ισχύουν τα στοιχεία αυτά πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις του εδαφίου (1) του άρθρου 8 του παρόντος Νόμου.

Διαδικασία για τη δήλωση πιστότητας ή καταλληλότητας χρήσης «CE».

10.-(1) Για να συντάξει τη δήλωση πιστότητας «CE» ή καταλληλότητας χρήσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, ο κατασκευαστής ή ο εγκατεστημένος στην Δημοκρατία αντιπρόσωπός του εφαρμόζει τις διατάξεις που προβλέπονται από τις σχετικές ΤΠΔ.

(2) Εφόσον απαιτείται από την αντίστοιχη ΤΠΔ, η αξιολόγηση της πιστότητας ή της καταλληλότητας χρήσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, πραγματοποιείται από το κοινοποιημένο οργανισμό στον οποίο έχει υποβάλει σχετική αίτηση ο κατασκευαστής ή αντιπρόσωπός του, που είναι εγκατεστημένος στη Δημοκρατία.

(3) Όταν τα στοιχεία διαλειτουργικότητας αποτελούν αντικείμενο άλλων νομοθεσιών που αφορούν άλλες πτυχές, η δήλωση πιστότητας «CE» ή καταλληλότητας χρήσης αναφέρει, στην

περίπτωση αυτή, ότι τα στοιχεία διαλειτουργικότητας ανταποκρίνονται και στις απαιτήσεις των εν λόγω νομοθεσιών.

(4) Εάν ούτε ο κατασκευαστής ούτε ο εγκατεστημένος στη Δημοκρατία αντιπρόσωπός του έχουν τηρήσει τις υποχρεώσεις των εδαφίων (1) και (3), οι υποχρεώσεις αυτές βαρύνουν κάθε άλλον που τοποθετεί το στοιχείο διαλειτουργικότητας στην αγορά:

Νοείται ότι, τις ίδιες υποχρεώσεις υπέχει, σε ό,τι αφορά τον παρόντα Νόμο, και το πρόσωπο που συναρμολογεί στοιχεία διαλειτουργικότητας ή μέρος στοιχείων διαλειτουργικότητας διαφόρων προελεύσεων ή κατασκευάζει τα στοιχεία διαλειτουργικότητας για ίδια χρήση.

(5) Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 9 του παρόντος Νόμου:

(α) κάθε διαπίστωση της Διοικητικής Αρχής ότι έχει εκδοθεί παρατύπως δήλωση πιστότητας «CE», συνεπάγεται για τον κατασκευαστή ή τον εγκατεστημένο στη Δημοκρατία αντιπρόσωπό του την υποχρέωση να αποκαθιστά, εφόσον είναι αναγκαίο, τη συμμόρφωση του στοιχείου διαλειτουργικότητας και να μεριμνά για την παύση της παράβασης, υπό τους όρους που καθορίζει η συγκεκριμένη Διοικητική Αρχή,

(β) αν η μη συμμόρφωση συνεχιστεί, η Διοικητική Αρχή λαμβάνει όλα τα κατάλληλα μέτρα για να περιορίσει ή να απαγορεύσει την τοποθέτηση του

σχετικού στοιχείου διαλειτουργικότητας στην αγορά ή να εξασφαλίσει την απόσυρσή του από την αγορά, σύμφωνα με τις διαδικασίες του άρθρου 9 του παρόντος Νόμου.

Μη συμμόρφωση των στοιχείων διαλειτουργικότητας προς τις βασικές απαιτήσεις.

11. Όταν η Διοικητική Αρχή διαπιστώνει ότι ένα στοιχείο διαλειτουργικότητας, το οποίο συνοδεύεται από τη δήλωση πιστότητας «CE» ή καταλληλότητας χρήσης, διατίθεται στην αγορά και χρησιμοποιείται σύμφωνα με τον προορισμό του, ενδέχεται να μην ικανοποιεί τις βασικές απαιτήσεις, λαμβάνει κάθε αναγκαίο μέτρο για να περιορίσει την εφαρμογή του ή να απαγορεύσει τη χρήση του ή να το αποσύρει από την αγορά.

#### ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

Διαδικασία για τη θέση σε χρήση.

12.-(1) Με την επιφύλαξη των άρθρων 17, 18, 19, 20 και 22 του παρόντος Νόμου, η Διοικητική Αρχή επιτρέπει τη θέση σε χρήση δομικών υποσυστημάτων του σιδηροδρομικού συστήματος, τα οποία βρίσκονται ή λειτουργούν στην επικράτεια της Δημοκρατίας. Για τον σκοπό αυτό η Διοικητική Αρχή λαμβάνει κάθε ενδεδειγμένο μέτρο ώστε τα εν λόγω υποσυστήματα να μπορούν να τίθενται σε χρήση μόνον εάν έχουν μελετηθεί, κατασκευαστεί και εγκατασταθεί κατά τρόπο που να ικανοποιεί τις σχετικές με αυτά βασικές απαιτήσεις όταν ενσωματώνονται στο σιδηροδρομικό σύστημα. Ειδικότερα, ελέγχεται:

- η τεχνική συμβατότητα των εν λόγω υποσυστημάτων προς το σύστημα στο οποίο ενσωματώνονται και
- η ασφαλής ενσωμάτωση των εν λόγω υποσυστημάτων.

(2) Η Διοικητική Αρχή επαληθεύει κατά τη θέση σε χρήση των υποσυστημάτων αυτών ότι τηρούνται, όπου έχουν εφαρμογή, οι απαιτήσεις των σχετικών ΤΠΔ σχετικά με τη λειτουργία και τη συντήρηση.

(3) Μετά τη θέση των προβλεπόμενων στο εδάφιο (1) υποσυστημάτων σε χρήση, πραγματοποιείται η προβλεπόμενη στο εδάφιο (2) επαλήθευση-

(α) για την υποδομή, στο πλαίσιο της έκδοσης και εποπτείας εγκρίσεων ασφαλείας,

(β) για τα οχήματα, στο πλαίσιο της έκδοσης και εποπτείας πιστοποιητικών ασφαλείας

και προς το σκοπό αυτό ακολουθούνται οι διαδικασίες αξιολόγησης και επαλήθευσης που προβλέπονται στο πλαίσιο των σχετικών ΤΠΔ για τη δομή και τη λειτουργία.

Ελεύθερη κυκλοφορία υποσυστημάτων.

13. Τηρουμένων των διατάξεων του εδαφίου (1) του άρθρου 12 του παρόντος Νόμου, η Διοικητική Αρχή επιτρέπει την κατασκευή, τη θέση σε χρήση και την επιχειρησιακή λειτουργία δομικών υποσυστημάτων του σιδηροδρομικού συστήματος τα οποία πληρούν τις βασικές απαιτήσεις:

Νοείται ότι, δεν απαιτείται η διενέργεια επαληθεύσεων που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί:

Πέμπτο Παράρτημα.

— στο πλαίσιο της διαδικασίας για την έκδοση της δήλωσης επαλήθευσης «CE», της οποίας τα στοιχεία παρατίθενται στο Πέμπτο Παράρτημα του παρόντος Νόμου,

— ή σε άλλα κράτη μέλη, πριν ή μετά από την έναρξη ισχύος του παρόντος Νόμου, προκειμένου να επαληθεύσουν τη συμμόρφωση προς τις ίδιες απαιτήσεις σε ίδιες συνθήκες λειτουργίας.

Συμμόρφωση προς τις ΤΠΔ και τους εθνικούς κανόνες.

14.-(1) Η Διοικητική Αρχή θεωρεί διαλειτουργικά και σύμφωνα προς τις σχετικές βασικές απαιτήσεις τα δομικά υποσυστήματα του σιδηροδρομικού συστήματος τα οποία συνοδεύονται από τη δήλωση επαλήθευσης «CE».

(2) Τηρουμένων των βασικών απαιτήσεων, η επαλήθευση της διαλειτουργικότητας ενός δομικού υποσυστήματος του σιδηροδρομικού συστήματος γίνεται κατ' αναφορά προς τις ΤΠΔ, εφόσον υπάρχουν.

(3) Η Διοικητική Αρχή καταρτίζει, για κάθε υποσύστημα, κατάλογο των τεχνικών κανόνων που χρησιμοποιούνται για την εφαρμογή των βασικών απαιτήσεων.

Διαδικασία για τη σύνταξη της δήλωσης επαλήθευσης «CE».

15.-(1) Για τη σύνταξη της δήλωσης επαλήθευσης «CE», ο αιτών καλεί τον κοινοποιημένο οργανισμό που έχει επιλέξει για το σκοπό αυτό να κινήσει τη διαδικασία επαλήθευσης «CE» που προβλέπεται στο Έκτο Παράρτημα του παρόντος Νόμου:

Έκτο Παράρτημα.

Νοείται ότι, ο αιτών μπορεί να είναι ο αναθέτων φορέας ή ο κατασκευαστής ή αντιπρόσωπός τους στην Δημοκρατία.

(2) Η αποστολή του κοινοποιημένου οργανισμού, ο οποίος είναι επιφορτισμένος με τον έλεγχο «CE» ενός υποσυστήματος, αρχίζει από το στάδιο του σχεδίου και καλύπτει ολόκληρη την περίοδο της κατασκευής μέχρι το στάδιο της παραλαβής πριν να τεθεί σε λειτουργία το υποσύστημα, καθώς και την επαλήθευση των διεπαφών του υποσυστήματος αυτού με το σύστημα στο οποίο ενσωματώνεται, βάσει των πληροφοριών που περιέχονται στη σχετική ΤΠΔ και στο μητρώο που προβλέπεται στο άρθρο 24 του παρόντος Νόμου.

(3) Ο κοινοποιημένος οργανισμός είναι υπεύθυνος για την κατάρτιση του τεχνικού φακέλου που πρέπει να συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης «CE». Ο εν λόγω φάκελος περιέχει όλα τα αναγκαία έγγραφα τα σχετικά με τα χαρακτηριστικά του υποσυστήματος καθώς και, κατά περίπτωση, όλα τα δικαιολογητικά από τα οποία προκύπτει η συμμόρφωση των στοιχείων διαλειτουργικότητας. Επίσης περιέχει όλα τα στοιχεία που αφορούν τις προϋποθέσεις και τα όρια χρήσης, τις οδηγίες τρέχουσας εξυπηρέτησης, συνεχούς ή περιοδικής επιτήρησης, ρύθμισης και συντήρησης.

(4) Ο κοινοποιημένος οργανισμός δύναται να εκδίδει προσωρινές δηλώσεις επαλήθευσης για την κάλυψη ορισμένων σταδίων του κύκλου παραγωγής ή ορισμένων μερών του

Έκτο Παράρτημα.

υποσυστήματος` σ την περίπτωση αυτή εφαρμόζεται η διαδικασία που προβλέπεται στο Έκτο Παράρτημα του παρόντος Νόμου.

(5) Εφόσον το επιτρέπει η αντίστοιχη ΤΠΔ, ο κοινοποιημένος οργανισμός δύναται να εκδίδει πιστοποιητικά συμμόρφωσης για σειρά υποσυστημάτων ή για ορισμένα μέρη των υποσυστημάτων αυτών.

Μη συμμόρφωση των υποσυστημάτων προς τις βασικές απαιτήσεις.

16. Όταν η Διοικητική Αρχή διαπιστώσει ότι διαρθρωτικό υποσύστημα, συνοδευόμενο από δήλωση επαλήθευσης «CE» μαζί με τον τεχνικό φάκελο, δεν πληροί εξ ολοκλήρου τις διατάξεις του παρόντος νόμου και, ιδίως, τις βασικές απαιτήσεις, μπορεί να ζητεί τη διενέργεια συμπληρωματικών ελέγχων.

Θέση σε χρήση υφισταμένων υποσυστημάτων μετά από ανακαίνιση ή αναβάθμιση.

17. Σε περίπτωση ανακαίνισης ή αναβάθμισης, ο αναθέτων φορέας ή ο κατασκευαστής υποβάλλει στη Διοικητική Αρχή φάκελο με περιγραφή του έργου` η Διοικητική Αρχή εξετάζει τον φάκελο αυτό και αποφασίζει, λαμβάνοντας υπόψη τη στρατηγική υλοποίησης που εμφανίζεται στη σχετική ΤΠΔ, κατά πόσον η έκταση των εργασιών δικαιολογεί την έκδοση νέας έγκρισης για θέση σε λειτουργία, σύμφωνα με τον παρόντα Νόμο:

Νοείται ότι, η νέα αυτή έγκριση για θέση σε λειτουργία απαιτείται κάθε φορά που το συνολικό επίπεδο ασφάλειας του θεωρουμένου υποσυστήματος μπορεί να επηρεασθεί αρνητικά από τις προβλεπόμενες εργασίες:

Νοείται περαιτέρω ότι, εφόσον απαιτείται νέα

έγκριση, η Διοικητική Αρχή, εντός τεσσάρων μηνών από την υποβολή του πλήρους φακέλου από τον αιτούντα, αποφασίζει σε ποίο βαθμό πρέπει να εφαρμοστούν στο έργο οι ΤΠΔ.

### **ΟΧΗΜΑΤΑ**

Έγκριση για θέση οχημάτων σε λειτουργία.

18.-(1) Τηρουμένων των επόμενων εδαφίων, προτού χρησιμοποιηθεί σε δίκτυο ένα όχημα, λαμβάνει έγκριση για θέση σε λειτουργία από την εθνική αρχή για την ασφάλεια, η οποία είναι αρμόδια για το δίκτυο αυτό.

(2) Οχήματα που τηρούν τις ΤΠΔ, εγκρίνονται κατά το άρθρο 19 ή 20 του παρόντος Νόμου.

(3) Οχήματα που δεν τηρούν τις ΤΠΔ, εγκρίνονται κατά το άρθρο 21 του παρόντος Νόμου.

(4) Οχήματα σύμφωνα προς εγκεκριμένο τύπο, εγκρίνονται κατά το άρθρο 22 του παρόντος Νόμου.

(5) Τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 20 του παρόντος Νόμου, αναφορικά με τις συμπληρωματικές εγκρίσεις, έγκριση που χορηγείται από άλλο κράτος μέλος ισχύει στη Δημοκρατία.

(6) Η εθνική αρχή για την ασφάλεια αποφασίζει για όλες τις αιτήσεις για χορήγηση έγκρισης για θέση σε λειτουργία, σύμφωνα με τα άρθρα 19 και 20 ή το άρθρο 21 του παρόντος Νόμου:

Νοείται ότι, η έγκριση για θέση σε λειτουργία

μπορεί να ορίζει τους όρους χρήσης και άλλους περιορισμούς.

(7) Οιαδήποτε αρνητική απόφαση της αρμόδιας εθνικής αρχής για την ασφάλεια σχετικά με τη θέση σε λειτουργία σιδηροδρομικού οχήματος θα πρέπει να είναι δεόντως αιτιολογημένη. Ο αιτών μπορεί εντός ενός μηνός από την παραλαβή της αρνητικής απόφασης να ζητήσει από την αρμόδια εθνική αρχή ασφαλείας να αναθεωρήσει την απόφασή της για δεόντως αιτιολογημένους λόγους και στην περίπτωση αυτή, η εθνική αρχή για την ασφάλεια έχει στη διάθεσή της δύο μήνες από την παραλαβή της προσφυγής για να επιβεβαιώσει ή να ανακαλέσει την απόφασή της.

(8) Αν δεν ληφθεί μέσα στην ταχθείσα προθεσμία απόφαση, σύμφωνα με το εδάφιο (6) του άρθρου 20 του παρόντος Νόμου, από την εθνική αρχή για την ασφάλεια, θεωρείται ότι εγκρίνεται η θέση σε λειτουργία του συγκεκριμένου σιδηροδρομικού οχήματος μετά την παρέλευση τριών μηνών από τη λήξη των εν λόγω προθεσμιών:

Νοείται ότι, οι εγκρίσεις που εκδίδονται βάσει του παρόντος εδαφίου, ισχύουν μόνο στο δίκτυο για το οποίο η αρμόδια εθνική αρχή ασφαλείας δεν αντέδρασε μέσα στην ταχθείσα προθεσμία.

(9) Η εθνική αρχή για την ασφάλεια που προτίθεται να ανακαλέσει έγκριση για θέση σε λειτουργία που η ίδια έχει χορηγήσει ή έγκριση που ο αιτών απέκτησε σύμφωνα με το εδάφιο (8), εφαρμόζει τη διαδικασία αναθεώρησης πιστοποιητικών ασφαλείας.

Πρώτη έγκριση για τη θέση σε λειτουργία οχημάτων που πληρούν τις ΤΠΔ.

19.-(1) Το παρόν άρθρο εφαρμόζεται στα οχήματα που πληρούν όλες τις σχετικές ΤΠΔ οι οποίες ισχύουν κατά τη στιγμή που αυτά τίθενται σε λειτουργία, υπό την προϋπόθεση ότι, οι ΤΠΔ αυτές θεσπίζουν σημαντικό μέρος των βασικών απαιτήσεων, έχουν τεθεί σε ισχύ και εφαρμόζονται οι ΤΠΔ για το τροχαίο υλικό.

(2) Η πρώτη έγκριση χορηγείται από την εθνική αρχή για την ασφάλεια ως εξής:

(α) όταν όλα τα δομικά υποσυστήματα του οχήματος έχουν εγκριθεί σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 12 έως 17 του παρόντος Νόμου, η έγκριση χορηγείται χωρίς άλλους ελέγχους:

(β) στην περίπτωση οχημάτων που φέρουν όλες τις απαραίτητες δηλώσεις επαλήθευσης «CE», όπως προβλέπει το άρθρο 15 του παρόντος Νόμου, τα κριτήρια που μπορεί να επαληθεύει η εθνική αρχή για την ασφάλεια προκειμένου να χορηγήσει έγκριση για θέση σε λειτουργία μπορεί να αφορούν μόνο:

— την τεχνική συμβατότητα μεταξύ των σχετικών υποσυστημάτων του οχήματος και της ασφαλούς ενσωμάτωσής τους, σύμφωνα με το εδάφιο (1) του άρθρου 12 του παρόντος Νόμου,

— την τεχνική συμβατότητα μεταξύ του οχήματος και του σχετικού δικτύου,

— τους κανόνες που εφαρμόζονται στα ανοικτά

σημεία,

— τους κανόνες που ισχύουν για τις ειδικές περιπτώσεις.

Συμπληρωματικές εγκρίσεις για τη θέση σε λειτουργία των σιδηροδρομικών οχημάτων που πληρούν τις ΤΠΔ.

20.-(1) Δεν απαιτείται περαιτέρω έγκριση για θέση σε λειτουργία για τα οχήματα τα οποία τηρούν πλήρως τις ΤΠΔ και καλύπτουν όλες τις πτυχές των σχετικών υποσυστημάτων χωρίς ειδικές περιπτώσεις και χωρίς ανοικτά σημεία που αφορούν αυστηρά την τεχνική συμβατότητα μεταξύ οχημάτων και δικτύων, εφόσον κινούνται σε δίκτυα που τηρούν τις ΤΠΔ στα λοιπά κράτη μέλη ή υπό τους όρους που καθορίζονται στις αντίστοιχες ΤΠΔ.

(2) Όσον αφορά οχήματα τα οποία έχουν εγκριθεί για θέση σε λειτουργία σύμφωνα με το άρθρο 18 του παρόντος Νόμου, αλλά δεν εμπίπτουν στο εδάφιο (1), η Διοικητική Αρχή αποφασίζει εάν απαιτούνται πρόσθετες εγκρίσεις και, σε τέτοια περίπτωση, εφαρμόζονται τα εδάφια (3) έως (7).

(3) Ο αιτών υποβάλλει στην εθνική αρχή για την ασφάλεια φάκελο, που αφορά το όχημα ή τον τύπο οχήματος και την προβλεπόμενη χρήση στο δίκτυο, ο οποίος περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:

(α) πιστοποίηση του ότι η θέση σε λειτουργία του σιδηροδρομικού οχήματος έχει εγκριθεί σε άλλο κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 16 του παρόντος Νόμου·

Έκτο Παράρτημα.

(β) αντίγραφο του τεχνικού φακέλου, όπως προβλέπεται στο Έκτο Παράρτημα του παρόντος Νόμου:

Νοείται ότι, για τα οχήματα που διαθέτουν καταγραφείς δεδομένων, περιλαμβάνονται οι πληροφορίες για τη διαδικασία συλλογής δεδομένων η οποία επιτρέπει την εκτύπωση και την αξιολόγηση, εφόσον οι πληροφορίες αυτές δεν είναι εναρμονισμένες με βάση τις αντίστοιχες ΤΠΔ·

(γ) τα μητρώα όπου εμφανίζονται το ιστορικό της συντήρησης του οχήματος και, ενδεχομένως, οι τεχνικές τροποποιήσεις που έχουν επέλθει μετά την έγκριση· και

(δ) τα τεχνικά και επιχειρησιακά χαρακτηριστικά που αποδεικνύουν ότι το όχημα είναι συμβατό με τις υποδομές και τις σταθερές εγκαταστάσεις (συμπεριλαμβανομένων των κλιματικών συνθηκών, του συστήματος ενεργειακής τροφοδότησης, του συστήματος σηματοδότησης και ελέγχου- χειρισμού, του εύρους τροχιάς και του περιτυπώματος υποδομής, του μέγιστου φορτίου στον άξονα και των λοιπών περιορισμών του δικτύου).

(4) Τα κριτήρια που εξετάζουν οι αρχές για την ασφάλεια περιορίζονται αυστηρά-

(α) στην τεχνική συμβατότητα μεταξύ του οχήματος και του σχετικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων που

εφαρμόζονται στα ανοικτά σημεία που απαιτούνται για να εξασφαλίζεται η συμβατότητα,

(β) στους κανόνες που ισχύουν για τις ειδικές περιπτώσεις που προσδιορίζονται δεόντως στις οικείες ΤΠΔ.

(5) Η εθνική αρχή για την ασφάλεια καθορίζει, κατόπιν διαβουλεύσεως με τον αιτούντα, την έκταση και το περιεχόμενο των συμπληρωματικών πληροφοριών, αναλύσεων κινδύνου ή δοκιμών που ζητούνται. Ο διαχειριστής υποδομής, σε συνεννόηση με τον αιτούντα, καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια προκειμένου να εξασφαλίσει τη διενέργεια δοκιμών εντός τριών μηνών από την αίτηση:

Νοείται ότι, εφόσον απαιτείται, η εθνική αρχή για την ασφάλεια λαμβάνει μέτρα για τη διενέργεια των δοκιμών.

(6) Κάθε αίτηση έγκρισης για θέση σε λειτουργία που υποβάλλεται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου αποτελεί το αντικείμενο απόφασης της εθνικής αρχής για την ασφάλεια, η οποία λαμβάνεται το ταχύτερο δυνατό και το αργότερο-

(α) εντός δύο μηνών από την υποβολή του φακέλου που αναφέρεται στο εδάφιο (3)·

(β) κατά περίπτωση, εντός ενός μηνός από την υποβολή των τυχόν πρόσθετων πληροφοριών που ζητεί η εθνική αρχή για την ασφάλεια ή από

την υποβολή των αποτελεσμάτων τυχών δοκιμών που ζητεί η εθνική αρχή για την ασφάλεια.

Πρώτη έγκριση για τη θέση σε λειτουργία οχημάτων που δεν τηρούν τις ΤΠΔ.

21.-(1) Το παρόν άρθρο εφαρμόζεται στα οχήματα τα οποία δεν τηρούν όλες τις σχετικές ΤΠΔ που ισχύουν κατά τη στιγμή που αυτά τίθενται σε λειτουργία, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων που υπόκεινται σε παρεκκλίσεις ή όταν σημαντικό μέρος των βασικών απαιτήσεων δεν καθορίζεται σε μία ή περισσότερες ΤΠΔ.

(2) Η πρώτη έγκριση χορηγείται από την εθνική αρχή για την ασφάλεια ως εξής:

— για τις τεχνικές πτυχές που καλύπτει μια ΤΠΔ, εάν υπάρχουν, εφαρμόζεται η διαδικασία επαλήθευσης «CE»,

— για τις άλλες τεχνικές πτυχές, εφαρμόζονται οι σχετικοί κανόνες που ισχύουν εκάστοτε στη Δημοκρατία:

Νοείται ότι, η πρώτη έγκριση είναι έγκυρη μόνο στο δίκτυο της Δημοκρατίας.

Έγκριση τύπων οχημάτων.

22.-(1) Η Αρμόδια Αρχή δύναται να εγκρίνει τύπους οχημάτων.

(2) Εφόσον η Αρμόδια Αρχή χορηγεί έγκριση σε ένα όχημα, σύμφωνα με το εδάφιο (1), χορηγεί ταυτόχρονα έγκριση και στον τύπο του οχήματος.

(3) Όχημα που είναι σύμφωνο προς τύπο ο οποίος έχει ήδη εγκριθεί από την Αρμόδια Αρχή, εγκρίνεται βάσει δήλωσης συμμόρφωσης προς τον τύπο αυτόν, υποβαλλόμενης από τον

αιτούντα, χωρίς άλλους ελέγχους:

Νοείται ότι, εφόσον έχουν τροποποιηθεί οι σχετικές διατάξεις των ΤΠΔ και των σχετικών κανόνων, βάσει των οποίων εγκρίθηκε τύπος οχήματος, η Αρμόδια Αρχή αποφασίζει εάν οι ήδη χορηγηθείσες εγκρίσεις τύπου εξακολουθούν να ισχύουν ή εάν πρέπει να ανανεωθούν:

Νοείται περαιτέρω ότι, τα κριτήρια που εφαρμόζει η εθνική αρχή για την ασφάλεια στην περίπτωση ανανεωμένης έγκρισης τύπου επιτρέπεται να αφορούν μόνον τους τροποποιηθέντες κανόνες:

Νοείται έτι περαιτέρω ότι η ανανέωση της έγκρισης τύπου δεν επηρεάζει τις εγκρίσεις οχημάτων οι οποίες έχουν ήδη χορηγηθεί βάσει προηγουμένως εγκεκριμένων τύπων.

(4) Η δήλωση συμμόρφωσης προς τον τύπο καταρτίζεται-

(α) για τα οχήματα που τηρούν τις ΤΠΔ, σύμφωνα με τις διαδικασίες επαλήθευσης των σχετικών ΤΠΔ·

(β) για τα οχήματα που δεν τηρούν τις ΤΠΔ, σύμφωνα με τις διαδικασίες επαλήθευσης που ορίζονται στις ενότητες Δ ή Ε της απόφασης 93/465/ΕΟΚ.

#### **ΜΗΤΡΩΑ ΔΙΚΤΥΟΥ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ**

Σύστημα αρίθμησης των οχημάτων.

23.-(1) Οποιοδήποτε όχημα τίθεται σε λειτουργία

στο κοινοτικό σιδηροδρομικό σύστημα, φέρει αριθμό ευρωπαϊκού οχήματος (στο εξής «ΑΕΟ»), ο οποίος δίδεται όταν χορηγείται η πρώτη έγκριση για θέση σε λειτουργία.

(2) Ο αιτών την πρώτη έγκριση είναι επίσης υπεύθυνος και για τη σήμανση του οχήματος με τον ΑΕΟ που του έχει δοθεί.

(3) Ο ΑΕΟ καθορίζεται στην ΤΠΔ για τη λειτουργία και τη διαχείριση της κυκλοφορίας.

(4) Σε κάθε όχημα δίνεται ΑΕΟ άπαξ, εκτός εάν προβλέπει διαφορετικά η ΤΠΔ για την εκμετάλλευση και διαχείριση της κυκλοφορίας.

(5) Άνευ επηρεασμού των όσων προβλέπονται στο εδάφιο (1), όσον αφορά τα οχήματα που κυκλοφορούν ή πρόκειται να κυκλοφορήσουν από ή προς τρίτες χώρες των οποίων το εύρος τροχιάς διαφέρει από εκείνο του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου εντός της Δημοκρατίας, η Διοικητική Αρχή δύνανται να αποδεχθεί οχήματα σαφώς προσδιορισμένα με διαφορετικό σύστημα κωδικοποίησης.

Εθνικά μητρώα οχημάτων.

24.-(1) Η Διοικητική Αρχή τηρεί μητρώο των σιδηροδρομικών οχημάτων στα οποία έχει χορηγηθεί έγκριση.

(2) Το αναφερόμενο στο εδάφιο (1) μητρώο τηρείται και ενημερώνεται από οργανισμό ανεξάρτητο από οιαδήποτε επιχείρηση σιδηροδρόμων και πρέπει να συνάδει προς τις

κοινές προδιαγραφές που προβλέπονται στο εδάφιο (3), έχει δε πρόσβαση σε αυτό η εθνική αρχή για την ασφάλεια.

(3) Οι κοινές προδιαγραφές για το μητρώο οχημάτων περιλαμβάνουν το περιεχόμενο, τον μορφότυπο των δεδομένων, τη λειτουργική και τεχνική αρχιτεκτονική, τον τρόπο λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένης ρύθμισης για την ανταλλαγή δεδομένων, τους κανόνες εισαγωγής δεδομένων και πρόσβασης σε αυτά.

(4) Για κάθε όχημα, το μητρώο περιλαμβάνει, τουλάχιστον, τις ακόλουθες πληροφορίες:

(α) τον ΑΕΟ·

(β) στοιχεία της δήλωσης επαλήθευσης «CE» και του φορέα που την εξέδωσε·

(γ) στοιχεία ταυτότητας του ιδιοκτήτη του οχήματος και του κατόχου του·

(δ) ενδεχόμενους περιορισμούς όσον αφορά τη χρήση του οχήματος·

(ε) τον φορέα που είναι αρμόδιος για τη συντήρηση.

Μητρώο υποδομής.

25.-(1) Η Διοικητική Αρχή μεριμνά ώστε να δημοσιεύεται και να ενημερώνεται μητρώο υποδομής, για κάθε οικείο υποσύστημα ή μέρος υποσυστήματος.

(2) Το μητρώο που αναφέρεται στο εδάφιο (1) αναγράφει τα κύρια χαρακτηριστικά, όπως θεμελιώδεις παραμέτρους, και την αντιστοιχία τους με τα χαρακτηριστικά που επιτάσσουν οι εφαρμοστέες ΤΠΔ και για τον σκοπό αυτό, κάθε ΤΠΔ καθορίζει επακριβώς τα στοιχεία που πρέπει

να περιλαμβάνονται στο μητρώο υποδομής.

Αιτιολογία.

26.-(1) Όλες οι αποφάσεις, οι οποίες λαμβάνονται κατ' εφαρμογή του παρόντος Νόμου και αφορούν την αξιολόγηση της πιστότητας ή της καταλληλότητας για χρήση στοιχείων διαλειτουργικότητας και την επαλήθευση υποσυστημάτων που συγκροτούν το σιδηροδρομικό σύστημα καθώς και οι αποφάσεις που λαμβάνονται κατ' εφαρμογή των άρθρων 11 και 16 αιτιολογούνται επακριβώς.

(2) Οι αποφάσεις που προβλέπονται στο εδάφιο (1) κοινοποιούνται στο ενδιαφερόμενο πρόσωπο το συντομότερο δυνατόν, με μνεία των προβλεπόμενων ένδικων μέσων και των προθεσμιών για την άσκησή τους.

Κατάργηση.  
165(I)/2006.  
166(I)/2006.

27. Με τον παρόντα Νόμο, καταργούνται ο περί της Διαλειτουργικότητας του Διευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Συστήματος Μεγάλης Ταχύτητας Νόμος και ο περί της Διαλειτουργικότητας του Συμβατικού Σιδηροδρομικού Συστήματος Νόμος.

## ΠΡΩΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

(Άρθρα 2, 5)

### ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

#### 1. Διευρωπαϊκό συμβατικό σιδηροδρομικό σύστημα

##### 1.1. Δίκτυο

Το δίκτυο του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος αποτελείται από την υποδομή των συμβατικών γραμμών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών που προσδιορίζονται με την απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1996 περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Για τους σκοπούς του παρόντος Νόμου, το δίκτυο αυτό μπορεί να υποδιαιρείται στις ακόλουθες κατηγορίες:

- γραμμές προβλεπόμενες για τη μεταφορά επιβατών,
- γραμμές προβλεπόμενες για μεικτή μεταφορά (επιβατών και εμπορευμάτων),
- γραμμές που έχουν ειδικά μελετηθεί ή αναβαθμιστεί για τη μεταφορά εμπορευμάτων,
- επιβατικοί κόμβοι,
- εμπορευματικοί κόμβοι, συμπεριλαμβανομένων των τερματικών σταθμών συνδυασμένων μεταφορών,
- γραμμές σύνδεσης των ανωτέρω στοιχείων.

Το εν λόγω δίκτυο περιλαμβάνει τα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας, εντοπισμού και πλοήγησης και τις τεχνικές εγκαταστάσεις επεξεργασίας δεδομένων και τηλεπικοινωνιών που προβλέπονται για τη μεταφορά επιβατών σε μεγάλες αποστάσεις και τη μεταφορά εμπορευμάτων στο εν λόγω δίκτυο ώστε να επιτυγχάνονται η ασφαλής και αρμονική επιχειρησιακή λειτουργία του δικτύου και η αποτελεσματική διαχείριση της κυκλοφορίας.

##### 1.2. Οχήματα

Το διευρωπαϊκό συμβατικό σιδηροδρομικό σύστημα περιλαμβάνει όλα τα οχήματα που μπορούν να κυκλοφορούν σε όλο ή σε μέρος του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων:

- των θερμικών ή ηλεκτροκίνητων αυτοκινούμενων αμαξοστοιχιών,
- των θερμικών ή ηλεκτροκίνητων μονάδων έλξης,
- των οχημάτων επιβατών,
- των φορταμαξών, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων που προορίζονται για τη μεταφορά φορτηγών αυτοκινήτων.

Μπορεί να περιλαμβάνεται κινητό υλικό κατασκευής και συντήρησης σιδηροδρομικής υποδομής.

Καθεμία από τις κατηγορίες αυτές μπορεί να υποδιαιρείται σε:

- οχήματα διεθνούς χρήσης,
- οχήματα εθνικής χρήσης.

## 2. Διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας

### 2.1. Δίκτυο

Το δίκτυο του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος υψηλών ταχυτήτων αποτελείται από την υποδομή των γραμμών υψηλών ταχυτήτων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών που προσδιορίζονται με την απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1996 περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Στις γραμμές υψηλών ταχυτήτων περιλαμβάνονται:

- οι γραμμές που έχουν ειδικά κατασκευασθεί για υψηλές ταχύτητες και είναι εξοπλισμένες για ταχύτητες γενικώς όχι μικρότερες από 250 km/h,
- οι γραμμές που έχουν ειδικά αναβαθμιστεί για υψηλές ταχύτητες και είναι εξοπλισμένες για ταχύτητες της τάξης των 200 km/h,
- οι γραμμές που έχουν ειδικά αναβαθμιστεί για υψηλές ταχύτητες και διαθέτουν ειδικά χαρακτηριστικά λόγω περιορισμών οφειλόμενων στην τοπογραφία, στο ανάγλυφο του εδάφους ή στην πολεοδομία, και στις οποίες η ταχύτητα πρέπει να προσαρμόζεται κατά περίπτωση. Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει επίσης τις γραμμές διασύνδεσης μεταξύ των δικτύων υψηλών ταχυτήτων και συμβατικού, τις γραμμές διέλευσης

σταθμών, τις γραμμές πρόσβασης στους τερματικούς σταθμούς, στα αμαξοστάσια κ.λπ., στις οποίες το τροχαίο υλικό "υψηλών ταχυτήτων" κινείται με συμβατική ταχύτητα.

Το εν λόγω δίκτυο περιλαμβάνει τα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας, εντοπισμού και πλοήγησης και τις τεχνικές εγκαταστάσεις επεξεργασίας δεδομένων και τηλεπικοινωνιών που προβλέπονται για την παροχή υπηρεσιών στις εν λόγω γραμμές ώστε να επιτυγχάνονται η ασφαλής και αρμονική επιχειρησιακή λειτουργία του δικτύου και η αποτελεσματική διαχείριση της κυκλοφορίας.

## 2.2. Οχήματα

Το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας περιλαμβάνει τα οχήματα που προορίζονται να κυκλοφορούν:

- είτε στις γραμμές που έχουν ειδικά κατασκευασθεί για υψηλές ταχύτητες, με ταχύτητα τουλάχιστον 250 km/h, ενώ υπό τις κατάλληλες συνθήκες είναι δυνατόν να αναπτύξουν ταχύτητες που υπερβαίνουν τα 300 km/h,

- είτε στις γραμμές του τμήματος 2.1, με ταχύτητες της τάξης των 200 km/h, όπου αυτό συμβαδίζει με τα επίπεδα επιδόσεων των εν λόγω γραμμών.

Επιπλέον, τα οχήματα τα οποία προορίζονται να κυκλοφορούν με μέγιστη ταχύτητα χαμηλότερη των 200 km/h και τα οποία είναι πιθανόν να κυκλοφορούν σε ολόκληρο το διευρωπαϊκό δίκτυο μεγάλης ταχύτητας ή σε τμήμα του, εάν είναι συμβατά προς τα επίπεδα επιδόσεων του δικτύου αυτού, πρέπει να τηρούν τις απαιτήσεις που εξασφαλίζουν την ασφαλή λειτουργία στο δίκτυο αυτό. Προς τούτο, οι ΤΠΔ για τα συμβατικά οχήματα περιλαμβάνουν απαιτήσεις για την ασφαλή λειτουργία των συμβατικών οχημάτων σε δίκτυα μεγάλης ταχύτητας.

## 3. Συνοχή του σιδηροδρομικού συστήματος

Η ποιότητα των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών μεταφορών απαιτεί μεταξύ άλλων άριστη συνοχή μεταξύ των χαρακτηριστικών του δικτύου (υπό την ευρεία έννοια του όρου, δηλαδή τα σταθερά μέρη όλων των σχετικών υποσυστημάτων) και εκείνων των οχημάτων (το οποίο περιλαμβάνει τα εποχούμενα μέρη όλων των σχετικών υποσυστημάτων). Από τη συνοχή αυτή εξαρτώνται τα επίπεδα επιδόσεων, ασφάλειας, ποιότητας εξυπηρέτησης και το σχετικό με αυτά κόστος.

## 4. Επέκταση του πεδίου εφαρμογής

### 4.1. Υποκατηγορίες δικτύου και οχημάτων

Το πεδίο εφαρμογής των ΤΠΔ επεκτείνεται σταδιακά σε ολόκληρο το σιδηροδρομικό σύστημα κατά το εδάφιο (2) του άρθρου 3 του παρόντος Νόμου. Προκειμένου να επιτυγχάνεται η διαλειτουργικότητα αποτελεσματικώς από άποψη κόστους, μπορούν να αναπτυχθούν περισσότερες υποκατηγορίες όλων των κατηγοριών δικτύων και οχημάτων περί των οποίων το παρόν παράρτημα, κατά περίπτωση. Εφόσον απαιτείται, οι λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές στις οποίες αναφέρεται το εδάφιο (3) του άρθρου 5 του παρόντος Νόμου, είναι δυνατόν να διαφέρουν ανάλογα με την υποκατηγορία.

#### 4.2. Διασφαλίσεις όσον αφορά το κόστος

Στην εκτίμηση κόστους/οφέλους των προτεινομένων μέτρων θα συνυπολογίζονται, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα:

- κόστος του προτεινόμενου μέτρου,
- πλεονεκτήματα, για τη διαλειτουργικότητα, της επέκτασης του πεδίου εφαρμογής σε ορισμένες υποκατηγορίες δικτύων και οχημάτων,
- μείωση του κόστους κεφαλαίου και των επιβαρύνσεων, λόγω των εξοικονομήσεων οικονομιών κλίμακας και της καλύτερης χρήσης των οχημάτων,
- μείωση των δαπανών επενδύσεων και του κόστους συντήρησης/επιχειρησιακής λειτουργίας λόγω του αυξημένου ανταγωνισμού μεταξύ των κατασκευαστών σιδηροδρομικού υλικού και των επιχειρήσεων συντήρησης,
- περιβαλλοντικά οφέλη λόγω τεχνικών βελτιώσεων του σιδηροδρομικού συστήματος,
- αύξηση της ασφάλειας της επιχειρησιακής λειτουργίας.

Επιπλέον, στην εκτίμηση αυτή θα εκτίθεται ο αναμενόμενος αντίκτυπος για όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς και οικονομικούς παράγοντες.

## ΔΕΥΤΕΡΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

(Άρθρα 2, 5)

### ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

#### 1. Κατάλογος υποσυστημάτων

Για τις ανάγκες της παρούσας οδηγίας, το σύστημα που συγκροτεί το σιδηροδρομικό σύστημα, υποδιαιρείται στα ακόλουθα υποσυστήματα, που αντιστοιχούν:

α) είτε σε τομείς δομικής φύσεως:

- υποδομή,
- ενέργεια,
- έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση,
- τροχαίο υλικό

β) είτε σε τομείς λειτουργικής φύσεως:

- επιχειρησιακή λειτουργία και διαχείριση της κυκλοφορίας,
- συντήρηση,
- εφαρμογές τηλεπληροφορικής στις επιβατικές μεταφορές και στις εμπορευματικές μεταφορές.

#### 2. Περιγραφή των υποσυστημάτων

Για κάθε υποσύστημα ή μέρος υποσυστήματος ο κατάλογος των στοιχείων και των παραμέτρων που συνδέονται με τη διαλειτουργικότητα προτείνεται από τον Οργανισμό κατά την κατάρτιση του αντίστοιχου σχεδίου ΤΠΔ.

Χωρίς να προδικάζεται ο καθορισμός των παραμέτρων αυτών ή των στοιχείων διαλειτουργικότητας, ή η σειρά με την οποία τα υποσυστήματα θα υπόκεινται σε ΤΠΔ, τα υποσυστήματα περιλαμβάνουν βασικά τα εξής:

##### 2.1. Υποδομή

Την τροχιά, τις αλλαγές τροχιάς, τα τεχνικά έργα (γέφυρες, σήραγγες κ.α.), τη σχετική υποδομή στους σταθμούς (κρηπιδώματα, χώροι

πρόσβασης, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών με τις ανάγκες ατόμων μειωμένης κινητικότητας, κ.α.), τον τεχνικό εξοπλισμό ασφαλείας και προστασίας.

## 2.2. Ενέργεια

Το σύστημα ηλεκτροκίνησης συμπεριλαμβανομένων του εναέριου υλικού και του εποχούμενου εξοπλισμού μέτρησης της κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας.

## 2.3. Έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση

Το σύνολο του τεχνικού εξοπλισμού που είναι αναγκαίος για την ασφάλεια, το χειρισμό και τον έλεγχο των κινήσεων των αμαξοστοιχιών που επιτρέπεται να κυκλοφορούν στο δίκτυο.

## 2.4. Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας

Τις διαδικασίες και τον σχετικό τεχνικό εξοπλισμό που επιτρέπουν τη συνεκτική επιχειρησιακή λειτουργία των διάφορων δομικών υποσυστημάτων, τόσο κατά την κανονική λειτουργία όσο και κατά την έκρυθμη λειτουργία, συμπεριλαμβανομένων βασικά του σχηματισμού και της οδήγησης των αμαξοστοιχιών, του προγραμματισμού και της διαχείρισης της κυκλοφορίας.

Το σύνολο των επαγγελματικών προσόντων που απαιτούνται για την παροχή διασυννοριακών υπηρεσιών.

## 2.5. Εφαρμογές τηλεπληροφορικής

Σύμφωνα με το Πρώτο Παράρτημα του παρόντος Νόμου, το υποσύστημα αυτό περιλαμβάνει δύο μέρη:

α) τις εφαρμογές για τη μεταφορά των επιβατών, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων ενημέρωσης των επιβατών πριν και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, των συστημάτων κράτησης, των συστημάτων πληρωμής, της διαχείρισης αποσκευών, της διαχείρισης των ανταποκρίσεων μεταξύ αμαξοστοιχιών και άλλων μέσων μεταφοράς·

β) τις εφαρμογές για τη μεταφορά εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων ενημέρωσης (παρακολούθηση εμπορευμάτων και αμαξοστοιχιών σε πραγματικό χρόνο), των συστημάτων διαλογής και διάθεσης, των συστημάτων κράτησης, πληρωμής και τιμολόγησης, της διαχείρισης των ανταποκρίσεων με άλλα μέσα μεταφοράς, της έκδοσης ηλεκτρονικών συνοδευτικών εγγράφων.

## 2.6. Τροχαίο υλικό

Τη δομή, το σύστημα χειρισμού και ελέγχου όλων των εξοπλισμών της αμαξοστοιχίας, τους εξοπλισμούς έλξης και μετασχηματισμού της ενέργειας, πέδησης, ζεύξης, τα όργανα κύλισης (τροχοφορείς, άξονες) και την ανάρτηση, τις θύρες, τις διεπαφές ανθρώπου/μηχανής (οδηγός, προσωπικό αμαξοστοιχίας, επιβάτες, συμπεριλαμβανομένων των αναγκών των ατόμων μειωμένης κινητικότητας), τις παθητικές ή ενεργητικές διατάξεις ασφαλείας και τις διατάξεις που είναι αναγκαίες για την υγεία των επιβατών και του προσωπικού της αμαξοστοιχίας.

## 2.7. Συντήρηση

Τις διαδικασίες, τον σχετικό εξοπλισμό, τις βοηθητικές εγκαταστάσεις συντήρησης και τα αποθέματα που επιτρέπουν τις υποχρεωτικές επισκευές και την προληπτική συντήρηση που προβλέπονται για να εξασφαλισθούν η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος και οι αναγκαίες επιδόσεις του.

## ΤΡΙΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

(Άρθρο 2)

### ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

#### 1. Γενικές απαιτήσεις

##### 1.1. Ασφάλεια

1.1.1. Η μελέτη, η κατασκευή ή η παραγωγή, η συντήρηση και η επιτήρηση των κρίσιμων για την ασφάλεια συστατικών στοιχείων και, ειδικότερα, των στοιχείων που υπεισέρχονται στην κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών πρέπει να εγγυώνται την ασφάλεια στο επίπεδο το αντίστοιχο προς τους στόχους που έχουν καθοριστεί για το δίκτυο, ακόμη και υπό τις καθορισμένες έκρυθμες συνθήκες.

1.1.2. Οι παράμετροι που υπεισέρχονται στην επαφή τροχού/σιδηροτροχιάς πρέπει να πληρούν τα κριτήρια ευστάθειας κύλισης που είναι αναγκαία ώστε να εξασφαλίζεται κυκλοφορία με πλήρη ασφάλεια υπό την επιτρεπόμενη μέγιστη ταχύτητα. Οι παράμετροι του εξοπλισμού πέδησης πρέπει να εγγυώνται τη δυνατότητα ακινητοποίησης σε συγκεκριμένη απόσταση με τη μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα.

1.1.3. Τα χρησιμοποιούμενα συστατικά στοιχεία πρέπει να ανθίστανται στις καθοριζόμενες συνθήκες ή εξαιρετικές καταπονήσεις κατά τη διάρκεια της λειτουργίας τους. Οι τυχαίες βλάβες τους πρέπει, με τη χρήση ενδεδειγμένων μέσων, να έχουν περιορισμένες συνέπειες στην ασφάλεια.

1.1.4. Η μελέτη των μόνιμων εγκαταστάσεων και του τροχαίου υλικού καθώς και η επιλογή των χρησιμοποιούμενων υλικών πρέπει να γίνονται έτσι ώστε να περιορίζονται η εκδήλωση, η διάδοση και τα αποτελέσματα της φωτιάς και του καπνού σε περίπτωση πυρκαγιάς.

1.1.5. Τα συστήματα με προορισμό τον χειρισμό από τους χρήστες πρέπει να είναι σχεδιασμένα κατά τρόπο ώστε να μη θίγονται η ασφαλής λειτουργία των συστημάτων ή η υγεία και η ασφάλεια των χρηστών σε περίπτωση προβλεπτών χρήσεων που δεν είναι σύμφωνες προς τις αναγραφόμενες οδηγίες.

##### 1.2. Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα

Η επιτήρηση και η συντήρηση των σταθερών ή κινητών συστατικών στοιχείων που υπεισέρχονται στην κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών

πρέπει να οργανώνονται, να διενεργούνται και να ποσοτικοποιούνται κατά τρόπο ώστε να διατηρείται η λειτουργία τους υπό τις προβλεπόμενες συνθήκες.

### 1.3. Υγεία

1.3.1. Τα υλικά που ενδέχεται, με τον τρόπο χρησιμοποίησής τους, να θέσουν σε κίνδυνο την υγεία των προσώπων τα οποία έχουν πρόσβαση σε αυτά δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται στις αμαξοστοιχίες και στη σιδηροδρομική υποδομή.

1.3.2. Η επιλογή, οι εφαρμογές και η χρησιμοποίηση των υλικών αυτών πρέπει να έχουν ως στόχο να περιορίζονται οι εκπομπές επιβλαβών και επικινδύνων καπνών ή αερίων, ειδικότερα σε περίπτωση πυρκαγιάς.

### 1.4. Προστασία του περιβάλλοντος

1.4.1. Κατά τη μελέτη του συστήματος πρέπει να εκτιμώνται και να λαμβάνονται υπόψη σύμφωνα με τις ισχύουσες κοινοτικές διατάξεις οι επιπτώσεις της εγκατάστασης και της επιχειρησιακής λειτουργίας του σιδηροδρομικού συστήματος επί του περιβάλλοντος.

1.4.2. Τα υλικά που χρησιμοποιούνται στις αμαξοστοιχίες και στην υποδομή πρέπει να αποτρέπουν την εκπομπή επιβλαβών και επικινδύνων για το περιβάλλον καπνών ή αερίων, ιδίως σε περίπτωση πυρκαγιάς.

1.4.3. Το τροχαίο υλικό και τα συστήματα ενεργειακής τροφοδότησης πρέπει να είναι μελετημένα και κατασκευασμένα κατά τρόπον ώστε να είναι ηλεκτρομαγνητικώς συμβατά με τις εγκαταστάσεις, τον τεχνικό εξοπλισμό και τα δημόσια ή ιδιωτικά δίκτυα με τα οποία ενδέχεται να υπάρξει παρεμβολή.

1.4.4. Κατά την επιχειρησιακή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος πρέπει να τηρούνται τα επίπεδα των κανονιστικών ρυθμίσεων σχετικά με την ηχορύπανση.

1.4.5. Η επιχειρησιακή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος δεν πρέπει να προκαλεί, στο έδαφος, επίπεδο δονήσεων απαράδεκτο για τις δραστηριότητες και τον χώρο διέλευσης πλησίον της υποδομής και υπό κανονική κατάσταση συντήρησης.

### 1.4. Τεχνική συμβατότητα

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά της υποδομής και των μόνιμων εγκαταστάσεων πρέπει να είναι συμβατά και μεταξύ τους και με τα χαρακτηριστικά των αμαξοστοιχιών που πρόκειται να κυκλοφορήσουν στο σιδηροδρομικό σύστημα.

Όταν είναι δύσκολο να τηρηθούν τα χαρακτηριστικά αυτά σε ορισμένα μέρη του δικτύου, θα μπορούσαν να τεθούν σε εφαρμογή προσωρινές λύσεις που να εγγυώνται τη συμβατότητα στο μέλλον.

## 2. Ειδικές απαιτήσεις για κάθε υποσύστημα

### 2.1. Υποδομή

#### 2.1.1. Ασφάλεια

Πρέπει να λαμβάνονται κατάλληλα μέτρα για την αποφυγή της ανεπιθύμητης πρόσβασης ή παρείσφρησης στις εγκαταστάσεις.

Πρέπει να λαμβάνονται μέτρα για να περιορίζονται οι κίνδυνοι στους οποίους εκτίθενται τα άτομα, ιδίως κατά τη διέλευση των αμαξοστοιχιών από τους σταθμούς.

Η υποδομή στην οποία έχει πρόσβαση το κοινό πρέπει να είναι μελετημένη και κατασκευασμένη κατά τρόπο ώστε να περιορίζονται οι κίνδυνοι για την ασφάλεια των προσώπων (σταθερότητα, πυρκαγιά, πρόσβαση, εκκένωση, κρηπίδωμα κ.λπ.).

Πρέπει να προβλέπονται κατάλληλες διατάξεις για να λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαίτερες προϋποθέσεις ασφαλείας εντός των σηράγγων μεγάλου μήκους και γεφυρών.

### 2.2. Ενέργεια

#### 2.2.1. Ασφάλεια

Η λειτουργία των εγκαταστάσεων ενεργειακής τροφοδότησης δεν πρέπει να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ούτε των αμαξοστοιχιών ούτε των προσώπων (χρηστών, επιχειρησιακού προσωπικού, περιοίκων και τρίτων).

#### 2.2.2. Προστασία του περιβάλλοντος

Η λειτουργία των εγκαταστάσεων τροφοδότησης με ηλεκτρική ή θερμική ενέργεια δεν πρέπει να διαταράσσει το περιβάλλον πέραν των προδιαγραφόμενων ορίων.

#### 2.2.3. Τεχνική συμβατότητα

Τα χρησιμοποιούμενα συστήματα τροφοδότησης με ηλεκτρική/θερμική ενέργεια πρέπει:

- να επιτρέπουν στις αμαξοστοιχίες να επιτυγχάνουν τις προδιαγεγραμμένες επιδόσεις,

- στην περίπτωση συστήματος τροφοδότησης με ηλεκτρική ενέργεια, να είναι συμβατά με τα συστήματα λήψης ρεύματος που είναι εγκατεστημένα στις αμαξοστοιχίες.

### 2.3. Έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση

#### 2.3.1. Ασφάλεια

Οι εγκαταστάσεις ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης και οι διαδικασίες που χρησιμοποιούνται πρέπει να επιτρέπουν κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών στο επίπεδο ασφαλείας το αντίστοιχο προς τους στόχους που έχουν καθοριστεί για το δίκτυο. Τα συστήματα ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης πρέπει να εξακολουθούν να καθιστούν δυνατή την κυκλοφορία αμαξοστοιχιών οι οποίες επιτρέπεται να κυκλοφορούν υπό καθορισμένες έκρυθμες συνθήκες.

#### 2.3.2. Τεχνική συμβατότητα

Κάθε νέα υποδομή και κάθε νέο τροχαίο υλικό που κατασκευάζεται ή αναπτύσσεται μετά την επιλογή συμβατών συστημάτων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης πρέπει να είναι προσαρμοσμένα για τη χρήση των εν λόγω συστημάτων.

Ο τεχνικός εξοπλισμός ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης που είναι εγκατεστημένος στο θάλαμο οδηγήσεως αμαξοστοιχίας πρέπει να επιτρέπει την κανονική λειτουργία, υπό προδιαγεγραμμένες συνθήκες, στο σιδηροδρομικό σύστημα.

### 2.4. Τροχαίο υλικό

#### 2.4.1. Ασφάλεια

Τα φέροντα στοιχεία του τροχαίου υλικού και των ζεύξεων μεταξύ των οχημάτων πρέπει να έχουν μελετηθεί κατά τρόπο ώστε να προστατεύονται οι χώροι των επιβατών και οδήγησης σε περίπτωση σύγκρουσης ή εκτροχιασμού.

Το ηλεκτρολογικό υλικό δεν πρέπει να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια λειτουργίας των εγκαταστάσεων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης.

Οι τεχνικές πέδησης καθώς και οι επιβαλλόμενες καταπονήσεις πρέπει να είναι συμβατές με την κατασκευή των γραμμών, των τεχνικών έργων και των συστημάτων σηματοδότησης.

Πρέπει να λαμβάνονται μέτρα όσον αφορά την πρόσβαση στα στοιχεία υπό τάση ώστε να μην τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια των προσώπων.

Σε περίπτωση κινδύνου πρέπει κάποια συστήματα να παρέχουν στους επιβάτες τη δυνατότητα να ειδοποιούν τον μηχανοδηγό και στο προσωπικό συνοδείας να έρχεται σε επαφή με το μηχανοδηγό.

Οι θύρες πρόσβασης πρέπει να είναι εφοδιασμένες με σύστημα ανοίγματος και κλεισίματος το οποίο να εγγυάται την ασφάλεια των επιβατών.

Πρέπει να προβλέπονται και να επισημαίνονται έξοδοι κινδύνου.

Πρέπει να προβλέπονται κατάλληλα συστήματα για να λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαίτερες προϋποθέσεις ασφαλείας εντός των σηράγγων μεγάλου μήκους.

Είναι υποχρεωτική η εγκατάσταση επί των αμαξοστοιχιών συστήματος φωτισμού ασφαλείας επαρκούς έντασης και αυτονομίας.

Οι αμαξοστοιχίες πρέπει να διαθέτουν μεγαφωνικό σύστημα που να επιτρέπει τη διαβίβαση μηνυμάτων προς τους επιβάτες από το προσωπικό της αμαξοστοιχίας.

#### 2.4.2. Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα

Η μελέτη του τεχνικού εξοπλισμού ζωτικής σημασίας, κύλισης, έλξης και πέδησης καθώς και ελέγχου-χειρισμού, πρέπει να επιτρέπει, υπό καθορισμένες έκρυθμες συνθήκες, τη συνέχιση της πορείας της αμαξοστοιχίας χωρίς αρνητικές συνέπειες στον τεχνικό εξοπλισμό που παραμένει σε λειτουργία.

#### 2.4.3. Τεχνική συμβατότητα

Το ηλεκτρολογικό υλικό πρέπει να είναι συμβατό με τη λειτουργία των εγκαταστάσεων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης.

Στην περίπτωση ηλεκτροκίνησης, τα χαρακτηριστικά των συστημάτων λήψης ρεύματος πρέπει να επιτρέπουν την κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών με τα συστήματα ενεργειακής τροφοδότησης του σιδηροδρομικού συστήματος.

Το τροχαίο υλικό πρέπει να έχει χαρακτηριστικά που να του επιτρέπουν να κυκλοφορεί σε όλες τις γραμμές στις οποίες προβλέπεται η λειτουργία του, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών κλιματικών συνθηκών.

#### 2.4.4. Έλεγχος

Οι αμαξοστοιχίες πρέπει να είναι εφοδιασμένες με συσκευή καταγραφής. Τα δεδομένα που συλλέγει αυτή η συσκευή και η επεξεργασία των πληροφοριών πρέπει να εναρμονίζονται.

## 2.5. Συντήρηση

### 2.5.1. Υγεία και ασφάλεια

Οι τεχνικές εγκαταστάσεις και οι εφαρμοζόμενες διαδικασίες στα κέντρα συντήρησης πρέπει να εγγυώνται ασφαλή επιχειρησιακή λειτουργία του συγκεκριμένου υποσυστήματος και να μη συνιστούν κίνδυνο για την υγεία και την ασφάλεια.

### 2.5.2. Προστασία του περιβάλλοντος

Οι τεχνικές εγκαταστάσεις και οι εφαρμοζόμενες διαδικασίες στα κέντρα συντήρησης δεν πρέπει να υπερβαίνουν τα επίπεδα οχλήσεων που είναι αποδεκτά για τον περιβάλλοντα χώρο.

### 2.5.3. Τεχνική συμβατότητα

Οι εγκαταστάσεις συντήρησης του τροχαίου υλικού πρέπει να καθιστούν δυνατή την εκτέλεση των εργασιών ασφάλειας, υγιεινής και άνεσης σε όλο το υλικό για το οποίο έχουν κατασκευαστεί.

## 2.6. Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας

### 2.6.1. Ασφάλεια

Η σύγκλιση των κανόνων λειτουργίας των δικτύων καθώς και τα προσόντα των μηχανοδηγών και του εποχούμενου προσωπικού και του προσωπικού των κέντρων ελέγχου πρέπει να εγγυώνται ασφαλή επιχειρησιακή λειτουργία, λαμβανομένων υπόψη των διαφορετικών απαιτήσεων των διασυνοριακών και των εσωτερικών μεταφορών.

Οι διαδικασίες και η συχνότητα συντήρησης, η εκπαίδευση και τα προσόντα του προσωπικού συντήρησης και των κέντρων ελέγχου καθώς και το σύστημα διασφάλισης της ποιότητας που εφαρμόζεται στα κέντρα ελέγχου και συντήρησης των σχετικών φορέων εκμετάλλευσης πρέπει να εγγυώνται υψηλό επίπεδο ασφάλειας.

### 2.6.2. Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα

Οι διαδικασίες και η συχνότητα συντήρησης, η εκπαίδευση και τα προσόντα του προσωπικού συντήρησης και των κέντρων ελέγχου καθώς και το σύστημα διασφάλισης της ποιότητας που εφαρμόζεται από τους σχετικούς φορείς εκμετάλλευσης στα κέντρα ελέγχου και συντήρησης πρέπει να εγγυώνται υψηλό επίπεδο αξιοπιστίας και διαθεσιμότητας του συστήματος.

### 2.6.3. Τεχνική συμβατότητα

Η σύγκλιση των κανόνων επιχειρησιακής λειτουργίας των δικτύων καθώς και τα προσόντα των μηχανοδηγών, του εποχούμενου προσωπικού και του προσωπικού διαχείρισης της κυκλοφορίας πρέπει να εγγυώνται την αποτελεσματική λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος, λαμβανομένων υπόψη των διαφορετικών απαιτήσεων των διασυνοριακών και των εσωτερικών μεταφορών.

## 2.7. Εφαρμογές τηλεπληροφορικής στις επιβατικές και στις εμπορευματικές μεταφορές

### 2.7.1. Τεχνική συμβατότητα

Οι βασικές απαιτήσεις στον τομέα των εφαρμογών τηλεπληροφορικής που εγγυώνται κάποιο ελάχιστο ποιότητας εξυπηρέτησης των επιβατών και των πελατών του εμπορευματικού τομέα αφορούν ιδιαιτέρως την τεχνική συμβατότητα.

Για τις εφαρμογές αυτές πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα ώστε:

- οι βάσεις δεδομένων, τα λογισμικά και τα πρωτόκολλα επικοινωνίας δεδομένων να αναπτύσσονται έτσι ώστε να εγγυώνται μέγιστες δυνατότητες ανταλλαγής δεδομένων, αφενός μεταξύ διαφόρων εφαρμογών και αφετέρου μεταξύ διαφόρων φορέων εκμετάλλευσης, με εξαίρεση τα απόρρητα εμπορικά δεδομένα,
- οι χρήστες να έχουν εύκολη πρόσβαση στις πληροφορίες.

### 2.7.2. Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα

Οι τρόποι χρήσης, διαχείρισης, προσαρμογής στα πρόσφατα δεδομένα και συντήρησης αυτών των βάσεων δεδομένων, λογισμικών και πρωτοκόλλων επικοινωνίας δεδομένων πρέπει να εγγυώνται την αποδοτικότητα των ανωτέρω συστημάτων και την ποιότητα εξυπηρέτησης.

### 2.7.3. Υγεία

Στις διεπαφές των συστημάτων αυτών με τους χρήστες, πρέπει να τηρείται το ελάχιστο επίπεδο κανόνων εργονομίας και προστασίας της υγείας.

### 2.7.4. Ασφάλεια

Για την αποθήκευση ή τη μετάδοση πληροφοριών που σχετίζονται με την ασφάλεια πρέπει να εξασφαλίζονται επαρκή επίπεδα ακεραιότητας και αξιοπιστίας.

## ΤΕΤΑΡΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

### (Άρθρο 8)

#### **ΔΗΛΩΣΗ ΠΙΣΤΟΤΗΤΑΣ "CE" ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ**

##### 1. Στοιχεία διαλειτουργικότητας

Η δήλωση "CE" ισχύει για τα στοιχεία διαλειτουργικότητας που αφορά η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος και στα οποία αναφέρεται το άρθρο 4 του παρόντος Νόμου. Τα στοιχεία αυτά διαλειτουργικότητας μπορεί να είναι:

##### 1.1. Στοιχεία ευρείας χρήσεως

Είναι τα στοιχεία που δεν αφορούν ειδικά το σιδηροδρομικό σύστημα και μπορούν να χρησιμοποιούνται ως έχουν και σε άλλους τομείς.

##### 1.2. Στοιχεία ευρείας χρήσεως με ειδικά χαρακτηριστικά

Είναι τα στοιχεία που καθ' αυτά δεν αφορούν ειδικά το σιδηροδρομικό σύστημα αλλά πρέπει να έχουν ειδικές επιδόσεις όταν χρησιμοποιούνται στο σιδηροδρομικό τομέα.

##### 1.3. Ειδικά στοιχεία

Πρόκειται για στοιχεία ειδικά για σιδηροδρομικές εφαρμογές.

##### 2. Πεδίο εφαρμογής

Η δήλωση "CE" αφορά:

- είτε την αξιολόγηση, από έναν ή περισσότερους κοινοποιημένους οργανισμούς, της εγγενούς συμμόρφωσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, εξεταζομένου μεμονωμένα, προς τις τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει να πληροί,

- είτε την αξιολόγηση/εκτίμηση, από έναν ή περισσότερους κοινοποιημένους οργανισμούς, της καταλληλότητας χρήσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, εξεταζομένου στο πλαίσιο της σιδηροδρομικής χρήσης, ειδικά στην περίπτωση που πρόκειται περί διεπαφών, σε σχέση με τις υπό επαλήθευση τεχνικές προδιαγραφές, ιδίως λειτουργικής φύσεως.

Οι διαδικασίες αξιολόγησης τις οποίες εφαρμόζουν οι κοινοποιημένοι οργανισμοί, στο στάδιο της μελέτης καθώς και της κατασκευής, διεξάγονται βάσει των ενοτήτων που ορίζονται στην απόφαση 93/465/ΕΟΚ, σύμφωνα με τις λεπτομέρειες που εμφανίζονται στις ΤΠΔ.

### 3. Περιεχόμενο της δήλωσης "CE"

Η δήλωση πιστότητας "CE" ή καταλληλότητας χρήσης και τα συνοδευτικά έγγραφα πρέπει να φέρουν ημερομηνία και υπογραφή.

Η δήλωση πρέπει να συντάσσεται στην ίδια γλώσσα με εκείνη των οδηγιών χρήσεως και να περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

- τα στοιχεία αναφοράς της οδηγίας,
- το όνομα και τη διεύθυνση του κατασκευαστή ή αντιπροσώπου του εγκατεστημένου στην Δημοκρατία (πρέπει να σημειώνονται η εταιρική επωνυμία και η πλήρης διεύθυνση και, σε περίπτωση αντιπροσώπου, και η εταιρική επωνυμία του κατασκευαστή),
- την περιγραφή του στοιχείου διαλειτουργικότητας (οίκος κατασκευής, τύπος κ.λπ.),
- μνεία της διαδικασίας που ακολουθήθηκε για τη δήλωση πιστότητας ή καταλληλότητας χρήσης (άρθρο 9),
- όλα τα ειδικά χαρακτηριστικά του στοιχείου διαλειτουργικότητας, και ιδίως οι προϋποθέσεις χρήσης,
- την ονομασία και τη διεύθυνση του ή των κοινοποιημένων οργανισμών οι οποίοι παρενέβησαν στην ακολουθούμενη διαδικασία για την πιστότητα ή την καταλληλότητα χρήσης καθώς και την ημερομηνία του πιστοποιητικού εξέτασης, συνοδευόμενη, ενδεχομένως, από τη διάρκεια και τους όρους ισχύος του πιστοποιητικού,
- ενδεχομένως, τα στοιχεία αναφοράς των ευρωπαϊκών προδιαγραφών,
- το ονοματεπώνυμο του υπογράφοντος ο οποίος έχει εξουσιοδοτηθεί να δεσμεύει με την υπογραφή του τον κατασκευαστή ή αντιπρόσωπό του εγκατεστημένο στην Δημοκρατία.

## ΠΕΜΠΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

(Άρθρο 13)

### ΔΗΛΩΣΗ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗΣ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ "CE"

Η δήλωση επαλήθευσης "CE" και τα συνοδευτικά έγγραφα πρέπει να φέρουν ημερομηνία και υπογραφή.

Η δήλωση πρέπει να συντάσσεται στην ίδια γλώσσα όπως και ο τεχνικός φάκελος και να περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

- τα στοιχεία αναφοράς της οδηγίας,
- το όνομα και τη διεύθυνση του αναθέτοντα φορέα ή του κατασκευαστή ή αντιπροσώπου του εγκατεστημένου στην Δημοκρατία (πρέπει να σημειώνονται η εταιρική επωνυμία και η πλήρης διεύθυνση και, σε περίπτωση αντιπροσώπου, και η εταιρική επωνυμία του αναθέτοντα φορέα ή του κατασκευαστή),
- συνοπτική περιγραφή του υποσυστήματος,
- την ονομασία και τη διεύθυνση του κοινοποιημένου οργανισμού ο οποίος διεξήγαγε τον έλεγχο "CE" του άρθρου 14 του παρόντος Νόμου,
- τα στοιχεία αναφοράς των εγγράφων που περιέχει ο τεχνικός φάκελος,
- όλες τις σχετικές προσωρινές ή οριστικές διατάξεις τις οποίες πρέπει να πληροί το υποσύστημα και, ιδιαίτερα, εάν συντρέχει λόγος, τους περιορισμούς ή τις προϋποθέσεις επιχειρησιακής λειτουργίας,
- εάν είναι προσωρινή, τη διάρκεια ισχύος της δήλωσης "CE",
- το ονοματεπώνυμο του υπογράφοντος.

## ΕΚΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

(Άρθρα 15, 20)

### ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗΣ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ "CE"

#### 1. Εισαγωγή

Η επαλήθευση "CE" είναι η διαδικασία με την οποία ένας κοινοποιημένος οργανισμός επαληθεύει και πιστοποιεί ότι το υποσύστημα είναι:

- σύμφωνο προς τις διατάξεις της οδηγίας,
- σύμφωνο προς άλλες κανονιστικές διατάξεις οι οποίες εφαρμόζονται σύμφωνα με τη συνθήκη, και μπορεί να τεθεί σε χρήση.

#### 2. Στάδια

Η επαλήθευση του υποσυστήματος περιλαμβάνει τα ακόλουθα στάδια:

- εν γένει μελέτη,
- παραγωγή: κατασκευή του υποσυστήματος, όπου βασικά περιλαμβάνονται οι τεχνικές εργασίες κατασκευής, η κατασκευή, η συναρμολόγηση των στοιχείων, η ρύθμιση του συνόλου,
- δοκιμές του περατωθέντος υποσυστήματος.

Για το στάδιο μελέτης (συμπεριλαμβανομένων των δοκιμών τύπων) και για το στάδιο παραγωγής, ο αιτών μπορεί να υποβάλλει αίτηση για αξιολόγηση ως πρώτο βήμα.

Στην περίπτωση αυτή, η εν λόγω αξιολόγηση ή αξιολογήσεις καταλήγουν σε μία ή περισσότερες ενδιάμεσες δηλώσεις επαλήθευσης (ΕΔΕ) που εκδίδονται από το κοινοποιημένο οργανισμό που επιλέγει ο αιτών, ο οποίος, με τη σειρά του, συντάσσει "Δήλωση CE για ενδιάμεση συμβατότητα υποσυστήματος" για τα σχετικά στάδια.

#### 3. Πιστοποιητικό

Ο κοινοποιημένος οργανισμός ο οποίος είναι αρμόδιος για την επαλήθευση "CE" αξιολογεί τη μελέτη και την παραγωγή του υποσυστήματος και συντάσσει το πιστοποιητικό επαλήθευσης που προορίζεται για τον αιτούντα ο οποίος, με τη σειρά του, συντάσσει τη δήλωση επαλήθευσης "CE" που προορίζεται για την Διοικητική Αρχή.

Εφόσον υπάρχουν, ο κοινοποιημένος οργανισμός λαμβάνει υπόψη του τις ΕΔΕ και, για να εκδώσει το πιστοποιητικό επαλήθευσης "CE":

- ελέγχει ότι το υποσύστημα:

- καλύπτεται από τις σχετικές ΕΔΕ μελέτης και παραγωγής, εάν ο αιτών έχει υποβάλει αίτηση στο κοινοποιημένο οργανισμό για τα δύο αυτά στάδια, ή

- αντιστοιχεί, όπως παράγεται, προς όλες τις πτυχές που καλύπτονται από την ΕΔΕ μελέτης που χορηγείται στον αιτούντα, εάν υπέβαλε αίτηση στο κοινοποιημένο οργανισμό μόνο για το στάδιο μελέτης,

- ελέγχει ότι καλύπτουν ορθώς την απαίτηση της ΤΠΔ και αξιολογεί τα στοιχεία μελέτης και παραγωγής που δεν καλύπτονται από την ή τις ΕΔΕ μελέτης ή/και παραγωγής.

#### 4. Τεχνικός φάκελος

Ο τεχνικός φάκελος ο οποίος συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης πρέπει να έχει συσταθεί από τα ακόλουθα:

- για την υποδομή: σχέδια των τεχνικών έργων, πρακτικά παραλαβής των έργων εκσκαφής και του σπλισμού, εκθέσεις δοκιμών και ελέγχου για το σκυρόδεμα κ.λπ.,

- για τα λοιπά υποσυστήματα: κατασκευαστικά γενικά σχέδια και σχέδια λεπτομερειών που τηρήθηκαν, ηλεκτρολογικά και υδραυλικά διαγράμματα, διαγράμματα κυκλωμάτων χειρισμού, περιγραφή των συστημάτων πληροφορικής και των αυτοματισμών, οδηγίες λειτουργίας και συντήρησης κ.λπ.,

- κατάλογο των στοιχείων διαλειτουργικότητας στα οποία αναφέρεται το άρθρο 4 του παρόντος Νόμου, τα οποία είναι ενσωματωμένα στο υποσύστημα,

- αντίγραφα των δηλώσεων πιστότητας "CE" ή καταλληλότητας χρήσης, τα οποία πρέπει να συνοδεύουν τα εν λόγω κατασκευαστικά στοιχεία, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9 του παρόντος Νόμου, τα οποία συνοδεύονται, εάν συντρέχει λόγος, από τα αντίστοιχα στοιχεία υπολογισμού και από αντίγραφο των πρακτικών των δοκιμών και εξετάσεων που έχουν διεξαγάγει οι κοινοποιημένοι οργανισμοί βάσει των κοινών τεχνικών προδιαγραφών,

- εφόσον υπάρχουν, οι ΕΔΕ, και στην περίπτωση αυτή, η (οι) δήλωση(-εις) ενδιάμεσης πιστότητας "CE" που συνοδεύουν το πιστοποιητικό επαλήθευσης "CE", και περιλαμβάνουν το αποτέλεσμα της επαλήθευσης από τον κοινοποιημένο οργανισμό,

- βεβαίωση του κοινοποιημένου οργανισμού ο οποίος είναι επιφορτισμένος με την επαλήθευση "CE", με την οποία βεβαιώνεται ότι το έργο είναι σύμφωνο προς τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, συνοδευόμενη από τα αντίστοιχα φύλλα υπολογισμού και θεωρημένη με τη φροντίδα του οργανισμού, και η οποία περιλαμβάνει, κατά περίπτωση, τις επιφυλάξεις που διατυπώθηκαν κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης των εργασιών και δεν έχουν αρθεί. Επίσης η βεβαίωση συνοδεύεται από τις εκθέσεις επίσκεψης και ελέγχου τις οποίες έχει συντάξει ο οργανισμός στο πλαίσιο της αποστολής του, όπως διευκρινίζεται στα σημεία 5.3 και 5.4.

## 5. Επιτήρηση

- 5.1. Σκοπός της επιτήρησης "CE" είναι να εξασφαλιστεί ότι, κατά τη διάρκεια της κατασκευής του υποσυστήματος, τηρήθηκαν οι υποχρεώσεις που απορρέουν από τον τεχνικό φάκελο.
- 5.2. Ο κοινοποιημένος οργανισμός ο επιφορτισμένος με την επαλήθευση της εκτέλεσης πρέπει να έχει συνεχώς πρόσβαση στα εργοτάξια, στα εργοστάσια, στους χώρους αποθήκευσης και, εάν συντρέχει λόγος, προκατασκευής, στις εγκαταστάσεις δοκιμών και εν γένει σε όλους τους χώρους στους οποίους μπορεί να κρίνει αναγκαία την πρόσβασή του για την εκτέλεση της αποστολής του. Ο αιτών οφείλει να του παραδίδει ή να φροντίζει να του παραδίδονται όλα τα αναγκαία για το σκοπό αυτό έγγραφα, και ιδίως τα σχέδια εκτέλεσης και ο τεχνικός φάκελος που αφορούν το υποσύστημα.
- 5.3. Ο κοινοποιημένος οργανισμός ο επιφορτισμένος με την επαλήθευση της εκτέλεσης πραγματοποιεί κατά τακτά διαστήματα ελέγχους προκειμένου να βεβαιωθεί ότι τηρούνται οι διατάξεις του παρόντος Νόμου. Με την ευκαιρία αυτή χορηγεί έκθεση ελέγχου στους υπεύθυνους για την εκτέλεση. Μπορεί να χρειάζεται να καλείται στο εργοτάξιο σε ορισμένες φάσεις του έργου.
- 5.4. Εξάλλου, ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να πραγματοποιεί αιφνιδιαστικές επισκέψεις στο εργοτάξιο ή στα εργοστάσια. Με την ευκαιρία των επισκέψεων αυτών ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να διενεργεί πλήρεις ή μερικούς ελέγχους. Χορηγεί έκθεση επίσκεψης και, ενδεχομένως, έκθεση ελέγχου στους υπευθύνους για την εκτέλεση.
- 5.5. Για την έκδοση της δήλωσης καταλληλότητας "CE", για τη χρήση στην οποία αναφέρεται το Τέταρτο Παράρτημα, ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να επιβλέπει τα υποσυστήματα στα οποία έχει τοποθετηθεί στοιχείο διαλειτουργικότητας προκειμένου να διαπιστώσει, όποτε το απαιτεί η αντίστοιχη ΤΠΔ, την καταλληλότητά του για χρήση στο σιδηροδρομικό περιβάλλον για το οποίο προορίζεται.

## 6. Υποβολή φακέλου

Ο αιτών υποβάλλει τον πλήρη φάκελο κατά το σημείο 4 προς υποστήριξη πιστοποιητικού ΕΔΕ, εφόσον υπάρχει, εκδοθέντος από τον αρμόδιο κοινοποιημένο οργανισμό, ή προς υποστήριξη του πιστοποιητικού συμμόρφωσης το οποίο εκδίδει ο κοινοποιημένος οργανισμός που είναι επιφορτισμένος με την επαλήθευση του υποσυστήματος σε κατάσταση λειτουργίας. Ο φάκελος επισυνάπτεται στο πιστοποιητικό ΕΔΕ ή/και τη δήλωση επαλήθευσης "CE" την οποία ο αιτών υποβάλλει στην Διοικητική Αρχή.

Ο αιτών διατηρεί αντίγραφο του φακέλου καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του υποσυστήματος. Ο φάκελος διαβιβάζεται στα άλλα κράτη μέλη, εφόσον το ζητήσουν.

#### 7. Δημοσίευση

Κάθε κοινοποιημένος οργανισμός δημοσιεύει τακτικά τις σχετικές πληροφορίες όσον αφορά:

- τις αιτήσεις επαλήθευσης "CE" που παρέλαβε,
- τις ΕΔΕ που χορηγήθηκαν ή απορρίφθηκαν,
- τα πιστοποιητικά επαλήθευσης που χορηγήθηκαν ή των οποίων δεν εγκρίθηκε η χορήγηση.
- τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης των οποίων δεν εγκρίθηκε η χορήγηση.

#### 8. Γλώσσα

Οι φάκελοι και η αλληλογραφία σχετικά με τις διαδικασίες επαλήθευσης "CE" συντάσσονται σε μια από τις επίσημες γλώσσες της Δημοκρατίας ή σε γλώσσα αποδεκτή από αυτόν.

ΘΒ/ΜΓ

(Αρ. Φακ.: 23.01.052.249.2011)

