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

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ([1]), και ιδίως το άρθρο 5 παράγραφος 11,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Βάσει του άρθρου 54 παράγραφοι 2 και 3 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, τα οχήματα που έλαβαν έγκριση για θέση σε λειτουργία πριν από τις 15 Ιουνίου 2016 πρέπει να λαμβάνουν νέα έγκριση για διάθεση στην αγορά σύμφωνα με το άρθρο 21 της εν λόγω οδηγίας προτού επιτραπεί να τεθούν σε λειτουργία σε ένα ή περισσότερα δίκτυα που δεν καλύπτονται ήδη από την αρχική τους έγκριση. Κατά συνέπεια, τα οχήματα αυτά απαιτείται είτε να συμμορφώνονται προς τις ισχύουσες τεχνικές προδιαγραφές για τη διαλειτουργικότητα (ΤΠΔ) είτε να έχουν το δικαίωμα να μην εφαρμόζουν τις εν λόγω ΤΠΔ σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 1 της εν λόγω οδηγίας. Ταυτόχρονα, ένας από τους στόχους της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 είναι ο εξορθολογισμός και η εναρμόνιση των διαδικασιών έγκρισης σε επίπεδο Ένωσης ώστε να διευκολυνθεί η ελεύθερη κυκλοφορία των οχημάτων. Για τον σκοπό αυτό, το σημείο 7.6.1 του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 321/2013 της Επιτροπής ([2]) και το σημείο 7.5.2.3 του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 της Επιτροπής ([3]) απαιτούν την εκπόνηση διατάξεων ευελιξίας ως προς τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της ΤΠΔ. Οι εν λόγω διατάξεις καθορίζουν το επίπεδο ευελιξίας που μπορεί να προβλεφθεί σε περίπτωση επέκτασης της περιοχής χρήσης οχημάτων που τέθηκαν σε λειτουργία πριν από την 15η Ιουνίου 2016, παράλληλα, όμως, πληρούν τις βασικές απαιτήσεις, διατηρώντας και, στο μέτρο του δυνατού, βελτιώνοντας το ενδεδειγμένο επίπεδο ασφάλειας. Επομένως, οι κανονισμοί αυτοί θα πρέπει να τροποποιηθούν αναλόγως. Η διάταξη που αφορά την «επέκταση της περιοχής χρήσης» καλύπτει επίσης την περίπτωση των οχημάτων που χρειάζονται τροποποιήσεις για να εξασφαλίζεται η τεχνική συμβατότητα με το/τα νέο/-α δίκτυο/-α· στην περίπτωση αυτή, τα αμετάβλητα τμήματα του οχήματος παραμένουν επικυρωμένα βάσει της προηγούμενης έγκρισης. Οι περιορισμοί και τα όρια που προβλέπονται στην προηγούμενη έγκριση εξακολουθούν να ισχύουν. Για τους ίδιους λόγους, η διευκρίνιση αυτή θα πρέπει επίσης να προβλέπεται για τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/919 της Επιτροπής ([4]).

(2) Υπάρχουν αποκλίνουσες προσεγγίσεις μεταξύ των κοινοποιημένων οργανισμών και των φορέων έγκρισης στον σιδηροδρομικό τομέα όσον αφορά την εφαρμογή των διαφόρων μεταβατικών διατάξεων που ορίζονται στα σημεία 7.1.1.2 έως 7.1.1.8 και στο σημείο 7.1.3.1 του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1302/2014. Ομοίως, υπάρχουν αποκλίνουσες προσεγγίσεις στον σιδηροδρομικό τομέα όσον αφορά την περίοδο ισχύος των πιστοποιητικών εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού ΕΚ σε περίπτωση αλλαγών σε υφιστάμενο τύπο τροχαίου υλικού, όπως ορίζεται στο σημείο 7.2.2.2 του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 321/2013 και στο σημείο 7.1.2.2 του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1302/2014. Πέραν τούτου, η περαιτέρω εναρμόνιση ώστε να μειωθούν οι αποκλίσεις από το στοχευόμενο σύστημα είναι ουσιαστικής σημασίας για τη μείωση του κόστους των σιδηροδρόμων και τη διασφάλιση της διαλειτουργικότητας και της ανταγωνιστικότητάς τους. Οι διατάξεις που παρατίθενται ανωτέρω θα πρέπει, επομένως, να τροποποιηθούν ώστε να αποφευχθεί η αποκλίνουσα εφαρμογή των εν λόγω μεταβατικών διατάξεων και περιόδων ισχύος των πιστοποιητικών, ενώ οι μελλοντικές μεταβατικές περίοδοι θα πρέπει να επικεντρώνονται σε συγκεκριμένες απαιτήσεις με υψηλό αντίκτυπο στα εν εξελίξει έργα αντί να παρέχουν γενικές εξαιρέσεις, κατά τρόπο που θα οδηγήσει σε έγκαιρη μείωση των αποκλίσεων από το στοχευόμενο σύστημα, παρέχοντας παράλληλα την προβλεψιμότητα και την ασφάλεια δικαίου που έχει ανάγκη ο κλάδος. Τούτο θα πρέπει να επιτευχθεί στο πλαίσιο της δέσμης αναθεώρησης της ΤΠΔ σχετικά με τους ψηφιακούς σιδηροδρόμους και τις πράσινες εμπορευματικές μεταφορές (αναθεώρηση του 2022), για την οποία η Επιτροπή απέστειλε στις 24 Ιανουαρίου 2020 αίτημα στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

([1]) ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 44.

([2]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 321/2013 της Επιτροπής, της 13ης Μαρτίου 2013, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — εμπορευματικές φορτάμαξες» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και για την κατάργηση της απόφασης 2006/861/ΕΚ (ΕΕ L 104 της 12.4.2013, σ. 1).

([3]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 228).

([4]) Κανονισμός (ΕΕ) 2016/919 της Επιτροπής, της 27ης Μαΐου 2016, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για τα υποσυστήματα «έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 158 της 15.6.2016, σ. 1).

(3) Επιπλέον, τα κράτη μέλη και ο κλάδος έχουν εντοπίσει ορισμένα τεχνικά και συντακτικά σφάλματα σε ορισμένους από αυτούς τους κανονισμούς, και η Σλοβακική Δημοκρατία έχει διαπιστώσει ότι η γενικού χαρακτήρα ειδική περίπτωση που αναφέρεται στο τμήμα 7.3.2.1 του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 321/2013 της Επιτροπής (ΤΠΔ WAG) θα πρέπει να ισχύει και για το σλοβακικό δίκτυο εύρους τροχιάς 1 520 mm. Τα σφάλματα αυτά πρέπει να διορθωθούν.

(4) Βάσει της απόφασης (ΕΕ) 2017/1474, στις ΤΠΔ θα πρέπει να επισημαίνεται εάν οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης που έχουν κοινοποιηθεί βάσει προηγούμενης έκδοσης ΤΠΔ θα πρέπει να κοινοποιηθούν εκ νέου και εάν θα πρέπει να εφαρμοστεί απλουστευμένη διαδικασία κοινοποίησης. Ο παρών κανονισμός επιφέρει περιορισμένες αλλαγές και οι οργανισμοί που έχουν κοινοποιηθεί βάσει προηγούμενης έκδοσης των ΤΠΔ δεν θα πρέπει να είναι αναγκαίο να κοινοποιηθούν εκ νέου.

(5) Ο παρών κανονισμός τροποποιεί τις ΤΠΔ με σκοπό την επίτευξη μεγαλύτερης διαλειτουργικότητας εντός του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος, τη βελτίωση και την ανάπτυξη διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών, τη συμβολή στη σταδιακή δημιουργία της εσωτερικής αγοράς και τη συμπλήρωση των ΤΠΔ με γνώμονα την κάλυψη βασικών απαιτήσεων. Καθιστά εφικτή την επίτευξη των στόχων και την τήρηση των βασικών απαιτήσεων της οδηγίας 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([5]) και της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να ισχύει άμεσα σε όλα τα κράτη μέλη, συμπεριλαμβανομένων των κρατών μελών τα οποία έχουν ενημερώσει τον Οργανισμό και την Επιτροπή βάσει του άρθρου 57 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 ότι έχουν παρατείνει την προθεσμία μεταφοράς στο εσωτερικό δίκαιο και ως εκ τούτου εξακολουθούν να εφαρμόζουν την οδηγία 2008/57/ΕΚ έως τις 15 Ιουνίου 2020 το αργότερο. Οι κοινοποιημένοι οργανισμοί που ασκούν καθήκοντα βάσει της οδηγίας 2008/57/ΕΚ στα κράτη μέλη που έχουν παρατείνει την προθεσμία μεταφοράς στο εσωτερικό δίκαιο θα πρέπει να είναι σε θέση να εκδίδουν πιστοποιητικό «ΕΚ» σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό εφόσον η οδηγία 2008/57/ΕΚ εφαρμόζεται στο κράτος μέλος στο οποίο είναι εγκατεστημένοι.

(6) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που αναφέρεται στο άρθρο 51 παράγραφος 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις της ΤΠΔ WAG

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 321/2013 τροποποιείται ως εξής:

1) Στο άρθρο 3 προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο δ):

«δ) όταν η περιοχή χρήσης επεκτείνεται σύμφωνα με το άρθρο 54 παράγραφος 3 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, εφαρμόζονται οι διατάξεις του τμήματος 7.2.2.4 του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού·»

2) το παράρτημα τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα Ι του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Τροποποιήσεις της ΤΠΔ LOC&PAS

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 τροποποιείται ως εξής:

1) Στο άρθρο 3, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Η ΤΠΔ δεν εφαρμόζεται σε υφιστάμενο τροχαίο υλικό του σιδηροδρομικού συστήματος στην Ένωση το οποίο έχει ήδη τεθεί σε λειτουργία στο σύνολο ή σε μέρος του δικτύου οποιουδήποτε κράτους μέλους την 1η Ιανουαρίου 2015, εκτός εάν

α) υπόκειται σε ανακαίνιση ή αναβάθμιση σύμφωνα με το τμήμα 7.1.2 του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού ή

β) η περιοχή χρήσης επεκταθεί σύμφωνα με το άρθρο 54 παράγραφος 3 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, οπότε εφαρμόζονται οι διατάξεις του τμήματος 7.1.4 του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού.»·

2) στο άρθρο 11 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο, η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Ωστόσο, εξακολουθούν να ισχύουν, με την επιφύλαξη των σημείων 7.1.1.4 έως 7.1.1.8 του παραρτήματος, για:»·

3) το παράρτημα τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙ του παρόντος κανονισμού.

([5]) Οδηγία 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 191 της 18.7.2008, σ. 1).

Άρθρο 3

Τροποποιήσεις της ΤΠΔ ΕΧΣ

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2016/919 τροποποιείται ως εξής:

1) Στο άρθρο 2, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Η ΤΠΔ δεν εφαρμόζεται στα υφιστάμενα υποσυστήματα «παρατρόχιος έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση» και «εποχούμενος έλεγχος, χειρισμός και σηματοδότηση» του σιδηροδρομικού συστήματος που έχουν ήδη τεθεί σε λειτουργία στο σύνολο ή σε μέρος του δικτύου οποιουδήποτε κράτους μέλους την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, εκτός εάν

α) το υποσύστημα υπόκειται σε ανακαίνιση ή αναβάθμιση σύμφωνα με το τμήμα 7 του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού, ή

β) η περιοχή χρήσης επεκταθεί σύμφωνα με το άρθρο 54 παράγραφος 3 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, οπότε εφαρμόζονται οι διατάξεις του σημείου 7.4.2.4 του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού.»

2) το παράρτημα τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙΙ του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 4

Οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης

1. Οι κοινοποιήσεις των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης για τους σκοπούς των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 321/2013, (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 και (ΕΕ) 2016/919 παραμένουν σε ισχύ βάσει των εν λόγω κανονισμών, όπως τροποποιούνται από τον παρόντα κανονισμό.

2. Οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης που κοινοποιούνται σύμφωνα με την οδηγία 2008/57/ΕΚ μπορούν να εκδίδουν πιστοποιητικό επαλήθευσης «ΕΚ» και πιστοποιητικό συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης «ΕΚ» στοιχείων διαλειτουργικότητας σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, εφόσον η οδηγία 2008/57/ΕΚ εφαρμόζεται στο κράτος μέλος στο οποίο είναι εγκατεστημένοι σύμφωνα με το άρθρο 57 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και έως τις 15 Ιουνίου 2020 το αργότερο.

Άρθρο 5

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

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

Βρυξέλλες, 9 Μαρτίου 2020.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

Το παράρτημα του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 321/2013 τροποποιείται ως εξής:

1) στο σημείο 4.2.2.2, προστίθεται ο τίτλος «Αντοχή μονάδας»·

2) στο σημείο 6.1.2.2, μεταξύ του πρώτου και του δεύτερου εδαφίου, παρεμβάλλεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Η εναλλακτική απόδειξη της συμμόρφωσης επιτρέπεται σύμφωνα με το σημείο 6.1.2.4α.»·

3) στο σημείο 6.1.2.3, πριν από το στοιχείο β), προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Η εναλλακτική απόδειξη της συμμόρφωσης επιτρέπεται σύμφωνα με το σημείο 6.1.2.4α.»·

4) στο σημείο 6.1.2.4, στο τέλος του σημείου, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Η εναλλακτική απόδειξη της συμμόρφωσης επιτρέπεται σύμφωνα με το σημείο 6.1.2.4α.»·

5) το ακόλουθο σημείο 6.1.2.4α προστίθεται μεταξύ του σημείου 6.1.2.4 και του σημείου 6.1.2.5:

«Όταν τα πρότυπα ΕΝ που αναφέρονται στα σημεία 6.1.2.2, 6.1.2.3 και 6.1.2.4 δεν καλύπτουν την προτεινόμενη τεχνική λύση, επιτρέπεται η χρήση άλλων προτύπων για την απόδειξη της συμμόρφωσης για τη μηχανική συμπεριφορά συναρμολογημένου τροχοφόρου άξονα, τα μηχανικά χαρακτηριστικά των τροχών, καθώς και τη μηχανική αντοχή και τα χαρακτηριστικά κόπωσης του άξονα αντιστοίχως· στην περίπτωση αυτή, ο κοινοποιημένος οργανισμός επαληθεύει ότι τα εναλλακτικά πρότυπα αποτελούν μέρος τεχνικά συνεκτικού συνόλου κανόνων που ισχύουν για τον σχεδιασμό, την κατασκευή και τη δοκιμή των τροχοφόρων αξόνων, περιέχουν ειδικές απαιτήσεις για τους τροχοφόρους άξονες, τους τροχούς και τους άξονες και καλύπτουν:

— το συγκρότημα τροχοφόρων αξόνων,

— τη μηχανική αντοχή,

— τα χαρακτηριστικά κόπωσης,

— τα επιτρεπόμενα όρια καταπόνησης,

— τα θερμομηχανικά χαρακτηριστικά.

Μόνο πρότυπα που είναι διαθέσιμα στο κοινό είναι δυνατό να αναφέρονται στην απόδειξη που προβλέπεται ανωτέρω. Η επαλήθευση που διενεργείται από τον κοινοποιημένο οργανισμό διασφαλίζει τη συνοχή μεταξύ της μεθοδολογίας των εναλλακτικών προτύπων, των παραδοχών που ελήφθησαν υπόψη από τον αιτούντα, της σκοπούμενης τεχνικής λύσης και της προβλεπόμενης περιοχής χρήσης.»·

6) στο σημείο 7.2.2.2, τα τρία εδάφια που ακολουθούν αμέσως μετά τον πίνακα 11α αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Προκειμένου να συνταχθεί το πιστοποιητικό εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού ΕΚ, ο επιλεχθείς κοινοποιημένος οργανισμός από τον φορέα διαχείρισης της αλλαγής δύναται να ανατρέχει:

— στο αρχικό πιστοποιητικό εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού ΕΚ για τμήματα του σχεδιασμού που παραμένουν αμετάβλητα ή για τμήματα που υφίστανται αλλαγές αλλά δεν επηρεάζουν τη συμμόρφωση του υποσυστήματος, στον βαθμό που το εν λόγω πιστοποιητικό εξακολουθεί να ισχύει (για 10ετή περίοδο της φάσης Β),

— σε συμπληρωματικό πιστοποιητικό εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού ΕΚ (τροποποιητικό του αρχικού πιστοποιητικού) για τροποποιημένα μέρη του σχεδιασμού που επηρεάζουν τη συμμόρφωση του υποσυστήματος με την τελευταία αναθεώρηση της παρούσας ΤΠΔ η οποία ισχύει τη χρονική στιγμή της τροποποίησης.

Η περίοδος ισχύος του πιστοποιητικού εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού ΕΚ για τον τροποποιημένο τύπο, την παραλλαγή τύπου ή την έκδοση τύπου περιορίζεται σε 10 έτη από την ημερομηνία έκδοσης, χωρίς να υπερβαίνει τα 14 έτη από την ημερομηνία ορισμού κοινοποιημένου οργανισμού από τον αιτούντα για τον αρχικό τύπο τροχαίου υλικού (έναρξη της φάσης Α του αρχικού πιστοποιητικού εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού ΕΚ).»·

7) στο σημείο 7.2.2.2, η σειρά «4.2.4.3.2.1 Πέδη λειτουργίας» του πίνακα 11α αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.2.4.3.2.1 Πέδη λειτουργίας	Απόσταση ακινητοποίησης	Αλλαγή της απόστασης ακινητοποίησης άνω του ± 10 % *Σημείωση*: Επίσης επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται το ποσοστό πεδούμενου βάρους (καλούμενο επίσης «λάμδα» ή «ποσοστό πεδούμενης μάζας») ή η πεδούμενη μάζα, που είναι δυνατόν να συναχθούν με υπολογισμό (αμέσως ή μέσω της απόστασης ακινητοποίησης) από τα χαρακτηριστικά επιβράδυνσης. Η επιτρεπόμενη αλλαγή παραμένει ίδια (± 10 %)	Άνευ αντικειμένου
	Μέγιστη επιβράδυνση για την κατάσταση φόρτωσης «μάζα εκ κατασκευής για κανονικό ωφέλιμο φορτίο» στη μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα	Αλλαγή άνω του ± 10 % στη μέγιστη μέση επιβράδυνση πέδησης	Άνευ αντικειμένου»

8) στο σημείο 7.2.2.3, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Οι ακόλουθοι κανόνες εφαρμόζονται, επιπλέον των διατάξεων του σημείου 7.2.2.2, για υφιστάμενες μονάδες που έχουν λάβει πρώτη έγκριση για θέση σε λειτουργία πριν από την 1η Ιανουαρίου 2015, στις περιπτώσεις όπου το πεδίο εφαρμογής της αλλαγής έχει αντίκτυπο σε βασικές παραμέτρους που δεν καλύπτονται από τη δήλωση ΕΚ»·

9) στο σημείο 7.2.2.3, το τρίτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Ο ειδικός κανόνας που εκτίθεται στην ως άνω παράγραφο δεν εφαρμόζεται σε αλλαγές που έχουν αντίκτυπο σε βασικές παραμέτρους και ταξινομούνται βάσει του άρθρου 21 παράγραφος 12 στοιχείο α), οι οποίες εκτίθενται στον πίνακα 11β. Για τις συγκεκριμένες αλλαγές η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της ΤΠΔ είναι υποχρεωτική»·

10) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 7.2.2.4:

«7.2.2.4. Κανόνες για την επέκταση της περιοχής χρήσης για υφιστάμενες μονάδες που διαθέτουν έγκριση σύμφωνα με την οδηγία 2008/57/ΕΚ ή τέθηκαν σε λειτουργία πριν από τις 19 Ιουλίου 2010

1) Σε περίπτωση μη πλήρους συμμόρφωσης με την παρούσα ΤΠΔ, το σημείο 2 εφαρμόζεται σε μονάδες που πληρούν τους ακόλουθους όρους όταν ζητείται επέκταση της περιοχής χρήσης τους σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 13 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797:

1. έχουν εγκριθεί σύμφωνα με την οδηγία 2008/57/ΕΚ ή τέθηκαν σε λειτουργία πριν από τις 19 Ιουλίου 2010·

2. είναι καταχωρισμένα με κωδικό "έγκυρης" καταχώρισης "00" στο εθνικό μητρώο οχημάτων σύμφωνα με την απόφαση 2007/756/ΕΚ της Επιτροπής (*) ή στο ευρωπαϊκό μητρώο οχημάτων σύμφωνα με την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2018/1614 της Επιτροπής (**) και διατηρούνται σε κατάσταση ασφαλούς λειτουργίας σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/779 της Επιτροπής (***).

Οι ακόλουθες διατάξεις για την επέκταση της περιοχής χρήσης ισχύουν επίσης σε συνδυασμό με νέα έγκριση, όπως ορίζεται στο άρθρο 14 παράγραφος 3 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545.

2) Η έγκριση επεκταθείσας περιοχής χρήσης των μονάδων που αναφέρονται στο σημείο 1 βασίζεται στην υπάρχουσα έγκριση, εφόσον υπάρχει, στην τεχνική συμβατότητα μεταξύ της μονάδας και του δικτύου σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 3 στοιχείο δ) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και στη συμμόρφωση με τα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού του πίνακα 11α της παρούσας ΤΠΔ, λαμβανομένων υπόψη τυχόν περιορισμών ή ορίων.

Ο αιτών υποβάλλει δήλωση επαλήθευσης "ΕΚ" συνοδευόμενη από τεχνικούς φακέλους που αποδεικνύουν τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ ή με διατάξεις που παράγουν ισοδύναμα αποτελέσματα για κάθε βασική παράμετρο που αναφέρεται στη στήλη 1 του πίνακα 11α της παρούσας ΤΠΔ, μέσω ενός των ακόλουθων ή συνδυασμού αυτών:

α) τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ, όπως αναφέρεται ανωτέρω·

β) τη συμμόρφωση προς τις αντίστοιχες απαιτήσεις που ορίζονται σε προηγούμενη ΤΠΔ, όπως αναφέρεται ανωτέρω·

γ) τη συμμόρφωση προς εναλλακτικές προδιαγραφές που θεωρείται ότι έχουν ισοδύναμο αποτέλεσμα με τις σχετικές απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ, όπως αναφέρεται ανωτέρω·

δ) στοιχεία 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 η μονάδα. Τα εν λόγω αποδεικτικά στοιχεία παρέχονται από τον αιτούντα και μπορούν να βασίζονται στις πληροφορίες του μητρώου σιδηροδρομικής υποδομής (RINF).

(3) Το ισοδύναμο αποτέλεσμα των εναλλακτικών προδιαγραφών στις απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ [σημείο 2 στοιχείο γ)] και η ισοδυναμία των απαιτήσεων τεχνικής συμβατότητας με το δίκτυο [σημείο 2 στοιχείο δ)] αιτιολογούνται και τεκμηριώνονται από τον αιτούντα με εφαρμογή της διαδικασίας διαχείρισης της επικινδυνότητας που καθορίζεται στο παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013. Ο αιτών υποβάλλει θετική αξιολόγηση από φορέα εκτίμησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ).

(4) Επιπλέον των απαιτήσεων που αναφέρονται στο σημείο 2, και κατά περίπτωση, ο αιτών υποβάλλει δήλωση επαλήθευσης "ΕΚ" συνοδευόμενη από τεχνικούς φακέλους που αποδεικνύουν τη συμμόρφωση με τα ακόλουθα:

α) ειδικές περιπτώσεις οι οποίες αφορούν οποιοδήποτε τμήμα της επεκταθείσας περιοχής χρήσης που απαριθμούνται στην παρούσα ΤΠΔ, την ΤΠΔ «Θόρυβος» [κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1304/2014] και την ΤΠΔ ΕΧΣ [κανονισμός (ΕΕ) 2016/919]·

β) τους εθνικούς κανόνες που αναφέρονται στο άρθρο 13 παράγραφος 2 στοιχεία α), γ) και δ) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, όπως κοινοποιήθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 14 της εν λόγω οδηγίας.

(5) Ο φορέας έγκρισης δημοσιοποιεί μέσω του δικτυακού τόπου του Οργανισμού τις λεπτομέρειες των εναλλακτικών προδιαγραφών που αναφέρονται στο σημείο 2 στοιχείο γ) και των απαιτήσεων τεχνικής συμβατότητας με το δίκτυο που αναφέρονται στο σημείο 2 στοιχείο δ) βάσει των οποίων χορήγησε εγκρίσεις για την επεκταθείσα περιοχή χρήσης.

(6) Όταν σε εγκριθέν όχημα επιτρέπεται η μη εφαρμογή ΤΠΔ ή μέρους αυτών σύμφωνα με το άρθρο 9 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, ο αιτών ζητεί παρέκκλιση/-εις στα κράτη μέλη της επεκταθείσας περιοχής χρήσης σύμφωνα με το άρθρο 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

(7) Σύμφωνα με το άρθρο 54 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, οι φορτάμαξες που χρησιμοποιούνται δυνάμει του Regolamento Internazionale Veicoli (RIV) θεωρείται ότι έχουν εγκριθεί σύμφωνα με τους όρους υπό τους οποίους χρησιμοποιήθηκαν, συμπεριλαμβανομένης της περιοχής χρήσης στην οποία λειτουργούν. Μετά από μεταβολή για την οποία απαιτείται νέα έγκριση για διάθεση στην αγορά σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, οι φορτάμαξες που είναι αποδεκτές δυνάμει της πλέον πρόσφατης συμφωνίας RIV διατηρούν την περιοχή χρήσης στην οποία λειτουργούσαν χωρίς περαιτέρω ελέγχους στα αμετάβλητα τμήματα.

(*) Απόφαση 2007/756/ΕΚ της Επιτροπής, 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 (ΕΕ L 305 της 23.11.2007, σ. 30).

(**) Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2018/1614 της Επιτροπής, 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 L 268 της 26.10.2018, σ. 53).

(***) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/779 της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 2019, για τον καθορισμό λεπτομερών διατάξεων για σύστημα πιστοποίησης των φορέων υπεύθυνων για τη συντήρηση οχημάτων κατ' εφαρμογή της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 445/2011 της Επιτροπής (ΕΕ L 139 Ι της 27.5.2019, σ. 360).».

11) στο σημείο 7.3.2.1, η πρώτη φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Μονάδες που κινούνται μεταξύ κράτους μέλους και τρίτης χώρας της οποίας το δίκτυο έχει εύρος τροχιάς 1 520 mm: ειδική περίπτωση Φινλανδίας, Πολωνίας, Σλοβακικής Δημοκρατίας και Σουηδίας.»·

12) στο σημείο 7.3.2.2 στοιχείο α), το τελευταίο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Εξαιρούνται της παρούσας ειδικής περίπτωσης μονάδες αμοιβαία αναγνωρισμένες κατά το σημείο 7.1.2 και μονάδες που διαθέτουν εποχούμενο τεχνικό εξοπλισμό παρακολούθησης της κατάστασης του εδράνου άξονα. Η εξαίρεση μονάδων κατά το σημείο 7.1.2 δεν ισχύει όταν χρησιμοποιούνται άλλες μέθοδοι αξιολόγησης της συμμόρφωσης σύμφωνα με το σημείο 6.1.2.4α.»·

13) στο σημείο 7.3.2.5, ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«7.3.2.5. Χαρακτηριστικά τροχοφόρων αξόνων, τροχών και αξόνων (σημεία 4.2.3.6.2 και 4.2.3.6.3.)

Ειδική περίπτωση Ηνωμένου Βασιλείου για τη Μεγάλη Βρετανία»·

14) Το σημείο 7.6.1. «Κανόνες για την επέκταση της περιοχής χρήσης για υφιστάμενο τροχαίο υλικό που δεν καλύπτεται από δήλωση επαλήθευσης ΕΚ» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«7.6.1. *Κανόνες εφαρμογής*

Στις 24 Ιανουαρίου 2020, η Επιτροπή απέστειλε αίτημα στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την προετοιμασία της δέσμης αναθεώρησης της ΤΠΔ σχετικά με τους ψηφιακούς σιδηροδρόμους και τις πράσινες εμπορευματικές μεταφορές (αναθεώρηση του 2022).

Σύμφωνα με την κατ' εξουσιοδότηση απόφαση (ΕΕ) 2017/1474 της Επιτροπής, η δέσμη αναθεώρησης της ΤΠΔ σχετικά με τους ψηφιακούς σιδηροδρόμους και τις πράσινες εμπορευματικές μεταφορές θα πρέπει να περιλαμβάνει διατάξεις για την επανεξέταση και, εφόσον είναι εφικτό, την απλούστευση της στρατηγικής για την εφαρμογή των ΤΠΔ με τρόπο που να εξασφαλίζει προοδευτική αλλά έγκαιρη μείωση των αποκλίσεων από το στοχευόμενο σύστημα, παρέχοντας παράλληλα την προβλεψιμότητα και ασφάλεια δικαίου που έχει ανάγκη ο κλάδος. Οι διατάξεις αυτές θα καλύπτουν τις μελλοντικές μεταβατικές περιόδους, καθώς και το ζήτημα της περιόδου ισχύος των πιστοποιητικών για τα στοιχεία διαλειτουργικότητας και τα υποσυστήματα.

Επιπλέον, με τον ίδιο στόχο της εξασφάλισης προοδευτικής αλλά έγκαιρης μείωσης των αποκλίσεων από το στοχευόμενο σύστημα, με παράλληλη παροχή της προβλεψιμότητας και της ασφάλειας δικαίους που έχει ανάγκη ο κλάδος, θα πρέπει να εξεταστούν διατάξεις που παρέχουν ευελιξία στην εφαρμογή των επικαιροποιημένων εκδόσεων των προτύπων, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που εισάγονται στο παράρτημα Ι (ΤΠΔ WAG 2019) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/776 της Επιτροπής (*).

(*) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/776 της Επιτροπής, 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 L 139 Ι της 27.5.2019, σ. 108).»·

15) στο προσάρτημα Γ, «Πρόσθετοι προαιρετικοί όροι», το ακόλουθο σημείο προστίθεται στο τέλος του προσαρτήματος:

«Γ. 20. **Δυναμική συμπεριφορά κατά την κίνηση**

Ο συνδυασμός της μέγιστης ταχύτητας λειτουργίας και της μέγιστης αποδεκτής ανεπάρκειας υπερύψωσης πρέπει να είναι σύμφωνος με τον πίνακα Η.1 του προτύπου ΕΝ 14363:2016.

Μονάδες εξοπλισμένες με δοκιμασμένο όργανο κύλισης όπως περιγράφεται στο κεφάλαιο 6 του προτύπου ΕΝ 16235:2013 θεωρείται ότι συμμορφώνονται με την παρούσα απαίτηση.»·

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Το παράρτημα του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 τροποποιείται ως εξής:

1) στο σημείο 4.2.2.5 σημείο 5), η φράση «πίνακα 1 του τμήματος 5 της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 αριθ. 8)» αντικαθίσταται από τη φράση «πίνακα 1 του τμήματος 4 της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 αριθ. 8)»·

2) στο σημείο 4.2.2.5 σημείο 6), η φράση «πίνακα 3 του τμήματος 5 της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 αριθ. 8» αντικαθίσταται από τη φράση «πίνακα 2 του τμήματος 5 της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 αριθ. 8»·

3) στο σημείο 4.2.2.5, το σημείο 7) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«7) Στο πλαίσιο του πεδίου εφαρμογής της παρούσας ΤΠΔ, η "ταχύτητα σύγκρουσης" και ο "εταίρος σύγκρουσης", όταν εφαρμόζονται οι εκδοχές 1 και 2 σε μηχανές που είναι εφοδιασμένες με αυτόματο κεντρικό σύστημα έλξης-κρούσης και είναι ικανές να αναπτύσσουν δύναμη έλξης στη ζεύξη άνω των 300 kN που περιγράφεται στον πίνακα 2 της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 αριθ. 8 είναι:

— 20 km/h αντί για 36 km/h για τις εκδοχές 1 και 2· και

— η φορτάμαξα αναφοράς που περιγράφεται στο προσάρτημα Δ αντί της φορτάμαξας αναφοράς που περιγράφεται στο παράρτημα Γ.1 της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 αριθ. 8 για την εκδοχή 2.

Σημείωση: η μεγάλη αυτή δύναμη έλξης απαιτείται για τις βαριές εμπορευματικές μηχανές έλξης.»·

4) στο σημείο 6.2.3.7, προστίθεται η ακόλουθη πρόταση στο τέλος του σημείου 7):

«Η επαλήθευση που διενεργείται από τον κοινοποιημένο οργανισμό διασφαλίζει τη συνοχή μεταξύ της μεθοδολογίας των εναλλακτικών προτύπων, των παραδοχών που ελήφθησαν υπόψη από τον αιτούντα, της σκοπούμενης τεχνικής λύσης και της προβλεπόμενης περιοχής χρήσης.»·

5) στο σημείο 7.1.2.2, το σημείο 11) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«11) Προκειμένου να συνταχθεί το πιστοποιητικό εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού ΕΚ, ο επιλεχθείς κοινοποιημένος οργανισμός από τον φορέα διαχείρισης της αλλαγής δύναται να ανατρέχει:

— στο αρχικό πιστοποιητικό εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού ΕΚ για τμήματα του σχεδιασμού που παραμένουν αμετάβλητα ή για τμήματα που υφίστανται αλλαγές αλλά δεν επηρεάζουν τη συμμόρφωση του υποσυστήματος, στον βαθμό που το εν λόγω πιστοποιητικό εξακολουθεί να ισχύει (για 7ετή περίοδο της φάσης Β)·

— σε συμπληρωματικό πιστοποιητικό εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού ΕΚ (τροποποιητικό του αρχικού πιστοποιητικού) για τροποποιημένα μέρη του σχεδιασμού που επηρεάζουν τη συμμόρφωση του υποσυστήματος με την τελευταία αναθεώρηση της παρούσας ΤΠΔ η οποία ισχύει τη χρονική στιγμή της τροποποίησης.

Η περίοδος ισχύος του πιστοποιητικού εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού ΕΚ για τον τροποποιημένο τύπο, την παραλλαγή τύπου ή την έκδοση τύπου περιορίζεται σε 7 έτη από την ημερομηνία έκδοσης, χωρίς να υπερβαίνει τα 14 έτη από την ημερομηνία ορισμού κοινοποιημένου οργανισμού από τον αιτούντα για τον αρχικό τύπο τροχαίου υλικού (έναρξη της φάσης Α του αρχικού πιστοποιητικού εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού ΕΚ).»·

6) στο σημείο 7.1.3.1, το σημείο 4) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4) Η βάση αξιολόγησης στην ΤΠΔ σχετικά με τύπο ορίζεται για περίοδο φάσης Α, με επταετή κατ' ανώτατο όριο διάρκεια. Με την επιφύλαξη των σημείων 7.1.1.4 έως 7.1.1.8, κατά τη διάρκεια της φάσης Α παραμένει αμετάβλητη η βάση αξιολόγησης για την επαλήθευση ΕΚ την οποία οφείλει να εφαρμόζει ο κοινοποιημένος οργανισμός.»·

7) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 7.1.4:

«7.1.4. *Κανόνες για την επέκταση της περιοχής χρήσης για υφιστάμενο τροχαίο υλικό που διαθέτει έγκριση σύμφωνα με την οδηγία 2008/57/ΕΚ ή τέθηκε σε λειτουργία πριν από τις 19 Ιουλίου 2010*

1) Σε περίπτωση μη πλήρους συμμόρφωσης με την παρούσα ΤΠΔ, το σημείο 2 εφαρμόζεται στο τροχαίο υλικό που πληροί τους ακόλουθους όρους όταν ζητείται επέκταση της περιοχής χρήσης του σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 13 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797:

α) έχει εγκριθεί σύμφωνα με την οδηγία 2008/57/ΕΚ ή τέθηκε σε λειτουργία πριν από τις 19 Ιουλίου 2010·

β) είναι καταχωρισμένο με κωδικό "έγκυρης" καταχώρισης "00" στο εθνικό μητρώο οχημάτων σύμφωνα με την απόφαση 2007/756/ΕΚ της Επιτροπής (*) ή στο ευρωπαϊκό μητρώο οχημάτων σύμφωνα με την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2018/1614 της Επιτροπής (**) και διατηρείται σε κατάσταση ασφαλούς λειτουργίας σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/779 της Επιτροπής (***).

Οι ακόλουθες διατάξεις για την επέκταση της περιοχής χρήσης ισχύουν επίσης σε συνδυασμό με νέα έγκριση, όπως ορίζεται στο άρθρο 14 παράγραφος 3 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/545.

2) Η έγκριση επεκταθείσας περιοχής χρήσης του τροχαίου υλικού που αναφέρεται στο σημείο 1 βασίζεται στην υπάρχουσα έγκριση, εφόσον υπάρχει, και στην τεχνική συμβατότητα μεταξύ του τροχαίου υλικού και του δικτύου σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 3 στοιχείο δ) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και στη συμμόρφωση με τα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού των πινάκων 17α και 17β της παρούσας ΤΠΔ, λαμβανομένων υπόψη τυχόν περιορισμών ή ορίων.

Ο αιτών υποβάλλει δήλωση επαλήθευσης "ΕΚ" συνοδευόμενη από τεχνικούς φακέλους που αποδεικνύουν τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ ή με διατάξεις που παράγουν ισοδύναμα αποτελέσματα για κάθε βασική παράμετρο που αναφέρεται στη στήλη 1 των πινάκων 17α και 17β και με τα ακόλουθα σημεία της παρούσας ΤΠΔ:

— 4.2.4.2.2, 4.2.5.5.8, 4.2.5.5.9, 4.2.6.2.3, 4.2.6.2.4, 4.2.6.2.5, 4.2.8.2.7, 4.2.8.2.9.8 (όταν η διαχείριση της διέλευσης μέσω τμημάτων διαχωρισμού φάσεων ή συστημάτων είναι αυτοματοποιημένη), 4.2.9.3.1, 4.2.9.6, 4.2.12 και 4.2.12.6

— 4.2.5.3 στην Ιταλία

— 4.2.5.3.5 και 4.2.9.2.1 στη Γερμανία

μέσω ενός των ακόλουθων ή συνδυασμού αυτών:

α) τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις που ορίζονται στην παρούσα ΤΠΔ, όπως αναφέρεται ανωτέρω·

β) τη συμμόρφωση προς τις αντίστοιχες απαιτήσεις που ορίζονται σε προηγούμενη ΤΠΔ, όπως αναφέρεται ανωτέρω·

γ) τη συμμόρφωση προς εναλλακτικές προδιαγραφές που θεωρείται ότι έχουν ισοδύναμο αποτέλεσμα με τις σχετικές απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ, όπως αναφέρεται ανωτέρω·

δ) στοιχεία 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. Τα εν λόγω αποδεικτικά στοιχεία παρέχονται από τον αιτούντα και μπορούν να βασίζονται στις πληροφορίες του μητρώου σιδηροδρομικής υποδομής (RINF).

3) Το ισοδύναμο αποτέλεσμα των εναλλακτικών προδιαγραφών στις απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ [σημείο 2 στοιχείο γ)] και η ισοδυναμία των απαιτήσεων τεχνικής συμβατότητας με το δίκτυο [σημείο 2 στοιχείο δ)] αιτιολογούνται και τεκμηριώνονται από τον αιτούντα με εφαρμογή της διαδικασίας διαχείρισης της επικινδυνότητας που καθορίζεται στο παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013. Η αιτιολόγηση πρέπει να αξιολογείται και να επιβεβαιώνεται από φορέα εκτίμησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ).

4) Επιπλέον των απαιτήσεων που αναφέρονται στο σημείο 2, και κατά περίπτωση, ο αιτών υποβάλλει δήλωση επαλήθευσης "ΕΚ" συνοδευόμενη από τεχνικούς φακέλους που αποδεικνύουν τη συμμόρφωση με τα ακόλουθα:

α) ειδικές περιπτώσεις οι οποίες αφορούν οποιοδήποτε τμήμα της επεκταθείσας περιοχής χρήσης που απαριθμούνται στην παρούσα ΤΠΔ, την ΤΠΔ "Θόρυβος" [κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1304/2014], την ΤΠΔ ΑΜΚ [κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1300/2014] και την ΤΠΔ ΕΧΣ [κανονισμός (ΕΕ) 2016/919]·

β) τους εθνικούς κανόνες που αναφέρονται στο άρθρο 13 παράγραφος 2 στοιχεία α), γ) και δ) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, όπως κοινοποιήθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 14 της εν λόγω οδηγίας.

5) Ο φορέας έγκρισης δημοσιοποιεί μέσω του δικτυακού τόπου του Οργανισμού τις λεπτομέρειες των εναλλακτικών προδιαγραφών που αναφέρονται στο σημείο 2 στοιχείο γ) και των απαιτήσεων τεχνικής συμβατότητας με το δίκτυο που αναφέρονται στο σημείο 2 στοιχείο δ) βάσει των οποίων χορήγησε εγκρίσεις για την επεκταθείσα περιοχή χρήσης.

6) Όταν σε εγκριθέν όχημα επιτρέπεται η μη εφαρμογή ΤΠΔ ή μέρους αυτών σύμφωνα με το άρθρο 9 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, ο αιτών ζητεί παρέκκλιση/-εις στα κράτη μέλη της επεκταθείσας περιοχής χρήσης σύμφωνα με το άρθρο 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

7) Σύμφωνα με το άρθρο 54 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, οι επιβατάμαξες που χρησιμοποιούνται δυνάμει του Regolamento Internazionale Carrozze (RIC) θεωρείται ότι έχουν εγκριθεί σύμφωνα με τους όρους υπό τους οποίους χρησιμοποιήθηκαν, συμπεριλαμβανομένης της περιοχής χρήσης στην οποία λειτουργούν. Μετά από μεταβολή για την οποία απαιτείται νέα έγκριση για διάθεση στην αγορά σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, οι επιβατάμαξες που είναι αποδεκτές δυνάμει της πλέον πρόσφατης συμφωνίας RIC διατηρούν την περιοχή χρήσης στην οποία λειτουργούσαν χωρίς περαιτέρω ελέγχους στα αμετάβλητα τμήματα.

_____

(*) Απόφαση 2007/756/ΕΚ της Επιτροπής, 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 (ΕΕ L 305 της 23.11.2007, σ. 30).

(**) Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2018/1614 της Επιτροπής, 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 L 268 της 26.10.2018, σ. 53).

(***) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/779 της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 2019, για τον καθορισμό λεπτομερών διατάξεων για σύστημα πιστοποίησης των φορέων υπεύθυνων για τη συντήρηση οχημάτων κατ' εφαρμογή της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 445/2011 της Επιτροπής (ΕΕ L 139 I της 27.5.2019, σ. 360).».

(8) Το σημείο 7.5.2.3 «Κανόνες για την επέκταση της περιοχής χρήσης για υφιστάμενο τροχαίο υλικό που δεν καλύπτεται από δήλωση επαλήθευσης ΕΚ» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«7.5.2.3. Κανόνες εφαρμογής

Στις 24 Ιανουαρίου 2020, η Επιτροπή απέστειλε αίτημα στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την προετοιμασία της δέσμης αναθεώρησης της ΤΠΔ σχετικά με τους ψηφιακούς σιδηροδρόμους και τις πράσινες εμπορευματικές μεταφορές (αναθεώρηση του 2022).

Σύμφωνα με την κατ' εξουσιοδότηση απόφαση (ΕΕ) 2017/1474 της Επιτροπής, η δέσμη αναθεώρησης της ΤΠΔ σχετικά με τους ψηφιακούς σιδηροδρόμους και τις πράσινες εμπορευματικές μεταφορές θα πρέπει να περιλαμβάνει διατάξεις για την επανεξέταση και, εφόσον είναι εφικτό, την απλούστευση της στρατηγικής για την εφαρμογή των ΤΠΔ με τρόπο που να εξασφαλίζει προοδευτική αλλά έγκαιρη μείωση των αποκλίσεων από το στοχευόμενο σύστημα, παρέχοντας παράλληλα την προβλεψιμότητα και ασφάλεια δικαίου που έχει ανάγκη ο κλάδος. Οι διατάξεις αυτές θα καλύπτουν τις μελλοντικές μεταβατικές περιόδους, καθώς και το ζήτημα της περιόδου ισχύος των πιστοποιητικών για τα στοιχεία διαλειτουργικότητας και τα υποσυστήματα.

Επιπλέον, με τον ίδιο στόχο της εξασφάλισης προοδευτικής αλλά έγκαιρης μείωσης των αποκλίσεων από το στοχευόμενο σύστημα, με παράλληλη παροχή της προβλεψιμότητας και της ασφάλειας δικαίου που έχει ανάγκη ο κλάδος, θα πρέπει να εξεταστούν διατάξεις που παρέχουν ευελιξία στην εφαρμογή των επικαιροποιημένων εκδόσεων των προτύπων, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που εισάγονται στο παράρτημα IV (ΤΠΔ ΜΗΧ & ΕΠΥ 2019) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/776 της Επιτροπής (*).»·

_____

(*) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/776 της Επιτροπής, 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 L 139 I της 27.5.2019, σ. 108).

(9) Το προσάρτημα Δ αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

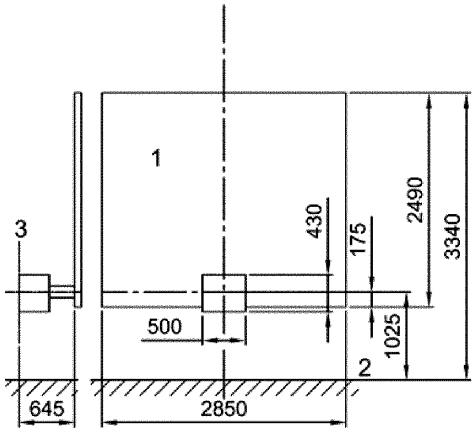
«Προσάρτημα Δ

Φορτάμαξα αναφοράς για μηχανές που είναι εφοδιασμένες με αυτόματο κεντρικό σύστημα έλξης-κρούσης και είναι ικανές να αναπτύσσουν δύναμη έλξης στη ζεύξη άνω των 300 kN

Για συγκρούσεις μεταξύ αμαξοστοιχιακής μονάδας και φορτάμαξας που είναι αμφότερες εφοδιασμένες με ισχυρούς ζευκτήρες, η φορτάμαξα εκπροσωπείται με μάζα 80 t η οποία έχει έναν μόνο βαθμό ελευθερίας στη διεύθυνση μετατόπισης x. Η γεωμετρία της διεπαφής της φορτάμαξας παρουσιάζεται στο σχήμα Δ.1. Η γεωμετρία του τελικού τοιχώματος και της κεφαλής του ζευκτήρα θεωρείται ότι είναι άκαμπτη. Πρέπει να είναι εφοδιασμένη με κεντρικό ζευκτήρα με διαδρομή 110 mm και να έχει το χαρακτηριστικό δύναμης-μετατόπισης που προσδιορίζεται στο σχήμα Δ.2. Η συνολική ικανότητα απορρόφησης ενέργειας του ζευκτήρα της φορτάμαξας είναι 77 kJ.

Η γεωμετρία της κεφαλής του ζευκτήρα και το ύψος επάνω από την άνω επιφάνεια της σιδηροτροχιάς πρέπει να είναι ίδια με αυτά της προσκρούουσας μονάδας αμαξοστοιχίας. Η διαμήκης απόσταση του επιπέδου του ζευκτήρα έως το τελικό τοίχωμα της φορτάμαξας είναι 645 mm. Για λόγους απλούστευσης, επιτρέπεται η μοντελοποίηση των κεφαλών των ζευκτήρων χρησιμοποιώντας τη γεωμετρία και το ύψος που αναφέρονται στο σχήμα Δ.1.

Διαστάσεις σε χιλιοστόμετρα (mm)

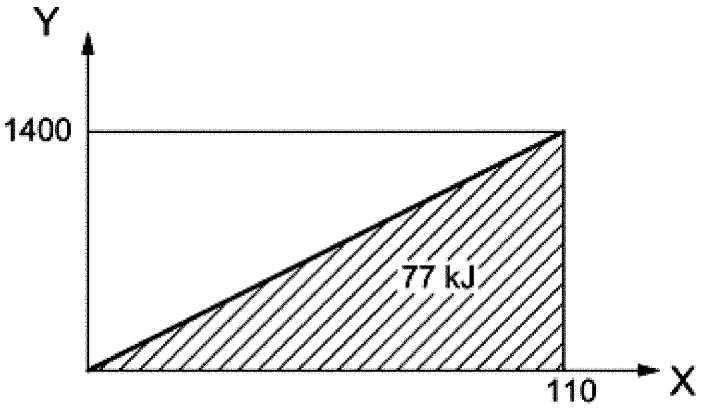


Επεξήγηση:

1. άκρο φορτάμαξας
2. άνω επιφάνεια σιδηροτροχιάς
3. επίπεδο ζευκτήρα

Σχήμα Δ.1

Διεπαφή φορτάμαξας με κεντρικό ζευκτήρα



Επεξήγηση:

Y δύναμη ζευκτήρα - ζευκτήρας, σε kN
X μετατόπιση, σε mm

Σχήμα Δ.2

Χαρακτηριστικό ζευκτήρα φορτάμαξας·»

10) το προσάρτημα Ι-1 αριθ. 8 του πίνακα αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

8	«Παθητική ασφάλεια – γενικά	4.2.2.5	EN 15227:2008+A1:2010	σχετικό σημείο[1] Εκτός παραρτήματος Α
	Παθητική ασφάλεια – κατηγοριοποίηση			4-πίνακας 1
	Παθητική ασφάλεια – εκδοχές			5-πίνακας 2, 6.
	Παθητική ασφάλεια – λιθοδιώκτης			6.5»

11) το προσάρτημα Ι-1 αριθ. 10 του πίνακα αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«10	Ανέλκυση και ανώθηση – σήμανση	4.2.2.6	EN 15877-2:2013	4.5.19»

12) στο προσάρτημα Ι-1, ο αριθμός 36 του πίνακα αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«36	Συνθήκες περιβάλλοντος – λιθοδιώκτης	4.2.6.1.2	EN 15227:2008 +A1:2010	σχετικό σημείο[1]»

13) στο προσάρτημα Ι-2, ο αριθμός 2 του πίνακα απαλείφεται.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

Στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΕ) 2016/919, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 7.4.2.4:

«7.4.2.4 Κανόνες για την επέκταση της περιοχής χρήσης υφιστάμενου οχήματος

Οι ακόλουθοι κανόνες ισχύουν για υφιστάμενα οχήματα που βρίσκονται σε λειτουργία και είναι καταχωρισμένα στο εθνικό μητρώο οχημάτων σύμφωνα με την απόφαση 2007/756/ΕΚ της Επιτροπής (*), ή στο ευρωπαϊκό μητρώο οχημάτων σύμφωνα με την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2018/1614 της Επιτροπής (**), όταν ζητείται επέκταση της περιοχής χρήσης:

1) Τα οχήματα συμμορφώνονται με τις σχετικές ειδικές διατάξεις που ισχύουν στις ειδικές περιπτώσεις που αναφέρονται στο σημείο 7.6 του παρόντος παραρτήματος και με τους σχετικούς εθνικούς κανόνες που αναφέρονται στο άρθρο 13 παράγραφος 2 στοιχεία α), γ) και δ) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 οι οποίοι κοινοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 14 της εν λόγω οδηγίας. Επιπλέον, σε περιπτώσεις μερικής εκπλήρωσης των απαιτήσεων της παρούσας ΤΠΔ, ισχύουν οι διατάξεις του σημείου 6.1.1.3 σημείο 3).

2) Τα οχήματα που είναι ήδη εξοπλισμένα με ETCS ή GSM-R δεν χρειάζεται να αναβαθμιστούν, εκτός εάν αυτό απαιτείται για λόγους τεχνικής συμβατότητας.

3) Τα οχήματα που δεν είναι ήδη εξοπλισμένα με ETCS εγκαθιστούν ETCS και συμμορφώνονται προς τις δέσμες προδιαγραφών #2 ή #3 που αναφέρονται στους πίνακες Α 2.2 και Α 2.3 του παραρτήματος Α. Εκτός εάν απαιτείται για λόγους τεχνικής συμβατότητας, η απαίτηση να είναι εξοπλισμένα με ETCS δεν ισχύει για:

   α) οχήματα που δεν έχουν ειδικά σχεδιασθεί ώστε να λειτουργούν σε γραμμές υψηλών ταχυτήτων (***), εφόσον έχουν εγκριθεί πριν από την 1η Ιανουαρίου 2015·

   β) οχήματα που δεν έχουν ειδικά σχεδιασθεί ώστε να λειτουργούν σε γραμμές υψηλών ταχυτήτων, τα οποία έχουν εγκριθεί πριν από την 1η Ιανουαρίου 2015, σε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες περιπτώσεις:

      i) εφόσον προορίζονται αποκλειστικά για κυκλοφορία σε ένα κράτος μέλος εκτός των διαδρόμων που ορίζονται στο παράρτημα Ι του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/6 και εκτός των γραμμών που διασφαλίζουν τη σύνδεση με τους κύριους ευρωπαϊκούς λιμένες, σταθμούς διαλογής, εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς και περιοχές εμπορευματικών μεταφορών όπως αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 1315/2013·

      ii) εφόσον προορίζονται για διασυνοριακές μεταφορές εκτός ΔΕΔ, δηλαδή μεταφορά έως τον πρώτο σταθμό γειτονικής χώρας ή τον πρώτο σταθμό όπου διατίθενται περαιτέρω συνδέσεις στη γειτονική χώρα με χρήση μόνο γραμμών εκτός του ΔΕΔ·

   γ) οχήματα στα κράτη μέλη που εφαρμόζουν το άρθρο 7.4.3 παράγραφος 2), όταν η περιοχή χρήσης μετά την επέκταση της περιοχής χρήσης βρίσκεται αποκλειστικά εντός του ίδιου κράτους μέλους, εκτός εάν η περιοχή χρήσης μετά την επέκταση της περιοχής χρήσης καλύπτει τμήμα άνω των 150 χιλιομέτρων το οποίο είναι ήδη εξοπλισμένο με ETCS κατά την επέκταση της περιοχής χρήσης ή πρόκειται να εξοπλιστεί με ETCS εντός 5 ετών από την επέκταση της περιοχής χρήσης των εν λόγω οχημάτων·

   δ) κινητό τεχνικό εξοπλισμό κατασκευής και συντήρησης σιδηροδρομικής υποδομής·

   ε) μηχανές ελιγμών.

4) Τα οχήματα που δεν είναι ακόμη εφοδιασμένα με σύστημα φωνητικής ραδιοεπικοινωνίας GSM-R εγκαθιστούν ραδιοσύστημα θαλάμου οδήγησης GSM-R για φωνητική επικοινωνία και συμμορφώνονται με τις προδιαγραφές που αναφέρονται στους πίνακες Α 2.1, Α 2.2 και Α 2.3 του παραρτήματος Α, όταν το όχημα προορίζεται για χρήση σε δίκτυο που περιλαμβάνει τουλάχιστον ένα σημείο εξοπλισμένο με GSM-R, εκτός εάν υπερτίθεται σε κληροδοτημένο σύστημα ραδιοεπικοινωνίας που είναι συμβατό με το σύστημα κλάσης Β που είναι ήδη εγκατεστημένο στο όχημα.

5) Τα οχήματα που δεν είναι ακόμη εφοδιασμένα με GSM-R για δεδομένα ETCS εγκαθιστούν GSM-R/ραδιοσύστημα μόνο για δεδομένα για το ETCS και συμμορφώνονται με τις προδιαγραφές που αναφέρονται στους πίνακες Α 2.1, Α 2.2 και Α 2.3 του παραρτήματος Α, όταν το όχημα απαιτείται να εγκαταστήσει ETCS σύμφωνα με το σημείο 3 και προορίζεται να λειτουργεί σε δίκτυο στην επεκταθείσα περιοχή χρήσης που είναι εξοπλισμένη μόνο με ETCS επιπέδου 2 ή 3.

6) Όταν σε εγκριθέν όχημα επιτρέπεται η μη εφαρμογή ΤΠΔ ή μέρους αυτών σύμφωνα με το άρθρο 9 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, ο αιτών ζητεί παρέκκλιση/-εις στα κράτη μέλη της επεκταθείσας περιοχής χρήσης σύμφωνα με το άρθρο 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

(*) Απόφαση 2007/756/ΕΚ της Επιτροπής, 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 (ΕΕ L 305 της 23.11.2007, σ. 30).

(**) Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2018/1614 της Επιτροπής, 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 L 268 της 26.10.2018, σ. 53).

(***) Όπως ορίζεται στο παράρτημα Ι της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.».