

Σχέδιο νόμου «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2016/797, 2016/798 και 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και άλλες διατάξεις»

ΤΡΟΠΟΠΟΙΟΥΜΕΝΕΣ – ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 82

Με την προτεινόμενη παράγραφο 1 του άρθρου 82 τροποποιείται το άρθρο 2 του ν. 4408/2016 (Α' 135), το οποίο έχει ως ακολούθως:

«1. Το Κεφάλαιο II (άρθρα 4 έως 15) δεν εφαρμόζεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν μόνον αστικές, προαστιακές ή περιφερειακές υπηρεσίες (services) σε τοπικά και περιφερειακά μεμονωμένα δίκτυα για υπηρεσίες μεταφορών στη σιδηροδρομική υποδομή ή σε δίκτυα που προορίζονται μόνο για την εκτέλεση αστικών ή προαστιακών σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

Παρά τα προβλεπόμενα στο πρώτο εδάφιο του παρόντος άρθρου, όταν μια τέτοια σιδηροδρομική επιχείρηση τελεί υπό τον άμεσο ή έμμεσο έλεγχο επιχείρησης ή άλλης οντότητας (entity) που εκτελεί ή ενσωματώνει υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών, πλην των αστικών, προαστιακών ή περιφερειακών, εφαρμόζονται τα άρθρα 4 και 5. Το άρθρο 6 εφαρμόζεται επίσης στις εν λόγω σιδηροδρομικές επιχειρήσεις όσον αφορά τη σχέση μεταξύ της σιδηροδρομικής επιχείρησης και της επιχείρησης ή οντότητας (entity) που την ελέγχει άμεσα ή έμμεσα.

2. Εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής των άρθρων 7, 8, 13 και του Κεφαλαίου IV (άρθρα 26 έως 57) του παρόντος Νόμου:

α) Τα τοπικά και περιφερειακά αυτόνομα δίκτυα επιβατικών μεταφορών στη σιδηροδρομική υποδομή, τα οποία έχουν πλάτος γραμμής διαφορετικό του κυρίως σιδηροδρομικού δικτύου και προορίζονται για αποκλειστικά τουριστική λειτουργία ή έχουν μόνο ιστορική αξία.

β) Η ιδιωτική σιδηροδρομική υποδομή που υπάρχει αποκλειστικά για χρήση από τον ιδιοκτήτη της υποδομής για ίδιες δραστηριότητες μεταφοράς εμπορευμάτων.

3. Οι διατάξεις του παρόντος Νόμου δεν εφαρμόζονται στις αστικές και προαστιακές μεταφορές που διενεργούνται στην υποδομή του μετρό, του τραμ και των ηλεκτροκίνητων μητροπολιτικών σιδηροδρόμων.»

Με την προτεινόμενη παράγραφο 2 του άρθρου 82 τροποποιείται το άρθρο 3 του ν. 4408/2016 (Α' 135), το οποίο έχει ως ακολούθως:

«Για τους σκοπούς του παρόντος Νόμου, νοούνται ως:

1) «Σιδηροδρομική επιχείρηση»: κάθε δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση, η οποία έχει λάβει άδεια σύμφωνα με τον παρόντα νόμο, η κύρια δραστηριότητα της οποίας είναι η εκτέλεση σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων ή/και επιβατών, υπό την προϋπόθεση ότι η επιχείρηση αυτή εξασφαλίζει και την έλξη. Ο ορισμός αυτός περιλαμβάνει επίσης και τις επιχειρήσεις που παρέχουν μόνον έλξη.

2) «Διαχειριστής υποδομής»: η επιχείρηση που ευθύνεται κυρίως για την εγκατάσταση, τη διαχείριση και τη συντήρηση της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης της κυκλοφορίας και του ελέγχου-χειρισμού και της σηματοδότησης. Τα καθήκοντα του διαχειριστή υποδομής δικτύου ή μέρους δικτύου είναι δυνατόν να ανατίθενται σε διαφορετικές επιχειρήσεις. Ως διαχειριστής υποδομής ορίζεται ο ΟΣΕ.

3) α) «Σιδηροδρομική υποδομή»: τα στοιχεία που αναφέρονται στο Παράρτημα I του άρθρου 62

6) «Εθνική σιδηροδρομική υποδομή»: η «σιδηροδρομική υποδομή» που βρίσκεται εντός της ελληνικής επικράτειας.

4) «Διεθνής εμπορευματική υπηρεσία»: υπηρεσία μεταφοράς κατά την οποία ο συρμός διασχίζει τουλάχιστον ένα σύνορο κράτους-μέλους. Ο συρμός μπορεί να συνενώνεται ή/και να χωρίζεται σε επιμέρους τμήματα συρμών με ενδεχομένως διαφορετικές αφετηρίες και προορισμούς, αρκεί όλα τα βαγόνια να διασχίζουν τουλάχιστον ένα σύνορο.

5) «Διεθνής επιβατική υπηρεσία»: υπηρεσία μεταφοράς επιβατών κατά την οποία ο συρμός διασχίζει τουλάχιστον ένα σύνορο κράτους-μέλους και ο κύριος σκοπός της οποίας είναι η μεταφορά επιβατών μεταξύ σταθμών που βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη-μέλη, ο συρμός μπορεί να συνενώνεται ή/και να διαχωρίζεται, και τα διάφορα τμήματα είναι δυνατόν να έχουν διαφορετικές προελεύσεις και διαφορετικούς προορισμούς, με την προϋπόθεση ότι όλα τα βαγόνια διέρχονται τουλάχιστον ένα σύνορο.

6) «Αστικές και προαστιακές υπηρεσίες (services)»: υπηρεσίες (services) μεταφοράς που έχουν ως κύριο σκοπό να εξυπηρετούν τις ανάγκες αστικού κέντρου ή αστικής περιοχής, συμπεριλαμβανομένης της διασυνοριακής αστικής περιοχής σε συνδυασμό με τις ανάγκες μεταφορών μεταξύ ενός τέτοιου κέντρου ή αστικής περιοχής και των προαστίων του.

7) «Περιφερειακές υπηρεσίες (services)»: υπηρεσίες (services) μεταφοράς που έχουν ως κύριο σκοπό την εξυπηρέτηση των αναγκών μεταφορών μιας περιοχής, συμπεριλαμβανομένων των διασυνοριακών περιοχών.

8) «Διαμετακόμιση»: η διάσχιση εδάφους της Ένωσης, χωρίς φόρτωση ή εκφόρτωση εμπορευμάτων ή/και χωρίς επιβίβαση επιβατών ή αποβίβασή τους στο έδαφος της Ένωσης.

9) «Εναλλακτική διαδρομή»: κάποια άλλη διαδρομή μεταξύ της ίδιας αφετηρίας και του ίδιου προορισμού με δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των δύο διαδρομών για την εκμετάλλευση των οικείων υπηρεσιών εμπορευμάτων ή επιβατών από τη σιδηροδρομική επιχείρηση.

10) «Βιώσιμη εναλλακτική επλογή»: πρόσθαση σε άλλη εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών οικονομικά αποδεκτή για τη σιδηροδρομική επιχείρηση που της επιτρέπει την εκμετάλλευση των οικείων υπηρεσιών εμπορευμάτων ή επιβατών.

11) «Εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών»: η εγκατάσταση, συμπεριλαμβανομένων του γηπέδου και του εξοπλισμού, η οποία έχει ειδικά διαμορφωθεί, εν όλω ή εν μέρει, ώστε να επιτρέπει την παροχή μίας ή περισσότερων υπηρεσιών που αναφέρονται στα σημεία 2 έως 4 του Παραρτήματος II του άρθρου 62.

12) «Φορέας εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών»: οποιαδήποτε δημόσια ή ιδιωτική οντότητα (entity), υπεύθυνη για τη διαχείριση μίας ή περισσότερων εγκαταστάσεων ή για την παροχή μίας ή περισσότερων υπηρεσιών στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που αναφέρονται στα σημεία 2 έως 4 του Παραρτήματος II του άρθρου 62.

13) «Διασυνοριακή συμφωνία»: οποιαδήποτε συμφωνία μεταξύ δύο ή περισσότερων κρατών-μελών ή μεταξύ κρατών-μελών και τρίτων χωρών που έχει ως σκοπό να διευκολύνει την παροχή διασυνοριακών σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

14) «Άδεια»: η έγκριση που χορηγείται από την αρχή αδειοδότησης (*licensing authority*) σε επιχείρηση, με την οποία αναγνωρίζεται η ικανότητά της να παρέχει υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών ως σιδηροδρομική επιχείρηση. Η ικανότητα αυτή μπορεί να περιοριστεί στην παροχή ορισμένων μόνον ειδών υπηρεσιών.

15) «Αρχή αδειοδότησης» (*licensing authority*): ο φορέας που είναι αρμόδιος για τη χορήγηση των αδειών εντός της ελληνικής επικράτειας. Ως αρχή αδειοδότησης ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων του Ν. 3891/2010 (Α'188).

16) «Συμβατική συμφωνία»: συμφωνία μεταξύ αφενός των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και αφετέρου του διαχειριστή υποδομής.

17) «Εύλογο κέρδος»: συντελεστής απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων (*own capital*) που λαμβάνει υπόψη τον κίνδυνο, μεταξύ άλλων, των εσόδων ή την έλλειψη του κινδύνου, που αντιμετωπίζει ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών, και ευθυγραμμίζεται με τον μέσο συντελεστή του συγκεκριμένου τομέα κατά τα πρόσφατα έτη.

18) «Κατανομή»: η κατανομή της χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής από το διαχειριστή υποδομής.

19) «Αιτών»: σιδηροδρομική επιχείρηση ή διεθνής όμιλος σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή και άλλα πρόσωπα ή νομικές οντότητες, όπως αρμόδιες αρχές δυνάμει του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 και οι φορτωτές, οι πράκτορες μεταφορών και οι επιχειρήσεις συνδυασμένων μεταφορών που ενδιαφέρονται, για σκοπούς παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή για εμπορικούς σκοπούς, να προμηθευτούν (*procure*) χωρητικότητα υποδομής.

20) «Κορεσμένη υποδομή»: στοιχείο υποδομής για το οποίο η ζήτηση χωρητικότητας υποδομής δεν μπορεί να ικανοποιηθεί πλήρως κατά τη διάρκεια ορισμένων περιόδων, ακόμη και μετά από συντονισμό διαφορετικών αιτημάτων χωρητικότητας.

21) «Σχέδιο βελτίωσης (*enhancement*) χωρητικότητας»: μέτρο ή σειρά μέτρων με χρονοδιάγραμμα εφαρμογής για τον μετριασμό των περιορισμών χωρητικότητας που έχουν ως αποτέλεσμα τον χαρακτηρισμό ενός στοιχείου υποδομής ως «κορεσμένης υποδομής».

22) «Συντονισμός»: η διαδικασία μέσω της οποίας ο διαχειριστής υποδομής και οι αιτούντες επιχειρούν να επιλύουν τις περιπτώσεις αντικρουόμενων αιτήσεων για χωρητικότητα υποδομής.

23) «Συμφωνία-πλαίσιο»: νομικά δεσμευτική γενική συμφωνία δυνάμει του δημοσίου ή του ιδιωτικού δικαίου, η οποία καθορίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις ενός αιτούντος και του διαχειριστή της υποδομής όσον αφορά την κατανεμητέα χωρητικότητα

υποδομής και τα καταβλητέα τέλη για περίοδο μεγαλύτερη μιας περιόδου πίνακα δρομολογίου.

24) «Χωρητικότητα υποδομής»: η δυνατότητα χρονικού προγραμματισμού σιδηροδρομικών διαδρομών που ζητούνται για ένα στοιχείο της υποδομής για μια συγκεκριμένη περίοδο.

25) «Δίκτυο»: το σύνολο της σιδηροδρομικής υποδομής το οποίο διαχειρίζεται ένας διαχειριστής υποδομής.

26) «Δήλωση δικτύου»: η δήλωση που ορίζει λεπτομερώς τους γενικούς κανόνες, τις προθεσμίες, τις διαδικασίες και τα κριτήρια για τα συστήματα χρέωσης και κατανομής χωρητικότητας η οποία περιέχει όσες πληροφορίες απαιτούνται ώστε να είναι δυνατή η υποβολή αιτήσεων χωρητικότητας υποδομής.

27) «Σιδηροδρομική διαδρομή»: η χωρητικότητα υποδομής που απαιτείται για να κινηθεί ένας συρμός μεταξύ δύο τόπων σε δεδομένο χρονικό διάστημα.

28) «Πίνακας δρομολογίων»: τα δεδομένα που καθορίζουν όλες τις προγραμματισμένες κινήσεις συρμών και τροχαίου υλικού που λαμβάνουν χώρα στην εν λόγω υποδομή κατά την περίοδο ισχύος του πίνακα.

29) «Γραμμές εναπόθεσης» (*storage siding*): παρακαμπτήριες γραμμές που διατίθενται ειδικά για την προσωρινή φύλαξη σιδηροδρομικών οχημάτων μεταξύ δύο μετακινήσεων.

30) «Βαριά (*heavy*) συντήρηση»: εργασίες οι οποίες δεν εκτελούνται στο πλαίσιο ελέγχου ρουτίνας ως τμήμα της καθημερινής λειτουργίας και απαιτούν να τεθεί το όχημα εκτός υπηρεσίας.»

Με την προτεινόμενη παράγραφο 3 του άρθρου 82 αντικαθίσταται το άρθρο 7 του ν. 4408/2016 (Α' 135), το οποίο έχει ως ακολούθως:

«1. Τα βασικά καθήκοντα, τα οποία είναι καθοριστικά για μια δίκαιη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στην υποδομή, ανατίθενται στο διαχειριστή υποδομής της παραγράφου 2 ο οποίος δεν παρέχει καμία υπηρεσία σιδηροδρομικών μεταφορών.

Τα βασικά καθήκοντα του διαχειριστή είναι:

α) λήψη αποφάσεων για την κατανομή των σιδηροδρομικών δρομολογίων, συμπεριλαμβανομένων του καθορισμού και της αξιολόγησης της διαθεσιμότητας και της κατανομής μεμονωμένων σιδηροδρομικών δρομολογίων και

β) λήψη αποφάσεων για τη χρέωση χρήσης υποδομής, συμπεριλαμβανομένων του καθορισμού και της είσπραξης των τελών, με την επιφύλαξη του άρθρου 29 παράγραφος 1. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων δύναται να ανατίθεται σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή σε οποιοδήποτε άλλο φορέα, η ευθύνη συνεισφοράς στην ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής μέσω επενδύσεων ή συντήρησης και χρηματοδότησης.

γ) Η εκπαίδευση του προσωπικού των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή οποιουδήποτε άλλου φορέα που σχετίζεται με την ανάθεση του προηγούμενου εδαφίου.

2. Ο ΟΣΕ ασκεί τα καθήκοντα του διαχειριστή της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, μεριμνά για τη συντήρηση, βελτίωση και επέκτασή της και φέρει την ευθύνη της διαχείρισης των σχετικών επενδύσεων, στο πλαίσιο της γενικότερης εθνικής πολιτικής για τους σιδηρόδρομους, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από τις σχετικές διατάξεις του παρόντος Νόμου, του Ν. 3891/2010 (Α' 188) και του Ν. 2671/1998 (Α' 289), όπως ισχύουν.

3. Ο εταιφικός σκοπός του διαχειριστή υποδομής δεν μπορεί να περιλαμβάνει δραστηριότητες που εμπλέκονται σε παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, παρά μόνο κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 1 παρ. 4 του Ν. 2671/1988 (Α' 289), όπως αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 3 του Ν. 3891/2010 (Α' 188).

Σε αντίθετη περίπτωση, τα καθήκοντα που περιγράφονται στο Κεφάλαιο IV τμήματα 2 και 3, εκτελούνται από άλλο φορέα, που δημιουργείται για αυτό το σκοπό, ο οποίος είναι ανεξάρτητος ως προς τη νομική του μορφή και την οργανωτική του δομή από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση.

4. Η ιδιότητα του μέλους οργάνου διοίκησης ή του διευθυντικού στελέχους του διαχειριστή υποδομής είναι ασυμβίβαστη με την ιδιότητα του μέλους οργάνου διοίκησης ή του διευθυντικού στελέχους σιδηροδρομικής επιχείρησης. Η σιδηροδρομική επιχείρηση δεν επιτρέπεται να μετέχει, καθ' οιονδήποτε τρόπο, στο μετοχικό κεφάλαιο του διαχειριστή υποδομής. Η ασυμβίβαστη ιδιότητα του προηγούμενου εδαφίου καταλαμβάνει επίσης και τα συγγενικά πρόσωπα του μετόχου της επιχείρησης μέχρι τρίτου βαθμού κατά την έννοια του άρθρου 23α παρ. 5 του Κ.Ν. 2190/1920, όπως ισχύει.

5. Σε κάθε περίπτωση τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητες του Κεφαλαίου IV τμήματα 2 και 3, που εκτελούνται είτε από τον διαχειριστή υποδομής είτε από άλλο φορέα, είναι οργανωτικά διαχωρισμένα.»

Με την προτεινόμενη παράγραφο 5 του άρθρου 82 τροποποιείται το άρθρο 10 του ν. 4408/2016 (Α' 135), το οποίο έχει ως ακολούθως:

«1. Στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχεται, υπό δίκαιους, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις όρους, δικαίωμα πρόσθασης στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή, με σκοπό την εκτέλεση παντός τύπου σιδηροδρομικών υπηρεσιών εμπορευμάτων. Σε αυτήν περιλαμβάνεται και η πρόσθαση στην υποδομή που συνδέει θαλάσσιους λιμένες και άλλες εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο σημείο 2 του Παραρτήματος II του άρθρου 62 και στην υποδομή που εξυπηρετεί ή μπορεί να εξυπηρετεί περισσότερους από έναν τελικούς πελάτες.

2. Στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις χορηγείται, δικαίωμα πρόσθασης στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή με σκοπό την παροχή διεθνών επιβατικών υπηρεσιών. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν το δικαίωμα, κατά την παροχή διεθνών επιβατικών υπηρεσιών, να επιβιβάζουν επιβάτες σε οποιονδήποτε σταδμό βρίσκεται επί της διεθνούς διαδρομής και να τους αποβιβάζουν σε άλλον, συμπεριλαμβανομένων σταδμών που βρίσκονται εντός της ελληνικής επικράτειας. Σε αυτό το δικαίωμα περιλαμβάνεται η πρόσθαση σε υποδομή που συνδέει εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο σημείο 2 του Παραρτήματος II του άρθρου 62.

3. Μετά από αίτημα των συναφών αρμόδιων αρχών ή των ενδιαφερόμενων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, ο ρυθμιστικός φορέας που αναφέρεται στο άρθρο 55

καθορίζει αν ο κύριος σκοπός της υπηρεσίας είναι η μεταφορά επιβατών μεταξύ σταθμών που βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη-μέλη.

4. Ως προς τη διαδικασία και τα κριτήρια εφαρμογής της παραγράφου 3, τηρούνται οι διατάξεις του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 869/2014 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 11ης Αυγούστου 2014 για τις νέες σιδηροδρομικές επιβατικές υπηρεσίες (ΕΕ L239/12.8.2014).»

**Με την προτεινόμενη παράγραφο 6 του άρθρου 82 τροποποιείται το άρθρο 11 του ν. 4408/2016 (Α' 135), το οποίο έχει ως ακολούθως:**

«1. Με απόφαση του ρυθμιστικού φορέα μπορεί να περιορίζεται το δικαιώμα πρόσθασης που προβλέπεται στο άρθρο 10 σε υπηρεσίες (services) μεταξύ ενός σημείου αναχώρησης και ενός σημείου προορισμού, οι οποίες διέπονται από μία ή περισσότερες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που είναι σύμφωνες με την ισχύουσα ενωσιακή και εθνική νομοθεσία. Ο περιορισμός αυτός δεν μπορεί να επιφέρει περιορισμό του δικαιώματος επιβίβασης σε οποιονδήποτε σταθμό βρίσκεται επί της διευθνούς διαδρομής συγκεκριμένης υπηρεσίας και αποβίβασης σε άλλον, συμπεριλαμβανομένων σταθμών ευρισκόμενων εντός της ελληνικής επικράτειας, εκτός από τις περιπτώσεις κατά τις οποίες η άσκηση αυτού του δικαιώματος θα έθετε σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

2. Το ζήτημα αν τίθεται σε κίνδυνο η οικονομική ισορροπία μίας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας προσδιορίζεται από το ρυθμιστικό φορέα του άρθρου 55, βάσει αντικειμενικής οικονομικής ανάλυσης και προκαθορισμένων κριτηρίων, κατόπιν αιτήματος οποιουδήποτε από τους κατωτέρω:

- α) Της αρμόδιας αρχής ή αρχών που ανέθεσαν τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας,
- β) του διαχειριστή της υποδομής,
- γ) της σιδηροδρομικής επιχείρησης που εκτελεί τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

Η αρμόδια αρχή ή αρχές που έχουν συνάψει τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που παρέχουν τις δημόσιες υπηρεσίες παρέχουν στον σχετικό ρυθμιστικό φορέα τις πληροφορίες που ευλόγως απαιτούνται για να λάβει απόφαση. Ο ρυθμιστικός φορέας εξετάζει τις παρεχόμενες από αυτά τα μέρη πληροφορίες και, κατά περίπτωση, ζητεί σχετικές πληροφορίες και ξεκινά διαβούλεύσεις με όλα τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη εντός ενός μηνός από τη λήψη του αιτήματος. Ο ρυθμιστικός φορέας διαβούλεύεται με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, κατά περίπτωση, και τα ενημερώνει για την αιτιολογημένη απόφασή του εντός προκαθορισμένου ευλόγου χρονικού διαστήματος και, οπωσδήποτε, εντός έξι (6) εβδομάδων από τη λήψη όλων των σχετικών πληροφοριών.

3. Ο ρυθμιστικός φορέας αιτιολογεί την απόφασή του και καθορίζει το χρονικό διάστημα εντός του οποίου, και τους όρους υπό τους οποίους, οποιοσδήποτε από τους παρακάτω δύναται να ζητήσει αναθεώρηση της απόφασης:

- α) η αρμόδια αρχή ή αρχές που έχουν συνάψει τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας,

- β) ο διαχειριστής της υποδομής,
- γ) η σιδηροδρομική επιχείρηση που εκτελεί τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας,
- δ) η σιδηροδρομική επιχείρηση που διεκδικεί πρόσθαση.

4. Ως προς τη διαδικασία και τα κριτήρια εφαρμογής των παραγράφων 1, 2 και 3 τηρούνται οι διατάξεις του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 869/2014 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 11ης Αυγούστου 2014 για τις νέες σιδηροδρομικές επιβατικές υπηρεσίες (ΕΕ L239/1 της 12.8.2014).

5. Κατά των αποφάσεων που αναφέρονται στις παραγράφους 1, 2 και 3 μπορεί να ασκηθούν ένδικα βοηθήματα, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 34 του Ν. 3891/2010 (Α'188).»

**Με την προτεινόμενη παράγραφο 9 του άρθρου 82 τροποποιείται το άρθρο 19 του ν. 4408/2016 (Α' 135), το οποίο έχει ως ακολούθως:**

«1. Για την απόδειξη της συνδρομής των απαιτήσεων αξιοπιστίας, η επιχείρηση, η οποία υποβάλλει αίτηση άδειας ή τα αρμόδια για τη διαχείρισή της άτομα οφείλουν να πληρούν τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) Να μην έχουν καταδικαστεί για σοβαρά αδικήματα, περιλαμβανομένων των αδικημάτων εμπορικού χαρακτήρα,

β) να μην έχουν αποτελέσει αντικείμενο διαδικασίας πτώχευσης,

γ) να μην έχουν καταδικαστεί για σοβαρές παραβάσεις νομοθετικών διατάξεων που ισχύουν στον τομέα των μεταφορών,

δ) να μην έχουν καταδικαστεί για σοβαρές ή κατ' εξακολούθηση παραβάσεις υποχρεώσεων που απορρέουν από την κοινωνική ή εργατική νομοθεσία, περιλαμβανομένων των υποχρεώσεων δυνάμει της νομοθεσίας περί προστασίας της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων, καθώς και των υποχρεώσεων που απορρέουν από την τελωνειακή νομοθεσία, στην περίπτωση εταιρείας η οποία σκοπεύει να εκτελέσει διασυνοριακές εμπορευματικές μεταφορές που υπόκεινται σε τελωνειακές διαδικασίες.»

**Με την προτεινόμενη παράγραφο 10 του άρθρου 82 αντικαθίσταται η παράγραφος 4 του άρθρου 32 του ν. 4408/2016 (Α' 135), το οποίο έχει ως ακολούθως:**

«1. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από εισήγηση του διαχειριστή υποδομής και γνώμη του ρυθμιστικού φορέα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η πλήρης ανάκτηση του κόστους που προκύπτει για τον διαχειριστή υποδομής, είναι δυνατόν, εφόσον η αγορά μπορεί να το ανεχθεί, να επιβάλλονται υψηλότερα τέλη με βάση αποτελεσματικές, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις αρχές, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα τη βέλτιστη ανταγωνιστικότητα των τμημάτων αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών. Στο σύστημα χρέωσης πρέπει να τηρούνται οι αυξήσεις της παραγωγικότητας που επιτυγχάνουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Με όμοια απόφαση μπορεί να ρυθμίζεται κάθε αναγκαίο θέμα σχετικό με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου.

Οι χρεώσεις δεν πρέπει, ωστόσο, να είναι τόσο υψηλές ώστε να αποκλείονται από τη χρήση της υποδομής τομείς της αγοράς, οι οποίοι μπορούν να καταβάλλουν τουλάχιστον τη δαπάνη που προκύπτει άμεσα, λόγω της εκμετάλλευσης των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, συνένα ποσοστό απόδοσης που μπορεί να ανεχθεί η αγορά.

Πριν από την έγκριση της επιβολής προσαυξήσεων, ο διαχειριστής υποδομής αξιολογεί τη σκοπιμότητά τους για συγκεκριμένα τμήματα της αγοράς, λαμβάνοντας υπόψη τουλάχιστον τα ζεύγη που περιλαμβάνονται στο σημείο 1 του Παραρτήματος VI του άρθρου 62 και διατηρώντας τα σημαντικά από αυτά. Ο κατάλογος των τμημάτων της αγοράς που καταρτίζει ο διαχειριστής υποδομής περιλαμβάνει τουλάχιστον τα εξής τρία στοιχεία: εμπορευματικές υπηρεσίες, επιβατικές υπηρεσίες εντός του πλαισίου σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας και λοιπές επιβατικές υπηρεσίες (services).

Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να προβεί σε περαιτέρω διάκριση των τμημάτων της αγοράς, σύμφωνα με τα εμπορεύματα ή τους επιβάτες που μεταφέρονται.

Καθορίζονται επίσης τα τμήματα της αγοράς στα οποία οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις δεν δραστηριοποιούνται προς το παρόν αλλά ενδέχεται να παράσχουν υπηρεσίες κατά την περίοδο ισχύος του συστήματος χρέωσης. Ο διαχειριστής υποδομής δεν επιβάλλει προσαύξηση στο σύστημα χρέωσης για τα εν λόγω τμήματα της αγοράς.

Ο κατάλογος των τμημάτων της αγοράς δημοσιεύεται στη δήλωση δικτύου και επανεξετάζεται τουλάχιστον κάθε πέντε (5) έτη. Ο ρυθμιστικός φορέας του άρθρου 55 ελέγχει τον εν λόγω κατάλογο σύμφωνα με το άρθρο 56.

2. Όσον αφορά τη μεταφορά εμπορευμάτων από και προς τρίτες χώρες σε δίκτυο του οποίου το εύρος τροχιάς είναι διαφορετικό από το κύριο σιδηροδρομικό δίκτυο εντός της Ένωσης, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να επιβάλλει υψηλότερα τέλη ώστε να επιτυγχάνει πλήρη ανάκτηση του κόστους.

3. Για συγκεκριμένα μελλοντικά επενδυτικά σχέδια ή για συγκεκριμένα επενδυτικά σχέδια που ολοκληρώθηκαν μετά το 1988, ο διαχειριστής υποδομής είναι δυνατόν να καθορίζει υψηλότερα τέλη, βάσει του μακροπρόθεσμου κόστους των σχεδίων αυτών, εάν τα εν λόγω σχέδια αυξάνουν την αποτελεσματικότητα ή την οικονομική αποδοτικότητα ή αμφότερες και ειδάλλως δεν θα μπορούσαν να αναληφθούν ή δεν θα μπορούσαν να έχουν αναληφθεί. Αυτή η ρύθμιση της χρέωσης μπορεί να περιλαμβάνει και συμφωνίες για τον επιμερισμό του κινδύνου που συνδέεται με τις νέες επενδύσεις.4. Τα τέλη υποδομής για τη χρήση σιδηροδρομικών διαδρόμων που προσδιορίζονται στην απόφαση 2009/561/EK της Ευρωπαϊκής Επιτροπής διαφοροποιούνται ώστε να παρέχονται κίνητρα για τον εξοπλισμό των συρμών με το Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS), σύμφωνα με τη μορφή την οποία ενέκρινε η απόφαση 2008/386/EK της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και επακόλουθες μορφές. Η διαφοροποίηση αυτή δεν καταλήγει σε συνολική τροποποίηση των εσόδων του διαχειριστή της υποδομής.

Παρά την υποχρέωση αυτή, ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να αποφασίσει ότι η διαφοροποίηση αυτή των τελών υποδομής δεν ισχύει για σιδηροδρομικές γραμμές που προσδιορίζονται στην απόφαση 2009/561/EK στις οποίες κυκλοφορούν μόνο συρμοί εξοπλισμένοι με Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS), σύμφωνα με τις διατάξεις του τρίτου εδαφίου της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου.

Ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με απόφαση της παραγράφου 1 μπορεί να επεκτείνει τη διαφοροποίηση αυτή σε σιδηροδρομικές γραμμές, οι οποίες δεν προσδιορίζονται στην απόφαση 2009/561/EK.

5. Ο ρυθμιστικός φορέας του άρθρου 55, προκειμένου να αποφεύγονται οι διακρίσεις, εξασφαλίζει ότι τα μέσα και τα οριακά τέλη του διαχειριστή υποδομής για ισοδύναμες χρήσεις της δικής του υποδομής είναι συγκρίσιμα και ότι συγκρίσιμες υπηρεσίες για τον ίδιο τομέα της αγοράς υπόκεινται στα ίδια τέλη. Ο διαχειριστής υποδομής αποδεικνύει στη δήλωση δικτύου ότι το σύστημα χρέωσης ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις αυτές, στο βαθμό που τούτο μπορεί να πραγματοποιηθεί, χωρίς να δημοσιοποιηθούν εμπιστευτικές εμπορικές πληροφορίες.

6. Αν ο διαχειριστής της υποδομής σκοπεύει να τροποποιήσει τα ουσιώδη στοιχεία του συστήματος χρέωσης που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, τα δημοσιοποιεί τουλάχιστον τρεις (3) μήνες πριν από την προθεσμία δημοσίευσης της δήλωσης δικτύου, σύμφωνα με την παράγραφο 4 του άρθρου»

**Με την προτεινόμενη παράγραφο 11 του άρθρου 82 αντικαθίσταται η παράγραφος 4 του άρθρου 38 του ν. 4408/2016 (Α' 135), το οποίο έχει ως ακολούθως:**

«1. Η χωρητικότητα υποδομής κατανέμεται από τον διαχειριστή υποδομής. Όταν κατανεμηθεί σε αιτούντα, δεν μεταβιβάζεται από τον δικαιούχο σε άλλη επιχείρηση ή υπηρεσία.

Οποιαδήποτε εμπορική συναλλαγή με αντικείμενο τη χωρητικότητα υποδομής απαγορεύεται και συνεπάγεται αποκλεισμό από κάθε περαιτέρω κατανομή χωρητικότητας.

Η χρήση χωρητικότητας από σιδηροδρομική επιχείρηση, όποτε ασκείται η δραστηριότητα αιτούντος που δεν είναι σιδηροδρομική επιχείρηση, δεν θεωρείται μεταβίβαση.

2. Το δικαίωμα χρήσης συγκεκριμένης χωρητικότητας υποδομής με τη μορφή σιδηροδρομικής διαδρομής, μπορεί να παρέχεται σε αιτούντες για μέγιστη διάρκεια μίας περιόδου πίνακα δρομολογίων.

Διαχειριστής υποδομής και αιτών μπορούν να συνάπτουν συμφωνία-πλαίσιο, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 42 για τη χρήση χωρητικότητας στη σχετική σιδηροδρομική υποδομή για χρονική περίοδο μεγαλύτερη από τη μία περίοδο πίνακα δρομολογίων.

3. Τα αντίστοιχα δικαιώματα και υποχρεώσεις του διαχειριστή υποδομής και των αιτούντων, ως προς οποιαδήποτε κατανομή χωρητικότητας, ορίζονται συμβατικά, με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος Νόμου.

4. Όταν ένας αιτών προτίθεται να ζητήσει χωρητικότητα υποδομής με σκοπό την παροχή διεθνούς επιβατικής υπηρεσίας, ενημερώνει τον διαχειριστή υποδομής και το ρυθμιστικό φορέα. Προκειμένου να εκτιμηθεί αν ο σκοπός της διεθνούς υπηρεσίας είναι η μεταφορά επιβατών επί της διαδρομής μεταξύ σταθμών που βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη-μέλη, και ποιες είναι οι πιθανές οικονομικές επιπτώσεις στις υφιστάμενες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ο ρυθμιστικός φορέας διασφαλίζει ότι ενημερώνεται η αρμόδια αρχή που έχει αναθέσει, επί της διαδρομής, υπηρεσία σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών καθοριζόμενη σε σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας και κάθε

σιδηροδρομική επιχείρηση που εκτελεί τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας επί της διαδρομής της εν λόγω υπηρεσίας διεθνούς μεταφοράς επιβατών.»

**Με την προτεινόμενη παράγραφο 12 του άρθρου 82 τροποποιείται η παράγραφος 3 του άρθρου 53 του ν. 4408/2016 (Α' 135), το οποίο έχει ως ακολούθως:**

- «1. Αιτήματα για χωρητικότητα υποδομής με σκοπό την εκτέλεση εργασιών συντήρησης υποβάλλονται κατά τη διαδικασία προγραμματισμού.
2. Λαμβάνεται επαρκώς υπόψη από τον διαχειριστή υποδομής, η επίδραση της χωρητικότητας υποδομής που δεσμεύεται για προγραμματισμένες εργασίες συντήρησης της γραμμής στους αιτούντες.
3. Ο διαχειριστής υποδομής ενημερώνει το ταχύτερο δυνατόν τα ενδιαφερόμενα μέρη ότι δεν διατίθεται χωρητικότητα υποδομής λόγω μη προγραμματισμένων εργασιών συντήρησης.»

**Με την προτεινόμενη παράγραφο 13 του άρθρου 82 αντικαθίσταται η παράγραφος 1 του άρθρου 54 του ν. 4408/2016 (Α' 135), το οποίο έχει ως ακολούθως:**

- «1. Στην περίπτωση διαταραχής της σιδηροδρομικής κίνησης λόγω τεχνικής βλάβης ή ατυχήματος, ο διαχειριστής υποδομής λαμβάνει όλα τα μέτρα που απαιτούνται για την αποκατάσταση της ομαλότητας. Προς τούτο, ο διαχειριστής υποδομής καταστρώνει σχέδιο έκτακτης ανάγκης όπου απαριθμούνται οι διάφοροι φορείς που πρέπει να ενημερωθούν στην περίπτωση σοβαρών περιστατικών ή σοβαρής διαταραχής της σιδηροδρομικής κίνησης.
2. Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης και, όπου αυτό είναι απολύτως απαραίτητο, λόγω βλάβης που καθιστά την υποδομή προσωρινά αδύνατον να χρησιμοποιηθεί, οι κατανεμηθείσες σιδηροδρομικές διαδρομές επιτρέπεται να αφαιρούνται χωρίς προειδοποίηση, για το χρονικό διάστημα που απαιτείται για την επισκευή του συστήματος.

Ο διαχειριστής υποδομής, εφόσον το κρίνει απαραίτητο, μπορεί να ζητήσει από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να θέσουν στη διάθεσή του τους πόρους, που κρίνει ως πλέον κατάλληλους, για την όσο το δυνατόν ταχύτερη αποκατάσταση της ομαλότητας.

3. Ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κατόπιν εισήγησης της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών του Π.δ. 160/2007 (Α'201), μπορεί να ζητά από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να συμμετέχουν στην εξασφάλιση της επιβολής και της παρακολούθησης της συμμόρφωσής τους προς τις προδιαγραφές και τους κανόνες ασφαλείας.»

**Με την προτεινόμενη παράγραφο 14 του άρθρου 82 τροποποιείται το άρθρο 56 του ν. 4408/2016 (Α' 135), το οποίο έχει ως ακολούθως:**

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 46 παράγραφος 6, ένας αιτών έχει το δικαίωμα άσκησης προσφυγής στο ρυθμιστικό φορέα, εάν πιστεύει ότι δεν έχει υποστεί δίκαιη μεταχείριση,

ότι έχει υποστεί διακρίσεις ή ότι έχει με άλλο τρόπο αδικηθεί, ιδιαίτερα κατά αποφάσεων του διαχειριστή υποδομής ή του φορέα εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών, σχετικά με:

- α) Τη δήλωση δικτύου στην προσωρινή και τελική της μορφή,
- β) τα κριτήρια που καθορίζονται σε αυτή,
- γ) τη διαδικασία κατανομής και το αποτέλεσμά της,
- δ) το σύστημα χρέωσης,
- ε) το επίπεδο ή τη διάρθρωση των τελών χρήσης υποδομής των οποίων η καταβολή απαιτείται ή μπορεί να απαιτείται,
- σ) τις ρυθμίσεις για την πρόσθαση σύμφωνα με τα άρθρα 10 έως 13,
- ζ) την πρόσθαση και τη χρέωση για υπηρεσίες σύμφωνα με το άρθρο 13.

2. Με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων της Επιτροπής Ανταγωνισμού του Ν. 3959/2011 (Α'93), για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στις αγορές υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών ο ρυθμιστικός φορέας έχει εξουσία παρακολούθησης της κατάστασης του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών μεταφορών και συγκεκριμένα ελέγχει την εφαρμογή των στοιχείων α' έως ζ' της παραγράφου 1 με δική του πρωτοβουλία και με στόχο την πρόληψη των διακρίσεων κατά των αιτούντων. Ελέγχει, ιδίως, εάν η δήλωση δικτύου περιλαμβάνει ρήτρες που εισάγουν διακρίσεις ή παρέχει διακριτική ευχέρεια στον διαχειριστή υποδομής που είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί για την εισαγωγή διακρίσεων κατά των αιτούντων.

Ο ρυθμιστικός φορέας, εάν το κρίνει αναγκαίο, ενημερώνει την Επιτροπή Ανταγωνισμού και μπορεί να ζητεί τη συνδρομή της σε θέματα τήρησης των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

3. Στο ρυθμιστικό φορέα υποβάλλονται από τον διαχειριστή υποδομής προσωρινές μορφές του επιχειρησιακού σχεδίου που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 3, της συμβατικής συμφωνίας του άρθρου 30, παράγραφος 2 και του σχεδίου βελτίωσης της χωρητικότητας του άρθρου 51 για τα οποία ο ρυθμιστικός φορέας έχει το καθήκον να παρέχει μη δεσμευτικές γνώμες, ώστε να αναφέρει συγκεκριμένα αν τα εν λόγω μέσα συμμορφώνονται προς την κατάσταση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

4. Ο ρυθμιστικός φορέας διαθέτει την αναγκαία οργανωτική ικανότητα όσον αφορά τους ανθρώπινους και υλικούς πόρους, οι οποίοι είναι αναλογικοί προς τη σημασία του τομέα σιδηροδρόμων.

5. Ο ρυθμιστικός φορέας εξασφαλίζει ότι τα τέλη που επιβάλλονται από τον διαχειριστή υποδομής είναι σύμφωνα με το Τμήμα 2 του Κεφαλαίου IV και δεν εισάγουν διακρίσεις. Διαπραγματεύσεις μεταξύ αιτούντων και διαχειριστή υποδομής σχετικά με το ύψος των τελών υποδομής επιτρέπονται μόνο εφόσον πραγματοποιούνται υπό την επίβλεψη του ρυθμιστικού φορέα. Ο ρυθμιστικός φορέας παρεμβαίνει εάν οι διαπραγματεύσεις είναι πιθανό να αντίκεινται στις απαιτήσεις του παρόντος Κεφαλαίου.

6. Ο ρυθμιστικός φορέας διεξάγει τακτικά, και σε κάθε περίπτωση τουλάχιστον κάθε δύο (2) έτη, διαβουλεύσεις με εκπροσώπους των χρηστών των σιδηροδρομικών

εμπορευματικών μεταφορών και των επιβατικών υπηρεσιών μεταφοράς προκειμένου να λάβει υπόψη τις απόψεις τους για την αγορά σιδηροδρόμων.

7. Ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί να ζητεί σχετικές πληροφορίες από τον διαχειριστή υποδομής, τους αιτούντες και τυχόν τρίτα μέρη που εμπλέκονται.

Οι αιτηθείσες πληροφορίες πρέπει να παρέχονται εντός εύλογης περιόδου που ορίζεται από το ρυθμιστικό φορέα και δεν υπερβαίνει τον ένα (1) μήνα, εκτός εάν, σε έκτακτες περιστάσεις, ο ρυθμιστικός φορέας συμφωνεί, και εγκρίνει χρονικά περιορισμένη παράταση που δεν υπερβαίνει δύο (2) πρόσσυτες εβδομάδες. Ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί να επιβάλλει κατάλληλες κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων των προστίμων για την ικανοποίηση παρόμοιων αιτημάτων. Οι πληροφορίες που πρέπει να διαβιβαστούν στο ρυθμιστικό φορέα περιλαμβάνουν όλα τα στοιχεία που ζητεί ο ρυθμιστικός φορέας στο πλαίσιο των καθηκόντων του, σχετικά με προσφυγές και με την παρακολούθηση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών μεταφορών σύμφωνα με την παράγραφο 2. Σε αυτές περιλαμβάνονται και τα στοιχεία που απαιτούνται για την κατάρτιση στατιστικών και για την παρακολούθηση της αγοράς.

8. Ο ρυθμιστικός φορέας αποφασίζει για τυχόν καταγγελίες και, κατά περίπτωση, ζητεί σχετικές πληροφορίες και αρχίζει διαβουλεύσεις με όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, εντός ενός (1) μηνός από την παραλαβή της καταγγελίας. Αποφασίζει για ενδεχόμενες καταγγελίες, λαμβάνει μέτρα ώστε να διορθωθεί η κατάσταση και ενημερώνει τα εμπλεκόμενα μέρη για την αιτιολογημένη απόφασή του εντός προκαθορισμένου, εύλογου χρονικού διαστήματος και, σε κάθε περίπτωση, εντός έξι (6) εβδομάδων από την παραλαβή όλων των σχετικών πληροφοριών. Με την επιφύλαξη των εξουσιών της Επιτροπής Ανταγωνισμού για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στις αγορές υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, ο ρυθμιστικός φορέας, κατά περίπτωση, αποφασίζει με δική του πρωτοβουλία για τα ενδεικνυόμενα μέτρα διόρθωσης διακρίσεων σε βάρος αιτούντων, στρέβλωσης στην αγορά και κάθε άλλων ανεπιθύμητων εξελίξεων στις εν λόγω αγορές, ιδίως όσον αφορά την παράγραφο 1 σημεία α' έως ζ'.

Η απόφαση του ρυθμιστικού φορέα είναι δεσμευτική για όλα τα μέρη που καλύπτει και δεν υπόκειται στον έλεγχο άλλης διοικητικής αρχής. Ο ρυθμιστικός φορέας έχει εξουσία επιβολής των αποφάσεών του με κατάλληλες κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων των προστίμων, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 32 του Ν. 3891/2010 (Α'188).

Σε περίπτωση προσφυγής επί αρνήσεως παροχής χωρητικότητας υποδομής ή επί των όρων προσφοράς χωρητικότητας, ο ρυθμιστικός φορέας είτε επιβεβαιώνει ότι δεν απαιτείται τροποποίηση της απόφασης του διαχειριστή υποδομής είτε ζητεί τροποποίηση αυτής της απόφασης, σύμφωνα με υποδείξεις που προσδιορίζει ο ρυθμιστικός φορέας.

9. Οι αποφάσεις που λαμβάνονται από το ρυθμιστικό φορέα υπόκεινται στα ένδικα βοηθήματα που προβλέπονται στο άρθρο 34 του Ν. 3891/2010 (Α'188). Αναστολή εκτέλεσης της απόφασης του ρυθμιστικού φορέα μπορεί να χορηγηθεί μόνον εάν το άμεσο αποτέλεσμα της απόφασης του ρυθμιστικού φορέα είναι δυνατόν να προκαλέσει ανεπανόρθωτη ή δυσχερώς επανορθώσιμη βλάβη στον ενασκήσαντα το ένδικο βοήθημα.

10. Οι αποφάσεις του ρυθμιστικού φορέα ανακοινώνονται στην ιστοσελίδα του.

11. Ο ρυθμιστικός φορέας έχει το δικαίωμα να διενεργεί ελέγχους ή να αναθέτει ελέγχους του διαχειριστή υποδομής, των φορέων εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών και, όπου απαιτείται,

των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για να επαληθευτεί η συμμόρφωση με τις διατάξεις του άρθρου 6 περί λογιστικού διαχωρισμού. Εν προκειμένω, ο ρυθμιστικός φορέας έχει το δικαίωμα να ζητήσει σχετικές πληροφορίες. Συγκεκριμένα, έχει το δικαίωμα να ζητήσει από τον διαχειριστή υποδομής, τους φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών και όλες τις επιχειρήσεις και λοιπές οντότητες που εκτελούν ή περιλαμβάνουν διάφορα είδη σιδηροδρομικών μεταφορών, όπως προβλέπεται στις παραγράφους 1 και 2 του άρθρου 6 και στο άρθρο 13 να παρέχουν το σύνολο ή μέρος των λογιστικών στοιχείων του Παραρτήματος VIII του άρθρου 62 με επαρκείς λεπτομέρειες, οι οποίες κρίνονται απαραίτητες και αναλογικές.

Με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων της Κεντρικής Μονάδας Κρατικών Ενισχύσεων του Υπουργείου Οικονομικών, καθώς και του Τμήματος Κρατικών Ενισχύσεων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί επίσης, από τους λογαριασμούς να συνάγει συμπεράσματα σχετικά με ζητήματα κρατικών ενισχύσεων τα οποία αναφέρει στις εν λόγω αρχές.»

**Με την προτεινόμενη παράγραφο 15 του άρθρου 82 τροποποιείται το άρθρο 57 του ν. 4408/2016 (Α' 135), το οποίο έχει ως ακολούθως:**

«1. Ο ρυθμιστικός φορέας ανταλλάσσει πληροφορίες με τους ρυθμιστικούς φορείς των άλλων κρατών-μελών όσον αφορά το έργο του, καθώς και τις αρχές και τις πρακτικές που εφαρμόζει στη λήψη αποφάσεων και, ιδιαίτερα, ανταλλάσσει πληροφορίες σχετικά με τα κύρια ζητήματα των διαδικασιών του και με τα προβλήματα ερμηνείας των μεταφερθεισών στο εθνικό δίκαιο νομοθετικών πράξεων της Ένωσης που αφορούν το σιδηρόδρομο. Οι ρυθμιστικός φορέας συνεργάζεται προκειμένου να συντονίζονται οι αποφάσεις που οι ρυθμιστικοί φορείς λαμβάνουν σε ολόκληρη την Ένωση. Προς το σκοπό αυτό συμμετέχει και συνεργάζεται στο πλαίσιο δικτύου που συνέρχεται σε τακτά χρονικά διαστήματα.

2. Ο ρυθμιστικός φορέας συνεργάζεται στενά με τους ρυθμιστικούς φορείς των άλλων κρατών-μελών, και μέσω συμφωνιών εργασίας για τους σκοπούς αμοιβαίας αρωγής όσον αφορά τα καθήκοντά του για παρακολούθηση της αγοράς και τον χειρισμό καταγγελιών ή ερευνών.

3. Σε περίπτωση καταγγελίας ή έρευνας με δική του πρωτοβουλία επί ζητημάτων πρόσβασης ή χρέωσης που αφορούν διεθνή σιδηροδρομική διαδρομή, καθώς και στο πλαίσιο της παρακολούθησης του ανταγωνισμού στην αγορά διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών, ο ρυθμιστικός φορέας διαθουλεύεται με τους ρυθμιστικούς φορείς όλων των άλλων κρατών-μελών από τα οποία διέρχεται η αντίστοιχη διεθνής σιδηροδρομική διαδρομή και, κατά περίπτωση, με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, και ζητεί από αυτούς όλες τις αναγκαίες πληροφορίες πριν λάβει απόφαση.

4. Στο πλαίσιο της άσκησης της αρμοδιότητας της παραγράφου 3, ο ρυθμιστικός φορέας παρέχει στους ρυθμιστικούς φορείς των άλλων κρατών-μελών όλες τις πληροφορίες που ο ίδιος έχει το δικαίωμα να ζητά με βάση την ελληνική νομοθεσία. Οι εν λόγω πληροφορίες

είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν μόνο για τους σκοπούς χειρισμού της καταγγελίας ή της έρευνας της παραγράφου 3.

5. Όταν ο ρυθμιστικός φορέας που παραλαμβάνει την προσφυγή ή διεξάγει έρευνα με δική του πρωτοβουλία διαβιβάζει τις συναφείς πληροφορίες στον αρμόδιο ρυθμιστικό φορέα του κράτους-μέλους προκειμένου ο εν λόγω φορέας να λάβει μέτρα για τα ενδιαφερόμενα μέρη.

6. Τυχόν αρμόδιοι εκπρόσωποι των διαχειριστών υποδομής, σύμφωνα με το άρθρο 40 παράγραφος 1, παρέχουν, χωρίς καθυστέρηση, όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται για το χειρισμό καταγγελίας ή έρευνας βάσει της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου και έχουν ζητηθεί από το ρυθμιστικό φορέα του κράτους-μέλους στο οποίο εδρεύει ο αρμόδιος εκπρόσωπος. Ο ρυθμιστικός φορέας δικαιούται να διαβιβάζει τις εν λόγω πληροφορίες σχετικά με την αντίστοιχη διεθνή σιδηροδρομική διαδρομή στους ρυθμιστικούς φορείς που αναφέρονται στην παράγραφο 3.

7. Ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί να υποβάλει αίτημα στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή προκειμένου η τελευταία να συμμετέχει στις δραστηριότητες που καταγράφονται στις παραγράφους 2 έως 6 για τη διευκόλυνση της συνεργασίας των ρυθμιστικών φορέων, όπως περιγράφεται στις ανωτέρω παραγράφους.

8. Ο ρυθμιστικός φορέας συνεργάζεται με τους ρυθμιστικούς φορείς των άλλων κρατών-μελών με το σκοπό να καταρτίζουν κοινές αρχές και πρακτικές για τη λήψη των αποφάσεων για τις οποίες αυτός έχει εξουσιοδοτηθεί βάσει του παρόντος Νόμου.

9. Ο ρυθμιστικός φορέας εξετάζει αποφάσεις και πρακτικές ενώσεων διαχειριστών υποδομής του άρθρου 37 και της παραγράφου 1 του άρθρου 40 που εφαρμόζουν διατάξεις του παρόντος Νόμου ή διευκολύνουν με άλλον τρόπο τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές.»

#### Άρθρο 88

Με την προτεινόμενη παράγραφο 1 του άρθρου 88 καταργείται η παράγραφος 2 του άρθρου 12 του ν. 3891/2010 (Α' 188), η οποία έχει ως ακολούθως:

«2. Η σύναψη συμβάσεων ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές εγκρίνονται από τη Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών (P.A.E.M.) σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 1370/2007/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007, «για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των Κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70»

Με την προτεινόμενη παράγραφο 1 του άρθρου 88 τροποποιείται η παράγραφος 7δ του άρθρου 12 του ν. 3891/2010 (Α' 188), η οποία έχει ως ακολούθως:

«δ) Μετά το έτος 2020, η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές, ανατίθεται από τη P.A.E.M. με διαγωνιστική διαδικασία, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 του Κανονισμού 1370/2007 μέσω περισσότερων συμβάσεων ΥΔΥ, οι οποίες περιορίζονται σε συγκεκριμένη γεωγραφική περιφέρεια ή συγκεκριμένη διαδρομή. Το αντικείμενο των ειδικότερων συμβάσεων ΥΔΥ καθορίζεται από τη P.A.E.M., λαμβάνοντας υπόψη τις περιφερειακές ανάγκες μεταφοράς επιβατών και την ανάγκη

εξασφάλισης της επιβατικής σιδηροδρομικής μεταφοράς μεταξύ συγκεκριμένων περιοχών.»

**Με την προτεινόμενη παράγραφο 2 του άρθρου 88 καταργείται η παράγραφος 3 του άρθρου 18 του ν. 4408/2016 (Α' 135), η οποία έχει ως ακολούθως:**

«3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κατόπιν εισήγησης της αρχής αδειοδότησης, εξειδικεύονται, συμπληρώνονται και τροποποιούνται τα έγγραφα και πιστοποιητικά, καθώς το περιεχόμενο των αιτήσεων, η διαδικασία και τα δικαιολογητικά για τη χορήγηση άδειας, κατά τα οριζόμενα στα άρθρα 19 έως 22 του παρόντος Νόμου. Μέχρι την έκδοση της απόφασης του προηγούμενου εδαφίου διατηρείται σε ισχύ η απόφαση Φ4/οικ.1594/107/2012 (Β'56) του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.»

**Με την προτεινόμενη παράγραφο 3 του άρθρου 88 καταργείται η παράγραφος 2 του άρθρου 61 του ν. 4408/2016 (Α' 135), η οποία έχει ως ακολούθως:**

«2. Οι αρμοδιότητες της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, όπως αυτές ορίστηκαν με τις διατάξεις του άρθρου 28 του Ν. 3891/2010, όπως αυτές τροποποιούνται και συμπληρώνονται με τις διατάξεις των άρθρων 3, 10, 11, 16 έως 25, 30, 42 και 55 έως 57 του παρόντος Νόμου, κωδικοποιούνται, αλλά και τροποποιούνται και συμπληρώνονται με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται μετά από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων και πρόταση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.»

**Με την προτεινόμενη παράγραφο 4 του άρθρου 88 καταργείται το π.δ. 104/2010, Α' 181, με την επιφύλαξη της παρ.1 του άρθρου 51.**

Π.Δ. 104/10 (ΦΕΚ 181 Α/12-10-2010) : Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2008/57/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 191/1 της 18.7.2008), και της Οδηγίας 2009/131/EK της Επιτροπής, της 16ης Οκτωβρίου 2009, περί τροποποίησεως του παραρτήματος VII της Οδηγίας 2008/57/EK (ΕΕ L 273/12 της 17.10.2009).

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις

α) του άρθρου 3 του Ν. 1338/1983 (Α' 34), όπως αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 65 του Ν. 1892/1990 (Α' 101) και του άρθρου 4 του Ν. 1338/1983, όπως αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 6 παρ. 4 του Ν. 1440/1984 (Α' 70) και τροποποιήθηκε, διαδοχικά, με τα άρθρα 7 του Ν. 1775/1988 (Α' 101), 31 του Ν. 2076/1992 (Α' 130), 19 του Ν. 2367/1995 (Α' 261), 22 του Ν. 2789/2000 (Α' 21) και 48 του Ν. 3427/2005 (Α' 312).

β) του άρθρου δευτέρου του Ν. 3671/2008 «Κύρωση της Συνθήκης της Λισσαβώνας που τροποποιεί τη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση, τη Συνθήκη περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ορισμένες συναφείς πράξεις» (Α' 129):

γ) του άρθρου 90 του Κώδικα Νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά όργανα, που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του Π.Δ. 63/2005 «Κωδικοποίηση της νομοθεσίας για τη Κυβέρνηση και τα κυβερνητικά όργανα» (Α' 98).

2. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού.

3. Την αριθ. 191/2010 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, μετά από πρόταση του Υπουργού Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας καθώς και του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, αποφασίζουμε:

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'

##### ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

###### Άρθρο 1

###### Σκοπός και πεδίο εφαρμογής

(άρθρο 1 της Οδηγίας)

1. Σκοπός του παρόντος διατάγματος είναι η εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2008/57/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 191/1 της 18.7.2008), όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2009/131/EK της Επιτροπής, της 16ης Οκτωβρίου 2009, περί τροποποίησεως του παραρτήματος VII της Οδηγίας 2008/57/EK (ΕΕ L 273/12 της 17.10.2009), και συμπληρώνεται με την απόφαση 2009/965/EK της Επιτροπής, της 30ής Νοεμβρίου 2009, περί του εγγράφου αναφοράς που αναφέρεται στο άρθρο 27 παράγραφος 4 της Οδηγίας 2008/57/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 341/1 της 22.12.2009) και την απόφαση 2007/756/EK της Επιτροπής, της 9ης Νοεμβρίου 2007, σχετικά με τη θέσπιση κοινής προδιαγραφής για το εθνικό μητρώο οχημάτων (ΕΕ L 305/30 της 23.11.2007).

Ειδικότερα, το παρόν διάταγμα έχει ως στόχο τον καθορισμό των προϋποθέσεων που πρέπει να πληρούνται για να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος, κατά τρόπο συμβατό προς τις διατάξεις του Π.Δ. 160/2007 (Α' 201) όπως αυτό ισχύει. Οι προϋποθέσεις αυτές αφορούν τη μελέτη, την κατασκευή, τη θέση σε λειτουργία, την αναβάθμιση, την ανακαίνιση, την επιχειρησιακή λειτουργία και τη συντήρηση των τμημάτων του συστήματος αυτού, καθώς και τα επαγγελματικά προσόντα και τους όρους υγείας και ασφαλείας του προσωπικού που συμμετέχει στην επιχειρησιακή λειτουργία και τη συντήρηση του συστήματος.

2. Η επιδίωξη του στόχου αυτού πρέπει να οδηγήσει στον καθορισμό θέλτιστου επιπέδου τεχνικής εναρμόνισης και:

α) να διευκολύνει, να βελτιώσει και να αναπτύξει τις διευθείς σιδηροδρομικές μεταφορικές υπηρεσίες στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και με τις τρίτες χώρες·

β) να συντελέσει στη σταδιακή υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς τεχνικού εξοπλισμού και υπηρεσιών κατασκευής, ανακαίνισης, αναβάθμισης και λειτουργίας του σιδηροδρομικού συστήματος εντός της Κοινότητας·

γ) να συντελέσει στη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος εντός της Κοινότητας.

3. Εξαιρούνται από τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος:

α) οι μητροπολιτικοί σιδηρόδρομοι (μετρό) για τα υποσυστήματα τους εκτός της ευνικής σιδηροδρομικής υποδομής, τα τραμ και τα υπόλοιπα ελαφρά σιδηροδρομικά συστήματα·

β) τα δίκτυα τα οποία είναι λειτουργικώς 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) η 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) οι υποδομές και τα οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά και μόνον για τοπική, ιστορική ή τουριστική χρήση.

4. Το πεδίο εφαρμογής των Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) επεκτείνεται σταδιακά σύμφωνα με το άρθρο 8, 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 χρήστη, με την επιφύλαξη των παρεκκλίσεων του άρθρου 9 από την εφαρμογή των ΤΠΔ.

Άρθρο 2

Ορισμοί

(άρθρο 2 της Οδηγίας)

Για τους σκοπούς του παρόντος διατάγματος νοούνται ως:

α) «αναβάθμιση»: συνθετικές εργασίες μετατροπής ενός υποσυστήματος ή τμήματος ενός υποσυστήματος οι οποίες βελτιώνουν τις συνολικές επιδόσεις του υποσυστήματος·

β) «αναθέτων φορέας»: κάθε φορέας, δημόσιος ή ιδιωτικός, που παραγγέλλει τη μελέτη ή/και την κατασκευή ή την ανακαίνιση ή την αναβάθμιση υποσυστήματος. Αυτός ο φορέας μπορεί να είναι σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστής υποδομής ή κάτοχος, ή ο εργολάβος που είναι επιφορτισμένος με την εκτέλεση του έργου·

γ) «ανακαίνιση»: σοβαρές εργασίες υποκατάστασης ενός υποσυστήματος ή τμήματος ενός υποσυστήματος οι οποίες δεν τροποποιούν τις συνολικές επιδόσεις του υποσυστήματος·

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

ε) «βασικές απαιτήσεις»: το σύνολο των προϋποθέσεων που περιγράφονται στο άρθρο 37 παράρτημα III στις οποίες πρέπει να ανταποκρίνονται το σιδηροδρομικό σύστημα, τα υποσυστήματα και τα στοιχεία διαλειτουργικότητας, συμπεριλαμβανομένων των διεπαφών·

στ) «διαλειτουργικότητα»: η ικανότητα του σιδηροδρομικού συστήματος να επιτρέπει την ασφαλή και συνεχή κυκλοφορία αμαξοστοιχιών με την επίτευξη των απαιτούμενων επιδόσεων στις συγκεκριμένες γραμμές. Η ικανότητα αυτή εξαρτάται από το σύνολο των κανονιστικών, τεχνικών και επιχειρησιακών προϋποθέσεων που πρέπει να τηρούνται προκειμένου να πληρούνται οι βασικές απαιτήσεις·

ζ) «διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα»: τα διευρωπαϊκά συστήματα, συμβατικά ή υψηλών ταχυτήτων, όπως ορίζονται στο άρθρο 37 παράρτημα I, παράγραφοι 1 και 2 αντιστοίχως·

η) «δίκτυο»: οι γραμμές, οι σταθμοί, τα τερματικά και κάθε είδους σταθερός εξοπλισμός που απαιτείται για τη διασφάλιση της ασφαλούς και συνεχούς λειτουργίας του σιδηροδρομικού συστήματος·

θ) «εθνική αρχή για την ασφάλεια»: το «Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων» που προβλέπεται στην παράγραφο 1 του άρθρου 15 του Π.Δ. 160/2007, εφεξής η «Αρχή»·

ι) «εθνική σιδηροδρομική υποδομή»: όπως ορίζεται στο άρθρο 2 του Π.Δ. 41/2005 (Α' 60)·

ια) «ειδική περίπτωση»: 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. Σ' αυτό μπορεί να περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, οι σιδηροδρομικές γραμμές και τα δίκτυα που είναι αποκομμένα από το δίκτυο της υπόλοιπης Κοινότητας, 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 τα προερχόμενα από τρίτες χώρες·

ιβ) «εναρμονισμένο πρότυπο»: κάθε ευρωπαϊκό πρότυπο το οποίο έχει εκδώσει κάποιος από τους ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης που μνημονεύονται στο άρθρο 12, παράρτημα I, του Π.Δ. 39/2001 (Α' 28) με το οποίο εναρμονίστηκε η ελληνική νομοθεσία προς την Οδηγία 98/34/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1998, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προτύπων και κανονισμών και των κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών (ΕΕ L 204/37 της 21.7.1998) στο πλαίσιο εντολής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που έχει εκδοθεί σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 6 παράγραφος 3 της ανωτέρω οδηγίας και το οποίο, μόνο ή σε συνδυασμό με άλλα πρότυπα αποτελεί λύση για την τήρηση νομοθετικής διάταξης·

ιγ) «επιτροπή του άρθρου 29»: η επιτροπή που έχει συσταθεί με το άρθρο 21 της Οδηγίας 96/48/EK (ΕΕ L 235/6 της 17.9.1996) για να επικουρεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή·

ιδ) «έργο σε προχωρημένο στάδιο εξέλιξης»: κάθε έργο του οποίου η φάση προγραμματισμού/κατασκευής βρίσκεται σε τέτοιο στάδιο που όταν απαράδεκτη η τροποποίηση της συγγραφής υποχρεώσεων. Το σχετικό κώλυμα μπορεί να είναι νομικό, συμβατικό, οικονομικό, χρηματοδοτικό, κοινωνικό ή περιβαλλοντικό, και πρέπει να αιτιολογείται δεόντως.

ιε) «ευρωπαϊκή προδιαγραφή»: κοινή τεχνική προδιαγραφή, ευρωπαϊκή τεχνική έγκριση ή ευνικό πρότυπο με το οποίο έχει μεταφερθεί κάποιο ευρωπαϊκό πρότυπο, όπως ορίζεται με το άρθρο 60, παράρτημα XXI, του Π.Δ. 59/2007 (Α' 63) όπως ισχύει.

ιστ) «Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων»: ο οργανισμός που ιδρύθηκε με τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 881/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (ΕΕ L 220/3 της 21.6.2004):

ιζ) «θεμελιώδεις παράμετροι»: κάθε κανονιστική, τεχνική ή επιχειρησιακή προϋπόθεση, κρίσιμη για τη διαλειτουργικότητα, που διευκρινίζεται στην αντίστοιχη ΤΠΔ.

ιη) «θέση σε λειτουργία»: το σύνολο εργασιών με τις οποίες ένα υποσύστημα ή ένα όχημα τίθεται στην επιχειρησιακή κατάσταση την προβλεπόμενη από κατασκευής:

ιθ) «κάτοχος»: το πρόσωπο ή ο φορέας που εκμεταλλεύεται όχημα ως μέσο μεταφοράς, είτε ως ιδιοκτήτης είτε ως νομέας οχήματος, και που είναι καταχωρισμένο με την ιδιότητα αυτή στο ευνικό μητρώο οχημάτων του άρθρου 30 του παρόντος.

κ) «κοινοποιημένοι οργανισμοί»: οι οργανισμοί που είναι επιφορτισμένοι με την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας χρήσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας ή τη διεξαγωγή της διαδικασίας επαλήθευσης «CE» των υποσυστημάτων.

κα) «όχημα»: σιδηροδρομικό όχημα ικανό να κινείται με δικούς του τροχούς σε σιδηροδρομικές γραμμές, με ή χωρίς έλξη. Το όχημα αποτελείται από ένα ή περισσότερα δομικά και λειτουργικά υποσυστήματα ή μέρη τέτοιων υποσυστημάτων.

κβ) «σειρά»: σύνολο πανομοιότυπων οχημάτων ενός τύπου σχεδίασης.

κγ) «στοιχεία διαλειτουργικότητας»: 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. Η έννοια του «στοιχείου» καλύπτει στοιχεία υλικά όσο και άυλα, όπως το λογισμικό.

κδ) «τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας» («ΤΠΔ»): προδιαγραφή που έχει εγκριθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σύμφωνα με την Οδηγία 2008/57/EK και ισχύει για κάθε υποσύστημα ή τμήμα υποσυστήματος προκειμένου αυτό να ανταποκρίνεται στις βασικές απαιτήσεις και να εξασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος.

κε) «τύπος»: ο τύπος οχήματος που ορίζει τα βασικά χαρακτηριστικά σχεδίασης του οχήματος τα οποία καλύπτονται από ενιαίο πιστοποιητικό εξέτασης τύπου που περιγράφεται στην ενότητα B της απόφασης 768/2008/EK (ΕΕ L 218/82 της 13.8.2008).

κοτ) «υπάρχον σιδηροδρομικό σύστημα»: το σύνολο 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·

κζ) «υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας»: ο υπεύθυνος για τη συντήρηση του οχήματος φορέας που έχει καταχωρισθεί με την ιδιότητα αυτή στο εθνικό μητρώο οχημάτων.

κη) «υποσυστήματα»: το αποτέλεσμα της υποδιαιρεσης του σιδηροδρομικού συστήματος κατά το άρθρο 37 παράρτημα II. Τα υποσυστήματα για τα οποία πρέπει να καθορίζονται βασικές απαιτήσεις είναι δομικής ή λειτουργικής φύσεως.

#### Άρθρο 3

##### Γενική συνοχή

(άρθρο 3 της Οδηγίας)

1. Οι διατάξεις του παρόντος διατάγματος αφορούν, για κάθε υποσύστημα, τα στοιχεία διαλειτουργικότητας, τις διεπαφές και τις διαδικασίες, καθώς και τις προϋποθέσεις γενικής συνοχής του σιδηροδρομικού συστήματος που απαιτούνται για την επίτευξη της διαλειτουργικότητάς του.

2. Οι διατάξεις του παρόντος διατάγματος εφαρμόζονται με την επιφύλαξη άλλων σχετικών κοινοτικών διατάξεων. Ωστόσο, στην περίπτωση των στοιχείων διαλειτουργικότητας, συμπεριλαμβανομένων των διεπαφών, για την πλήρωση των βασικών απαιτήσεων του παρόντος διατάγματος ενδέχεται να απαιτείται η χρήση ειδικών ευρωπαϊκών προδιαγραφών που θα καταρτιστούν προς το σκοπό αυτό.

#### Άρθρο 4

##### Βασικές απαιτήσεις

(άρθρο 4 της Οδηγίας)

1. Το σιδηροδρομικό σύστημα, τα υποσυστήματα, τα στοιχεία διαλειτουργικότητας, συμπεριλαμβανομένων των διεπαφών, πληρούν τις σχετικές με αυτά βασικές απαιτήσεις.

2. Οι πρόσθετες τεχνικές προδιαγραφές του άρθρου 26 του Π.Δ. 59/2007, οι οποίες είναι αναγκαίες για τη συμπλήρωση των ευρωπαϊκών προδιαγραφών ή των άλλων προτύπων που χρησιμοποιούνται στην Κοινότητα δεν πρέπει να αντιβαίνουν στις βασικές απαιτήσεις.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

##### ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ

#### Άρθρο 5

Περιεχόμενο των ΤΠΔ (άρθρο 5 της Οδηγίας)

1. Κάθε υποσύστημα αποτελεί αντικείμενο μιας ΤΠΔ. 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 το παρόν διάταγμα. Η εν λόγω συμμόρφωση διατηρείται συνεχώς καθ' όλη τη χρήση κάθε υποσυστήματος.

3. Στο βαθμό που απαιτείται για την επίτευξη του στόχου του άρθρου 1, κάθε ΤΠΔ:

α) καθορίζει το σκοπούμενο πεδίο εφαρμογής (τμήμα του δικτύου ή οχήματα κατά το άρθρο 37 παράρτημα I, υποσύστημα ή μέρος υποσυστήματος κατά το άρθρο 37 παράρτημα II).

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. Εφόσον απαιτείται, οι εν λόγω προδιαγραφές μπορούν να διαφοροποιούνται ανάλογα με τη χρήση του υποσυστήματος, π.χ. ανάλογα με τις κατηγορίες γραμμών, κόμβων ή/και οχημάτων υλικού που προβλέπονται στο άρθρο 37 παράρτημα I.

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 συμμόρφωση ή η καταλληλότητα χρήσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας αφενός, ή η επαλήθευση «CE» των υποσυστημάτων αφετέρου. Οι εν λόγω διαδικασίες βασίζονται στις ενότητες που ορίζονται στην απόφαση 768/2008/EK.

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 διαφυλάσσονται προσηκόντως τη συνοχή του υπάρχοντος σιδηροδρομικού συστήματος της Χώρας. 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 κατά τις περιπτώσεις (γ) έως (ζ) της παραγράφου 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. Για τα ζητήματα αυτά εφαρμόζεται η παράγραφος 3 του άρθρου 17.

7. Οι ΤΠΔ δεν παρεμποδίζουν τις αποφάσεις του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων σχετικά με τη χρήση των υποδομών για την κυκλοφορία οχημάτων μη διεπομένων από τις ΤΠΔ.

8. Στις ΤΠΔ είναι δυνατόν να γίνεται ρητή, σαφώς προσδιορισμένη παραπομπή σε ευρωπαϊκά ή διεθνή πρότυπα ή προδιαγραφές ή τεχνικά έγγραφα δημοσιευόμενα από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων όταν αυτό είναι απολύτως αναγκαίο για την υλοποίηση του στόχου της Οδηγίας 2008/57/EK προς την οποία η ελληνική νομοθεσία εναρμονίζεται με το παρόν διάταγμα. Στην περίπτωση αυτή, τα εν λόγω πρότυπα ή προδιαγραφές (ή τα σχετικά αποσπάσματά τους) ή τεχνικά έγγραφα θεωρούνται παραρτήματα της οικείας ΤΠΔ και η εφαρμογή τους καθίσταται υποχρεωτική από τη στιγμή που τίθεται σε ισχύ η ΤΠΔ. Εάν δεν υπάρχουν τέτοια πρότυπα ή προδιαγραφές ή τεχνικά έγγραφα και εν αναμονή της κατάρτισής τους, είναι δυνατόν να γίνεται παραπομπή σε άλλα σαφώς καθορισμένα κανονιστικά έγγραφα. Στην περίπτωση αυτή, τα έγγραφα είναι ευκόλως προσιτά και κοινής χρήσεως.

#### Άρθρο 6

##### Θέσπιση, αναθεώρηση και δημοσίευση των ΤΠΔ

###### (άρθρο 6 της Οδηγίας)

1. Η θέσπιση, αναθεώρηση και δημοσίευση των ΤΠΔ γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 της Οδηγίας 2008/57/EK.

2. Τα σχέδια ΤΠΔ και τα επακόλουθα σχέδια τροποποιήσεων τους συντάσσονται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων κατόπιν εντολής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Τα σχέδια των ΤΠΔ υποβάλλονται στην «επιτροπή του άρθρου 29», στην οποία εκπροσωπείται η Χώρα μας από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Στο σχέδιο κάθε ΤΠΔ επισυνάπτεται έκθεση για τη συνολική εκτίμηση του αναμενόμενου κόστους και οφέλους της εφαρμογής της ΤΠΔ. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να ζητήσει να συμπεριληφθούν στην ανωτέρω έκθεση εναλλακτικές λύσεις που πρέπει να εξετασθούν.

3. Κατά την κατάρτιση, την έκδοση και την αναθεώρηση κάθε ΤΠΔ (συμπεριλαμβανομένων των θεμελιωδών παραμέτρων) λαμβάνονται υπόψη το αναμενόμενο κόστος και όφελος όλων των εξεταζόμενων τεχνικών λύσεων καθώς και οι μεταξύ τους διεπαφές, προκειμένου να καθορισθούν και να υλοποιηθούν οι προσφορότερες λύσεις. Η «επιτροπή του άρθρου 29», τηρείται τακτικά ενήμερη για τις εργασίες κατάρτισης των ΤΠΔ. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων συμμετέχει στην εκτίμηση αυτή παρέχοντας τα αναγκαία δεδομένα. Προς τούτο ο διαχειριστής σιδηροδρομικής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχουν στην Αρχή όλα τα σχετικά στοιχεία.

4. Ο κατάλογος των ενώσεων και οργανισμών των οποίων πρέπει να ζητείται η γνώμη καταρτίζεται από την Επιτροπή, μετά από γνωμοδότηση της «επιτροπής του άρθρου 29» και μπορεί να επανεξετάζεται και να προσαρμόζεται στα πρόσφατα δεδομένα κατόπιν αιτήσεως του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μετά από εισήγηση της Αρχής.

5. Αν η αναθεώρηση ΤΠΔ οδηγήσει σε τροποποίηση των απαιτήσεων, η νέα εκδοχή των ΤΠΔ πρέπει να εξασφαλίζει συμβατότητα με υποσυστήματα που έχουν ήδη τεθεί σε χρήση σύμφωνα με προηγούμενες εκδοχές των ΤΠΔ. Εφόσον απαιτείται νέα έγκριση ή ανακαίνιση ή αναβάθμιση των συγκεκριμένων υποσυστημάτων για πλήρως τεκμηριωμένους λόγους ασφάλειας ή διαλειτουργικότητας, οι σχετικές προθεσμίες πρέπει να καθορίζονται είτε με τις ΤΠΔ είτε, αν είναι σκόπιμο, από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μετά από εισήγηση της Αρχής.

#### Άρθρο 7

##### Ελλείψεις των ΤΠΔ

(άρθρο 7 της Οδηγίας)

Αν, μετά από έγκριση ΤΠΔ, κριθεί ότι αυτές δεν ικανοποιούν πλήρως τις βασικές απαιτήσεις το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από εισήγηση της Αρχής, υποθάλλει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικό αίτημα.

#### Άρθρο 8

##### Επέκταση του πεδίου εφαρμογής των ΤΠΔ

(άρθρο 8 της Οδηγίας)

1. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εκδίδει μία ή περισσότερες νέες ΤΠΔ ή/και την αναθεώρηση των ΤΠΔ που έχουν ήδη εκδοθεί, προκειμένου να καλυφθούν οι γραμμές και τα οχήματα που δεν καλύπτονται ακόμη.

2. Μέχρις ότου επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής των ΤΠΔ ώστε να καλύπτουν το σύνολο του σιδηροδρομικού συστήματος:

α) εγκρίσεις για τη θέση σε λειτουργία:

αα) 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,

ββ) 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 εθνικούς κανόνες στους οποίους αναφέρεται το άρθρο 8 του Π.Δ. 160/2007 ή, κατά περίπτωση, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 17 του παρόντος διατάγματος·

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 δικτύου, χορηγούνται σύμφωνα με τα άρθρα 21 έως 27 και τους ευνικούς κανόνες που αναφέρονται στο άρθρο 8 του Π.Δ. 160/2007, ή, κατά περίπτωση, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 17 του παρόντος διατάγματος.

3. Η εφαρμογή των νέων ή αναθεωρημένων ΤΠΔ δεν είναι υποχρεωτική στην περίπτωση έργων που βρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο υλοποίησης ή που

υπόκεινται σε σύμβαση υπό εκτέλεση κατά το χρόνο δημοσίευσης της σχετικής δέσμης ΤΠΔ.

#### Άρθρο 9

##### Παρεκκλίσεις

(άρθρο 9 της Οδηγίας)

1. Όταν δεν υπάρχουν σχετικές ειδικές περιπτώσεις, δεν είναι υποχρεωτική η εφαρμογή μιας ή περισσοτέρων ΤΠΔ σύμφωνα με το παρόν άρθρο στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) για έργο νέου υποσυστήματος, ανακαίνισης ή αναβάθμισης υφισταμένου υποσυστήματος ή για κάθε στοιχείο κατά την παράγραφο 1 του άρθρου 1, 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, όταν το σιδηροδρομικό του δίκτυο είναι περίκλειστο ή αποκομμένο λόγω ιδιαίτερων γεωγραφικών συνθηκών από το σιδηροδρομικό δίκτυο της υπόλοιπης Κοινότητας·

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 Χώρας·

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 Κοινότητας.

2. Σε όλες τις ανωτέρω περιπτώσεις, μετά από εισήγηση της Αρχής, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων διαβιβάζει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή φάκελο με τον οποίο κατατίθενται τα στοιχεία που αναφέρονται άρθρο 37 παράρτημα IX.

3. Στην περίπτωση (α) της παραγράφου 1, εντός ενός έτους από την έναρξη ισχύος κάθε ΤΠΔ, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κοινοποιεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατάλογο έργων στην Χώρα μας τα οποία ευρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο εξέλιξης.

4. Στις περιπτώσεις (α), (γ) και (ε) της παραγράφου 1, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ελέγχει τη συμβατότητα του φακέλου και ενημερώνει τη Χώρα μας σχετικά με τα αποτελέσματα της ανάλυσής της. Εφόσον απαιτείται, καταρτίζεται σύσταση σχετικά με τις προδιαγραφές που πρέπει να εφαρμοσθούν. Η Χώρα μας μπορεί να εφαρμόζει αμελλητί τις εναλλακτικές διατάξεις που προβλέπει το άρθρο 37 παράρτημα IX.

5. Στις περιπτώσεις (θ), (δ) και (στ) της παραγράφου 1, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφασίζει αν η αίτηση παρέκκλισης γίνεται δεκτή. Πάντως, στην περίπτωση (θ), η απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής δεν αφορά το περιτύπωμα και το εύρος τροχιάς. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφασίζει εντός εξαμήνου από την υποβολή της αίτησης συνοδευόμενης από τον πλήρη φάκελο. Ελλείψει τέτοιας αποφάσεως, κρίνεται ότι έχει εγκριθεί η αίτηση. Εν αναμονή της απόφασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην περίπτωση (στ) της παραγράφου 1, μπορεί να εφαρμόζονται οι εναλλακτικές διατάξεις που προβλέπει το άρθρο 37 παράρτημα IX.

6. Ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις υποβάλλουν στην Αρχή όλα τα στοιχεία που αφορούν τις περιπτώσεις της παραγράφου 1.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

#### ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ

##### Άρθρο 10

Διάθεση στοιχείων διαλειτουργικότητας στην αγορά

(άρθρο 10 της Οδηγίας)

1. Τα στοιχεία διαλειτουργικότητας επιτρέπεται:

- 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.

Οι διατάξεις αυτές δεν αποτελούν κώλυμα για τη θέση στην αγορά αυτών των στοιχείων για άλλες εφαρμογές.

2. Δεν επιτρέπεται οποιαδήποτε απαγόρευση, περιορισμός, ή παρεμπόδιση της διάθεσης στην αγορά στοιχείων διαλειτουργικότητας προοριζομένων να χρησιμοποιηθούν στο σιδηροδρομικό σύστημα, εφόσον αυτά πληρούν τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος. Ειδικότερα, δεν μπορεί να απαιτείται η διενέργεια ελέγχων που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο της διαδικασίας για τη δήλωση συμμόρφωσης «CE» ή καταλληλότητας χρήσης, της οποίας τα στοιχεία παρατίθενται στο άρθρο 37 παράρτημα IV.

##### Άρθρο 11

Συμμόρφωση ή καταλληλότητα χρήσης

(άρθρο 11 της Οδηγίας)

1. Τα στοιχεία διαλειτουργικότητας που συνοδεύονται από δήλωση συμμόρφωσης «CE» ή καταλληλότητας χρήσης θεωρούνται ότι πληρούν τις βασικές απαιτήσεις του παρόντος διατάγματος.
2. Κάθε στοιχείο διαλειτουργικότητας υποβάλλεται στη διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης και της καταλληλότητας χρήσης που εμφαίνεται στην αντίστοιχη ΤΠΔ και συνοδεύεται από τη σχετική δήλωση.
3. Κάποιο 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.
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 της παραγράφου 2.

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 της παραγράφου 1 του άρθρου 10.

#### Άρθρο 12

Μη συμμόρφωση των ευρωπαϊκών προδιαγραφών προς τις βασικές απαιτήσεις

(άρθρο 12 της Οδηγίας)

Όταν το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κρίνει, μετά από εισήγηση της Αρχής, ότι ευρωπαϊκές προδιαγραφές οι οποίες χρησιμοποιούνται άμεσα ή έμμεσα για τους σκοπούς του παρόντος διατάγματος δεν πληρούν τις βασικές απαιτήσεις απευθύνεται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τη θέσπιση του πλέον ενδεδειγμένου μέτρου, δηλαδή:

- α) τη μερική ή ολική απόσυρση αυτών των προδιαγραφών από τις δημοσιεύσεις όπου έχουν καταχωρισθεί ή την τροποποίησή τους, αφού ζητηθεί η γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί με την οδηγία 98/34/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1998, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προτύπων και κανονισμών και των κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών (ΕΕ L 204/37 της 21.7.1998), εάν πρόκειται για ευρωπαϊκά πρότυπα· ή
- β) την αναθεώρηση της ΤΠΔ σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 7 της Οδηγίας 2008/57/EK.

#### Άρθρο 13

Διαδικασία για τη δήλωση συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης «CE»

(άρθρο 13 της Οδηγίας)

1. Για να συντάξει τη δήλωση συμμόρφωσης «CE» ή καταλληλότητας χρήσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, ο κατασκευαστής ή ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα αντιπρόσωπός του εφαρμόζει τις διατάξεις που προβλέπονται από τις σχετικές ΤΠΔ.
2. Όταν έτσι απαιτείται από την αντίστοιχη ΤΠΔ, η αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας χρήσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας πραγματοποιείται από τον κοινοποιημένο οργανισμό, στον οποίο έχει υποβάλει σχετική αίτηση ο κατασκευαστής ή αντιπρόσωπός του εγκατεστημένος στην Κοινότητα.
3. Όταν τα στοιχεία διαλειτουργικότητας αποτελούν αντικείμενο άλλων κοινοτικών οδηγιών που αφορούν άλλες πτυχές, η δήλωση συμμόρφωσης «CE» ή καταλληλότητας χρήσης αναφέρει, στην περίπτωση αυτή, ότι τα στοιχεία διαλειτουργικότητας ανταποκρίνονται και στις απαιτήσεις αυτών των άλλων οδηγιών.
4. Εάν ούτε ο κατασκευαστής ούτε αντιπρόσωπός του εγκατεστημένος στην Κοινότητα έχουν τηρήσει τις υποχρεώσεις των παραγράφων 1 και 3 του παρόντος άρθρου, οι υποχρεώσεις αυτές βαρύνουν κάθε άλλον που τοποθετεί το στοιχείο διαλειτουργικότητας στην αγορά. Τις ίδιες υποχρεώσεις υπέχει, σε ό,τι αφορά το παρόν προεδρικό διάταγμα, και εκείνος ο οποίος συναρμολογεί στοιχεία διαλειτουργικότητας ή μέρος στοιχείων διαλειτουργικότητας διαφόρων προελεύσεων ή κατασκευάζει τα στοιχεία διαλειτουργικότητας για ιδία χρήση.

5. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 14:

- α) κάθε διαπίστωση ότι έχει εκδοθεί παρατύπως δήλωση συμμόρφωσης «CE» συνεπάγεται για τον κατασκευαστή ή τον αντιπρόσωπό του εγκατεστημένο στην Κοινότητα την υποχρέωση να αποκαθιστά εφόσον είναι αναγκαίο, τη συμμόρφωση του στοιχείου διαλειτουργικότητας και να μεριμνά για την παύση της παράβασης, υπό τους όρους που θα καθορίζονται κάθε φορά με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.
- β) αν η μη συμμόρφωση συνεχιστεί, με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων λαμβάνονται μέτρα για να περιοριστεί ή να απαγορευτεί η τοποθέτηση του σχετικού στοιχείου διαλειτουργικότητας στην αγορά ή να εξασφαλιστεί η απόσυρσή του από την αγορά σύμφωνα με τις διαδικασίες του άρθρου 14.

Άρθρο 14

Μη συμμόρφωση των στοιχείων διαλειτουργικότητας προς τις βασικές απαιτήσεις

(άρθρο 14 της Οδηγίας)

1. Όταν διαπιστωθεί ότι ένα στοιχείο διαλειτουργικότητας, το οποίο συνοδεύεται από τη δήλωση συμμόρφωσης «CE» ή καταλληλότητας χρήσης, διατίθεται στην αγορά και χρησιμοποιείται σύμφωνα με τον προσφιλισμό του, ενδέχεται να μην ικανοποιεί τις βασικές απαιτήσεις, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από εισήγηση της Αρχής, λαμβάνονται μέτρα για τον περιορισμό της εφαρμογής του ή την απαγόρευση της χρήσης του ή την απόσυρση του στοιχείου από την αγορά. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ενημερώνει αμέσως την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τα μέτρα που έλαβε και αναφέρει τους λόγους της απόφασής του, διευκρινίζοντας, μεταξύ άλλων, εάν η μη συμμόρφωση οφείλεται σε:

α) μη τήρηση των βασικών απαιτήσεων·

β) κακή εφαρμογή των ευρωπαϊκών προδιαγραφών,

στην περίπτωση ισχυρισμού ότι εφαρμόζονται οι εν λόγω προδιαγραφές·

γ) ανεπάρκεια των ευρωπαϊκών προδιαγραφών.

2. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διαθουλεύεται με τα ενδιαφερόμενα μέρη το συντομότερο δυνατόν. Εάν μετά τη διαθούλευση αυτή η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διαπιστώσει ότι το μέτρο είναι δικαιολογημένο, ενημερώνει αμέσως τη Χώρα μας καθώς και τα άλλα κράτη μέλη. Εάν μετά τη διαθούλευση αυτή η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διαπιστώσει ότι το μέτρο δεν δικαιολογείται, ενημερώνει αμέσως τη Χώρα μας, καθώς και τον κατασκευαστή ή αντιπρόσωπό του εγκατεστημένο στην Κοινότητα. Εφόσον η απόφαση στην οποία αναφέρεται η παράγραφος 1 αιτιολογείται με την ύπαρξη κενού στις ευρωπαϊκές προδιαγραφές, εφαρμόζεται η διαδικασία του άρθρου 12.

3. Όταν ένα στοιχείο διαλειτουργικότητας συνοδευόμενο από δήλωση συμμόρφωσης «CE» αποδεικνύεται στερούμενο συμμόρφωσης, με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα έναντι εκείνου που συνέταξε τη δήλωση και το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ενημερώνει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ'

##### ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

###### Άρθρο 15

###### Διαδικασία για τη θέση σε χρήση

(άρθρο 15 της Οδηγίας)

1. Με την επιφύλαξη του κεφαλαίου Ε', επιτρέπεται η θέση σε χρήση δομικών υποσυστημάτων του σιδηροδρομικού συστήματος, τα οποία βρίσκονται ή λειτουργούν στην Χώρα.

Για το σκοπό αυτό λαμβάνεται 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 ικανοποιούν τις σχετικές με αυτά βασικές απαιτήσεις όταν ενσωματώνονται στο σιδηροδρομικό σύστημα. Ειδικότερα, ελέγχεται:

α) η τεχνική συμβατότητα των εν λόγω υποσυστημάτων προς το σύστημα στο οποίο ενσωματώνονται·

β) η ασφαλής ενσωμάτωση των εν λόγω υποσυστημάτων σύμφωνα με τις παραγράφους 2 και 3 του άρθρου 4 του Π.Δ. 160/2007 καθώς και με τις κοινές μεθόδους ασφάλειας που εγκρίνονται βάσει του άρθρου 6 του ίδιου Π.Δ.

2. Πριν τη θέση σε χρήση των υποσυστημάτων αυτών επαληθεύεται ότι τηρούνται, όπου έχουν εφαρμογή, οι απαιτήσεις των σχετικών ΤΠΔ σχετικά με τη λειτουργία και τη συντήρηση.

3. Μετά τη θέση των εν λόγω υποσυστημάτων σε χρήση, πραγματοποιείται η επαλήθευση αυτή:

α) για την υποδομή, στο πλαίσιο της έκδοσης και εποπτείας εγκρίσεων ασφαλείας σύμφωνα με το άρθρο 11 του Π.Δ. 160/2007·

β) για τα οχήματα, στο πλαίσιο της έκδοσης και εποπτείας πιστοποιητικών ασφαλείας σύμφωνα με το άρθρο 10 του Π.Δ. 160/2007.

Προς το σκοπό αυτό ακολουθούνται οι διαδικασίες αξιολόγησης και επαλήθευσης οι προβλεπόμενες στο πλαίσιο των σχετικών ΤΠΔ για τη δομή και τη λειτουργία.

4. Η έγκριση της θέσης σε λειτουργία των δομικών υποσυστημάτων, που αποτελούν το σιδηροδρομικό σύστημα, καθώς και μερών αυτών που παραλαμβάνονται σύμφωνα με το άρθρο 72 του ν. 3669/2008 (Α' 116), και η εξακρίβωση ότι αυτά τα υποσυστήματα ή μέρη αυτών λειτουργούν και συντηρούνται σύμφωνα με τις σχετικές βασικές απαιτήσεις γίνονται από την Αρχή. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, καθορίζεται η διαδικασία, τα δικαιολογητικά από τον αιτούντα και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια για έγκριση της θέσης σε λειτουργία υποσυστήματος, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος Κεφαλαίου.

#### Άρθρο 16

##### Ελεύθερη κυκλοφορία υποσυστημάτων

(άρθρο 16 της Οδηγίας)

Με την επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου 1 του άρθρου 15, δεν επιτρέπεται, για λόγους που αφορούν το παρόν προεδρικό διάταγμα, η απαγόρευση, ο περιορισμός ή η παρακώλυση της κατασκευής, της θέσης σε χρήση και της επιχειρησιακής λειτουργίας δομικών υποσυστημάτων του σιδηροδρομικού συστήματος τα οποία πληρούν τις βασικές απαιτήσεις. Ειδικότερα, δεν απαιτείται διενέργεια επαληθεύσεων που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί:

α) είτε στο πλαίσιο της διαδικασίας για την έκδοση της δήλωσης επαλήθευσης «CE», της οποίας τα στοιχεία παρατίθενται στο άρθρο 37, παράρτημα V,

β) ή σε άλλα κράτη μέλη, πριν ή μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος διατάγματος, προκειμένου να επαληθευτεί η συμμόρφωση προς τις ίδιες απαιτήσεις σε ίδιες συνθήκες λειτουργίας.

#### Άρθρο 17

##### Συμμόρφωση προς τις ΤΠΔ και τους εθνικούς κανόνες

(άρθρο 17 της Οδηγίας)

1. Θεωρούνται 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. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, καταρτίζει, για κάθε υποσύστημα, κατάλογο των τεχνικών κανόνων που χρησιμοποιούνται για την εφαρμογή των βασικών απαιτήσεων και κοινοποιεί τον κατάλογο αυτό στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή όταν:
  - α) δεν υπάρχει σχετική ΤΠΔ, ή
  - β) έχει κοινοποιηθεί παρέκκλιση δυνάμει του άρθρου 9, ή
  - γ) λόγω ειδικής περιπτώσεως απαιτείται η εφαρμογή τεχνικών κανόνων που δεν περιέχονται στην οικεία ΤΠΔ.

Ο κατάλογος αυτός κοινοποιείται:

- αα) κάθε φορά που τροποποιείται ο κοινοποιημένος βάσει της παραγράφου 3 του άρθρου 16 του Π.Δ. 159/2007 κατάλογος τεχνικών κανόνων, ή
- ββ) κατά την κοινοποίηση της παρέκκλισης, ή
- γγ) μετά τη δημοσίευση της οικείας ΤΠΔ.

Ο διαχειριστής υποδομής παρέχει στην Αρχή όλους τους τεχνικούς κανόνες που αφορούν την υποδομή. Ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχουν στην Αρχή όλους τους τεχνικούς κανόνες που αφορούν το τροχαίο υλικό που χρησιμοποιούν.

Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ορίζει τους οργανισμούς οι οποίοι είναι αρμόδιοι να εφαρμόζουν, στην περίπτωση αυτών των τεχνικών κανόνων, τη διαδικασία επαλήθευσης που αναφέρεται στο άρθρο 18. Προϋπόθεση για τον ορισμό οργανισμού από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, αποτελεί η διαπίστευση του οργανισμού στον τομέα αρμοδιότητας του, είτε από το Εθνικό Σύστημα Διαπίστευσης (Ε.Σ.Υ.Δ.) είτε από φορέα διαπίστευσης, μέλος των Συμφωνιών Αμοιβαίας Αναγνώρισης (EA MLAs) της Ευρωπαϊκής Συνεργασίας για τη Διαπίστευση.

Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων δημοσιοποιεί το πλήρες κείμενο των κοινοποιημένων κανόνων κατόπιν αιτήματος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Η ψέσπιση νέων εθνικών κανόνων δεν πρέπει να δημιουργεί περαιτέρω φραγμούς και πρέπει να προάγει την κατάταξη των εθνικών κανόνων σύμφωνα με το άρθρο 27. Εάν η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κρίνει ότι ο νέος κανόνας συνιστά μέσο αυθαίρετης διάκρισης ή συγκαλυμμένο περιορισμό των σιδηροδρομικών δραστηριοτήτων μεταξύ της Ελλάδας και άλλου κράτους μέλους, λαμβάνει σχετική απόφαση με αποδέκτη τη Χώρα μας.

Όσον αφορά τους αυστηρά τοπικούς κανόνες και περιορισμούς, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να επιλέγει να μην τους δημοσιοποιεί όπως προβλέπεται

στην παρούσα παράγραφο. Στην περίπτωση αυτήν, μνημονεύονται οι εν λόγω κανόνες και περιορισμοί στα μητρώα υποδομής του άρθρου 32.

Η Αρχή μεριμνά ώστε οι δεσμευτικοί τεχνικοί κανόνες να δημοσιεύονται και να τίθενται στη διάθεση όλων: του διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, αιτούντων έγκρισης για θέση σε λειτουργία, σε σαφή γλώσσα κατανοητή από τους ενδιαφερόμενους.

4. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από εισήγηση της Αρχής, εγκρίνονται οι εδνικοί τεχνικοί κανόνες που χρησιμοποιούνται για την εφαρμογή των βασικών απαιτήσεων, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 3 του παρόντος, καθώς και κάθε τροποποίηση αυτών.

#### Άρθρο 18

Διαδικασία για τη σύνταξη της δήλωσης επαλήθευσης «CE»

(άρθρο 18 της Οδηγίας)

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» του άρθρου 37 παράρτημα VI. Ο αιτών μπορεί να είναι ο αναθέτων φορέας η ο κατασκευαστής ή αντιπρόσωπός τους στην Κοινότητα.

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. Καλύπτει επίσης την επαλήθευση των διεπαφών του υποσυστήματος αυτού με το σύστημα στο οποίο ενσωματώνεται, βάσει των πληροφοριών που περιέχονται στη σχετική ΤΠΔ και στα μητρώα των άρθρων 31 και 32.

3. Ο κοινοποιημένος οργανισμός είναι υπεύθυνος για την κατάρτιση του τεχνικού φακέλου που πρέπει να συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης «CE». Αυτός ο τεχνικός 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 μπορεί να εκδίδει προσωρινές δηλώσεις επαλήθευσης για την κάλυψη ορισμένων σταδίων του κύκλου παραγωγής ή ορισμένων μερών του υποσυστήματος. Στην περίπτωση αυτή εφαρμόζεται η διαδικασία του άρθρου 37 παράρτημα VI.

5. Εάν το επιτρέπει η αντίστοιχη ΤΠΔ, ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να εκδίδει πιστοποιητικά συμμόρφωσης για σειρά υποσυστημάτων ή για ορισμένα μέρη των υποσυστημάτων αυτών.

#### Άρθρο 19

Μη συμμόρφωση των υποσυστημάτων προς τις βασικές απαιτήσεις

(άρθρο 19 της Οδηγίας)

1. Όταν διαπιστωθεί ότι δομικό υποσύστημα, συνοδευόμενο από δήλωση επαλήθευσης «CE» μαζί με τον τεχνικό φάκελο, δεν πληροί εξ ολοκλήρου τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος και, ιδίως, τις βασικές απαιτήσεις, μπορεί να ζητηθεί η διενέργεια συμπληρωματικών ελέγχων.
2. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ενημερώνει αμέσως την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με τις συμπληρωματικές επαληθεύσεις που ζήτησε, αναφέροντας τους λόγους που τις δικαιολογούν.

3. Στην ενημέρωση της παραγράφου 2 αναφέρεται αν η αδυναμία πλήρους συμμόρφωσης οφείλεται:

α) σε μη τήρηση βασικών απαιτήσεων ή μιας ΤΠΔ, ή σε ελλιπή εφαρμογή ΤΠΔ·

β) σε ανεπάρκεια κάποιας ΤΠΔ.

Άρθρο 20

Θέση σε χρήση υφισταμένων υποσυστημάτων μετά από ανακαίνιση ή αναβάθμιση

(άρθρο 20 της Οδηγίας)

1. Σε περίπτωση ανακαίνισης ή αναβάθμισης, ο αναθέτων φορέας ή ο κατασκευαστής υποβάλλει στην Αρχή φάκελο με περιγραφή του έργου. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων εξετάζει τον φάκελο αυτό και αποφασίζει, μετά από εισήγηση της Αρχής, λαμβάνοντας υπόψη τη στρατηγική υλοποίησης που εμφαίνεται στη σχετική ΤΠΔ, κατά πόσον η έκταση των εργασιών δικαιολογεί την έκδοση νέας έγκρισης για θέση σε λειτουργία κατά την έννοια του παρόντος διατάγματος.

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. Εφόσον απαιτείται νέα έγκριση, στην ανωτέρω απόφαση του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ορίζεται και σε ποιο βαθμό πρέπει να εφαρμοστούν στο έργο οι ΤΠΔ.

Η ανωτέρω απόφαση του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων εκδίδεται εντός τεσσάρων μηνών από την υποβολή του πλήρους φακέλου από τον αιτούντα.

2. Όταν απαιτείται νέα έγκριση και εφόσον δεν εφαρμόζεται πλήρως η ΤΠΔ, Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κοινοποιεί τις ακόλουθες πληροφορίες στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή:

α) το λόγο για τον οποίο η ΤΠΔ δεν εφαρμόζεται πλήρως,

β) τα τεχνικά χαρακτηριστικά που ισχύουν αντί της ΤΠΔ,

γ) τους οργανισμούς που έχουν επιφορτισθεί με την εφαρμογή, στην περίπτωση των χαρακτηριστικών αυτών, της διαδικασίας επαλήθευσης κατά το άρθρο 18.

Ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, και σε ό,τι τους αφορά, παρέχουν στην Αρχή όλα τα τεχνικά χαρακτηριστικά που ισχύουν αντί της ΤΠΔ.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε'

### ΟΧΗΜΑΤΑ

#### Άρθρο 21

Έγκριση για όλη την θέση οχημάτων σε λειτουργία

(άρθρο 21 της Οδηγίας)

1. Πριν χρησιμοποιηθεί σε δίκτυο ένα όχημα, λαμβάνει έγκριση για όλη την θέση σε λειτουργία από την Αρχή, εκτός εάν το παρόν κεφάλαιο ορίζει διαφορετικά.
2. Οχήματα που τηρούν τις ΤΠΔ εγκρίνονται σύμφωνα με το άρθρο 22 ή 23.
3. Οχήματα που δεν τηρούν τις ΤΠΔ εγκρίνονται σύμφωνα με τα άρθρα 24 ή 25.
4. Οχήματα σύμφωνα προς εγκεκριμένο τύπο εγκρίνονται σύμφωνα με το άρθρο 26.
5. Έγκριση που χορηγείται από την Αρχή ισχύει σε όλα τα λοιπά κράτη μέλη και αντίστροφα, με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 23 και 25, σχετικά με τις συμπληρωματικές εγκρίσεις.
6. Όλες οι αιτήσεις για χορήγηση έγκρισης για όλη την θέση σε λειτουργία υπόκεινται σε απόφαση της Αρχής, σύμφωνα με τα άρθρα 22 και 23 ή τα άρθρα 24 και 25. Η έγκριση για όλη την θέση σε λειτουργία μπορεί να ορίζει τους όρους χρήσης και άλλους περιορισμούς.
7. Οιαδήποτε αρνητική απόφαση της Αρχής 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 Αρχή να αναθεωρήσει την απόφασή της για δεόντως αιτιολογημένους λόγους. Στην περίπτωση αυτή η Αρχή έχει στη διάθεσή της δύο μήνες από την παραλαβή της προσφυγής για να επιβεβαιώσει ή να ανακαλέσει την απόφασή της. Αν η αρνητική απόφαση επιβεβαιωθεί, ο αιτών μπορεί να προσφύγει για λόγους νομιμότητας ή και ουσίας στο Εθνικό Συμβούλιο Σιδηροδρόμων του άρθρου 20 του Ν. 3710/2008 (Α' 216) για αναθεώρηση της απόφασης για δεόντως αιτιολογημένους λόγους.
8. Αν δεν ληφθεί μέσα στην ταχθείσα προθεσμία απόφαση από την Αρχή, σύμφωνα με την παράγραφο 7 του άρθρου 23 και της παραγράφου 5 του άρθρου 25, θεωρείται ότι εγκρίνεται η θέση σε λειτουργία του συγκεκριμένου σιδηροδρομικού οχήματος μετά την παρέλευση τριών μηνών από τη λήξη των εν λόγω προθεσμιών. Οι εγκρίσεις που εκδίδονται βάσει της παρούσας παραγράφου ισχύουν μόνο στο δίκτυο για το οποίο δεν ελήφθη απόφαση εντός της ταχθείσης προθεσμίας.
9. Η Αρχή όταν προτίθεται να ανακαλέσει έγκριση για όλη την θέση σε λειτουργία που η ίδια έχει χορηγήσει, ή έγκριση που ο αιτών απέκτησε σύμφωνα με την παράγραφο 8, εφαρμόζει τη διαδικασία αναθεώρησης πιστοποιητικών ασφάλειας στην οποία αναφέρεται η παράγραφος

6 του άρθρου 10 του Π.Δ. 160/2007 ή, αναλόγως, τη διαδικασία αναθεώρησης των εγκρίσεων ασφαλείας στην οποία αναφέρεται η παράγραφος 3 του άρθρου 11 του Π.Δ. 160/2007.

10. Σε περίπτωση διαδικασίας προσφυγής, ο ρυθμιστικός φορέας που εξετάζει τις προσφυγές κατά την παράγραφο 7 μπορεί να ζητήσει από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων γνωμοδότηση η οποία, στην περίπτωση αυτή, εκδίδεται μέσα σε ένα μήνα από την κατάθεση της προσφυγής και κοινοποιείται στον αιτούντα, το ρυθμιστικό φορέα και την Αρχή.

11. Στην περίπτωση των οχημάτων τα οποία κυκλοφορούν από/προς τη Χώρα προς/από τρίτη χώρα, σε δίκτυο του οποίου το εύρος τροχιάς διαφέρει από το εύρος τροχιάς του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου εντός της Κοινότητας και για τα οποία είναι δυνατόν να χορηγηθεί παρέκκλιση σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 9, ή τα οποία υπόκεινται σε ειδικές περιπτώσεις, οι εθνικοί κανόνες στους οποίους αναφέρεται το άρθρο 22 ή 24 μπορούν να περιλαμβάνουν διεθνείς συμφωνίες εφόσον είναι σύμφωνες με την κοινοτική νομοθεσία.

12. Οι εγκρίσεις για θέση σε λειτουργία οι οποίες χορηγήθηκαν πριν από τις 19 Ιουλίου 2008, συμπεριλαμβανομένων εγκρίσεων που χορηγούνται δυνάμει διεθνών συμφωνιών, ιδίως των RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) και RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), παραμένουν σε ισχύ σύμφωνα με τους όρους χορήγησης των εγκρίσεων. Η παρούσα διάταξη υπερισχύει των άρθρων 22, 23, 24 και 25.

13. Είναι δυνατόν να εκδοθεί έγκριση από την Αρχή για τη θέση σε λειτουργία μιας σειράς οχημάτων.

14. Οι εγκρίσεις για θέση σε λειτουργία που εκδίδονται σύμφωνα με το παρόν άρθρο ισχύουν με την επιφύλαξη των υπόλοιπων όρων που επιβάλλονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και το διαχειριστή υποδομής, όσον αφορά την εκμετάλλευση τέτοιων οχημάτων στο αντίστοιχο δίκτυο, σύμφωνα με τα άρθρα 9, 10 και 11 του Π.Δ. 160/2007.

15. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται η διαδικασία, τα δικαιολογητικά και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια, για έγκριση θέσης σε λειτουργία οχήματος ή σειράς οχημάτων του παρόντος Κεφαλαίου.

#### Άρθρο 22

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

(άρθρο 22 της Οδηγίας)

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, έχει τεθεί δε σε ισχύ και εφαρμόζεται η σχετική ΤΠΔ για το τροχαίο υλικό.

2. Η πρώτη έγκριση χορηγείται από την Αρχή ως εξής:

α) όταν όλα τα δομικά υποσυστήματα του οχήματος έχουν εγκριθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου Δ', η έγκριση χορηγείται χωρίς άλλους ελέγχους·

β) στην περίπτωση οχημάτων που φέρουν όλες τις απαραίτητες δηλώσεις επαλήθευσης «CE», όπως προβλέπει το άρθρο 18, τα κριτήρια που μπορεί να επαληθεύει η Αρχή προκειμένου να χορηγήσει έγκριση για όλη τη λειτουργία μπορεί να αφορούν μόνο:

αα) την τεχνική συμβατότητα μεταξύ των σχετικών υποσυστημάτων του οχήματος και της ασφαλούς ενσωμάτωσής τους, σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 15,

ββ) την τεχνική συμβατότητα μεταξύ του οχήματος και του σχετικού δικτύου,

γγ) τους εθνικούς κανόνες που εφαρμόζονται στα ανοικτά σημεία,

δδ) τους εθνικούς κανόνες που ισχύουν για τις ειδικές περιπτώσεις που προσδιορίζονται δεόντως στις οικείες ΤΠΔ.

### Άρθρο 23

Συμπληρωματικές εγκρίσεις για τη όλη τη λειτουργία των σιδηροδρομικών οχημάτων που πληρούν τις ΤΠΔ

(άρθρο 23 της Οδηγίας)

1. Δεν απαιτείται περαιτέρω έγκριση για όλη τη 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 όλη τη λειτουργία σε άλλο κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 22 της Οδηγίας 2008/57/EK αλλά δεν εμπίπτουν στην παράγραφο 1, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από εισήγηση της Αρχής, αποφασίζει εάν απαιτούνται πρόσθετες εγκρίσεις. Στην περίπτωση αυτή εφαρμόζονται οι παράγραφοι 3 έως 7.

3. Οι αιτώντες υποβάλλει στην Αρχή φάκελο που αφορά το όχημα ή τον τύπο οχήματος και την προβλεπόμενη χρήση στο δίκτυο. Ο φάκελος περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:

α) πιστοποίηση του ότι η όλη τη λειτουργία του σιδηροδρομικού οχήματος έχει εγκριθεί σε άλλο κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 22 της Οδηγίας 2008/57/EK.

β) αντίγραφο του τεχνικού φακέλου κατά το άρθρο 37 παράρτημα VI. Περιλαμβάνονται, εν προκειμένω, για τα οχήματα που διαθέτουν καταγραφείς δεδομένων, πληροφορίες για τη διαδικασία συλλογής δεδομένων η οποία επιτρέπει την εκτύπωση και την αξιολόγηση, εφόσον οι πληροφορίες αυτές δεν είναι εναρμονισμένες με βάση την αντίστοιχη ΤΠΔ.

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

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 εξετάζει η Αρχή περιορίζονται αυστηρά:

α) στην τεχνική συμβατότητα μεταξύ του οχήματος και του σχετικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των εθνικών κανόνων που εφαρμόζονται στα ανοικτά σημεία που απαιτούνται για να εξασφαλίζεται η συμβατότητα,

β) στους εθνικούς κανόνες τους ισχύοντες για τις ειδικές περιπτώσεις που προσδιορίζονται δεόντως στις οικείες ΤΠΔ.

5. Η Αρχή έχει τη δυνατότητα να ζητήσει να υποβληθούν συμπληρωματικές πληροφορίες, για αναλύσεις κινδύνου που θα πραγματοποιηθούν σύμφωνα τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 352/2009 (ΕΕ L 108/4 της 29.4.2009) ή για δοκιμές που θα εκτελεστούν στο δίκτυο για την επαλήθευση της συμμόρφωσης των στοιχείων που σημειώνονται στην παράγραφο 4. Η Αρχή μπορεί να διενεργεί την εν λόγω επαλήθευση μόνο βάσει των εθνικών κανόνων των ομάδων Β ή Γ που εμφαίνονται στο έγγραφο αναφοράς που προβλέπει η απόφαση 2009/965/EK (ΕΕ L 341/1 της 22.12.2009).

6. Η Αρχή καθορίζει, κατόπιν διαβούλεύσεως 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. Εφόσον απαιτείται, η Αρχή λαμβάνει μέτρα για τη διενέργεια των δοκιμών.

7. Κάθε αίτηση έγκρισης για θέση σε λειτουργία που υποβάλλεται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου αποτελεί το αντικείμενο απόφασης της Αρχής, η οποία λαμβάνεται το ταχύτερο δυνατό και το αργότερο:

α) δύο μήνες από την υποβολή του φακέλου της παραγράφου 3·

β) κατά περίπτωση, ένα μήνα από την υποβολή των τυχόν πρόσθετων πληροφοριών που ζητεί η Αρχή·

γ) κατά περίπτωση, ένα μήνα από την υποβολή των αποτελεσμάτων τυχών δοκιμών που ζητεί η Αρχή.

Άρθρο 24

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

(άρθρο 24 της Οδηγίας)

1. Το παρόν άρθρο εφαρμόζεται στα οχήματα τα οποία δεν τηρούν όλες τις σχετικές ΤΠΔ οι οποίες 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 Αρχή ως εξής:

α) για τις τεχνικές πτυχές που καλύπτει μια ΤΠΔ, εάν υπάρχουν, εφαρμόζεται η διαδικασία επαλήθευσης «CE» του κεφαλαίου Δ';

β) για τις άλλες τεχνικές πτυχές, εφαρμόζονται οι ευνικοί κανόνες οι οποίοι κοινοποιούνται βάσει της παραγράφου 3 του άρθρου 17 του παρόντος διατάγματος και του άρθρου 8 του Π.Δ. 160/2007.

Αυτή η πρώτη έγκριση είναι έγκυρη μόνο στο δίκτυο της Χώρας μας.

#### Άρθρο 25

Πρόσθετες εγκρίσεις για θέση σε λειτουργία οχημάτων που δεν τηρούν τις ΤΠΔ

(άρθρο 25 της Οδηγίας)

1. Όσον αφορά οχήματα τα οποία έχουν εγκριθεί για θέση σε λειτουργία σε άλλο κράτος μέλος σύμφωνα με την παράγραφο 12 του άρθρου 21, ή το άρθρο 24 της Οδηγίας 2008/57/EK, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να αποφασίζει, μετά από εισήγηση της Αρχής, σύμφωνα με το παρόν άρθρο κατά πόσον απαιτούνται στη Χώρα πρόσθετες εγκρίσεις για θέση σε λειτουργία.

2. Ο αιτών υποβάλλει στην Αρχή τεχνικό φάκελο που αφορά το όχημα ή τον τύπο οχήματος, αναφέροντας λεπτομέρειες για την προβλεπόμενη λειτουργία του στο δίκτυο. Ο φάκελος περιλαμβάνει τις κάτωθι πληροφορίες:

α) αποδεικτικά στοιχεία ότι για τη θέση σε λειτουργία του οχήματος δόθηκε έγκριση σε άλλο κράτος μέλος καθώς και τεκμηρίωση για τη διαδικασία που ακολουθήθηκε προκειμένου να αποδειχθεί ότι το όχημα πληροί τις ισχύουσες απαιτήσεις ασφάλειας και, επιπλέον, ενδεχομένως, πληροφορίες για τις παρεκκλίσεις που εξασφαλίστηκαν ή χορηγήθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 9 της Οδηγίας 2008/57/EK.

β) τα τεχνικά δεδομένα, το πρόγραμμα συντήρησης και τα επιχειρησιακά χαρακτηριστικά. Περιλαμβάνονται, εν προκειμένω, για τα οχήματα που διαθέτουν καταγραφείς δεδομένων, οι πληροφορίες για τη διαδικασία συλλογής δεδομένων η οποία επιτρέπει την εκτύπωση και την αξιολόγηση, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 1, περίπτωση (γ), του άρθρου 20 του Π.Δ. 160/2007.

γ) τα μητρώα όπου εμφαίνονται το ιστορικό της επιχειρησιακής του λειτουργίας, της συντήρησής του και, ενδεχομένως, οι τεχνικές τροποποιήσεις που έχουν επέλθει μετά την έγκριση.

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.

3. Τα δεδομένα των περιπτώσεων (α) και (β) της παραγράφου 2, δεν είναι δυνατόν να αμφισβηθούν από την Αρχή, εκτός εάν αυτή είναι σε θέση να αποδείξει, με την επιφύλαξη του άρθρου 16, την ύπαρξη σημαντικού κινδύνου σε επίπεδο ασφαλείας. Η Αρχή δεν μπορεί

να επικαλεστεί συναφώς κανόνα της ομάδας Α που εμφαίνεται στο έγγραφο αναφοράς της απόφασης 2009/965/EK.

4. Η Αρχή έχει τη δυνατότητα να ζητήσει να υποβληθούν συμπληρωματικές πληροφορίες, για αναλύσεις κινδύνου που θα πραγματοποιηθούν σύμφωνα τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 352/2009 ή για δοκιμές που θα εκτελεστούν στο δίκτυο για την επαλήθευση της συμμόρφωσης των στοιχείων, στα οποία αναφέρονται οι περιπτώσεις (γ) και (δ) της παραγράφου 2, προς τους ισχύοντες εθνικούς κανόνες οι οποίοι έχουν κοινοποιηθεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 17 του παρόντος διατάγματος ή το άρθρο 8 του Π.Δ. 160/2007. Η Αρχή μπορεί να διενεργεί την επαλήθευση μόνο βάσει των εθνικών κανόνων των ομάδων Β ή Γ που εμφαίνονται στο έγγραφο αναφοράς της απόφασης 2009/965/EK.

Η Αρχή καθορίζει, κατόπιν διαβούλεύσεως 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. Όταν χρειασθεί, η Αρχή λαμβάνει μέτρα για τη διενέργεια των δοκιμών.

5. Κάθε αίτηση έγκρισης για ύσηση σε λειτουργία που υποβάλλεται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου αποτελεί το αντικείμενο απόφασης της Αρχής, η οποία λαμβάνεται το ταχύτερο δυνατό και το αργότερο:

α) τέσσερις μήνες από την υποβολή του τεχνικού φακέλου κατά την παράγραφο 2·

β) κατά περίπτωση, δύο μήνες από την υποβολή των συμπληρωματικών πληροφοριών ή αναλύσεων επικινδυνότητας που ζητήθηκαν από την Αρχή σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 4·

γ) κατά περίπτωση, δύο μήνες από την υποβολή των αποτελεσμάτων δοκιμών που ζητήθηκαν από την Αρχή σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 4.

#### Άρθρο 26

##### Έγκριση τύπων οχημάτων

(άρθρο 26 της Οδηγίας)

1. Η Αρχή μπορεί να εγκρίνει τύπους οχημάτων.

2. Ωστόσο, εάν η Αρχή χορηγεί έγκριση σε ένα όχημα, χορηγεί ταυτόχρονα έγκριση και στον τύπο του οχήματος.

3. Όχημα που είναι σύμφωνο προς τύπο ο οποίος έχει ήδη εγκριθεί στην Χώρα εγκρίνεται βάσει δήλωσης συμμόρφωσης προς τον τύπο αυτόν, υποβαλλόμενης από τον αιτούντα, χωρίς άλλους ελέγχους. Ωστόσο, εάν έχουν τροποποιηθεί οι σχετικές διατάξεις των ΤΠΔ και των εθνικών κανόνων βάσει των οποίων εγκρίθηκε τύπος οχήματος, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων αποφασίζει, μετά από εισήγηση της Αρχής, εάν οι ήδη χορηγηθείσες εγκρίσεις τύπου εξακολουθούν να ισχύουν ή εάν πρέπει να ανανεωθούν. Τα κριτήρια τα οποία εφαρμόζει η Αρχή στην περίπτωση ανανεωμένης έγκρισης τύπου επιτρέπεται να αφορούν μόνον τους τροποποιηθέντες κανόνες. 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 768/2008/EK.

5. Ο αιτών μπορεί να ζητεί ταυτόχρονα χορήγηση αδείας τύπου σε περισσότερα του ενός κράτη μέλη. Στην περίπτωση αυτή, η Αρχή συνεργάζεται με τις εθνικές αρχές για την ασφάλεια των λοιπών κρατών μελών με στόχο την απλούστευση της διαδικασίας και την ελαχιστοποίηση των διοικητικών προσπαθειών.

6. Οι χορηγήσεις εγκρίσεων τύπου καταχωρίζονται στο ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων οχημάτων του άρθρου 31. Το μητρώο αυτό διευκρινίζει το κράτος μέλος ή τα κράτη μέλη στο οποίο ή στα οποία έχει εγκριθεί τύπος οχήματος.

Άρθρο 27

Ταξινόμηση των εθνικών κανόνων

(άρθρο 27 της Οδηγίας)

1. Προκειμένου να διευκολυνθεί η διαδικασία έγκρισης για θέση σε λειτουργία των οχημάτων στα οποία αναφέρεται το άρθρο 25, οι εθνικοί κανόνες κατατάσσονται σύμφωνα με το άρθρο 37 παράρτημα VII.

2. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων εκπονεί σχέδιο του εγγράφου αναφοράς με διαντιστοίχηση όλων των εθνικών κανόνων που εφαρμόζει η Χώρα μας καθώς και τα άλλα κράτη μέλη κατά τη θέση οχημάτων σε κυκλοφορία, και το υποβάλει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή που εκδίδει το έγγραφο αναφοράς. Ο κατάλογος των παραμέτρων οι οποίες προβλέπεται να ελέγχονται όταν πρόκειται για τη θέση σε κυκλοφορία οχημάτων που δεν είναι σύμφωνα προς ΤΠΔ, που είναι σημαντικά λεπτομερέστερος σε σχέση με εκείνον του άρθρου 37 παράρτημα VII παράγραφος 1, είναι αυτός που περιλαμβάνεται στο παράρτημα της απόφασης 2009/965/EK.

3. Η Αρχή συνεργάζεται με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων για την κατάρτιση του εγγράφου αναφοράς. Ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχουν στην Αρχή όλους του τεχνικούς κανόνες που αφορούν τα οχήματα τους που δεν είναι σύμφωνα με ΤΠΔ ώστε να συμπεριληφθούν στο έγγραφο αναφοράς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ'

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ

Άρθρο 28

Κοινοποιημένοι οργανισμοί

(άρθρο 28 της Οδηγίας)

1. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κοινοποιεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στα υπόλοιπα κράτη μέλη τους οργανισμούς οι οποίοι είναι αρμόδιοι να εφαρμόζουν τη διαδικασία για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας χρήσης του άρθρου 13 και της διαδικασίας επαλήθευσης του άρθρου 18, αναφέροντας τον τομέα αρμοδιότητας του καθενός και τον αριθμό ταυτοποίησής του, τον οποίο προηγουμένως έχει λάβει από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Προϋπόθεση για την κοινοποίηση οργανισμού από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, αποτελεί η διαπίστευση του οργανισμού στον τομέα αρμοδιότητας του, είτε από το Εθνικό Σύστημα Διαπίστευσης (Ε.Σ.Υ. Δ.) είτε από φορέα διαπίστευσης, μέλος των Συμφωνιών Αμοιβαίας Αναγνώρισης (EA MLAs) της Ευρωπαϊκής Συνεργασίας για τη Διαπίστευση.
2. Οι οργανισμοί που πληρούν τα κριτήρια αξιολόγησης τα οποία προβλέπονται στα σχετικά ευρωπαϊκά πρότυπα, τεκμαίρεται ότι ανταποκρίνονται στα κριτήρια του παραρτήματος VIII του άρθρου 37.
3. Εάν ένας κοινοποιημένος οργανισμός δεν πληροί πλέον τα κριτήρια που αναφέρονται στο παράρτημα VIII του άρθρου 37, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων προβαίνει στην ανάκληση της κοινοποίησης του, ενημερώνοντας σχετικά την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα υπόλοιπα κράτη μέλη.
4. Εάν το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κρίνει ότι ένας οργανισμός από άλλο κράτος μέλος δεν πληροί τα κριτήρια του παραρτήματος VIII του άρθρου 37, ενημερώνει σχετικά την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για να λάβει τα αναγκαία μέτρα.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ'

#### ΜΗΤΡΩΑ ΔΙΚΤΥΟΥ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Άρθρο 29

Σύστημα αρίθμησης των οχημάτων

(άρθρο 32 της Οδηγίας)

1. Οιοδήποτε όχημα τίθεται σε λειτουργία στη Χώρα φέρει Αριθμό Ευρωπαϊκού Οχήματος (ΑΕΟ) ο οποίος δίδεται όταν χορηγείται η πρώτη έγκριση για θέση σε λειτουργία.
2. Ο αιτών την πρώτη έγκριση είναι επίσης υπεύθυνος 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 λειτουργία και διαχείριση της κυκλοφορίας.
5. Παρά την παράγραφο 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 Κοινότητας, είναι δυνατόν να γίνουν αποδεκτά οχήματα σαφώς προσδιορισμένα με διαφορετικό σύστημα κωδικοποίησης.

Άρθρο 30

Εθνικά μητρώα οχημάτων

(άρθρο 33 της Οδηγίας)

1. Η Αρχή τηρεί μητρώο των σιδηροδρομικών οχημάτων στα οποία έχει χορηγηθεί έγκριση στη Χώρα. Το μητρώο αυτό:

α) συμμορφώνεται προς τις κοινές προδιαγραφές που ορίζονται στην παράγραφο 2.

β) ενημερώνεται από την Αρχή

γ) στο μητρώο έχουν πρόσβαση:

αα) η Αρχή και οι αρχές για την ασφάλεια των λοιπών κρατών μελών που συστήθηκαν κατ' εφαρμογή του άρθρου 16 της Οδηγίας 2004/49/EK·

ββ) η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων του άρθρου 21 του Ν. 3710/2008 (Α' 216) και οι φορείς διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων των λοιπών κρατών μελών που συστήθηκαν κατ' εφαρμογή του άρθρου 21 της Οδηγίας 2004/49/EK·

γγ) ο ρυθμιστικός φορέας του άρθρου 20 του Ν. 3710/2008 και οι ρυθμιστικοί φορείς των λοιπών κρατών μελών που οποίοι συστήθηκαν κατ' εφαρμογή του άρθρου 30 της Οδηγίας 2001/14/EK (ΕΕ L 75/29 της 15.3.2001)·

δδ) ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων·

εε) ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις· καθώς και

στστ) τα πρόσωπα ή οι οργανισμοί που καταχωρίζουν οχήματα ή που περιλαμβάνονται στο μητρώο.

ζζ) τα πρόσωπα ή οργανισμοί που έχουν έννομο συμφέρον.

2. Οι κοινές προδιαγραφές για το μητρώο οχημάτων θεσπίζονται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Οι προδιαγραφές 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 πρόσθασης σε αυτά. 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 του ευρωπαϊκού μητρώου εγκεκριμένων τύπων οχημάτων του άρθρου 34·

δ) στοιχεία ταυτότητας του ιδιοκτήτη του οχήματος και του κατόχου του·

ε) ενδεχόμενους περιορισμούς όσον αφορά τη χρήση του οχήματος·

στ) τον φορέα που είναι αρμόδιος για τη συντήρηση.

3. Η Αρχή δηλώνει αμέσως οιαδήποτε τροποποίηση των δεδομένων του εθνικού μητρώου οχημάτων, την καταστροφή οχήματος ή την απόφασή της να μην καταχωρίζει πλέον ένα όχημα, στην αρχή οιουδήποτε κράτους μέλους στο οποίο το όχημα εγκρίθηκε για πρώτη φορά.

4. Εφόσον το εθνικό μητρώο οχημάτων δεν είναι συνδεδεμένο με αυτά των λοιπών κρατών μελών, η Αρχή ενημερώνει το μητρώο με τις τροποποιήσεις που επιφέρει άλλο κράτος μέλος στο οικείο μητρώο, σχετικά με τα δεδομένα που αφορούν το εθνικό μητρώο οχημάτων.

5. Στην περίπτωση των οχημάτων που τίθενται σε λειτουργία για πρώτη φορά σε τρίτη χώρα και εγκρίνονται για να τεθούν σε λειτουργία στη Χώρα μας, η Αρχή μεριμνά ώστε τα δεδομένα των περιπτώσεων (δ) έως (στ) της παραγράφου 2, να μπορούν να ανακτηθούν μέσω του εθνικού μητρώου οχημάτων. Τα δεδομένα της περίπτωσης (στ) της παραγράφου 2 μπορούν να αντικαθίστανται από ζωτικά για την ασφάλεια δεδομένα που σχετίζονται με το πρόγραμμα συντήρησης.

### Άρθρο 31

Ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων οχημάτων

(άρθρο 34 της Οδηγίας)

1. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων δημιουργεί και τηρεί μητρώο των τύπων σιδηροδρομικών οχημάτων που έχουν εγκριθεί από τα κράτη μέλη για λειτουργία στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Το μητρώο πληροί τα ακόλουθα κριτήρια:

α) το μητρώο είναι δημόσιο και προσιτό στο κοινό δια της ηλεκτρονικής οδού·

β) το μητρώο τηρεί τις κοινές προδιαγραφές που ορίζει η παράγραφος 4·

γ) το μητρώο συνδέεται με όλα τα εθνικά μητρώα οχημάτων.

2. Το μητρώο περιλαμβάνει τα εξής στοιχεία για κάθε τύπο οχήματος:

α) τα τεχνικά χαρακτηριστικά του τύπου οχήματος, όπως ορίζονται στις αντίστοιχες ΤΠΔ·

β) την επωνυμία του κατασκευαστή·

γ) τις ημερομηνίες, τα στοιχεία και τα κράτη μέλη έκδοσης των διαδοχικών εγκρίσεων για τον συγκεκριμένο τύπο οχήματος, συμπεριλαμβανομένων τυχόν περιορισμών ή αποσύρσεων.

3. Όταν χορηγείται, τροποποιείται ή αποσύρεται έγκριση τύπου, η Αρχή ενημερώνει τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων, ο οποίος προσαρμόζει το μητρώο στα πρόσφατα δεδομένα.

4. Οι κοινές προδιαγραφές για το μητρώο οχημάτων θεσπίζονται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Οι προδιαγραφές περιλαμβάνουν: το περιεχόμενο, τον μορφότυπο των

δεδομένων, τη λειτουργική και τεχνική αρχιτεκτονική, τον τρόπο λειτουργίας, τους κανόνες εισαγωγής δεδομένων και πρόσθασης σε αυτά.

#### Άρθρο 32

##### Μητρώο υποδομής

(άρθρο 35 της Οδηγίας)

Η Αρχή μεριμνά ώστε να δημοσιεύεται και να ενημερώνεται μητρώο υποδομής θάσει του κύκλου ενημέρωσης που θα οριστεί με τις προδιαγραφές για το μητρώο υποδομής. Το μητρώο αναγράφει, για κάθε οικείο υποσύστημα ή μέρος υποσυστήματος, τα κύρια χαρακτηριστικά (π.χ. τις θεμελιώδεις παραμέτρους) και την αντιστοιχία τους με τα χαρακτηριστικά που επιτάσσουν οι εφαρμοστέες ΤΠΔ. Για τον σκοπό αυτό, κάθε ΤΠΔ καθορίζει επακριβώς τα στοιχεία που πρέπει να περιλαμβάνονται στο μητρώο υποδομής.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η'

##### ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

#### Άρθρο 33

##### Σχέδια πλαισίων αναφοράς

(άρθρο 36 της Οδηγίας)

Μετά την έγκριση του πλαισίου αναφοράς για τους τεχνικούς κανόνες της παραγράφου 1 του άρθρου 36 της Οδηγίας 2008/57/EK, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ενημερώνει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με την πρόθεση να θεσπίσει οποιαδήποτε εθνική διάταξη ή να αναπτύξει οποιοδήποτε σχέδιο που παρεκκλίνει από το πλαίσιο αναφοράς.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ Θ'

##### ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

#### Άρθρο 34

##### Αιτιολόγηση

(άρθρο 37 της Οδηγίας)

Όλες οι αποφάσεις οι οποίες λαμβάνονται κατ' εφαρμογή του παρόντος διατάγματος και αφορούν στην αξιολόγηση της συμμόρφωσης 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 7, 12, 14 και 19 του παρόντος διατάγματος αιτιολογούνται επακριβώς. Κοινοποιούνται στον ενδιαφερόμενο το συντομότερο δυνατόν με μνεία των ένδικων μέσων που προβλέπονται από την ισχύουσα νομοθεσία και των προθεσμιών για την άσκησή τους.

#### Άρθρο 35

**Εκθέσεις και ενημέρωση (άρθρο 39 της Οδηγίας)**

Με αίτηση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να ζητηθεί από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων ο πίνακας του επιπέδου διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος της παραγράφου 3 του άρθρου 39 της Οδηγίας 2008/57/EK.

**Άρθρο 36**

**Καταργούμενες διατάξεις**

**(άρθρο 40 της Οδηγίας)**

Το Π.Δ. 159/2007 καταργείται από την έναρξη ισχύος του παρόντος διατάγματος.

Οι αναφορές στο καταργούμενο Π.Δ. 159/2007 νοούνται ως αναφορές στις αντιστοίχου περιεχομένου διατάξεις του παρόντος διατάγματος.

Από την 19η Ιουλίου 2008 καταργείται το άρθρο 14 του Π.Δ. 160/2007.

**Άρθρο 37**

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ**

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I**

**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/EK.

Για τους σκοπούς του παρόντος διατάγματος, 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 διεύθυνούς χρήσης,
- οχήματα ειδικής 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/EK.

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 άρθρο 1 παράγραφος 4 του παρόντος διατάγματος. 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 άρθρο 5 παράγραφος 3 του παρόντος διατάγματος, 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.

### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

#### ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

##### 1. Κατάλογος υποσυστημάτων

Για την εφαρμογή του παρόντος διατάγματος, το σύστημα που συγκροτεί το σιδηροδρομικό σύστημα υποδιαιρείται στα ακόλουθα υποσυστήματα, που είναι:

###### α) δομικά:

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

###### β) λειτουργικά:

- διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας,
- συντήρηση,

- εφαρμογές τηλεπληροφορικής για επιβατικές και για εμπορευματικές υπηρεσίες.

## 2. Περιγραφή των υποσυστημάτων

Για κάθε υποσύστημα ή μέρος υποσυστήματος, ο κατάλογος στοιχείων και παραμέτρων σχετιζόμενων με τη διαλειτουργικότητα προτείνεται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων όταν καταρτίζεται το αντίστοιχο σχέδιο ΤΠΔ. Χωρίς να προδικάζονται η επιλογή παραμέτρων και στοιχείων που σχετίζονται με τη διαλειτουργικότητα ή η σειρά με την οποία οι εν λόγω παράμετροι και στοιχεία θα διέπονται από ΤΠΔ, στα υποσυστήματα περιλαμβάνονται τα ακόλουθα:

### 2.1. Υποδομή

Η τροχιά, οι αλλαγές τροχιάς, τα τεχνικά έργα (γέφυρες, σήραγγες, κλπ.), η σχετική υποδομή σταδιμού (κρηπιδώματα, ζώνες πρόσβασης, όπου συμπεριλαμβάνονται οι ανάγκες ατόμων μειωμένης κινητικότητας, κλπ.), ο τεχνικός εξοπλισμός ασφαλείας και προστασίας.

### 2.2. Ενέργεια

Το σύστημα ηλεκτροκίνησης, όπου περιλαμβάνονται οι εναέριες γραμμές και το παρατρόχιο σύστημα μέτρησης της κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας.

### 2.3. Παρατρόχιος έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση

Το σύνολο του παρατρόχιου τεχνικού εξοπλισμού που είναι αναγκαίος για την ασφάλεια καθώς και για τον χειρισμό και έλεγχο των κινήσεων αμαξοστοιχιών που επιτρέπεται να εκτελούν διαδρομές στο δίκτυο.

### 2.4. Εποχούμενος έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση

Το σύνολο του εποχούμενου τεχνικού εξοπλισμού που είναι αναγκαίος για την ασφάλεια καθώς και για τον χειρισμό και έλεγχο των κινήσεων αμαξοστοιχιών που επιτρέπεται να εκτελούν διαδρομές στο δίκτυο.

### 2.5. Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας

Οι διαδικασίες και ο σχετικός τεχνικός εξοπλισμός που επιτρέπουν τη συνεκτική λειτουργία των διάφορων δομικών υποσυστημάτων, τόσο κατά την κανονική λειτουργία όσο και κατά την υποβαθμισμένη λειτουργία, συμπεριλαμβανομένων ειδικότερα, της σύνθεσης και της οδήγησης αμαξοστοιχιών, του προγραμματισμού και της διαχείρισης της κυκλοφορίας.

Τα επαγγελματικά προσόντα που απαιτούνται για την παροχή διασυνοριακών υπηρεσιών.

### 2.6. Εφαρμογές τηλεπληροφορικής

Σύμφωνα με το παράρτημα I του άρθρου 37 του παρόντος διατάγματος, το υποσύστημα αυτό περιλαμβάνει δύο στοιχεία:

α) τις εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες, όπου περιλαμβάνονται τα συστήματα τα οποία παρέχουν πληροφορίες στους επιβάτες πριν από το ταξίδι και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού,

τα συστήματα κράτησης και πληρωμής, η διαχείριση αποσκευών και η διαχείριση των ανταποκρίσεων τόσο μεταξύ αμαξοστοιχιών όσο και με άλλα μέσα μεταφοράς.

8) τις εφαρμογές για εμπορευματικές υπηρεσίες, όπου περιλαμβάνονται συστήματα πληροφοριών (παρακολούθηση σε πραγματικό χρόνο εμπορευμάτων και αμαξοστοιχιών), συστήματα διαλογής και κατανομής, συστήματα κράτησης, πληρωμής και τιμολόγησης, η διαχείριση ανταποκρίσεων με άλλα μέσα μεταφοράς και η έκδοση ηλεκτρονικών συνοδευτικών παραστατικών.

## 2.7. Τροχαίο υλικό

Η δομή, το σύστημα χειρισμού και ελέγχου για το σύνολο του τεχνικού εξοπλισμού αμαξοστοιχιών, οι συσκευές λήψης ηλεκτρικού ρεύματος, οι μονάδες έλξης και μετατροπής της ενέργειας, ο εποχούμενος τεχνικός εξοπλισμός για τη μέτρηση κατανάλωσης της ηλεκτρικής ενέργειας, τα όργανα πέδησης, ζεύξης και κύλισης (φορεία, άξονες κλπ.) και η ανάρτηση, οι θύρες, οι διεπαφές ανθρώπου/μηχανής (μηχανοδηγός, προσωπικό αμαξοστοιχίας και επιβάτες, συμπεριλαμβανομένων των αναγκών των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα), οι συσκευές ενεργητικής ή παθητικής ασφάλειας και τα απαραίτητα για την υγεία των επιβατών και του προσωπικού αμαξοστοιχίας.

## 2.8. Συντήρηση

Οι διαδικασίες, ο συναφής τεχνικός εξοπλισμός, τα κέντρα εφοδιαστικής για εργασίες συντήρησης και τα διαθέσιμα αποδέματα για την παροχή της υποχρεωτικής επιδιόρθωσης και της προληπτικής συντήρησης, ώστε να εξασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος και να είναι εγγυημένες οι απαιτούμενες επιδόσεις.

# ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

## 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 επύπεδο 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 συνήθεις 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 χρησιμοποιουμένων 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 χρησιμοποίησή 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 επικινδυνών 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 Ο σχεδιασμός και η λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος δεν πρέπει να οδηγούν στη δημιουργία απαράδεκτης στάθμης ηχορρύπανσης:

— σε περιοχές κοντά σε σιδηροδρομική υποδομή, όπως ορίζει το άρθρο 3 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, και

— στον θάλαμο του μηχανοδηγού.

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.

### 1.5. 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.

### 1.6. Προσθασιμότητα

1.6.1. Τα υποσυστήματα "υποδομή" και "τροχαίο υλικό" πρέπει να είναι προσθασιμα στα άτομα με αναπηρία και στα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, προκειμένου να διασφαλίζεται η πρόσβαση σε ισότιμη βάση με τους άλλους πολίτες μέσω της πρόληψης ή της εξάλειψης εμποδίων και με άλλα κατάλληλα μέτρα. Σε αυτά περιλαμβάνονται ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η ανακαίνιση, η αναβάθμιση, η συντήρηση και η λειτουργία των σχετικών τμημάτων των υποσυστημάτων στα οποία έχει πρόσβαση το κοινό.

1.6.2. Τα υποσυστήματα "λειτουργία" και "εφαρμογές τηλεματικής για τους επιβάτες" πρέπει να διασφαλίζουν την αναγκαία λειτουργικότητα η οποία απαιτείται για τη διευκόλυνση της πρόσβασης των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα σε ισότιμη βάση με τους άλλους πολίτες μέσω της πρόληψης ή της εξάλειψης εμποδίων και με άλλα κατάλληλα μέτρα.

## 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.

#### 2.1.2. Προσθασιμότητα

2.1.2.1. Τα υποσυστήματα υποδομής στα οποία έχει πρόσβαση το κοινό πρέπει να είναι προσβάσιμα από τα άτομα με αναπηρία και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα σύμφωνα με το σημείο 1.6.

## 2.2. Ενέργεια

### 2.2.1. Ασφάλεια

Η λειτουργία των εγκαταστάσεων ενέργειακής 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 προδιαγραφομένων 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 επύπεδο ασφάλειας 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.

#### 2.4.5. Προσθασιμότητα

2.4.5.1. Τα υποσυστήματα τροχαίου υλικού στα οποία έχει πρόσθαση το κοινό πρέπει να είναι προσθάσιμα από τα άτομα με αναπηρία και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα σύμφωνα με το σημείο 1.6.

### 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.

### 2.6.4. Προσβασιμότητα

2.6.4.1. Πρέπει να ληφθούν κατάλληλα μέτρα προκειμένου να διασφαλισθεί ότι οι κανόνες λειτουργίας παρέχουν την αναγκαία λειτουργικότητα που απαιτείται για τη διασφάλιση της προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.

## 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.

### 2.7.5. Προσβασιμότητα

2.7.5.1. Πρέπει να ληφθούν κατάλληλα μέτρα προκειμένου να διασφαλισθεί ότι τα υποσυστήματα των εφαρμογών τηλεματικής για τους επιβάτες παρέχουν την αναγκαία λειτουργικότητα που απαιτείται για τη διασφάλιση της προσθασιμότητας των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.

#### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

#### ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ «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 3 του παρόντος διατάγματος. 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

των που ορίζονται στην απόφαση 768/2008/EK σύμφωνα με τις λεπτομέρειες που εμφαίνονται στις ΤΠΔ.

##### 3. Περιεχόμενο της δήλωσης «CE»

Η δήλωση συμμόρφωσης «CE» ή καταληλότητας 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 του παρόντος διατάγματος,
- το όνομα και τη διεύθυνση του κατασκευαστή ή αντιπροσώπου του εγκατεστημένου στην Κοινότητα (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 συμμόρφωσης ή καταληλότητας χρήσης (άρθρο 13 του παρόντος διατάγματος),
- 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 συμμόρφωση ή την καταληλότητα 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 αντιπρόσωπο του εγκατεστημένο στην Κοινότητα.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

### ΔΗΛΩΣΗ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗΣ "CE" ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

#### 1. ΔΗΛΩΣΗ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗΣ "CE" ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

Η δήλωση επαλήθευσης "CE" υποσυστήματος είναι η δήλωση που συντάσσει ο "αιτών", κατά την έννοια του άρθρου 18, με την οποία δηλώνει με αποκλειστική του ευθύνη ότι το σχετικό υποσύστημα, το οποίο έχει υπαχθεί στις αντίστοιχες διαδικασίες επαλήθευσης, πληροί τις απαιτήσεις της σχετικής νομοθεσίας της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων τυχόν σχετικών εθνικών κανόνων.

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

Η δήλωση επαλήθευσης "CE" πρέπει να βασίζεται στις πληροφορίες που προκύπτουν από τη διαδικασία επαλήθευσης "CE" υποσυστημάτων που παρατίθεται στο παράρτημα VI. Πρέπει να συντάσσεται στην ίδια γλώσσα με τον τεχνικό φάκελο που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης "CE" και πρέπει να περιέχει τουλάχιστον:

α) την παραπομπή στο παρόν διάταγμα, τις ΤΠΔ και τους εφαρμοστέους εθνικούς κανόνες.

β) την παραπομπή στην (στις) ΤΠΔ ή σε μέρη της (τους) προς το (τα) οποίο(-α) δεν έχει εξεταστεί η συμμόρφωση κατά τη διαδικασία επαλήθευσης "CE" και στους εθνικούς κανόνες που έχουν εφαρμοστεί σε περίπτωση παρέκκλισης, μερικής εφαρμογής ΤΠΔ για αναβάθμιση ή ανακαίνιση, μεταβατικής περιόδου σε ΤΠΔ ή σε ειδική περίπτωση·

γ) όνομα και τη διεύθυνση του "αιτούντος", κατά την έννοια του άρθρου 18 (με αναφορά της εταιρικής επωνυμίας και της πλήρους διεύθυνσης- στην περίπτωση αντιπροσώπου, αναφέρεται επίσης η εταιρική επωνυμία του αναδέοντος φορέα ή του κατασκευαστή)

δ) συνοπτική περιγραφή του υποσυστήματος·

ε) ονομασία(-ες) και διεύθυνση(-εις) και αριθμός(-οι) ταυτοποίησης του (των) κοινοποιημένου(-ων) οργανι-σμού(-ών) που διεξήγαγε(-αν) την (τις) επαλήθευση(-εις) "CE" που αναφέρεται(-ονται) στο άρθρο 18·

στ) ονομασία(-ες) και διεύθυνση(-εις) και αριθμός(-οι) ταυτοποίησης του (των) κοινοποιημένου(-ων) οργανι-σμού(-ών) που διεξήγαγε(-αν) την αξιολόγηση της συμμόρφωσης προς άλλες κανονιστικές διατάξεις οι οποίες εφαρμόζονται σύμφωνα με τη Συνθήκη·

ζ) ονομασία(-ες) και διεύθυνση(-εις) του (των) ορισθέ-ντος(-ων) οργανισμού(-ών) που διεξήγαγε(-αν) την (τις) επαλήθευση (-εις) συμμόρφωσης προς τους εθνικούς κανόνες που αναφέρονται στο άρθρο 17 παράγραφος 3·

η) ονομασία και διεύθυνση του (των) οργανισμού(-ών) αξιολόγησης που συνέταξε(-αν) τις εκδέσεις εκτίμησης της ασφάλειας σχετικά με τη χρήση των ΚΜΑ για την εκτίμηση επικινδυνότητας, όταν απαιτείται από το παρόν διάταγμα·

θ) τα στοιχεία αναφοράς των εγγράφων που περιέχει ο τεχνικός φάκελος που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης "CE"·

ι) όλες τις σχετικές προσωρινές ή τελικές διατάξεις τις οποίες πρέπει να πληρούν τα υποσυστήματα και, ειδικότερα, όπου απαιτείται, όλους τους περιορισμούς ή όρους λειτουργίας·

ια) την ταυτότητα του υπογράφοντος (δηλαδή του (των) φυσικού(-ών) προσώπου(-ων) που είναι εξουσιο-δοτημένο(-α) να υπογράψει(-ουν) τη δήλωση).

Όταν στο παράρτημα VI γίνεται αναφορά στην "ενδιάμεση δήλωση επαλήθευσης" (ΕΔΕ), στη δήλωση αυτή εφαρμόζονται οι διατάξεις του παρόντος μέρους.

## 2. ΔΗΛΩΣΗ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗΣ "CE" ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ

Σε περίπτωση τροποποίησης, η οποία δεν συνίσταται σε αντικατάσταση στο πλαίσιο συντήρησης, υποσυστήματος που καλύπτεται από δήλωση επαλήθευσης "CE", εφαρμόζονται οι κατωτέρω διατάξεις με την επιφύλαξη του άρθρου 20.

2.1. Εάν ο φορέας που επιφέρει την τροποποίηση αποδεικνύει ότι η τροποποίηση δεν μεταβάλλει τα βασικά χαρακτηριστικά σχεδίασης του υποσυστήματος τα οποία είναι σημαντικά για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις σχετικά με τις θεμελιώδεις παραμέτρους:

α) ο φορέας που επιφέρει την τροποποίηση επικαιροποιεί τα στοιχεία αναφοράς των εγγράφων που περιέχει ο τεχνικός φάκελος που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης "CE".

β) δεν χρειάζεται να συνταχθεί νέα δήλωση επαλήθευσης "CE".

2.2. Εάν ο φορέας που επιφέρει την τροποποίηση αποδεικνύει ότι η τροποποίηση μεταβάλλει τα βασικά χαρακτηριστικά σχεδίασης του υποσυστήματος, τα οποία είναι σημαντικά για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις σχετικά με ορισμένες υεμελιώδεις παραμέτρους:

α) ο φορέας που επιφέρει την τροποποίηση συντάσσει συμπληρωματική δήλωση επαλήθευσης "CE" όσον αφορά τις σχετικές υεμελιώδεις παραμέτρους.

β) η συμπληρωματική δήλωση επαλήθευσης "CE" συνοδεύεται από κατάλογο των εγγράφων του αρχικού τεχνικού φακέλου που συνοδεύει την αρχική δήλωση επαλήθευσης "CE", τα οποία δεν ισχύουν πλέον.

γ) ο τεχνικός φάκελος που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης "CE" περιλαμβάνει απόδειξη ότι ο αντίκτυπος των τροποποιήσεων περιορίζεται στις υεμελιώδεις παραμέτρους που αναφέρονται στο στοιχείο α).

δ) οι διατάξεις του τμήματος 1 του παρόντος παραρτήματος εφαρμόζονται τηρουμένων των αναλογιών στην εν λόγω συμπληρωματική δήλωση επαλήθευσης "CE".

ε) η αρχική δήλωση επαλήθευσης "CE" θεωρείται έγκυρη για τις υεμελιώδεις παραμέτρους τις οποίες δεν αφορά η τροποποίηση.

### 3. ΔΗΛΩΣΗ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗΣ "CE" ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΡΟΣΘΕΤΩΝ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΕΩΝ

Δήλωση επαλήθευσης "CE" υποσυστήματος μπορεί να συμπληρωθεί σε περίπτωση που διενεργούνται πρόσθετες επαληθεύσεις, ιδίως όταν αυτές οι πρόσθετες επαληθεύσεις είναι αναγκαίες για πρόσθετη έγκριση για θέση σε λειτουργία. Στην περίπτωση αυτή, το πεδίο εφαρμογής της συμπληρωματικής δήλωσης αφορά μόνον το πεδίο εφαρμογής των πρόσθετων επαληθεύσεων.»

#### «ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

#### ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗΣ "CE" ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

##### 1. ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

Ως "επαλήθευση 'CE'" νοείται η διαδικασία που διενεργεί ο αιτών κατά την έννοια του άρθρου 18 για να αποδεικνύεται ότι πληρούνται οι σχετικές με υποσύστημα απαιτήσεις της σχετικής νομοθεσίας της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων τυχόν σχετικών εθνικών κανόνων, και ότι μπορεί να εγκριθεί η θέση του υποσυστήματος σε λειτουργία.

##### 2. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗΣ ΠΟΥ ΕΚΔΙΔΕΤΑΙ ΑΠΟ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ

###### 2.1. Εισαγωγή

Για τον σκοπό του παρόντος διατάγματος, η επαλήθευση κατ' αναφορά προς τις ΤΠΔ είναι η διαδικασία με την οποία κοινοποιημένος οργανισμός ελέγχει και πιστοποιεί ότι το υποσύστημα είναι σύμφωνο προς τις σχετικές τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ).

Τούτο ισχύει με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων του αναθέτοντα φορέα ή του κατασκευαστή (δηλαδή του αιτούντος κατά την έννοια του άρθρου 18) να συμμορφώνεται με τυχόν άλλη εφαρμοστέα νομοθεσία που απορρέει από τη Συνθήκη, συμπεριλαμβανομένων τυχόν επαληθεύσεων που διενεργούνται από τους οργανισμούς αξιολόγησης σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ανωτέρω νομοθεσίας.

## 2.2. Ενδιάμεση δήλωση επαλήθευσης (ΕΔΕ)

### 2.2.1. Αρχές

Μετά από αίτημα του αναθέτοντα φορέα ή του κατασκευαστή (δηλαδή του αιτούντος κατά την έννοια του άρθρου 18), οι επαληθεύσεις είναι δυνατόν να πραγματοποιηθούν για μέρη υποσυστήματος ή να περιοριστούν σε ορισμένες φάσεις της διαδικασίας επαλήθευσης. Στις περιπτώσεις αυτές, τα αποτελέσματα της επαλήθευσης μπορούν να τεκμηριωθούν σε "ενδιάμεση δήλωση επαλήθευσης" (ΕΔΕ) η οποία εκδίδεται από τον κοινοποιημένο οργανισμό που έχει επιλέξει ο αναθέτων φορέας ή ο κατασκευαστής (δηλαδή ο αιτών κατά την έννοια του άρθρου 18).

Η ΕΔΕ πρέπει να περιέχει παραπομπή στις ΤΠΔ με τις οποίες έχει αξιολογηθεί η συμμόρφωση.

### 2.2.2. Μέρη του υποσυστήματος

Ο αιτών κατά την έννοια του άρθρου 18 μπορεί να υποθάλει αίτηση για ΕΔΕ για οποιοδήποτε μέρος στο οποίο αποφασίζει να χωρίσει το υποσύστημα. Κάθε μέρος ελέγχεται σε κάθε στάδιο όπως καθορίζεται στο σημείο 2.2.3.

### 2.2.3. Στάδια της διαδικασίας επαλήθευσης

Το υποσύστημα, ή ορισμένα μέρη του υποσυστήματος, ελέγχονται σε όλα τα ακόλουθα στάδια:

α) συνολική μελέτη (συνολικός σχεδιασμός)

β) παραγωγή: κατασκευή, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, των εργασιών πολιτικού μηχανικού, της κατασκευής, της συναρμολόγησης του στοιχείου και της ρύθμισης του συνόλου.

γ) τελική δοκιμή.

Ο αιτών (κατά την έννοια του άρθρου 18) μπορεί να υποθάλει αίτηση για ΕΔΕ σχετικά με το στάδιο της μελέτης (συμπεριλαμβανομένων των δοκιμών τύπου) και σχετικά με το στάδιο παραγωγής για ολόκληρο το υποσύστημα ή για οποιοδήποτε μέρος στο οποίο ο αιτών αποφάσισε να το χωρίσει (βλέπε παράγραφο 2.2.2).

## 2.3. Πιστοποιητικό επαλήθευσης

2.3.1. Οι κοινοποιημένοι οργανισμοί που είναι αρμόδιοι για την επαλήθευση αξιολογούν τη μελέτη, την παραγωγή και την τελική δοκιμή του υποσυστήματος και συντάσσουν το πιστοποιητικό επαλήθευσης που προορίζεται για τον αναθέτοντα φορέα ή τον κατασκευαστή (δηλαδή τον αιτούντα κατά την έννοια του άρθρου 18), ο οποίος στη συνέχεια συντάσσει τη δήλωση επαλήθευσης "CE". Το πιστοποιητικό επαλήθευσης πρέπει να περιέχει παραπομπή στις ΤΠΔ με τις οποίες έχει αξιολογηθεί η συμμόρφωση.

Όταν υποσύστημα δεν έχει αξιολογηθεί για τη συμμόρφωση του με όλες τις σχετικές ΤΠΔ (π.χ. στην περίπτωση παρέκκλισης, μερικής εφαρμογής ΤΠΔ για αναβάθμιση ή ανακαίνιση, μεταβατικής περιόδου σε ΤΠΔ ή σε ειδική περίπτωση), το πιστοποιητικό επαλήθευσης παρέχει την ακριβή παραπομπή στην (στις) ΤΠΔ ή σε μέρη της (τους) με τα οποία δεν έχει εξεταστεί η συμμόρφωση από τον κοινοποιημένο οργανισμό κατά τη διαδικασία επαλήθευσης.

2.3.2. Σε περίπτωση που έχουν εκδοθεί ΕΔΕ, ο κοινοποιημένος οργανισμός που είναι αρμόδιος για την επαλήθευση του υποσυστήματος λαμβάνει υπόψη τις εν λόγω ΕΔΕ και, πριν εκδώσει το πιστοποιητικό επαλήθευσης:

α) ελέγχει ότι οι ΕΔΕ καλύπτουν σωστά τις σχετικές απαιτήσεις της (των) ΤΠΔ·

β) ελέγχει όλες τις παραμέτρους που δεν καλύπτονται από τις ΕΔΕ· και

γ) ελέγχει την τελική δοκιμή του υποσυστήματος ως συνόλου.

2.3.3. Σε περίπτωση τροποποίησης υποσυστήματος που καλύπτεται ήδη από πιστοποιητικό επαλήθευσης, ο κοινοποιημένος οργανισμός διενεργεί μόνο τις εξετάσεις και δοκιμές που είναι σχετικές και απαραίτητες, δηλαδή η αξιολόγηση αφορά μόνο τα μέρη του υποσυστήματος που μεταβάλλονται και τις διεπαφές τους με τα αμετάβλητα μέρη του υποσυστήματος.

2.3.4. Κάθε κοινοποιημένος οργανισμός που συμμετέχει στην επαλήθευση υποσυστήματος συντάσσει τεχνικό φάκελο σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 3 που καλύπτει το πεδίο των δραστηριοτήτων του.

2.4. Τεχνικός φάκελος που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης "CE"

Ο τεχνικός φάκελος που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης "CE" καταρτίζεται από τον αιτούντα (κατά την έννοια του άρθρου 18) και πρέπει να περιέχει:

α) τα τεχνικά χαρακτηριστικά σχετικά με τη μελέτη, όπου συμπεριλαμβάνονται γενικά και λεπτομερή σχέδια όσον αφορά την εκτέλεση, ηλεκτρικά και υδραυλικά διαγράμματα, διαγράμματα του κυκλώματος ελέγχου, περιγραφή των συστημάτων επεξεργασίας δεδομένων και αυτοματισμού επαρκώς λεπτομερή για την τεκμηρίωση της επαλήθευσης της συμμόρφωσης που διενεργήθηκε, τεκμηρίωση για τη λειτουργία και τη συντήρηση κ.λπ., για το σχετικό υποσύστημα·

β) κατάλογο στοιχείων διαλειτουργικότητας, που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχείο δ), τα οποία είναι ενσωματωμένα στο υποσύστημα·

γ) τους τεχνικούς φακέλους που αναφέρονται στο άρθρο 18 παράγραφος 3, τους οποίους καταρτίζει κάθε κοινοποιημένος οργανισμός που εμπλέκεται στην επαλήθευση του υποσυστήματος και οι οποίοι περιλαμβάνουν:

- αντίγραφα των δηλώσεων συμμόρφωσης "CE" και, κατά περίπτωση, των δηλώσεων καταλληλότητας για χρήση "CE" που έχουν συνταχθεί για τα στοιχεία δια-λειτουργικότητας που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχείο δ), συνοδευόμενα, εάν συντρέχει λόγος, από τα αντίστοιχα φύλλα υπολογισμού και από αντίγραφο των πρακτικών των δοκιμών και εξετάσεων που έχουν διεξαγάγει οι κοινοποιημένοι οργανισμοί βάσει των κοινών τεχνικών προδιαγραφών, — εφόσον είναι διαθέσιμες, τις ΕΔΕ που συνοδεύουν το πιστοποιητικό επαλήθευσης, συμπεριλαμβανομένου του αποτελέσματος της επαλήθευσης στην οποία προέβη ο κοινοποιημένος οργανισμός για την εγκυρότητα της ΕΔΕ,

- το πιστοποιητικό επαλήθευσης, συνοδευόμενο από τα αντίστοιχα φύλλα υπολογισμού και με υπογραφή του κοινοποιημένου οργανισμού του αρμόδιου για την επαλήθευση, στο οποίο αναφέρεται ότι το υποσύστημα πληροί τις απαιτήσεις της (των) σχετικής(-ών) ΤΠΔ και γίνεται μνεία κάθε επιφύλαξης που καταγράφηκε κατά την εκτέλεση των εργασιών και δεν ανακλήθηκε- το πιστοποιητικό επαλήθευσης πρέπει να συνοδεύεται και από τις εκθέσεις επιθεώρησης και ελέγχου, οι οποίες συντάχθηκαν από τον ίδιο οργανισμό για την εκτέλεση των καθηκόντων του, όπως εξειδικεύεται στα σημεία 2.5.2 και 2.5.3.

δ) πιστοποιητικά επαλήθευσης που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με άλλη νομοθεσία που απορρέει από τη Συνθήκη·

ε) όταν απαιτείται επαλήθευση της ασφαλούς ενσωμάτωσης σύμφωνα με το άρθρο 15, ο σχετικός τεχνικός φάκελος περιλαμβάνει την (τις) έκθεση(-εις) του αξιο-λογητή όσον αφορά τις κοινές μεθόδους ασφάλειας (ΚΜΑ) για την εκτίμηση επικινδυνότητας, κατά το άρθρο 6 παράγραφος 3 της οδηγίας 2004/49/EK.

## 2.5. Επιτήρηση από τους κοινοποιημένους οργανισμούς

2.5.1. Ο επιφορτισμένος με τον έλεγχο της παραγωγής κοινοποιημένος οργανισμός πρέπει να έχει συνεχώς πρόσθαση στα εργοτάξια, στα εργοστάσια, στους χώρους αποθήκευσης και, ανάλογα με την περίπτωση, στις εγκαταστάσεις προκατασκευής ή δοκιμής και, γενικότερα, σε όλους τους χώρους στους οποίους μπορεί να κρίνει αναγκαία την πρόσθαση του για την εκτέλεση της αποστολής του. Ο κοινοποιημένος οργανισμός πρέπει να λάβει από τον αναδέοντα φορέα ή τον κατασκευαστή (δηλαδή τον αιτούντα κατά την έννοια του άρθρου 18) όλα τα έγγραφα που απαιτούνται για τον σκοπό αυτό και, ειδικότερα, τα σχέδια εφαρμογής και την τεχνική τεκμηρίωση σχετικά με το υποσύστημα.

2.5.2. Ο επιφορτισμένος με τον έλεγχο της εφαρμογής κοινοποιημένος οργανισμός διενεργεί σε τακτά διαστήματα ελέγχους, προκειμένου να επιβεβαιώνεται η συμμόρφωση με τη (τις) σχετική(-ές) ΤΠΔ. Στους αρμόδιους για την εφαρμογή παρέχει έκθεση ελέγχου. Σε ορισμένες φάσεις των εργασιών κατασκευής είναι δυνατόν να απαιτηθεί η παρουσία του.

2.5.3. Επιπλέον, ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να πραγματοποιεί αιφνιδιαστικές επισκέψεις στον τόπο εργασίας ή στα εργοστάσια. Με την ευκαιρία αυτών των επισκέψεων ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να διενεργεί πλήρεις ή μερικούς ελέγχους. Στους υπευθύνους για την εφαρμογή παρέχει έκθεση επιθεώρησης και, ενδεχομένως, έκθεση ελέγχου.

2.5.4. Ο κοινοποιημένος οργανισμός έχει τη δυνατότητα να παρακολουθεί υποσύστημα στο οποίο έχει τοποθετηθεί στοιχείο διαλειτουργικότητας, προκειμένου να αξιολογεί, στις περιπτώσεις που το απαιτεί η αντίστοιχη ΤΠΔ, την καταλληλότητα του για χρήση στο σιδηροδρομικό περιβάλλον για το οποίο προορίζεται.

## 2.6. Υποθολή

Ο κατασκευαστής ή αναδέτων φορέας (δηλαδή ο αιτών κατά την έννοια του άρθρου 18) διατηρεί αντίγραφο του τεχνικού φακέλου που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης "CE" καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου χρήσης του υποσυστήματος. Ο φάκελος πρέπει να αποστέλλεται σε οποιοδήποτε κράτος μέλος το ζητήσει.

Τα έγγραφα που υποβλήθηκαν για αίτηση έγκρισης για ύφεση σε λειτουργία υποβάλλονται στην εθνική αρχή ασφάλειας του κράτους μέλους στο οποίο ζητείται η χορήγηση της άδειας. Η εθνική αρχή ασφάλειας μπορεί να ζητήσει τη μετάφραση στη γλώσσα της μέρους ή μερών των εγγράφων που υποβλήθηκαν μαζί με την άδεια.

## 2.7. Δημοσίευση

Κάθε κοινοποιημένος οργανισμός πρέπει να δημοσιεύει περιοδικά πληροφορίες σχετικά με:  
α) αιτήσεις για επαλήθευση και για ΕΔΕ που παρέλαβε· β) αιτήσεις για αξιολόγηση συμμόρφωσης και καταλληλότητας για τη χρήση των στοιχείων διαλειτουργι-κότητας· γ) ΕΔΕ που εκδόθηκαν ή απορρίφθηκαν· δ) πιστοποιητικά συμμόρφωσης και πιστοποιητικά καταλληλότητας για χρήση "CE" που εκδόθηκαν ή των οποίων απορρίφθηκε η χορήγηση·

ε) τα πιστοποιητικά επαλήθευσης που εκδόθηκαν ή απορρίφθηκαν.

## 2.8. Γλώσσα

Οι φάκελοι και η αλληλογραφία που αφορούν τη διαδικασία επαλήθευσης "CE" πρέπει να συντάσσονται σε επίσημη γλώσσα της Ένωσης του κράτους μέλους οτο οποίο είναι εγκατεστημένος ο αναδέτων φορέας ή ο κατασκευαστής (δηλαδή ο αιτών κατά την έννοια του άρθρου 18) ή σε επίσημη γλώσσα της Ένωσης αποδεκτή από τον αναδέτοντα φορέα ή τον κατασκευαστή (δηλαδή τον αιτούντα κατά την έννοια του άρθρου 18).

# 3. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗΣ ΠΟΥ ΕΚΔΙΔΕΤΑΙ ΑΠΟ ΟΡΙΣΘΕΝΤΑ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ

## 3.1. Εισαγωγή

Στην περίπτωση που εφαρμόζονται εθνικοί κανόνες, η επαλήθευση περιλαμβάνει διαδικασία κατά την οποία ο οργανισμός που ορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 3 τρίτο εδάφιο (ορισθείς οργανισμός) ελέγχει και πιστοποιεί ότι το υποσύστημα είναι σύμφωνο προς τους εθνικούς κανόνες που έχουν κοινοποιηθεί σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 3 για κάθε κράτος μέλος στο οποίο προορίζεται να εγκριθεί η ύφεση του υποσυστήματος σε λειτουργία.

3.2. Πιστοποιητικό επαλήθευσης Ο ορισθείς οργανισμός συντάσσει το πιστοποιητικό επαλήθευσης το οποίο προορίζεται για τον αναδέτοντα φορέα ή τον κατασκευαστή (δηλαδή τον αιτούντα κατά την έννοια του άρθρου 18).

Το πιστοποιητικό περιέχει ακριβή παραπομπή στον (στους) εθνικό(-ούς) κανόνα(-ες) προς τον (τους) οποίο(-ους) έχει εξεταστεί η συμμόρφωση από τον οργανισμό που έχει ορισθεί στη διαδικασία επαλήθευσης.

Στην περίπτωση εθνικών κανόνων σχετικών με τα υποσυστήματα που συνθέτουν όχημα, ο ορισθείς οργανισμός χωρίζει το πιστοποιητικό σε δύο μέρη: το ένα περιλαμβάνει τις παραπομπές στους εθνικούς κανόνες που σχετίζονται αυστηρά με την τεχνική συμβατότητα μεταξύ του οχήματος και του σχετικού δικτύου, ενώ το άλλο μέρος αφορά όλους τους άλλους εθνικούς κανόνες.

### 3.3. Τεχνικός φάκελος

Ο τεχνικός φάκελος που καταρτίζεται από τον ορισθέντα οργανισμό και συνοδεύει το πιστοποιητικό επαλήθευσης στην περίπτωση εθνικών κανόνων πρέπει να περιλαμβάνεται στον τεχνικό φάκελο που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης "CE" και αναφέρεται στο σημείο 2.4 και να περιέχει τα τεχνικά δεδομένα σχετικά με την αξιολόγηση της συμμόρφωσης του υποσυστήματος με τους εν λόγω εθνικούς κανόνες.

### 3.4. Γλώσσα

Οι φάκελοι και η αλληλογραφία που αφορούν τη διαδικασία επαλήθευσης "CE" πρέπει να συντάσσονται σε επίσημη γλώσσα της Ένωσης του κράτους μέλους στο οποίο είναι εγκατεστημένος ο αναθέτων φορέας ή ο κατασκευαστής (δηλαδή ο αιτών κατά την έννοια του άρθρου 18) ή σε επίσημη γλώσσα της Ένωσης αποδεκτή από τον αναθέτοντα φορέα ή τον κατασκευαστή (δηλαδή τον αιτούντα κατά την έννοια του άρθρου 18).

## 4. ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ ΜΕΡΩΝ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 18 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 5

Εάν εκδίδονται πιστοποιητικά επαλήθευσης για ορισμένα μέρη υποσυστήματος, για τα μέρη αυτά εφαρμόζονται κατ' αναλογία οι διατάξεις του παρόντος παραρτήματος.

### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

#### ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΠΡΟΣ ΕΛΕΓΧΟ ΓΙΑ ΤΗ ΘΕΣΗ ΣΕ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΔΕΝ ΤΗΡΟΥΝ ΤΙΣ ΤΠΔ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΤΩΝ ΕΘΝΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ

##### 1. Κατάλογος παραμέτρων

###### 1.1. Γενικό υλικό τεκμηρίωσης

Γενικό υλικό τεκμηρίωσης (περιλαμβάνονται η περιγραφή νέου, ανακαινισμένου ή αναβαθμισμένου οχήματος και πληροφορίες σχετικές με τη σκοπούμενη χρήση, τη μελέτη, την επισκευή, την επιχειρησιακή λειτουργία και τη συντήρησή του, τεχνικός φάκελος κ.λπ.

###### 1.2. Φέρουσα κατασκευή και μηχανικά μέρη Μηχανική ακεραιότητα και διεπαφή μεταξύ οχημάτων

(περιλαμβάνονται μηχανισμός έλξης και πρόσκρουσης, διάδρομοι ενδοεπικοινωνίας), αντοχή της φέρουσας κατασκευής του οχήματος και του εξοπλισμού του (π.χ. καθίσματα), ικανότητα μεταφοράς φορτίου, παθητική ασφάλεια (περιλαμβάνονται η αντοχή σε σύγκρουση εσωτερικού και εξωτερικού).

### 1.3. Διάδραση τροχιάς και περιτύπωση

Μηχανικές διεπαφές με την υποδομή (περιλαμβάνονται η στατική και η δυναμική συμπεριφορά, περιθώρια και ανοχές, το περιτύπωμα, μηχανισμός κύλισης κ.λπ.).

### 1.4. Εξοπλισμός πέδησης Στοιχεία σχετικά με την πέδηση (περιλαμβάνονται

η προστασία από ολίσθηση των τροχών, ο έλεγχος της πέδησης, και οι επιδόσεις της πέδησης κατά τη λειτουργία, την πέδηση ανάγκης και την πέδηση στάθμευσης).

### 1.5. Στοιχεία σχετιζόμενα με τους επιβάτες Εγκαταστάσεις για τους επιβάτες και περιβάλλον για

τους επιβάτες (περιλαμβάνονται παράθυρα και θύρες για επιβάτες, απαιτήσεις για άτομα μειωμένης κινητικότητας κ.λπ.).

### 1.6. Περιβαλλοντικές συνθήκες και αεροδυναμικά φαινόμενα

Επιδράσεις του περιβάλλοντος στο όχημα και επιδράσεις του όχηματος στο περιβάλλον (περιλαμβάνονται οι αεροδυναμικές συνθήκες καθώς και η διεπαφή μεταξύ του όχηματος και του παρατρόχιου μέρους του σιδηροδρομικού συστήματος και η διεπαφή με το εξωτερικό περιβάλλον).

### 1.7. Απαιτήσεις εξωτερικής προειδοποίησης, σήμανσης, λειτουργιών και ακεραιότητας λογισμικού

Εξωτερικές προειδοποίησεις, σημάνσεις, λειτουργίες και ακεραιότητα λογισμικού, π.χ. λειτουργίες σχετιζόμενες με την ασφάλεια που έχουν επίπτωση στη συμπεριφορά της αμαξοστοιχίας και στην ενδοαμαξοστοιχιακή επικοινωνία.

### 1.8. Εποχούμενα συστήματα τροφοδοσίας ισχύος και ελέγχου

Εποχούμενα συστήματα πρόωσης, ισχύος και ελέγχου, περιλαμβανόμενων της διεπαφής του όχηματος με την υποδομή τροφοδοσίας ισχύος και όλων των πτυχών ηλεκτρομαγνητικής συμβατότητας.

### 1.9. Εγκαταστάσεις για το προσωπικό, διεπαφές και περιβάλλον

Εποχούμενες εγκαταστάσεις, διεπαφές, συνθήκες και περιβάλλον εργασίας για το προσωπικό (περιλαμβάνονται ο θάλαμος οδηγήσεως, η διεπαφή μηχανοδηγού και μηχανημάτων).

### 1.10. Πυρασφάλεια και εκκένωση

### 1.11. Εξυπηρέτηση Εποχούμενες εγκαταστάσεις και διεπαφές για την εξυπηρέτηση.

### 1.12. Εποχούμενος έλεγχος, χειρισμός και σηματοδότηση

Το σύνολο του εποχούμενου εξοπλισμού που είναι αναγκαίος για την ασφάλεια καθώς και για τον χειρισμό και τον έλεγχο των κινήσεων των αμαξοστοιχιών που έχουν έγκριση για να

κυκλοφορούν στο δίκτυο και οι επιπτώσεις του στο παρατρόχιο μέρος του σιδηροδρομικού συστήματος.

#### 1.13. Ειδικές επιχειρησιακές απαιτήσεις

Ειδικές επιχειρησιακές απαιτήσεις για οχήματα (περιλαμβάνονται η κατάσταση υποθάλμισης, η περισυλλογή οχήματος, κ.λπ.)

#### 1.14. Σημεία σχετιζόμενα με τα εμπορεύματα

Οι απαιτήσεις οι ειδικές των εμπορευμάτων και του περιβάλλοντος (περιλαμβάνονται εγκαταστάσεις απαιτούμενες ειδικά για επικίνδυνα εμπορεύματα).

Οι εξηγήσεις και τα παραδείγματα που απαντούν ανωτέρω σε πλαγιογραφή έχουν μόνο πληροφοριακό χαρακτήρα και δεν αποτελούν ορισμούς των παραμέτρων.

### 2. Κατάταξη κανόνων

Οι εθνικοί κανόνες σχετικά με τις ανωτέρω παραμέτρους κατατάσσονται σε μία από τις ακόλουθες τρεις ομάδες. Εξαιρούνται οι καθαρά τοπικού χαρακτήρα κανόνες και περιορισμοί. Η επαλήθευσή τους αποτελεί μέρος των ελέγχων που πρέπει να καθιερωθούν με συμφωνία σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και διαχειριστών υποδομής.

#### Ομάδα Α

Η ομάδα Α περιλαμβάνει:

- διεθνή πρότυπα,
- εθνικούς κανόνες που θεωρούνται ισοδύναμοι από άποψη σιδηροδρομικής ασφάλειας προς τους εθνικούς κανόνες άλλων κρατών μελών.

#### Ομάδα Β

Η ομάδα Β περιλαμβάνει κάθε κανόνα που δεν εμπίπτει στο πεδίο της ομάδας Α ή Γ, ή που δεν έχει ακόμη μπορέσει να ταξινομηθεί σε μία εξ αυτών.

#### Ομάδα Γ

Η ομάδα Γ περιλαμβάνει τους κανόνες που είναι απολύτως απαραίτητοι και σχετίζονται με τα τεχνικά χαρακτηριστικά της υποδομής, με στόχο την ασφαλή και διαλειτουργική εκμετάλλευση στο δίκτυο.

### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

#### ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΥΠΟΨΗ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ ΓΙΑ ΤΗ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ

1. Ο οργανισμός, ο διευθυντής του και το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με την εκτέλεση των εργασιών επαλήθευσης δεν μπορούν να παρεμβαίνουν ούτε άμεσα ούτε ως αντιπρόσωποι στη μελέτη, στην κατασκευή, την εκτέλεση, την εμπορία ή τη συντήρηση των

στοιχείων διαλειτουργικότητας ή των υποσυστημάτων, ούτε στη χρήση τους. Αυτό δεν αποκλείει τη δυνατότητα ανταλλαγής τεχνικών πληροφοριών μεταξύ του κατασκευαστή και του οργανισμού.

2. Ο οργανισμός και το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με τον έλεγχο οφείλουν να εκτελούν τις εργασίες επαλήθευσης με τη μέγιστη επαγγελματική ακεραιότητα και τη μέγιστη τεχνική επάρκεια και να αγνοούν πιέσεις και προτροπές, ιδίως οικονομικής φύσεως, που θα ήταν δυνατόν να επηρεάσουν την κρίση τους ή τα αποτελέσματα του ελέγχου τους, ιδιαίτερα εάν πρόερχονται από πρόσωπα ή ομάδες προσώπων που έχουν συμφέρον από τα αποτελέσματα των ελέγχων.

Ειδικότερα, ο οργανισμός και το προσωπικό που επιφορτίζεται με τους ελέγχους πρέπει να είναι λειτουργικώς ανεξάρτητοι από τις αρχές τις αρμόδιες για την έκδοση των εγκρίσεων θέσης σε λειτουργία στο πλαίσιο του παρόντος διατάγματος, των εγκρίσεων στο πλαίσιο της Οδηγίας 95/18/EK και των πιστοποιητικών ασφαλείας στο πλαίσιο της Οδηγίας 2004/49/EK καθώς και ανεξάρτητοι από τα όργανα τα αρμόδια για τη διεξαγωγή των ερευνών σε περίπτωση ατυχήματος.

3. Ο οργανισμός πρέπει να διαθέτει το αναγκαίο προσωπικό και τα αναγκαία μέσα για να επιτελεί με ικανοποιητικό τρόπο τα τεχνικά και διοικητικά καθήκοντα που συνδέονται με την εκτέλεση των επαληθεύσεων. Ομοίως, πρέπει να έχει πρόσβαση στο υλικό που είναι αναγκαίο για τους έκτακτους ελέγχους.

4. Το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με τους ελέγχους πρέπει να διαθέτει:

- καλή τεχνική και επαγγελματική κατάρτιση,
- ικανοποιητική γνώση των απαιτήσεων σχετικά με τους ελέγχους που διεξάγει και επαρκή πρακτική εμπειρία των ελέγχων αυτών,
- την απαιτούμενη ικανότητα για τη σύνταξη των πιστοποιητικών, των πρακτικών και των εκθέσεων που αποδεικνύουν ότι οι έλεγχοι έχουν πράγματι διεξαχθεί.

5. Πρέπει να υπάρχει εγγύηση για την ανεξαρτησία του προσωπικού που είναι επιφορτισμένο με τους ελέγχους. Η αμοιβή κάθε υπαλλήλου δεν πρέπει να εξαρτάται ούτε από το πλήθος ελέγχων που διενεργεί ούτε από τα αποτελέσματα των ελέγχων αυτών.

6. Ο οργανισμός οφείλει να συνάπτει σύμβαση ασφάλισης αστικής ευθύνης, εκτός εάν η ευθύνη αυτή καλύπτεται από το κράτος βάσει του εθνικού δικαίου ή εάν οι έλεγχοι διενεργούνται απευθείας από το κράτος.

7. Το προσωπικό του οργανισμού δεσμεύεται από το επαγγελματικό απόρρητο για οτιδήποτε περιέρχεται στη γνώση του κατά την άσκηση των καθηκόντων του (πλην έναντι των αρμόδιων διοικητικών αρχών και των φορέων διερεύνησης ατυχημάτων του κράτους στο οποίο ασκεί τις δραστηριότητές του καθώς των φορέων διερεύνησης ατυχημάτων που είναι αρμόδιοι για τη διερεύνηση ατυχημάτων που οφείλονται σε βλάβη ελεγμένων στοιχείων ή υποσυστημάτων διαλειτουργικότητας) στο πλαίσιο του παρόντος διατάγματος ή οποιασδήποτε διάταξης εσωτερικού δικαίου που αποσκοπεί στην εφαρμογή της.

ΦΑΚΕΛΟΣ ΓΙΑ ΑΙΤΗΣΗ ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΗΣ

Κατά την υποθολή της αίτησης για παρέκκλιση κατατίθενται τα ακόλουθα έγγραφα:

α) τυπική επιστολή με την οποία γνωστοποιείται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή η προβλεπόμενη παρέκκλιση·

β) φάκελο, συνημμένο στην επιστολή, όπου περιέχονται τουλάχιστον:

- περιγραφή εργασιών, αγαθών και υπηρεσιών που αποτελούν το αντικείμενο της παρέκκλισης. Σημειώνονται οι βασικές ημερομηνίες, η γεωγραφική κατάσταση καθώς και ο λειτουργικός και τεχνικός τομέας,

- ακριβής αναφορά στις ΤΠΔ (ή σε μέρη τους) για τις οποίες ζητείται παρέκκλιση,

- ακριβής αναφορά και λεπτομέρειες εναλλακτικών διατάξεων που θα εφαρμοστούν,

- για τις αιτήσεις που υποβάλλονται στο πλαίσιο της περίπτωσης (α) της παραγράφου 1 του άρθρου 9, αιτιολόγηση σχετικά με το προχωρημένο στάδιο εξέλιξης του έργου,

- αιτιολόγηση της παρέκκλισης, όπου περιλαμβάνονται οι κύριοι λόγοι φύσεως τεχνικής, οικονομικής, εμπορικής, επιχειρησιακής ή/και διοικητικής,

- κάθε άλλο στοιχείο που δικαιολογεί την αίτηση παρέκκλισης,

- περιγραφή των μέτρων που πρόκειται να ληφθούν, ώστε να προαχθεί η τελική διαλειτουργικότητα του έργου

Ο φάκελος πρέπει να υποβάλλεται τόσο σε χαρτί όσο και σε μορφή ηλεκτρονικών αρχείων. Έτσι θα είναι δυνατή η διανομή του φακέλου στα μέλη της επιτροπής.

Άρθρο 38

Έναρξη ισχύος

1. Η ισχύς του παρόντος διατάγματος αρχίζει από την 19η Ιουλίου 2010.

2. Στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων αναθέτουμε τη δημοσίευση του παρόντος διατάγματος, στους Υπουργούς Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων αναθέτουμε την εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 30 Σεπτεμβρίου 2010

Με την προτεινόμενη παράγραφο 5 του άρθρου 88 καταργείται το π.δ. 160/2007, Α'201, με την επιφύλαξη της παρ.1 του άρθρου 80.

Π.Δ. 160/07 (ΦΕΚ 201 Α/23-8-2007- Διορθ.Σφαλμ. στο ΦΕΚ 5 Α/24-1-08) : Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την οδηγία 2004/49/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η οποία τροποποιεί την οδηγία 95/18/EK του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες σε

σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την οδηγία 2001/14/EK σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφάλειας» (Ε EL 164 της 30.4.2004 και Ε EL 220 της 21.6.2004) και τροποποίηση του π.δ/τος 41/2005.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α) του άρθρου 3 του ν. 1338/1983 (Α' 34), όπως αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 65 του ν.1892/1990 (Α' 101) και του άρθρου 4 του ν.1338/1983, όπως αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 6 παρ. 4 του ν. 1440/1984 (Α' 70) και τροποποιήθηκε με τα άρθρα 7 του ν. 1775/1988 (Α' 101), 31 του ν. 2076/1992 (Α' 130), 19 του ν. 2367/1995 (Α' 261), 22 του ν. 2879/2000 (Α' 21) και 48 του 3427/2005 (Α' 312),

β) του άρθρου δευτέρου του ν. 2077/1992 «Κύρωση της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και των σχετικών πρωτοκόλλων και δηλώσεων που περιλαμβάνονται στην Τελική πράξη» (Α' 136),

γ) του άρθρου 90 του κώδικα νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά όργανα που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του π.δ. 63/2005 «Κωδικοποίηση της νομοθεσίας για τη Κυβέρνηση και τα κυβερνητικά όργανα» (Α' 98),

δ) του άρθρου 27 παρ. 1 του ν. 3534/2007 (Α' 40).

2. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος προκαλούνται σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού οι ακόλουθες δαπάνες: α) Ετήσια δαπάνη, ύψους 87.500 Ευρώ περίπου, για το τρέχον οικονομικό έτος, και 95.000 Ευρώ περίπου για κάθε επόμενο οικονομικό έτος, β) Δαπάνη από την κάλυψη εξόδων εκπαίδευσης και εξέτασης Διερευνητών, η οποία εξαρτάται από την έκδοση κ.υ.α. και εκτιμάται στο ποσό των 20000 Ευρώ περίπου ανά

εκπαιδευτική σειρά. Επίσης, προκαλείται ενδεχόμενη δαπάνη από την καταβολή: α) αμοιβής στους Διερευνητές για τη διερεύνηση σιδηροδρομικών ατυχημάτων, β) εξόδων μετακίνησης στα μέλη της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, τους Διερευνητές και σε τεχνικούς συμβούλους, γ) αμοιβής σε τεχνικούς συμβούλους, δ) αμοιβής σε εξωτερικό φορέα στον οποίο η Επιτροπή αναθέτει πραγματογνωμοσύνη σε λειτουργικά και τεχνικά θέματα, σε περίπτωση σιδηροδρομικού ατυχήματος ή συμβάντος.

Η δαπάνη αυτή εξαρτάται από την έκδοση κ.υ.α. και από πραγματικά γεγονότα και για το λόγο αυτό δεν είναι δυνατόν να προσδιοριστεί.

Οι ανωτέρω δαπάνες θα καλύπτονται από τις πιστώσεις του Προϋπολογισμού του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών (ειδ.φ.39-110/ΚΑΕ Ομάδων 0200, 0800 και 1000)

3. Την υπ' αριθμ. 151/2007 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας με πρόταση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, αποφασίζουμε:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I

## Άρθρο 1

### Άρθρο 1 της Οδηγίας

#### Σκοπός

Σκοπός του παρόντος είναι η εξασφάλιση της ανάπτυξης και η βελτίωση της ασφάλειας του σιδηροδρομικού συστήματος, καθώς και η πρόσβαση στην αγορά των σιδηροδρομικών μεταφορών σε όσους παρέχουν σιδηροδρομικές υπηρεσίες και ειδικότερα:

α) η εναρμόνιση της δομής του ρυθμιστικού συστήματος στην Ελλάδα,

β) ο καθορισμός των αρμοδιοτήτων όλων των μερών, (μεταξύ άλλων διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε., Υπουργείου Μεταφορών & Επικοινωνιών, Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών, Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, Κοινοποιημένων Οργανισμών).

γ) ο καθορισμός διαδικασίας εφαρμογής των κοινών στόχων ασφάλειας και της κοινής μεθοδολογίας ασφάλειας, προκειμένου να επιτευχθεί η εναρμόνιση των εθνικών κανόνων ασφαλείας

δ) η σύσταση Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών και Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων

ε) ο καθορισμός κοινών αρχών διαχείρισης, ρύθμισης και εποπτείας των συστημάτων ασφάλειας των σιδηροδρόμων.

#### Άρθρο 2

### Άρθρο 2 της Οδηγίας

#### Πεδίο εφαρμογής

1. Οι διατάξεις του παρόντος αφορούν το σιδηροδρομικό σύστημα στην Ελλάδα, το οποίο διακρίνεται σε υποσυστήματα σχετικά με τομείς διαρθρωτικής και λειτουργικής φύσεως. Καλύπτει τις απαιτήσεις ασφάλειας ολόκληρου του συστήματος, συμπεριλαμβανομένης της ασφαλούς διαχείρισης της υποδομής και της εκμετάλλευσης της κυκλοφορίας και της αλληλεπίδρασης σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή της υποδομής όπως ορίζεται στο π.δ. 41/2005 (Α' 60).

2. Εξαιρούνται από τις διατάξεις του παρόντος:

α) το μετρό, τραμ και τα άλλα ελαφρά σιδηροδρομικά συστήματα. Επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται συστήματα μετρό, οφείλουν να συμμορφώνονται προς τις διατάξεις του παρόντος, προκειμένου να αποκτήσουν πρόσβαση στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή,

β) τα δίκτυα που είναι λειτουργικώς αποκομμένα από τα υπόλοιπα σιδηροδρομικά συστήματα και τα οποία προορίζονται μόνο για τη λειτουργία τοπικών, αστικών ή προαστιακών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών καθώς και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις με δραστηριότητες μόνο στα δίκτυα αυτά,

γ) η σιδηροδρομική υποδομή που ανήκει σε ιδιώτες και υπάρχει για να χρησιμοποιείται αποκλειστικά από τον κύριο της υποδομής για τις δικές του μεταφορές φορτίου.

δ) διατηρητέα οχήματα που κυκλοφορούν στο εθνικό δίκτυο υπό τον όρο ότι συμμορφώνονται προς τους εθνικούς κανόνες ασφάλειας και ρυθμίσεις με στόχο την εξασφάλιση της ασφαλούς κυκλοφορίας των οχημάτων αυτών,

ε) διατηρητέοι, μουσειακοί και τουριστικοί σιδηρόδρομοι που λειτουργούν στο δικό τους δίκτυο, συμπεριλαμβανομένων των συνεργείων, των οχημάτων και του προσωπικού.

### Άρθρο 3

#### Άρθρο 3 της Οδηγίας

##### Ορισμοί

Για το σκοπό του παρόντος ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

α) «αίτια»: ενέργειες, παραλείψεις, γεγονότα ή συνθήκες, ή συνδυασμός αυτών, τα οποία οδηγούν σε ατύχημα, ή συμβάν,

β) «Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών»: η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων του άρθρου 22 του ν. 3891/2010 (Α' 188), εφεξής η «Αρχή», που αναλαμβάνει τα καθήκοντα που αφορούν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα ή κάθε οργανισμός δύο κρατών μελών, στον οποίο το κράτος - μέλος έχει αναθέσει τα καθήκοντα αυτά, ώστε να εξασφαλίζεται ένα ενιαίο καθεστώς ασφαλείας για την εξειδικευμένη διαμεθο-ριακή υποδομή,

γ) «ατύχημα»: κάθε ακούσιο ή απρομελέτητο αιφνίδιο περιστατικό, ή μία ειδική αλληλουχία τέτοιων περιστατικών με βλαβερές συνέπειες, τα ατυχήματα διακρίνονται στις εξής κατηγορίες: συγκρούσεις, εκτροχιασμοί, ατυχήματα σε ισόπεδες διαβάσεις, ατυχήματα που προκαλούνται σε άτομα από κινούμενο τροχαίο υλικό, πυρκαγές και άλλα,

δ) «διαχειριστής υποδομής»: κάθε φορέας ή επιχείρηση που είναι υπεύθυνος/η ιδίως για την εγκατάσταση και τη συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής, ή μέρους αυτής, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 του π.δ. 41/2005 (Α' 60), όπως ισχύει, που μπορεί επίσης να περιλαμβάνει τη διαχείριση των συστημάτων ελέγχου και ασφάλειας της υποδομής. Τα καθήκοντα του διαχειριστή της υποδομής ενός δικτύου ή ενός μέρους δικτύου μπορούν να ανατίθενται σε διαφορετικούς φορείς ή επιχειρήσεις

ε) «εθνικοί κανόνες ασφάλειας»: το σύνολο των κανόνων που εγκρίνονται από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και περιλαμβάνουν τις απαιτήσεις σιδηροδρομικής ασφάλειας και ισχύουν για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις οι οποίες έχουν δικαίωμα πρόσθασης ή διέλευσης στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή όπως αυτή ορίζεται στις διατάξεις της παραγρ. 16 του άρθρου 2 του π.δ. 41/2005 (Α' 60),

σ) «Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων»: η Επιτροπή που έχει την αρμοδιότητα διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων ή συμβάντων,

ζ) «έρευνα/διερεύνηση»: διαδικασία που διεξάγεται με σκοπό την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων και η οποία περιλαμβάνει τη συγκέντρωση και την ανάλυση πληροφοριών, την

εξαγωγή συμπερασμάτων, συμπεριλαμβανομένου του καθορισμού των αιτίων, και, οσάκις κρίνεται ενδεδειγμένο, τη διατύπωση συστάσεων ασφάλειας,

η) «κάτοχος»: το πρόσωπο ή ο φορέας ο οποίος, όντας ιδιοκτήτης ή νομέας οχήματος, το εκμεταλλεύεται ως μέσο μεταφοράς καταχωρισμένο στο Εθνικό Μητρώο Οχημάτων (ΕΜΟ) του άρθρου 33 της οδηγίας 2008/57/EK 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) (εφεξής «οδηγία για τη διαλειτουργικότητα»),

θ) «κοινές μέθοδοι ασφάλειας (ΚΜΑ)»: η μεθοδολογία που καταρτίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 της οδηγίας 2004/49/EK, για την περιγραφή του τρόπου αξιολόγησης της επίτευξης των στόχων ασφάλειας και της συμμόρφωσης με άλλες αιτήσεις ασφάλειας,

ι) «κοινοί στόχοι ασφάλειας (ΚΣΑ)»: τα επίπεδα ασφάλειας που πρέπει κατ' ελάχιστον να επιτυγχάνονται στα διάφορα τμήματα του σιδηροδρομικού συστήματος (όπως το συμβατικό σιδηροδρομικό σύστημα, το σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας, τις μακρές σιδηροδρομικές στήραγγες ή τις γραμμές που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τις μεταφορές εμπορευμάτων), καθώς και σε ολόκληρο το σύστημα, τα οποία εκφράζονται με κριτήρια αποδοχής κινδύνων,

ια) «κοινοποιημένοι οργανισμοί»: οι οργανισμοί, οι οποίοι είναι επιφορτισμένοι με την αξιολόγηση της πιστότητας, ή της καταλληλότητας χρήσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας, ή τη διεξαγωγή της κοινοτικής διαδικασίας ελέγχου των υποσυστημάτων, όπως αυτά ορίζονται στο π.δ 345/2001 (Α' 232) και στο π.δ. 139/2005 (Α' 196), όπως ισχύουν,

ιβ) «Οργανισμός»: ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων, ο κοινοτικός οργανισμός για την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων, ο οποίος συστήθηκε με τον Κανονισμό 881/2004/EK (Ε EL 220/3 της 21.6.2004),

ιγ) «όχημα»: σιδηροδρομικό όχημα δυνάμενο να κινηθεί με δικούς του τροχούς επί σιδηροδρομικών γραμμών, με ή χωρίς έλξη. Το σιδηροδρομικό όχημα αποτελείται από ένα ή περισσότερα δομικά και λειτουργικά υποσυστήματα ή μέρη των υποσυστημάτων αυτών,

ιδ) «σιδηροδρομική επιχείρηση»: κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση όπως ορίζεται στο π.δ. 41/2005 (Α' 60) και κάθε άλλη δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση, η δραστηριότητα της οποίας είναι η παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων ή/και επιβατών, υπό την προϋπόθεση ότι η επιχείρηση αυτή εξασφαλίζει υποχρεωτικά και την έλξη. Συμπεριλαμβάνονται επίσης, οι επιχειρήσεις που παρέχουν μόνον έλξη,

ιε) «σιδηροδρομικό σύστημα»: το σύνολο των υποσυστημάτων διαρθρωτικής και λειτουργικής φύσεως, όπως αυτά ορίζονται στο άρθρο 2 του π.δ. 345/2001 (Α' 232) και στο άρθρο 2 του π.δ. 139/2005 (Α' 196) όπως ισχύουν, καθώς και η διαχείριση και λειτουργία ολόκληρου του συστήματος,

ιστ) «σοθαρό ατύχημα»: κάθε σύγκρουση ή εκτροχιασμός συρμών, με τουλάχιστον έναν νεκρό, ή πέντε ή περισσότερους σοθαρά τραυματισμένους, ή εκτεταμένες ζημιές στο τροχαίο υλικό την υποδομή ή το περιβάλλον, καθώς και κάθε άλλο παρόμοιο ατύχημα με προφανείς επιπτώσεις για τη ρύθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων και τη διαχείριση της ασφάλειας. Ως «εκτεταμένες ζημιές» νοούνται οι ζημιές οι οποίες μπορούν να εκτιμηθούν

αμέσως από την Επιτροπή διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων ότι όταν κοστίσουν συνολικά τουλάχιστον 2 εκατ. ευρώ,

ιζ) «στοιχεία διαλειτουργικότητας»: κάθε βασικό στοιχείο, ομάδα στοιχείων, υποσύνολο ή πλήρες σύνολο υλικών ενσωματωμένων ή προοριζόμενων να ενσωματωθούν σε ένα υποσύστημα, από το οποίο εξαρτάται άμεσα ή έμμεσα η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ή του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος, όπως ορίζονται στο π.δ. 345/2001 (Α' 232) και στο π.δ. 139/2005 (Α' 196), όπως ισχύουν. Η έννοια του «στοιχείου» καλύπτει στοιχεία υλικά όσο και άυλα, όπως το λογισμικό,

ιη) «συμβάν»: κάθε περιστατικό, πλην ατυχήματος ή σοβαρού ατυχήματος, το οποίο συνδέεται με τη λειτουργία των τρένων και επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία αυτών,

ιι) «σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας»: η οργάνωση και οι ρυθμίσεις που θεσπίζονται από έναν διαχειριστή υποδομής ή μία σιδηροδρομική επιχείρηση με στόχο την εξασφάλιση της ασφαλούς διαχείρισης των μεταφορών που εκτελεί,

κ) «τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ)»: οι προδιαγραφές που ισχύουν για κάθε υποσύστημα ή τμήμα υποσυστήματος, προκειμένου αυτό να ανταποκρίνεται στις βασικές απαιτήσεις και εξασφαλίζει τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, όπως ορίζονται στο π.δ. 345/2001 (Α' 232) και στο π.δ. 139/2005 (Α' 196) όπως ισχύουν,

κα) «υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας»: ο υπεύθυνος για τη συντήρηση του οχήματος φορέας που έχει καταχωρισθεί με την ιδιότητα αυτή στο EMO,

κβ) «υπεύθυνος έρευνας»: το πρόσωπο που φέρει την ευθύνη για τη οργάνωση, τη διεξαγωγή και τον έλεγχο μιας έρευνας.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

### ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

#### Άρθρο 4

##### Άρθρο 4 της Οδηγίας

##### Εξέλιξη και βελτίωση της σιδηροδρομικής ασφάλειας

1. Η Αρχή, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της για τη συνολική τήρηση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και τη συνεχή βελτίωσή της, λαμβάνοντας υπόψη την εξέλιξη της κοινοτικής νομοθεσίας, καθώς και την τεχνική και επιστημονική πρόοδο και δίδοντας προτεραιότητα στην πρόληψη των σοβαρών ατυχημάτων, καταρτίζει, ενημερώνει, τροποποιεί τους κανόνες ασφάλειας και εποπτεύει τους αρμόδιους φορείς για την εφαρμογή και τήρηση των διατάξεων του παρόντος και επιβάλλει κυρώσεις σε όσους δεν τηρούν τις διατάξεις αυτές.

Η Αρχή παρακολουθεί κάθε μεταβολή στους κανόνες ασφάλειας, όπως αυτοί προκύπτουν σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος.

Η Αρχή εξασφαλίζει τη θέσπιση, εφαρμογή και επιβολή των κανόνων ασφάλειας με ανοικτό και αμερόληπτο τρόπο, για την προαγωγή της ανάπτυξης ενός ενιαίου συστήματος ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών μεταφορών. Η Αρχή εξασφαλίζει ότι τα μέτρα ανάπτυξης και βελτίωσης της σιδηροδρομικής ασφάλειας λαμβάνουν υπόψη την ανάγκη συστηματικής προσέγγισης των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών συστημάτων.

2. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ο διαχειριστής της υποδομής έχουν την ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος και την λήψη μέτρων για τον έλεγχο των σχετικών κινδύνων, υποχρεούνται να εφαρμόζουν τα απαραίτητα μέτρα ελέγχου των κινδύνων, κατά περίπτωση, καθώς και να συνεργάζονται και να διασφαλίζουν ότι εφαρμόζονται οι εθνικοί κανόνες και πρότυπα ασφάλειας. Υποχρεούνται να καταρτίζουν σύμφωνα με τα άρθρα 9 και 29 παράρτημα III, συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας, τα οποία υποβάλλουν στην Αρχή, προκειμένου να λάβουν την Πιστοποίηση ασφάλειας και την Έγκριση ασφάλειας σύμφωνα με τα άρθρα 10 και 11.

3. Με επιφύλαξη της ύπαρξης τυχόν αστικής ευθύνης, ο διαχειριστής υποδομής και κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση, η οποία έχει λάβει πρόσβαση ή δικαίωμα διέλευσης στην Εθνική σιδηροδρομική υποδομή, αναλαμβάνουν την ευθύνη για το τμήμα του συστήματος που εμπίπτει στην αρμοδιότητά τους και για την ασφαλή λειτουργία αυτού, συμπεριλαμβανομένης της προμήθειας υλικού και της ανάθεσης υπηρεσιών, έναντι των χρηστών, των πελατών, των εργαζομένων και των τρίτων, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9.

4. Τα παραπάνω δεν θίγουν την ευθύνη κάθε κατασκευαστή, συντηρητή, κατόχου, παρόχου υπηρεσιών και προμηθευτή, να παραδίδουν τροχαίο υλικό, εγκαταστάσεις, εξαρτήματα και άλλο υλικό ή υπηρεσίες σύμφωνα με τις οριζόμενες προϋποθέσεις και τους όρους χρήσης, προκειμένου να είναι δυνατή η ασφαλής χρησιμοποίησή τους από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή/και το διαχειριστή της υποδομής σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία.

#### Άρθρο 5

##### Άρθρο 5 της Οδηγίας

##### Κοινοί Δείκτες Ασφάλειας

1. Προκειμένου να διευκολυνθεί η αξιολόγηση της επίτευξης των Κοινών Στόχων Ασφαλείας (ΚΣΑ) και να εξασφαλισθεί η παρακολούθηση της γενικής εξέλιξης της σιδηροδρομικής ασφάλειας, η Αρχή, συγκεντρώνει πληροφορίες για τους Κοινούς Δείκτες Ασφάλειας (ΚΔΑ). Η Αρχή συντάσσει την έκθεση σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 17.

Ως πρώτο έτος αναφοράς για τους Κοινούς Δείκτες Ασφαλείας (ΚΔΑ), ορίζεται το 2006. Οι σχετικές πληροφορίες υποβάλλονται με την ετήσια έκθεση το επόμενο έτος.

2. Ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις στην ετήσια έκθεση για την ασφάλεια την οποία υποβάλλουν στην Αρχή, για το προηγούμενο έτος, σύμφωνα με το άρθρο 9 παραγρ. 4, περιλαμβάνουν πληροφορίες σχετικές με τη πρόσδο των εθνικών δεικτών ασφάλειας και των ΚΔΑ, όπως ορίζονται στο άρθρο 29 παράρτημα I, εφόσον είναι συναφείς με την επιχείρηση που υποβάλλει την έκθεση.

3. Στο άρθρο 29 παράρτημα I καθορίζονται οι Κοινοί Δείκτες Ασφάλειας (ΚΔΑ), λαμβάνονται δε υπόψη από το διαχειριστή της υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πριν τους υποβάλλουν στην Αρχή κατά τα ανωτέρω.

#### Άρθρο 6

##### Άρθρο 6 της Οδηγίας

###### Κοινές Μέθοδοι Ασφαλείας

Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, μετά από εισήγηση της Αρχής, εγκρίνονται οι τροποποιήσεις των ευνικών κανόνων ασφάλειας με γνώμονα τη θέσπιση Κοινών Δεικτών Ασφάλειας (ΚΔΑ) και τυχόν αναθεώρησή τους, που πραγματοποιείται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 27 παρ. 2 της οδηγίας 2004/49/EK.

#### Άρθρο 7

##### Άρθρο 7 της Οδηγίας

###### Κοινοί Στόχοι Ασφάλειας (ΚΣΑ)

1. Οι Κοινοί Στόχοι Ασφάλειας (ΚΣΑ) καταρτίζονται από τον Οργανισμό σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 7 παρ. 1 της οδηγίας 2004/49/EK.

2. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, μετά από εισήγηση της Αρχής, εγκρίνονται τροποποιήσεις των ευνικών κανόνων ασφάλειας, ώστε να επιτευχθούν οι ΚΣΑ και οι τυχόν αναθεωρημένοι ΚΣΑ. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών κοινοποιεί τις αποφάσεις τροποποίησης των κανόνων σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 8 της οδηγίας 2004/49/EK.

#### Άρθρο 8

##### Άρθρο 8 της Οδηγίας

###### Εθνικοί Κανόνες Ασφάλειας (ΕΚΑ)

1. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών δημοσιεύει και θέτει στη διάθεση όλων των διαχειριστών υποδομής, των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, των αιτούντων πιστοποιητικό ασφάλειας και των αιτούντων έγκριση ασφαλείας σε γλώσσα απλή, κατανοητή από όλους τους ενδιαφερομένους, τους Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας.

2. Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών μετά από εισήγηση της Αρχής με απόφασή του εγκρίνει κάθε τροποποίηση των ήδη κοινοποιημένων ευνικών κανόνων ασφάλειας, η κοινοποίηση των οποίων πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγρ. 2 του άρθρου 8 της οδηγίας 2004/49/EK και εγκρίνει κάθε νέο κανόνα ασφάλειας που του τυχόν εισηγείται η Αρχή, εκτός και αν ο κανόνας αφορά εξ' ολοκλήρου την εφαρμογή ΚΔΑ. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών κοινοποιεί άμεσα στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή κάθε μία από τις παραπάνω τροποποιήσεις.

3. Εάν, μετά τη θέσπιση ΚΣΑ, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 7 της οδηγίας 2004/49/EK, το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών καθιερώσει νέο Εθνικό

Κανόνα Ασφάλειας, ο οποίος απαιτεί υψηλότερο επίπεδο ασφαλείας από αυτό που ορίζει ο ΚΣΑ, ή εάν προτίθεται να εισαγάγει νέο Εθνικό Κανόνα Ασφάλειας, ο οποίος ενδέχεται να επηρεάσει την εκμετάλλευση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων οι οποίες έχουν πρόσβαση ή διέλευση στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή, υποχρεούται πριν τη θέσπισή τους, να διαθουλευθεί με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη και εγκαίρως να υποθάλλει σχέδιο κανόνα στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή προς εξέταση, δηλώνοντας τους λόγους θέσπισης του. Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών πριν την αποστολή του παραπάνω σχεδίου λαμβάνει τη γνώμη της Αρχής.

#### Άρθρο 9

##### Άρθρο 9 της Οδηγίας

###### Συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας

1. Ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θεσπίζουν τα συστήματά τους για τη διαχείριση της ασφάλειας, προκεμένου να εξασφαλίζουν ότι το σιδηροδρομικό σύστημα μπορεί να επιτύχει τουλάχιστον τους ΚΣΑ, ότι πληροί τους εθνικούς κανόνες ασφάλειας οι οποίοι περιγράφονται στο άρθρο 8 και στο άρθρο 29 παράρτημα II και τις απαιτήσεις ασφάλειας που θεσπίζονται στο πλαίσιο των Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας, καθώς και ότι τα σχετικά μέρη των ΚΜΑ εφαρμόζονται.
2. Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας πληροί τις απαιτήσεις και περιλαμβάνει τα στοιχεία που ορίζονται στο άρθρο 29 παράρτημα III, με προσαρμογή στη φύση, στο μέγεθος και στις άλλες συνθήκες της επιδιωκόμενης δραστηριότητας. Εξασφαλίζει τον έλεγχο όλων των κινδύνων που προκαλεί η δραστηριότητα του διαχειριστή της υποδομής ή της σιδηροδρομικής επιχείρησης, συμπεριλαμβανομένης της παροχής συντήρησης και της χρησιμοποίησης εργολάβων. Με την επιφύλαξη των υφιστάμενων εθνικών και διεθνών κανόνων περί ευθύνης, το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας λαμβάνει επίσης υπόψη, όποτε αυτό ενδείκνυται και είναι εύλογο, τους κινδύνους που προκύπτουν ως αποτέλεσμα των δραστηριοτήτων τρίτων.
3. Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής λαμβάνει υπόψη τις συνέπειες της εκμετάλλευσης του δικτύου από διάφορες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και λαμβάνει μέτρα ώστε όλες οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να ασκούν τις δραστηριότητές τους σύμφωνα με τις Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας και τους Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας, καθώς και σύμφωνα με τους όρους που προβλέπονται από το Πιστοποιητικό ασφάλειας που έχουν λάβει. Το εν λόγω σύστημα καταρτίζεται επιπλέον με στόχο τον συντονισμό των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης του διαχειριστή της υποδομής με όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που ασκούν δραστηριότητα στο τμήμα της υποδομής του.
4. Ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις υποθάλλουν πριν από τις 30 Ιουνίου εκάστου έτους στην Αρχή, έκθεση ασφάλειας για το προηγούμενο ημερολογιακό έτος. Η εν λόγω έκθεση περιλαμβάνει:
  - α) πληροφορίες για την επίτευξη των στόχων της επιχείρησης στον τομέα της ασφάλειας και για τα αποτελέσματα των προγραμμάτων ασφάλειας.

θ) την πρόοδο των ευνικών δεικτών ασφάλειας και των Κοινών Δεικτών Ασφάλειας, οι οποίοι ορίζονται στο άρθρο 29 παράρτημα I, εφόσον είναι συναφείς με την επιχείρηση που υποβάλλει την έκθεση.

γ) τα αποτελέσματα του εσωτερικού ελέγχου ασφάλειας.

δ) παρατηρήσεις για ανεπάρκειες και δυσλειτουργίες των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και της διαχείρισης της υποδομής που ενδέχεται να ενδιαφέρουν την Αρχή.

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

#### ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Άρθρο 10

Άρθρο 10 της Οδηγίας

Πιστοποιητικά ασφάλειας

1. Προκειμένου μία σιδηροδρομική επιχείρηση να αποκτήσει πρόσθαση στη σιδηροδρομική υποδομή, οφείλει να έχει λάβει πιστοποιητικό ασφάλειας, σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις του παρόντος κεφαλαίου. Το Πιστοποιητικό ασφάλειας μπορεί να καλύπτει ολόκληρο το ευνικό σιδηροδρομικό δίκτυο ή μόνο ένα καθορισμένο τμήμα αυτού.

Το πιστοποιητικό ασφάλειας αποδεικνύει ότι η σιδηροδρομική επιχείρηση έχει θεσπίσει σύστημα για διαχείριση της ασφάλειας και είναι σε θέση να πληροί τις απαιτήσεις των ΤΠΔ και της σχετικής κοινοτικής νομοθεσίας, καθώς και των ευνικών κανόνων ασφάλειας, προκειμένου να ελέγχει επιτυχώς τους κινδύνους και να παρέχει με ασφάλεια υπηρεσίες μεταφοράς στο δίκτυο.

2. Το πιστοποιητικό ασφάλειας περιλαμβάνει:

α) την πιστοποίηση της αποδοχής του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας της σιδηροδρομικής επιχείρησης, όπως περιγράφεται στο άρθρο 9 και στο άρθρο 29 παράρτημα III

και

β) την πιστοποίηση της αποδοχής των μέτρων που λαμβάνει η σιδηροδρομική επιχείρηση, προκειμένου να ανταποκρίνεται στις ιδιαίτερες απαιτήσεις που επιβάλλει η ασφαλής εκμετάλλευση του σχετικού δικτύου. Οι απαιτήσεις αυτές είναι:

αα) εφαρμογή των ΤΠΔ, των ευνικών κανόνων ασφάλειας, περιλαμβανομένων των κανόνων επιχειρησιακής λειτουργίας του δικτύου, καθώς και κάθε άλλης σχετικής με τις δραστηριότητές της, νομοθεσίας

ββ) απασχόληση έμπειρου προσωπικού, δεόντως πιστοποιημένου, ικανού να πληροί τις απαιτήσεις των ΤΠΔ ή των Ευνικών κανόνων Ασφάλειας και

γγ) χρησιμοποίηση κατάλληλου τροχαίου υλικού που πληροί τις απαιτήσεις των ΤΠΔ ή των Ευνικών κανόνων Ασφάλειας και έχει λάβει ανάλογη πιστοποίηση.

Η πιστοποίηση βασίζεται στην τεκμηρίωση των ανωτέρω, που υποβάλλει η σιδηροδρομική επιχείρηση, όπως περιγράφεται στο άρθρο 29 Παράρτημα IV.

3. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται τα δικαιολογητικά και λοιπά έγγραφα, τα οποία υποβάλλονται από την σιδηροδρομική επιχείρηση στην Αρχή, για την τεκμηρίωση των ανωτέρω και τη χορήγηση του πιστοποιητικού ασφαλείας.

4. Η Αρχή χορηγεί πιστοποιητικό στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που ασκούν τις δραστηριότητες τους στην Ελλάδα, σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου.

Το ανωτέρω πιστοποιητικό καθορίζει το είδος και την έκταση των καλυπτόμενων σιδηροδρομικών δραστηριοτήτων. Το πιστοποιητικό που χορηγείται σύμφωνα με την παράγραφο 2 στοιχείο α, ισχύει σε όλη την Κοινότητα για ισοδύναμες δραστηριότητες σιδηροδρομικών μεταφορών.

5. Σιδηροδρομική επιχείρηση που έχει λάβει ήδη πιστοποίηση από αρμόδια αρχή κράτους μέλους της Ευ-ρώπαϊκής Ένωσης και σκοπεύει να εκτελέσει συμπληρωματικές υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα λαμβάνει από την Αρχή, συμπληρωματική εθνική πιστοποίηση η οποία απαιτείται σύμφωνα με την παράγραφο 2 στοιχείο β του παρόντος άρθρου. Συμπληρωματική πιστοποίηση χορηγεί η Αρχή σύμφωνα με την παράγραφο 28 και σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που έχουν Πιστοποίηση από την Αρχή του άρθρου 16 για συγκεκριμένο τμήμα της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής και θέλουν να επεκτείνουν τις δραστηριότητες τους και αλλού.

6. Το Πιστοποιητικό ασφάλειας ανανεώνεται μετά από αίτηση της σιδηροδρομικής επιχείρησης σε διαστήματα τα οποία δεν υπερβαίνουν τα πέντε (5) έτη. Ενημερώνεται, εν μέρει ή στο σύνολό του, κάθε φορά που ο τύπος ή η έκταση της δραστηριότητας υφίσταται ουσιαστική τροποποίηση.

Ο κάτοχος του Πιστοποιητικού ασφάλειας ενημερώνει χωρίς καθυστέρηση την Αρχή για όλες τις σημαντικές τροποποιήσεις των όρων του οικείου μέρους του πιστοποιητικού ασφάλειας. Επιπλέον, κοινοποιεί στην Αρχή, όποτε εισάγονται νέες κατηγορίες προσωπικού ή νέοι τύποι τροχαίου υλικού.

Η Αρχή μπορεί να απαιτεί την αναθεώρηση του οικείου μέρους του πιστοποιητικού ασφάλειας κατόπιν ουσιαστικών μεταβολών του ρυθμιστικού πλαισίου ασφάλειας.

Η Αρχή παρακολουθεί τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις στις οποίες έχει χορηγήσει πιστοποιητικό ασφάλειας και εάν διαπιστώσει ότι κάτοχος πιστοποιητικού ασφάλειας δεν πληροί πλέον τις προϋποθέσεις πιστοποίησης σύμφωνα με τις διατάξεις των παρ. 2 και 3 του παρόντος, ανακαλεί το εν λόγω στοιχείο α) ή/και β) της παρ. 2 του πιστοποιητικού, αιτιολογώντας την απόφασή της. Η Αρχή, που ανακαλεί συμπληρωματική εθνική πιστοποίηση, που χορηγήθηκε δυνάμει των παρ. 2 και 3 του παρόντος γνωστοποιεί, πάραυτα, την απόφασή της στην Αρχή ασφάλειας του άλλου κράτους μέλους που χορήγησε την πιστοποίηση της παραγράφου 2 στοιχείο α).

Η Αρχή αφαιρεί το πιστοποιητικό ασφαλείας εφόσον διαπιστωθεί ότι ο κάτοχός του δεν το χρησιμοποιεί για το σκοπό για τον οποίο είχε εκδοθεί επί έτος μετά τη χορήγησή του.

7. Η Αρχή ενημερώνει τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων εντός μηνός για το αναφερόμενο στην παράγραφο 2 στοιχείο α), πιστοποιητικό ασφάλειας που έχει εκδοθεί, ανανεωθεί, τροποποιηθεί ή ανακληθεί. Γνωστοποιεί το όνομα και την έδρα της σιδηροδρομικής επιχείρησης, την ημερομηνία έκδοσης, το πεδίο εφαρμογής και την ισχύ του πιστοποιητικού ασφάλειας, και σε περίπτωση ανάκλησης, τους λόγους της απόφασης αυτής.

#### Άρθρο 11

##### Άρθρο 11 της Οδηγίας

###### Έγκριση ασφάλειας των διαχειριστών υποδομής

1. Για να έχει το δικαίωμα ο διαχειριστής υποδομής να διαχειρίζεται και να εκμεταλλεύεται την εθνική σιδηροδρομική υποδομή, οφείλει να λαμβάνει έγκριση ασφαλείας από την Αρχή.

Η έγκριση ασφάλειας περιλαμβάνει:

α) έγκριση, η οποία επιβεβαιώνει την αποδοχή του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής, όπως περιγράφεται στο άρθρο 9 και στο άρθρο 29 παράρτημα III.

και

β) έγκριση, που επιβεβαιώνει την αποδοχή των μέτρων που έχει λάβει ο διαχειριστής υποδομής προκειμένου να τηρούνται συγκεκριμένες προδιαγραφές, απαραίτητες για τον ασφαλή σχεδιασμό, συντήρηση και λειτουργία της σιδηροδρομικής υποδομής, συμπεριλαμβανομένης, εφόσον παρίσταται ανάγκη, της συντήρησης και λειτουργίας του συστήματος ελέγχου κυκλοφορίας και σηματοδότησης.

2. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται τα δικαιολογητικά που θα υποβάλλονται στην Αρχή για τη χορήγηση της έγκρισης ασφάλειας.

3. Η έγκριση ασφάλειας ανανεώνεται κατόπιν αιτήσεως του διαχειριστή της υποδομής, σε διαστήματα τα οποία δεν υπερβαίνουν τα πέντε (5) έτη.

Κάθε φορά που πραγματοποιούνται ουσιώδεις μεταβολές στην κατασκευή της υποδομής, τη σηματοδότηση ή την ηλεκτροδότηση, ή στις αρχές της λειτουργίας και συντήρησης της υποδομής, η εν λόγω έγκριση ενημερώνεται, εν μέρει ή στο σύνολό της, κατά περίπτωση με μέριμνα του διαχειριστή υποδομής. Ο κάτοχος της έγκρισης ασφάλειας ενημερώνει χωρίς καθυστέρηση την Αρχή για τις μεταβολές αυτές.

Η Αρχή παρακολουθεί τον διαχειριστή υποδομής στον οποίο έχει χορηγήσει έγκριση ασφάλειας και μπορεί να απαιτεί αυτή η έγκριση ασφαλείας να αναθεωρείται μετά από ουσιαστικές μεταβολές του κανονιστικού πλαισίου της ασφαλείας.

Εάν η Αρχή διαπιστώσει ότι ο διαχειριστής υποδομής δεν πληροί πλέον τους όρους της έγκρισης ασφάλειας, ανακαλεί την έγκριση αιτιολογώντας την απόφασή της.

4. Η Αρχή ενημερώνει τον Ευρώπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων μέσα σε ένα μήνα για τις εγκρίσεις ασφάλειας που έχουν εκδοθεί, ανανεωθεί, τροποποιηθεί ή ανακληθεί. Γνωστοποιεί το όνομα και τη διεύθυνση του διαχειριστή υποδομής, την ημερομηνία έκδοσης,

το πεδίο και την ισχύ της έγκρισης ασφάλειας και, σε περίπτωση ανάκλησης, τους λόγους της απόφασής του.

#### Άρθρο 12

##### Άρθρο 12 της Οδηγίας

Απαιτήσεις υποβολής αιτήσεων για πιστοποιητικά ασφαλείας και εγκρίσεις ασφαλείας

1. Η Αρχή αποφασίζει για τη χορήγηση πιστοποιητικού ασφάλειας ή έγκρισης ασφάλειας αμελλήτι και το αργότερο εντός τεσσάρων (4) μηνών από την υποβολή όλων των απαιτούμενων πληροφοριών και των τυχόν συμπληρωματικών πληροφοριών που έχει ζητήσει. Εάν ζητηθεί από τον αιτούντα να υποβάλει συμπληρωματικές πληροφορίες, οι εν λόγω πληροφορίες υποβάλλονται αμέσως.

2. Η Αρχή παρέχει λεπτομερή καθοδήγηση σε κάθε ενδιαφερόμενο ως προς τον τρόπο χορήγησης του πιστοποιητικού ασφάλειας. Καταρτίζει κατάλογο με όλα τα δικαιολογητικά που έχουν καθορισθεί με τις υπουργικές αποφάσεις που προβλέπονται στα άρθρα 10 και 11 και υπέτει όλα τα σχετικά έγγραφα στη διάθεση του αιτούντος.

Η Αρχή παρέχει ειδικές οδηγίες στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις οι οποίες υποβάλλουν αίτηση για πιστοποιητικό ασφάλειας όσον αφορά υπηρεσίες σε καθορισμένο τμήμα υποδομής, με σαφή προσδιορισμό των κανόνων που ισχύουν για το οικείο τμήμα.

3. Η Αρχή παρέχει δωρεάν στους αιτούντες έγγραφο με οδηγίες για τον τρόπο υποβολής των αιτήσεων, όπου περιγράφονται και επεξηγούνται οι προϋποθέσεις χορήγησης των πιστοποιητικών ασφάλειας και απαριθμούνται τα έγγραφα που πρέπει να υποβληθούν. Όλες οι αιτήσεις για πιστοποιητικά ασφάλειας πρέπει να υποβάλλονται στη γλώσσα που ζητά η Αρχή.

#### Άρθρο 13

##### Άρθρο 13 της Οδηγίας

Πρόσθαση στις εγκαταστάσεις κατάρτισης

1. Η κατάρτιση του προσωπικού του διαχειριστή υποδομής που έχει βασικά καθήκοντα ασφάλειας, των μηχανοδηγών και του προσωπικού συνοδείας των τρένων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, παρέχεται από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ Α.Ε.), σε εκπλήρωση των απαιτήσεων που τίθενται από τις διατάξεις των άρθρων 10 και 11, οι οποίες αφορούν την λήψη του πιστοποιητικού ασφαλείας και την έγκριση της ασφαλείας.

2. Ο ΟΣΕ Α.Ε. οργανώνει τις υπηρεσίες εκπαίδευσης σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία και παρέχει αυτήν έναντι αμοιβής προς όλους τους ενδιαφερομένους χωρίς διακρίσεις, χορηγώντας την αντίστοιχη πιστοποίηση. Τόσο για το πρόγραμμα εκπαίδευσης όσο και για το πρόγραμμα εξετάσεων και πιστοποίησης καθορίζεται και το αντίστοιχο κόστος.

3. Το πρόγραμμα εκπαίδευσης πρέπει να είναι δυναμικό και να προσαρμόζεται κατά περίπτωση με βάση την εξέλιξη των Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας, τις ισχύουσες Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας, ή τους Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας, οι οποίοι περιγράφονται στο άρθρο 8 και στο άρθρο 29 παράρτημα II. Στο

πρόγραμμα εκπαίδευσης περιλαμβάνεται, κατ' ελάχιστο, εκπαίδευση για τις απαραίτητες γνώσεις δρομολογίων, μηχανοδήγησης, σηματοδότησης, του συστήματος ελέγχου-χειρισμού, των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης που ισχύουν για τα εκτελούμενα δρομολόγια, ανεύρεσης σφαλμάτων γραμμής. Το πρόγραμμα εκπαίδευσης καταρτίζεται από τον ΟΣΕ ΑΕ και υποβάλλεται, όπως και το πρόγραμμα των εξετάσεων, προς έγκριση στην Αρχή στην αρχή κάθε έτους.

4. Ο ΟΣΕ ΑΕ υποχρεούται να παρέχει στους εκπαιδευόμενους τα πλήρη στοιχεία, όπως και αντίγραφα για την από μέρους του παρεχομένη εκπαίδευση, οι δε Σιδηροδρομικές επιχειρήσεις υποχρεούνται να παρέχουν προς το προσωπικό τους αντίγραφα σχετικά με την εμπειρία, την κατάρτιση και τα προσόντα τους.

5. Ο διαχειριστής υποδομής και οι Σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παραμένουν οι υπεύθυνοι για το επίπεδο των προσόντων και της κατάρτισης του προσωπικού τους που είναι επιφορτισμένο με την τήρηση της ασφαλείας, σύμφωνα με το άρθρα 9, 10 και 11.

6. Ο ΟΣΕ ΑΕ υποχρεούται να πιστοποιηθεί για την εκπαίδευση που παρέχει σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.

7. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών και του συναρμόδιου Υπουργού, εφ' όσον απαιτείται, καθορίζεται κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου.

8. Η Αρχή διασφαλίζει στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που υποβάλλουν αίτηση για πιστοποιητικό ασφάλειας δίκαιη και άνευ διακρίσεων πρόσβαση στις εγκαταστάσεις κατάρτισης του ΟΣΕ Α.Ε. Επίσης, διασφαλίζει ότι και ο διαχειριστής υποδομής και το προσωπικό που επιτελεί βασικά καθήκοντα ασφάλειας έχουν δίκαιη και άνευ διακρίσεων πρόσβαση στις παραπάνω εγκαταστάσεις κατάρτισης.

Άρθρο 14

Άρθρο 14 της Οδηγίας

Έγκριση θέσης σε λειτουργία

1. Η Αρχή χορηγεί συμπληρωματική έγκριση θέσης σε λειτουργία σύμφωνα με τα κατωτέρω σε τροχαίο υλικό, στο οποίο έχει ήδη χορηγηθεί έγκριση θέσης σε λειτουργία σε άλλο Κράτος μέλος, σύμφωνα με το άρθρο 10 παρ. 2, το οποίο όμως τροχαίο αυτό υλικό δεν πληροί τις απαιτήσεις των αντίστοιχων Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας.

2. Η σιδηροδρομική επιχείρηση που υποβάλλει αίτηση για τη χορήγηση έγκρισης θέσης σε λειτουργία στην Ελλάδα, υποβάλλει στην Αρχή τεχνικό φάκελο για το τροχαίο υλικό και τον τύπο του τροχαίου υλικού, αναφέροντας τη χρήση για την οποία το προορίζει στο δίκτυο. Ο φάκελος περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

α) στοιχεία που αποδεικνύουν ότι για το τροχαίο υλικό έχει χορηγηθεί έγκριση θέσης σε λειτουργία σε άλλο κράτος μέλος, καθώς και τεκμηρίωση για το ιστορικό της λειτουργίας και της συντήρησής του και, τυχόν τεχνικές τροποποιήσεις που πραγματοποιήθηκαν μετά τη χορήγηση της έγκρισης.

β) τα τεχνικά στοιχεία, το πρόγραμμα συντήρησης και τα λειτουργικά χαρακτηριστικά που ζητεί η Αρχή και τα οποία είναι απαραίτητα για τη χορήγηση συμπληρωματικής έγκρισης θέσης σε λειτουργία.

γ) στοιχεία για τα τεχνικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά τα οποία αποδεικνύουν ότι το τροχαίο υλικό είναι συμβατό με το σύστημα ενεργειακής τροφοδοσίας, το σύστημα σηματοδότησης και ελέγχου-χειρισμού, το εύρος των τροχιών και το περιτύπωμα των υποδομών, το μέγιστο επιτρεπόμενο φορτίο ανά άξονα και άλλους περιορισμούς του δικτύου.

δ) πληροφορίες για τις εξαιρέσεις από τους εθνικούς κανόνες ασφάλειας που χρειάζονται για τη χορήγηση της έγκρισης, καθώς και στοιχεία, με βάση την αξιολόγηση των κινδύνων, που αποδεικνύουν ότι η αποδοχή του τροχαίου υλικού δεν συνεπάγεται αδικαιολόγητους κινδύνους για το δίκτυο.

3. Η Αρχή μπορεί να ζητεί και συμπληρωματικά στοιχεία και πληροφορίες για το τροχαίο υλικό, για το οποίο υποβάλλεται αίτηση συμπληρωματικής έγκρισης θέσης σε λειτουργία όπως η συμβατότητα του τροχαίου αυτού υλικού με την εθνική υποδομή. Στην περίπτωση αυτή η Αρχή μπορεί να ζητεί τη διεξαγωγή δοκιμών λειτουργίας στο δίκτυο, προκειμένου να εξακριβώσει τη συμμόρφωση προς τις περιοριστικές παραμέτρους που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχείο γ) και στην περίπτωση αυτή, ορίζει το εύρος και το περιεχόμενό τους.

4. Η Αρχή λαμβάνει την απόφασή της για μία αίτηση σύμφωνα με το παρόν άρθρο το αργότερο εντός τεσσάρων μηνών μετά την υποβολή του πλήρους τεχνικού φακέλου, συμπεριλαμβανομένης της τεκμηρίωσης για τις δοκιμές λειτουργίας. Η χορηγουμένη έγκριση θέσης σε λειτουργία μπορεί να περιλαμβάνει προϋποθέσεις χρήσης του τροχαίου υλικού και άλλους περιορισμούς.

#### Άρθρο 14<sup>α</sup>

##### Συντήρηση οχημάτων

1. Για κάθε όχημα, πριν τεθεί σε λειτουργία ή χρησιμοποιηθεί στο δίκτυο, καθορίζεται ο φορέας που είναι υπεύθυνος για τη συντήρησή του. Ο φορέας αυτός καταχωρίζεται στο ΕΜΟ σύμφωνα με το άρθρο 33 της οδηγίας 2008/57/EK.

2. Ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας μπορεί να είναι σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστής υποδομής ή κάτοχος.

3. Με την επιφύλαξη της ευθύνης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής για την ασφαλή λειτουργία των αμαξοστοιχιών κατά το άρθρο 4, ο φορέας εξασφαλίζει, μέσω συστήματος συντήρησης, ότι τα οχήματα για τη συντήρηση των οποίων είναι υπεύθυνος βρίσκονται σε ασφαλή κατάσταση κυκλοφορίας. Για το σκοπό αυτό, ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας διασφαλίζει ότι τα οχήματα συντηρούνται σύμφωνα με:

α) το βιβλίο συντήρησης εκάστου οχήματος

β) τις ισχύουσες απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων συντήρησης και των διατάξεων των ΤΠΔ.

Ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας πραγματοποιεί τη συντήρηση μόνος του ή χρησιμοποιεί συνεργεία συντήρησης με τα οποία έχει συνάψει σύμβαση.

4. Στην περίπτωση εμπορευματικών φορταμαξών, κάθε υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας πιστοποιείται από την Αρχή.

Εφόσον ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας είναι σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστής υποδομής, η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις που θεσπίζονται δυνάμει της παραγράφου 5 ελέγχεται από την Αρχή στο πλαίσιο των διαδικασιών του άρθρου 10 ή 11 και επιβεβαιώνεται με τα πιστοποιητικά που προβλέπουν οι διαδικασίες αυτές.

5. Το σύστημα πιστοποίησης του φορέα που είναι υπεύθυνος για τη συντήρηση εμπορευματικών φορταμαξών είναι αυτό που θεσπίζει η Επιτροπή σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 5 του άρθρου 14α που εισάγεται με το άρθρο 1, παράγραφος 8 της οδηγίας 2008/110/EK.

6. Τα πιστοποιητικά που χορηγούνται σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 14α που εισάγεται με το άρθρο 1, παράγραφος 8 της οδηγίας 2008/110/EK, ισχύουν σε ολόκληρη την Κοινότητα.

7. Η εκπλήρωση των υποχρεώσεων καθορισμού και πιστοποίησης του υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα μπορεί να γίνει με εναλλακτικά μέτρα, στις περιπτώσεις:

α) οχημάτων τα οποία είναι καταχωρισμένα σε τρίτη χώρα και συντηρούνται σύμφωνα με τη νομοθεσία της χώρας αυτής,

β) οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται σε δίκτυα ή γραμμές των οποίων το εύρος είναι διαφορετικό από το εύρος του κυρίου σιδηροδρομικού δικτύου της Κοινότητας και για τα οποία η τήρηση των απαιτήσεων κατά την παράγραφο 3 διασφαλίζεται από διεθνείς συμφωνίες με τρίτες χώρες,

γ) οχημάτων καθοριζομένων με το άρθρο 2, παράγραφος 2, καθώς και οχημάτων για τη μεταφορά στρατιωτικού εξοπλισμού και για ειδικές υπηρεσίες μεταφορών για τις οποίες απαιτείται ad hoc άδεια της Αρχής που χορηγείται πριν από την παροχή της υπηρεσίας. Στην περίπτωση αυτή, χορηγούνται παρεκκλίσεις για χρονικά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα πέντε έτη.

Τα εναλλακτικά αυτά μέτρα εφαρμόζονται δια παρεκκλίσεων που εισηγείται η Αρχή και περιλαμβάνονται σε σχετική απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων:

α) κατά την καταχώριση οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 33 της οδηγίας 2008/57/EK, όσον αφορά τον καθορισμό του υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα,

β) κατά τη χορήγηση πιστοποιητικών και εγκρίσεων ασφάλειας σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και διαχειριστές υποδομής σύμφωνα με τα άρθρα 10 και 11, όσον αφορά τον καθορισμό ή την πιστοποίηση του υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα.

Οι παρεκκλίσεις αυτές προσδιορίζονται και αιτιολογούνται στην ετήσια έκθεση ασφαλείας του άρθρου 17. Εάν προκύπτει ότι έχουν αναληφθεί αδικαιολόγητοι κίνδυνοι ασφαλείας στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας, ύστερα από αίτημα της Επιτροπής, καταργούνται οι

συγκεκριμένες παρεκκλίσεις με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

##### ΑΡΧΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 15

Άρθρο 16 της Οδηγίας

Καθήκοντα της Αρχής

1. Συνιστάται «Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων» στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Το Τμήμα υπάγεται στη Διεύθυνση Εμπορευματικών Μεταφορών του Υπουργείου. Οι αρμοδιότητες της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών ανατίθενται στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων του άρθρου 22 του ν. 3891/2010, η οποία είναι ανεξάρτητη ως προς την οργάνωση, τη νομική μορφή και τη λήψη αποφάσεων από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστή υποδομής ή αιτούντα για τα ανωτέρω.

2. Στην Αρχή, εκτός από τις αναφερόμενες στα άρθρα 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 24 αρμοδιότητες, ανήκουν ιδίως και οι παρακάτω αρμοδιότητες:

α) έγκριση θέσης σε λειτουργία των διαρυθμωτικών υποσυστημάτων που αποτελούν το σιδηροδρομικό σύστημα, σύμφωνα με το άρθρο 15 της οδηγίας 2008/57/EK και εξακρίβωση ότι αυτά τα υποσυστήματα λειτουργούν και συντηρούνται σύμφωνα με τις σχετικές βασικές απαιτήσεις.

β) εποπτεία της συμμόρφωσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας με τις βασικές απαιτήσεις σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

γ) έγκριση θέσης σε λειτουργία νέου και σημαντικά τροποποιημένου τροχαίου υλικού, το οποίο προς το παρόν δεν καλύπτεται από Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας, σύμφωνα με το άρθρο 14.

δ) έκδοση και ανανέωση των πιστοποιητικών ασφάλειας, η τροποποίηση και ανάκληση τμημάτων των πιστοποιητικών ασφάλειας και των εγκρίσεων ασφάλειας που χορηγεί σύμφωνα με τα άρθρα 10 και 11, ο έλεγχος πλήρωσης των προϋποθέσεων και απαιτήσεων χορήγησης των εν λόγω πιστοποιητικών, καθώς και ο έλεγχος άσκησης των δραστηριοτήτων του διαχειριστή της υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κοινοτικού ή εθνικού δικαίου.

ε) παρακολούθηση, προώθηση και όταν κρίνεται αυτό αναγκαίο, η επιβολή νέων κανόνων ή τροποποιήσεων του κανονιστικού πλαισίου ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος εθνικών κανόνων ασφαλείας.

στ) τήρηση ΕΜΟ και διασφάλιση ότι τα οχήματα είναι δεόντως καταχωρισμένα σε αυτό και ότι οι σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες που περιέχονται στο ΕΜΟ είναι ακριβείς και ενημερωμένες.

3. Οι αρμοδιότητες που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο (στοιχεία α εως στ) δεν δύνανται να μεταβιβάζονται, ούτε να ανατίθενται σε οποιονδήποτε φορέα που εκτελεί καθήκοντα διαχειριστή της Υποδομής βάσει υπεργολαβίας σε διαχειριστή υποδομής ή σιδηροδρομική επιχείρηση ή σε κεντρικό φορέα προμηθειών.

#### Άρθρο 16

#### Άρθρο 17 της Οδηγίας

#### Αρχές που διέπουν τη λήψη αποφάσεων

1. Η Αρχή εκτελεί τα καθήκοντά της χωρίς διακρίσεις, αμερόληπτα και με διαφανείς διαδικασίες. Ειδικότερα, δίνει τη δυνατότητα σε όλα τα μέρη να εκφράζουν τις απόψεις τους και αιτιολογεί τις αποφάσεις της.

Απαντά αμέσως στα αιτήματα και τις υποβαλλόμενες αιτήσεις και διαβιβάζει τα αιτήματά της για ενημέρωση αμελλητί και εκδίδει όλες τις αποφάσεις της εντός τεσσάρων (4) μηνών, αφού λάβει όλες τις πληροφορίες που έχει ζητήσει. Μπορεί οποτεδήποτε να ζητεί την τεχνική συνδρομή του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή άλλων ειδικευμένων οργάνων όταν επιτελεί τα καθήκοντα που αναφέρονται στο άρθρο 14.

Κατά την κατάρτιση του εθνικού κανονιστικού πλαισίου, η Αρχή διαβουλεύεται με όλα τα μέρη, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται ο διαχειριστής υποδομής, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, κατασκευαστές και φορείς συντήρησης, εκπρόσωποι των χρηστών και του προσωπικού των επιχειρήσεων.

2. Η Αρχή διενεργεί όλες τις επιθεωρήσεις και έρευνες που είναι απαραίτητες για την εκπλήρωση των καθηκόντων της και έχει πρόσθαση σε όλα τα σχετικά έγγραφα, καθώς και στους χώρους, τις εγκαταστάσεις και τον εξοπλισμό των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

3. Η Αρχή συμμετέχει ενεργά στην ανταλλαγή πληροφοριών και εμπειριών με τις αρμόδιες Αρχές των άλλων κρατών μελών, προκειμένου να εναρμονίζει τα κριτήρια που χρησιμοποιεί για τη λήψη των αποφάσεών τους σε ολόκληρη την Κοινότητα. Η συνεργασία αποβλέπει ιδίως να διευκολύνει και να συντονίζει την πιστοποίηση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στις οποίες έχουν παραχωρηθεί διευθείς σιδηροδρομικές διαδρομές, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 23 του π.δ. 41/2005 (Α' 60).

#### Άρθρο 17

#### Άρθρο 18 της οδηγίας

#### Ετήσια έκθεση

Η Αρχή δημοσιεύει ετήσια έκθεση για τις δραστηριότητές της του προηγούμενου έτους και την αποστέλλει στον Οργανισμό μέχρι την 30ή Σεπτεμβρίου εκάστου έτους, το αργότερο. Η έκθεση περιλαμβάνει πληροφορίες για:

α) την εξέλιξη της σιδηροδρομικής ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένης μιας συγκεντρωτικής κατάστασης για την εξέλιξη τους των ΚΔΑ που καθορίζονται στο παράρτημα I του άρθρου 29,

β) σημαντικές μεταβολές στις νομοθετικές και κανονιστικές ρυθμίσεις όσον αφορά την ασφάλεια των σιδηροδρόμων,

γ) τις εξελίξεις ως προς την πιστοποίηση της ασφάλειας και την έγκριση της ασφάλειας,

δ) αποτελέσματα και εμπειρίες από την εποπτεία του διαχειριστή της Εθνικής υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

ε) τις παρεκκλίσεις που αποφασίσθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 14<sup>ο</sup>, παράγραφος 7.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

### ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ

Άρθρο 18

Άρθρο 21 της Οδηγίας

#### Φορέας Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων

1. Συνιστάται Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων εφεξής καλούμενη «Επιτροπή» για τη διερεύνηση ατυχημάτων και συμβάντων που αναφέρονται στο άρθρο 19, με έδρα την Αθήνα. Η Επιτροπή έχει λειτουργική και διοικητική αυτοτέλεια και εποπτεύεται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών.

2. Η Επιτροπή είναι λειτουργικά και οργανωτικά ανεξάρτητη ως προς τη νομική μορφή και τη λήψη αποφάσεων από οποιονδήποτε διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομική επιχείρηση, φορέα χρέωσης, φορέα κατανομής και κοινοποιημένο οργανισμό και οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο τα συμφέροντα των οποίων θα μπορούσαν να έλθουν σε σύγκρουση με την αποστολή που έχει ανατεθεί στην Επιτροπή.

3. Η Επιτροπή συγκροτείται από τον Πρόεδρο και δύο (2) μέλη. Ο Πρόεδρος της Επιτροπής και τα μέλη διορίζονται με απόφαση του Υπουργού μεταφορών και Επικοινωνιών. Ο Πρόεδρος της Επιτροπής και τα μέλη της επιλέγονται μετά από δημόσια προκήρυξη και εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις που αναφέρονται παρακάτω. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την ως άνω προκήρυξη, τη διαδικασία επιλογής του προέδρου και των μελών της Επιτροπής.

Οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται για την επιλογή του Προέδρου και των μελών της Επιτροπής είναι οι εξής:

α) Να είναι κάτοχοι διπλώματος ή πτυχίου ΑΕΙ της ημεδαπής ή ισοτίμου σχολής, ειδικότητας Πολιτικού Μηχανικού ή Ηλεκτρολόγου Μηχανικού ή Μηχανολόγου Μηχανικού ή Νομικής.

β) Να είναι κάτοχοι μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών ή/και διδακτορικού τίτλου σχετικού με τους τομείς που περιγράφονται στην περίπτωση δ) της παραγράφου αυτής.

γ) Να έχουν άριστη γνώση της Αγγλικής γλώσσας ή/και της Γαλλικής. Η άριστη γνώση της Αγγλικής γλώσσας αποδεικνύεται με πτυχίο CERTIFICATE OF PROFICIENCY IN ENGLISH (CPE) του Πανεπιστημίου CAMBRIDGE ή με πτυχίο CERTIFICATE OF PROFICIENCY IN ENGLISH του Πανεπιστημίου MICHIGAN ή με Κρατικό Πιστοποιητικό Γλωσσομάθειας επιπέδου Γ2 του ν.

2740/1999, όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 19 του άρθρου 13 του ν. 3149/2003 καθώς και με όλα τα αντίστοιχου επιπέδου πτυχία ή πιστοποιητικά γλωσσομάθειας που αναγνωρίζονται από το Ελληνικό Δημόσιο. Η άριστη γνώση της Γαλλικής γλώσσας αποδεικνύεται με δίπλωμα ALLIANCE FRANCAISE ή πιστοποιητικό D.A.L.F. – OPTION LETTRES ή με Κρατικό Πιστοποιητικό Γλωσσομάθειας επιπέδου Γ2 του ν. 2740/1999, όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 19 του άρθρου 13 του ν. 3149/2003 καθώς και με όλα τα αντίστοιχου επιπέδου πτυχία ή πιστοποιητικά γλωσσομάθειας που αναγνωρίζονται από το Ελληνικό Δημόσιο.

δ) Να διαθέτουν επιστημονική γνώση και αποδεδειγμένη εμπειρία στους τομείς:

αα) Δίκαιο Σιδηροδρομικών μεταφορών,

ββ) Εθνικοί, Ευρώπαϊκοί και Διεθνείς Κανόνες ασφάλειας σιδηροδρόμων,

γγ) Κατασκευή και Λειτουργία διαρθρωτικών σιδηροδρομικών υποσυστημάτων,

δδ) Πιστοποίηση και διαπίστευση διαρθρωτικών σιδηροδρομικών υποσυστημάτων,

εε) Λειτουργία και διαχείριση κυκλοφορίας,

στσ) Λειτουργία και κανόνες λειτουργίας Σιδηροδρομικών Σταθμών,

ζζ) Έλεγχος κυκλοφορίας συρμών,

ηη) Κυκλοφορία και οδήγηση συρμών.

Η επαγγελματική εμπειρία που απαιτείται για τον Πρόεδρο της Επιτροπής πρέπει να είναι δεκαετής και πενταετής για τα μέλη της Επιτροπής, η οποία αποδεικνύεται από σχετική βεβαίωση του εργοδότη ή με στοιχεία από τα οποία προκύπτει η ανάληψη μελετών και έργων στους προαναφερόμενους τομείς.

Η επιλογή του Προέδρου και των μελών της Επιτροπής πραγματοποιείται εφόσον πληρούνται οι παραπάνω προϋποθέσεις και διαθέτουν αποδεδειγμένη εμπειρία σε πέντε (5) τουλάχιστον από τους τομείς που περιγράφονται στην περίπτωση δ) της παραγράφου αυτής.

Η θητεία του προέδρου και των μελών είναι τριετής και μπορεί να ανανεώνεται. Αν λήξει πρόωρα η θητεία του προέδρου ή μέλους της Επιτροπής με όμοια απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών ορίζεται αντικαταστάτης.

4. Η Επιτροπή εκπροσωπείται από τον Πρόεδρο της. Ο Πρόεδρος είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης και διορίζεται με βαθμό δεύτερο (2ο) της κατηγορίας Ειδικών Θέσεων. Για το χρόνο που κατέχει τη θέση του τελεί σε αναστολή της επαγγελματικής του δραστηριότητας, και εφόσον είναι μέλος ΔΕΠΑΕΙ, σε άδεια που του χορηγείται κατά το άρθρο 17 παρ. 4 περιπτ. Α' του ν. 1268/1982 (Α' 87). Τα μέλη επίσης είναι αποκλειστικής απασχόλησης.

5. Κατά τη διάρκεια της θητείας τους, ο Πρόεδρος και τα μέλη της Επιτροπής, οι σύζυγοί τους και οι συγγενείς εξ' αίματος ή εξ αγχιστείας μέχρι δευτέρου βαθμού απαγορεύεται να κατέχουν θέση ή να έχουν οικονομικά συμφέροντα σε διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομική επιχείρηση, κατασκευαστή ή προμηθευτή σιδηροδρομικών μέσων και συστημάτων. Σε

περίπτωση παραβίασης της απαγόρευσης αυτής, ο Πρόεδρος ή το μέλος εκπίπτει αυτοδικαίως από τη θέση του στην Επιτροπή και εκδίδεται σχετική διαπιστωτική πράξη του Υπουργού Μεταφορών και Επιοινωνιών η οποία ορίζει και τον αντικαταστάτη του. Η έκπτωση δεν αποκλείει

την πειθαρχική, ποινική ή αστική ευθύνη τους, σύμφωνα με άλλες διατάξεις.

6. Για τη Διοικητική υποστήριξη και γενικότερα την υποβοήθηση του έργου της Επιτροπής, συνιστάται Υπηρεσιακή Μονάδα στο Υπουργείο σε επίπεδο αυτοτελούς Γραφείου εφεξής καλούμενο «Γραφείο». Το Γραφείο υπάγεται στη Διεύθυνση Διοικητικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Μεταφορών και Επιοινωνιών, στελεχώνεται από υπαλλήλους του Υπουργείου, διοικείται από τον Πρόεδρο της Επιτροπής και τον Προϊστάμενο του. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επιοινωνιών και ύστερα από αίτηση των ενδιαφερομένων υπαλλήλων τοποθετούνται στο ανωτέρω Γραφείο οι υπάλληλοι που θα στελεχώσουν αυτή την Υπηρεσιακή Μονάδα. Η αρμοδιότητα του Γραφείου αυτού περιορίζεται μόνο στη διοικητική και γραμματειακή υποστήριξη της Επιτροπής.

7. Η Επιτροπή για την υποβοήθηση του έργου της δύναται να απευθύνεται σε τεχνικούς συμβούλους σύμφωνα με το π.δ. 346/1988 (Α' 230) όπως ισχύει σήμερα.

8. Η Επιτροπή δύναται να χρησιμοποιεί άτομα καταλλήλως εκπαιδευμένα και πιστοποιημένα για την υποστήριξη της διερεύνησης των σιδηροδρομικών ατυχημάτων, τα οποία θα καλούνται Διερευνητές Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, εφεξής καλούμενα «Διερευνητές». Οι Διερευνητές αυτοί δύνανται κατόπιν πρόσκλησης του Προέδρου της Επιτροπής να συμμετέχουν με τα μέλη της Επιτροπής στη διεξαγωγή έρευνας ατυχήματος.

Οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται προκειμένου ένα άτομο να επιλεγεί από την Επιτροπή για να εκπαιδευτεί ως Διερευνητής είναι οι εξής:

α) Να είναι κάτοχοι διπλώματος ή πτυχίου ΑΕΙ ή ΑΤΕΙ της ημεδαπής ή ισοτίμου σχολής, ειδικότητας Πολιτικού Μηχανικού ή Ηλεκτρολόγου Μηχανικού ή Μηχανολόγου Μηχανικού, ή Ηλεκτρονικού Μηχανικού ή αντιστοίχων ειδικοτήτων των ΑΤΕΙ.

β) Να έχουν άριστη γνώση της Αγγλικής γλώσσας ή/και της Γαλλικής. Η άριστη γνώση της Αγγλικής γλώσσας αποδεικνύεται με πτυχίο CERTIFICATE OF PROFICIENCY IN ENGLISH (CPE) του Πανεπιστημίου CAMBRIDGE ή με πτυχίο CERTIFICATE OF PROFICIENCY IN ENGLISH του Πανεπιστημίου MICHIGAN ή με Κρατικό Πιστοποιητικό Γλωσσομάθειας επιπέδου Γ2 του ν. 2740/1999, όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 19 του άρθρου 13 του ν. 3149/2003 καθώς και με όλα τα αντίστοιχου επιπέδου πτυχία ή πιστοποιητικά γλωσσομάθειας που αναγνωρίζονται από το Ελληνικό Δημόσιο. Η άριστη γνώση της Γαλλικής γλώσσας αποδεικνύεται με δίπλωμα ALLIANCE FRANCAISE ή πιστοποιητικό D.A.L.F. – OPTION LETTRES ή με Κρατικό Πιστοποιητικό Γλωσσομάθειας επιπέδου Γ2 του ν. 2740/1999, όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 19 του άρθρου 13 του ν. 3149/2003 καθώς και με όλα τα αντίστοιχου επιπέδου πτυχία ή πιστοποιητικά γλωσσομάθειας που αναγνωρίζονται από το Ελληνικό Δημόσιο.

Οι Διερευνητές εκπαιδεύονται με ευθύνη της Επιτροπής, σε όλα τα θέματα που αφορούν στην ασφάλεια των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και στους τομείς που αναφέρονται στην περίπτωση δ) της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου, υποχρεωτικά για τέσσερεις (4) μήνες και εξετάζονται γραπτώς. Θεωρείται επιτυχής η εξέτασή τους εφόσον απαντήσουν στο 90% των γραπτών ερωτήσεων.

Ο Πρόεδρος της Επιτροπής υποχρεούται εντός οκτώ (8) μηνών από την σύσταση της Επιτροπής να υποβάλει στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών τα εξής:

- α) εγχειρίδια τα οποία θα περιλαμβάνουν τα θέματα στα οποία θα εκπαιδευτούν και θα εξεταστούν οι Διερευνητές,
- β) εγχειρίδιο της Επιτροπής όπου θα αναφέρεται αναλυτικά ο ρόλος και τα καθήκοντα των Διερευνητών,
- γ) πρόγραμμα επιτόπιας εκπαίδευσης σε σιδηροδρομική επιχείρηση και διαχειριστή υποδομής.

Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται ο τόπος και ο χρόνος εκπαίδευσης και διενέργειας των εξετάσεων και κάθε άλλη λεπτομέρεια για την εφαρμογή του εδαφίου αυτού. Μετά την επιτυχή εξέταση των ανωτέρω Διερευνητών συντάσσεται κατάλογος Διερευνητών ο οποίος κυρώνεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών και από αυτόν τον κατάλογο ο Πρόεδρος της Επιτροπής επιλέγει τους Διερευνητές, όποτε απαιτείται η συμμετοχή τους στη διεξαγωγή έρευνας ατυχήματος.

Επίσης υπάλληλοι του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών που πληρούν όλες τις παραπάνω προϋποθέσεις και κριτήρια δύναται να οριστούν και να εκπαιδευτούν ως Διερευνητές.

9. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι αποδοχές του Προέδρου και των μελών της Επιτροπής. Με όμοια απόφαση καθορίζεται η αμοιβή που λαμβάνουν οι Διερευνητές για κάθε έρευνα που διενεργούν.

10. Τα έξοδα μετακίνησης, διανυκτέρευσης και άλλες δαπάνες καταβάλλονται στους δικαιούχους μέλη της Επιτροπής, Διερευνητές, τεχνικούς συμβούλους κλπ σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

11. Εντός έξι (6) μηνών από την σύσταση της Επιτροπής ο Πρόεδρος υποβάλλει σχέδιο εσωτερικού κανονισμού λειτουργίας, που σκοπό θα έχει την εύρυθμη λειτουργία της Επιτροπής, ο οποίος εγκρίνεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

12. Η Επιτροπή λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις περί συλλογικών οργάνων του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας (ν. 2690/1999, Α' 45).

13. Το πόρισμα της Επιτροπής για κάθε σιδηροδρομικό ατύχημα που διερευνά, παραδίδεται από τον Πρόεδρο της στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών

14. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ο διαχειριστής υποδομής και, όποτε ενδείκνυται, η Αρχή υποχρεούνται να αναφέρουν άμεσα στην Επιτροπή διερεύνησης τα ατυχήματα και τα συμβάντα που αναφέρονται στο άρθρο 19. Η Επιτροπή διερεύνησης πρέπει να είναι σε θέση να ανταποκρίνεται άμεσα σε αυτές τις αναφορές και να προβαίνει στις απαραίτητες ρυθμίσεις για την έναρξη της έρευνας μία το αργότερο εβδομάδα αφού λάβει την έκθεση σχετικά με το εν προκειμένω ατύχημα ή συμβάν.

Άρθρο 19 της Οδηγίας

Υποχρέωση Διερεύνησης

1. Η Επιτροπή διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων υποχρεούται να προβαίνει στη διεξαγωγή έρευνας μετά από σοβαρά σιδηροδρομικά ατυχήματα με πρωτοβουλία του Προέδρου. Στόχος της διερεύνησης είναι η θελτίωση της σιδηροδρομικής ασφάλειας για την πρόληψη ατυχημάτων.
2. Πέραν των σοβαρών ατυχημάτων, η Επιτροπή μπορεί να διερευνά τα ατυχήματα και τα συμβάντα που, υπό κάπως διαφορετικές συνθήκες, θα μπορούσαν να έχουν οδηγήσει σε σοβαρά ατυχήματα, μεταξύ των οποίων τεχνικές βλάβες στα διαρρυθμικά υποσυστήματα ή στα στοιχεία διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ή του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος.
3. Ο Πρόεδρος της Επιτροπής έχει τη διακριτική ευχέρεια να αποφασίζει κατά πόσον πρέπει να διερευνηθεί ή όχι ένα τέτοιο ατύχημα ή συμβάν. Στην απόφασή του, λαμβάνονται υπόψη τα εξής:
  - α) η σοβαρότητα του ατυχήματος ή του συμβάντος,
  - β) εάν αυτό εντάσσεται σε μια σειρά ατυχημάτων ή συμβάντων σημαντικών σε επίπεδο συστήματος, ως σύνολο,
  - γ) οι επιπτώσεις του ατυχήματος για τη σιδηροδρομική ασφάλεια σε κοινοτικό επίπεδο και
  - δ) τα αιτήματα του διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, της Αρχής και του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών
4. Η έκταση των ερευνών και η διαδικασία που εφαρμόζεται για τη διερεύνηση, καθορίζεται από τον Πρόεδρο της Επιτροπής, λαμβάνοντας υπόψη τα άρθρα 20 και 21.
5. Η έρευνα δεν αποσκοπεί επ' ουδενί τρόπω στην απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης.

Άρθρο 20

Άρθρο 20 της Οδηγίας

Διεξαγωγή έρευνας

1. Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία και σε συνεργασία με τις, τυχόν, αρμόδιες για τη δικαστική έρευνα ανακριτικές αρχές, δίδεται, το συντομότερο δυνατόν, στους διενεργούντες την έρευνα:
  - α) πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος ή του συμβάντος, καθώς και στο σχετικό τροχαίο υλικό και τις εγκαταστάσεις υποδομής, ελέγχου της κυκλοφορίας και σηματοδότησης,
  - β) δικαίωμα άμεσης καταγραφής των αποδεικτικών στοιχείων και ελεγχόμενης απομάκρυνσης των συντριμμάτων, των εγκαταστάσεων ή στοιχείων υποδομής για εξέταση ή ανάλυση,

γ) πρόσθαση και δικαίωμα χρήσης των στοιχείων των συσκευών καταγραφής επί των τρένων, καθώς και του εξοπλισμού εγγραφής φωνητικών μηνυμάτων και δεδομένων για τη λειτουργία του συστήματος σηματοδότησης και ελέγχου της κυκλοφορίας,

δ) πρόσθαση στα αποτελέσματα της νεκροψίας των θυμάτων,

ε) πρόσθαση στα αποτελέσματα της εξέτασης του προσωπικού του τρένου και του λοιπού σιδηροδρομικού προσωπικού που εμπλέκεται στο ατύχημα ή συμβάν,

στ) δυνατότητα υποβολής ερωτήσεων του εμπλεκόμενου σιδηροδρομικού προσωπικού και λοιπών μαρτύρων,

ζ) πρόσθαση σε όλες τις σχετικές πληροφορίες και αρχεία που τηρεί ο διαχειριστής υποδομής, οι εμπλεκόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και η Αρχή,

2. Η έρευνα πραγματοποιείται ανεξάρτητα από οποιαδήποτε διενεργούμενη δικαστική έρευνα.

Άρθρο 21

Άρθρο 22 της Οδηγίας

Διενέργεια έρευνας

1. Η διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος που αναφέρεται στο άρθρο 18 διενεργείται από την Επιτροπή εάν το ατύχημα συνέβη στην ελληνική επικράτεια. Εάν δεν είναι δυνατόν να καθορισθεί σε ποιο κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης συνέβη ή εάν συνέβη σε συνοριακή εγκατάσταση μεταξύ δύο κρατών μελών ή πλησίον αυτής, οι αρμόδιοι φορείς συμφωνούν ποιος από τους δύο θα αναλάβει τη διεξαγωγή της έρευνας ή συμφωνούν να συνεργασθούν για την πραγματοποίησή της. Στην πρώτη περίπτωση, ο άλλος φορέας διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει το δικαίωμα να συμμετέχει στην έρευνα και να λαμβάνει πλήρη γνώση των αποτελεσμάτων της.

Επιτροπές, ή Φορείς διερεύνησης άλλου κράτους μέλους καλούνται να συμμετάσχουν σε έρευνες οσάκις στο ατύχημα ή στο συμβάν ενέχεται σιδηροδρομική επιχείρηση εγκατεστημένη στο εν λόγω κράτος μέλος και εγκεκριμένη από αυτό.

2. Για κάθε ατύχημα ή συμβάν η Επιτροπή διενεργεί την απαραίτητη για την εκτέλεση της έρευνας πραγματογνωμοσύνη σε λειτουργικά και τεχνικά θέματα. Η πραγματογνωμοσύνη διενεργείται από την Επιτροπή διερεύνησης ή από εξωτερικό φορέα ανάλογα με τον χαρακτήρα του προς διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος

3. Η έρευνα διενεργείται με τη μεγαλύτερη δυνατή διαφάνεια και εξασφαλίζει ότι όλα τα μέρη εκφράζουν τις απόψεις τους και λαμβάνουν γνώση των αποτελεσμάτων. Ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, η Αρχή, τα θύματα και οι συγγενείς τους, οι ιδιοκτήτες των περιουσιών που υπέστησαν ζημίες, οι κατασκευαστές, οι εμπλεκόμενες υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης και οι εκπρόσωποι του προσωπικού και των χρηστών ενημερώνονται τακτικά για την έρευνα και την πρόοδό της και έχουν, στο μέτρο του δυνατού, την ευκαιρία να υποβάλλουν τις γνώμες και απόψεις τους κατά την έρευνα και τη δυνατότητα να σχολιάσουν πληροφορίες που περιέχονται στα σχέδια εκδόσεων.

4. Η Επιτροπή διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων ολοκληρώνει τις έρευνες στον τόπο του ατυχήματος, το ταχύτερο δυνατό, προκειμένου ο διαχειριστής υποδομής να είναι σε θέση να αποκαταστήσει την υποδομή και να την διαθέσει για τις σιδηροδρομικές μεταφορές όσο το δυνατόν συντομότερα.

Άρθρο 22

Άρθρο 23 της Οδηγίας

Εκθέσεις

1. Για την έρευνα ατυχήματος ή συμβάντος που αναφέρεται στο άρθρο 18 συντάσσονται εκθέσεις σε μορφή ανάλογη με το είδος και τη σοβαρότητα του ατυχήματος ή του συμβάντος και τη σημασία των πορισμάτων. Στις εκθέσεις δηλώνονται οι στόχοι των ερευνών, και περιλαμβάνονται, όπου απαιτείται, συστάσεις για την ασφάλεια.

Στο παράρτημα V του άρθρου 29 περιλαμβάνονται τα βασικά στοιχεία που πρέπει να αναφέρει η έκθεση διερεύνησης ατυχημάτων και συμβάντων

2. Η Επιτροπή δημοσιεύει την τελική έκθεση το συντομότερο δυνατόν, και κατά κανόνα το αργότερο εντός 12 μηνών μετά την ημερομηνία κατά την οποία έλαβε χώρα το περιστατικό. Στην έκθεση τηρείται με τη μεγαλύτερη δυνατή ακρίβεια η δομή που καθορίζεται στο παράρτημα V του άρθρου 29. Η έκθεση μαζί με τις συστάσεις ασφάλειας, κοινοποιείται στα μέρη που αναφέρονται στο άρθρο 21 παράγραφος 3, καθώς και στους υπόλοιπους φορείς και στα άλλα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη.

3. Η Επιτροπή δημοσιεύει έως την 30ή Σεπτεμβρίου εκάστου έτους, έκθεση απολογισμού όλων των ερευνών που διενεργήθηκαν το προηγούμενο έτος, τις συστάσεις ασφάλειας που εκδόθηκαν και τα μέτρα που ελήφθησαν σύμφωνα με τις προεκδοθείσες συστάσεις

Άρθρο 23

Άρθρο 24 της Οδηγίας

Πληροφορίες προς διαβίβαση στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων

1. Εντός μίας εβδομάδος μετά τη λήψη της απόφασης να έναρξη της διεξαγωγής της έρευνας, ο φορέας διερεύνησης ενημερώνει σχετικά τον Οργανισμό. Παρέχονται πληροφορίες για την ημερομηνία, την ώρα και τον τόπο του περιστατικού, καθώς και για το είδος και τις συνέπειές του όσον αφορά την απώλεια ζώων, τραυματισμών και υλικών ζημιών.

2. Ο φορέας διερεύνησης διαβιβάζει στον Οργανισμό αντίγραφο των τελικών εκθέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 22 παράγραφος 2 καθώς και της ετήσιας έκθεσης που αναφέρεται στο άρθρο 22 παράγραφος 3.

Άρθρο 24

Άρθρο 25 της Οδηγίας

Συστάσεις ασφάλειας

1. Η Επιτροπή εκδίδει συστάσεις ασφαλείας, οι οποίες απευθύνονται στην Αρχή και, όπου απαιτείται λόγω του χαρακτήρα της σύστασης, σε άλλους φορείς ή αρχές της χώρας ή άλλων κρατών - μελών. Η Αρχή και οποιοσδήποτε άλλος φορέας ή αρχή της χώρας λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι οι συστάσεις για την ασφάλεια που εκδίδονται από την Επιτροπή αλλά και από άλλους φορείς διερεύνησης άλλων κρατών - μελών λαμβάνονται υπόψη και, όπου ενδείκνυται, ακολουθούνται από τις επιβαλλόμενες ενέργειες.

2. Συστάσεις ασφάλειας που εκδίδονται από την Επιτροπή δεν δημιουργούν σε καμία περίπτωση τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης για το συγκεκριμένο ατύχημα ή το συμβάν.

3. Οι αποδέκτες των συστάσεων ενημερώνουν τουλάχιστον ετησίως την Επιτροπή για τα μέτρα που λαμβάνονται ή προγραμματίζονται σε συνέχεια των συστάσεων.

Άρθρο 25

#### Παραρτήματα

#### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

##### ΚΟΙΝΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Η αρχή για την ασφάλεια, που ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο β), αναφέρει ετησίως τους Κοινούς Δείκτες Ασφάλειας (ΚΔΑ).

Όταν αναφέρονται δείκτες, οι οποίοι αφορούν δραστηριότητες που εμπίπτουν στο άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχεία α) και β), υπολογίζονται χωριστά.

Εάν αποκαλυφθούν νέα γεγονότα ή σφάλματα μετά την υποθολή της έκθεσης, οι δείκτες για ενα συγκεκριμένο έτος τροποποιούνται ή διορθώνονται από την αρχή ασφάλειας με την πρώτη ευκαιρία και, το αργότερο, στην επόμενη ετήσια έκθεση.

Οι κοινοί ορισμοί των ΚΔΑ και οι μέθοδοι υπολογισμού των οικονομικών συνεπειών των ατυχημάτων καθορίζονται στο Προσάρτημα.

##### 1. Δείκτες σχετικοί με ατυχήματα

1.1. Συνολικός και σχετικός (σε συρμοχιλιόμετρα) αριθμός σημαντικών ατυχημάτων και κατανομή τους ανά είδος ατυχήματος βάσει των παρακάτω κατηγοριών:

- σύγκρουση αμαξοστοιχίας με σιδηροδρομικό όχημα,
- σύγκρουση αμαξοστοιχίας με εμπόδιο εντός της περιμέτρου ελεύθερης διατομής,
- εκτροχιασμός αμαξοστοιχίας,
- ατύχημα σε ισόπεδη διάβαση, καθώς και ατύχημα με πεζούς σε ισόπεδη διάβαση, και νέα κατανομή για τους πέντε τύπους ισόπεδων διαβάσεων που ορίζονται στο σημείο 6.2,
- ατύχημα που προκαλείται σε άτομα από κινούμενο τροχαίο υλικό, με εξαίρεση τις αυτοκτονίες και τις απόπειρες αυτοκτονίας,

— πυρκαγιά σε τροχαίο υλικό,

— άλλα.

Κάθε σημαντικό ατύχημα αναφέρεται με τον τύπο του πρωτογενούς ατυχήματος, ακόμη και όταν οι συνέπειες του δευτερογενούς ατυχήματος είναι σοβαρότερες (π.χ. πυρκαγιά λόγω εκτροχιασμού).

1.2. Συνολικός και σχετικός (σε συρμοχιλιόμετρα) αριθμός σοβαρά τραυματισμένων και νεκρών ανά είδος ατυχήματος, με κατανομή τους βάσει των παρακάτω κατηγοριών:

- επιβάτης (και ως προς το σύνολο επιβατοχιλιομέτρων και επιβατοσυρμοχιλιομέτρων),
- υπάλληλος ή εργολήπτης,
- χρήστης ισόπεδων διαβάσεων,
- άτομο μη εξουσιοδοτημένο να βρίσκεται σε σιδηροδρομικούς χώρους,
- άλλο πρόσωπο που βρίσκεται σε αποβάθρα,
- άλλο πρόσωπο που δεν βρίσκεται σε αποβάθρα.

2. Δείκτες σχετικοί με επικίνδυνα εμπορεύματα Συνολικός και σχετικός (σε συρμοχιλιόμετρα) αριθμός ατυχημάτων που σχετίζονται με τη σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, με κατανομή τους βάσει των παρακάτω κατηγοριών:

- ατύχημα στο οποίο ενέχεται τουλάχιστον ένα σιδηροδρομικό όχημα που μεταφέρει επικίνδυνα εμπορεύματα, όπως ορίζεται στο Προσάρτημα,
- αριθμός τέτοιων ατυχημάτων, κατά τα οποία ελευθερώνονται επικίνδυνα εμπορεύματα.

3. Δείκτες σχετικοί με αυτοκτονίες

Συνολικός και σχετικός (σε συρμοχιλιόμετρα) αριθμός αυτοκτονιών και αποπειρών αυτοκτονίας.

4. Δείκτες σχετικοί με πρόδρομους παράγοντες ατυχημάτων

Συνολικός και σχετικός (σε συρμοχιλιόμετρα) αριθμός πρόδρομων παραγόντων ατυχημάτων και κατανομή τους ανά είδος πρόδρομου παράγοντα ατυχήματος, ως εξής:

- σπασμένη σιδηροτροχιά,
- παραμορφωμένη τροχιά και απευθυγράμμιση τροχιάς,
- αστοχία σηματοδότησης λόγω λανθασμένης ένδειξης,
- παραβίαση σηματοδότη κατά τη διέλευση από επικίνδυνο σημείο,
- παραβίαση σηματοδότη χωρίς διέλευση από επικίνδυνο σημείο,

- τροχός χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού, ο οποίος έχει υποστεί ρήξη,
- άξονας χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού, ο οποίος έχει υποστεί ρήξη.

Αναφέρονται όλοι οι πρόδρομοι παράγοντες, είτε οδήγησαν σε ατυχήματα είτε όχι. (Ένας πρόδρομος παράγοντας που οδήγησε σε σημαντικό ατύχημα αναφέρεται επίσης στους δείκτες για τους πρόδρομους παράγοντες· ένας πρόδρομος παράγοντας που δεν οδήγησε σε σημαντικό ατύχημα αναφέρεται επίσης στους δείκτες για τους πρόδρομους παράγοντες).

5. Δείκτες για τον υπολογισμό των οικονομικών επιπτώσεων των ατυχημάτων

Συνολικό κόστος σε ευρώ και σχετικό κόστος (σε συρμοχιλιομετρα):

- αριθμός θανάτων και σοβαρών τραυματισμών επί την Τιμή Πρόληψης Απώλειας (ΤΠΑ) [Value of Preventing a Casualty (VPC)],
- κόστος της ζημίας στο περιβάλλον,
- κόστος υλικών ζημιών στο τροχαίο υλικό ή στην υποδομή,
- κόστος των καθυστερήσεων συνεπεία ατυχημάτων. Οι αρχές ασφάλειας υποβάλλουν αναφορά για τις

οικονομικές επιπτώσεις των σοβαρών ατυχημάτων.

ΤΠΑ είναι η τιμή που αποδίδει η κοινωνία στην πρόληψη μιας απώλειας και ως τέτοια δεν αποτελεί σημείο αναφοράς για την αποζημίωση των μερών που ενέχονται σε ατυχήματα.

6. Δείκτες σχετικοί με την τεχνική ασφάλεια της υποδομής και την εφαρμογή της

6.1. Ποσοστό των τροχιών με συστήματα προστασίας αμαξοστοιχίας (TPS) σε λειτουργία και ποσοστό συρμο-χιλιομέτρων με συστήματα TPS επί της αμαξοστοιχίας, εφόσον τα συστήματα αυτά παρέχουν:

- ειδοποίηση,
- ειδοποίηση και αυτόματη στάση,
- ειδοποίηση και αυτόματη στάση καθώς και ασυνεχή επιτήρηση της ταχύτητας,
- ειδοποίηση και αυτόματη στάση καθώς και συνεχή επιτήρηση της ταχύτητας.

6.2. Αριθμός ισόπεδων διαβάσεων (συνολικά, ανά χιλιόμετρο γραμμής και ανά χιλιόμετρο τροχιάς)

με βάση τους παρακάτω πέντε τύπους: α) παθητική ισόπεδη διάβαση β) ενεργή ισόπεδη διάβαση:

- i) χειροκίνητη,
- ii) αυτόματη με ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη,

ιii) αυτόματη με προστασία στην πλευρά του χρήστη,

iv) με προστασία στην πλευρά της σιδηροτροχιάς. Προσάρτημα Κοινοί ορισμοί των ΚΔΑ και μέθοδοι υπολογισμού των οικονομικών συνεπειών των ατυχημάτων

#### 1. Δείκτες σχετικοί με ατυχήματα

1.1. «Σημαντικό ατύχημα» κάθε ατύχημα στο οποίο ενέχεται τουλάχιστον ένα εν κινήσει σιδηροδρομικό όχημα, το οποίο έχει ως αποτέλεσμα τουλάχιστον ένα νεκρό ή σοβαρά τραυματισμένο άτομο ή σημαντικές ζημιές σε τροχαίο υλικό, στις τροχιές, σε άλλες εγκαταστάσεις ή στο περιβάλλον ή εκτεταμένη διαταραχή της κυκλοφορίας. Τα ατυχήματα σε συνεργεία, απουδήκες και αμαξοστάσια εξαιρούνται.

1.2. «Σημαντική ζημία σε τροχαίο υλικό, τροχιές, σε άλλες εγκαταστάσεις ή στο περιβάλλον» ζημία ισοδύναμη με 150.000 ευρώ ή περισσότερο.

1.3. «Εκτεταμένη διαταραχή της κυκλοφορίας» αναστολή σιδηροδρομικών δρομολογίων σε κύρια σιδηροδρομική γραμμή επί έξι ώρες ή περισσότερο.

1.4. «Αμαξοστοιχία» ένα ή περισσότερα σιδηροδρομικά οχήματα που έλκονται από μία ή περισσότερες μηχανές ή αυτοκινητάμαξες, ή μία αυτοκινητάμαξα που κυκλοφορεί μόνη της, με καθορισμένο αριθμό ή συγκεκριμένη ονομασία από ένα σταθερό σημείο αφετηρίας σε ένα σταθερό σημείο τέρματος. Συμπεριλαμβάνεται η ελαφρά μηχανή, δηλαδή μηχανή που κυκλοφορεί μόνη της.

1.5. «Σύγκρουση αμαξοστοιχίας με σιδηροδρομικό όχημα» μετωπική σύγκρουση ή σύγκρουση εμπρόσθιου άκρου αμαξοστοιχίας με οπίσθιο άκρο άλλης αμαξοστοιχίας ή πλευρική σύγκρουση μέρους αμαξοστοιχίας και άλλης αμαξοστοιχίας ή σιδηροδρομικού οχήματος, ή τροχαίου υλικού σε ελιγμό.

1.6. «Σύγκρουση αμαξοστοιχίας με εμπόδια εντός της περιμέτρου ελεύθερης διατομής» σύγκρουση μέρους αμαξοστοιχίας με αντικείμενα σταθερά ή προσωρινά υπάρχοντα στη τροχιά ή κοντά σε αυτήν (εξαιρουμένων των ισόπεδων διαβάσεων, εφόσον τα αντικείμενα αυτά έχουν απολεσθεί από διερχόμενο όχημα ή χρήστη). Συμπεριλαμβάνεται η σύγκρουση με εναέριες γραμμές επαφής.

1.7. «Εκτροχιασμός αμαξοστοιχίας» κάθε περίπτωση κατά την οποία τουλάχιστον ένας τροχός αμαξοστοιχίας εκτρέπεται από τις σιδηροτροχιές.

1.8. «Ατύχημα σε ισόπεδη διάβαση» ατύχημα σε ισόπεδη διάβαση στο οποίο ενέχονται τουλάχιστον ένα σιδηροδρομικό όχημα και ένα ή περισσότερα διερχόμενα οχήματα, άλλοι διερχόμενοι χρήστες όπως πεζοί ή άλλα αντικείμενα προσωρινά υπάρχοντα επί ή κοντά στην τροχιά, εφόσον έχουν απολεσθεί από διερχόμενο όχημα ή χρήστη.

1.9. «Ατύχημα που προκαλείται σε άτομα από τροχαίο υλικό εν κινήσει» ατυχήματα που προκαλούνται σε ένα ή περισσότερα άτομα, τα οποία είτε χτυπήθηκαν από σιδηροδρομικό όχημα είτε από αντικείμενο προσαρτημένο στο όχημα ή που αποσπάσθηκε από αυτό.

Συμπεριλαμβάνονται άτομα που πέφτουν από σιδηροδρομικά οχήματα και άτομα που κτυπιούνται από μη καλά στερεωμένα αντικείμενα εντός σιδηροδρομικών οχημάτων.

1.10. «Πυρκαγιά σε τροχαίο υλικό» πυρκαγιά ή έκρηξη που σημειώνεται σε σιδηροδρομικό όχημα (και στο φορτίο του) κατά την κυκλοφορία του μεταξύ του σταθμού αναχώρησης του και του σταθμού προορισμού του, κατά τη στάση του στον σταθμό αναχώρησης ή προορισμού ή σε ενδιάμεσες στάσεις, καθώς και στη διάρκεια ανασχηματισμού τους.

1.11. «Άλλοι τύποι (ατυχήματος)» όλα τα ατυχήματα εκτός από τη σύγκρουση αμαξοστοιχίας με σιδηροδρομικό όχημα, τη σύγκρουση αμαξοστοιχίας με εμπόδιο εντός της περιμέτρου ελεύθερης διατομής, τον εκτροχιασμό αμαξοστοιχίας, το ατύχημα σε ισόπεδη διάβαση, το ατύχημα που προκαλείται σε άτομα από τροχαίο υλικό εν κινήσει και την πυρκαγιά σε τροχαίο υλικό.

1.12. «Επιβάτης» κάθε άτομο, εκτός από τα μέλη του πληρώματος, που ταξιδεύει με σιδηροδρομικό όχημα. Στις στατιστικές ατυχημάτων συμπεριλαμβάνονται οι επιβάτες που επιχειρούν να επιβιβαστούν/αποβιβαστούν σε/από τρένο εν κινήσει.

1.13. «Υπάλληλος ή εργολήπτης» κάθε πρόσωπο του οποίου η απασχόληση συνδέεται με σιδηρόδρομο και είναι σε ώρα εργασίας κατά τη στιγμή που σημειώνεται ατύχημα. Συμπεριλαμβάνονται το προσωπικό των εργολήπτων, οι αυτοαπασχολούμενοι εργολήπτες, το πλήρωμα της αμαξοστοιχίας και τα πρόσωπα που χειρίζονται τροχαίο υλικό και εγκαταστάσεις υποδομής.

1.14. «Χρήστης ισόπεδης διάβασης» κάθε πρόσωπο που χρησιμοποιεί ισόπεδη διάβαση για να διασχίσει σιδηροδρομική γραμμή με οποιοδήποτε μέσο μεταφοράς ή πεζή.

1.15. «Πρόσωπο παρανόμως εισερχόμενο» κάθε πρόσωπο του οποίου η παρουσία απαγορεύεται σε σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις, εξαιρουμένων των χρηστών ισόπεδων διαβάσεων.

1.16. «Άλλο πρόσωπο που βρίσκεται σε αποθάρρα» κάθε πρόσωπο που βρίσκεται σε αποθάρρα και δεν ορίζεται ως «επιβάτης», «υπάλληλος ή εργολήπτης», «χρήστης ισόπεδης διάβασης», «άλλο πρόσωπο που δεν βρίσκεται σε αποθάρρα» ή «πρόσωπο παρανόμως εισερχόμενο».

1.17. «Άλλο πρόσωπο που δεν βρίσκεται σε αποθάρρα» κάθε πρόσωπο που δεν βρίσκεται σε αποθάρρα και δεν ορίζεται ως «επιβάτης», «υπάλληλος ή εργολήπτης», «χρήστης ισόπεδης διάβασης», «άλλο πρόσωπο που βρίσκεται σε αποθάρρα» ή «πρόσωπο παρανόμως εισερχόμενο».

1.18. «Νεκρός» κάθε άτομο που σκοτώνεται ακαριαία ή πεθαίνει εντός 30 ημερών λόγω ατυχήματος, εξαιρουμένων των αυτοκτονιών.

1.19. «Σοθαρός τραυματίας (σοθαρά τραυματισμένος)» κάθε τραυματίας ο οποίος νοσηλεύεται σε νοσοκομείο για χρονικό διάστημα άνω των 24 ωρών λόγω ατυχήματος, εξαιρουμένων όσων αποπειρώνται να αυτοκτονήσουν.

## 2. Δείκτες σχετικοί με επικίνδυνα εμπορεύματα

2.1. «Ατύχημα στο οποίο ενέχεται η μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων» ατύχημα ή περιστατικό που πρέπει να αναφερθεί σύμφωνα με το άρθρο 1.8.5 των κανονισμών RID/ADR της Γ1/20655/2897/14.7.2015 κοινής υπουργικής απόφασης (ΦΕΚ Β' 1495).

2.2. «Επικίνδυνα εμπορεύματα» ουσίες και είδη, των οποίων η μεταφορά απαγορεύεται από τον RID ή επιτρέπεται μόνον υπό τους όρους που ορίζει ο RID.

3. Δείκτες σχετικοί με αυτοκτονίες

3.1. «Αυτοκτονία» ενέργεια σκόπιμου αυτοτραυματισμού που καταλήγει σε θάνατο, όπως καταχωρίζεται και ταξινομείται από την αρμόδια εθνική αρχή.

3.2. «Απόπειρα αυτοκτονίας» ενέργεια σκόπιμου αυτο-τραυματισμού που καταλήγει σε σοβαρό τραυματισμό.

4. Δείκτες σχετικοί με πρόδρομους παράγοντες ατυχημάτων

4.1. «Σπασμένη σιδηροτροχιά» κάθε σιδηροτροχιά που έχει διαχωριστεί σε δύο ή περισσότερα κομμάτια, ή κάθε σιδηροτροχιά από την οποία αποσπάται μεταλλικό κομμάτι, με αποτέλεσμα τη δημιουργία κενού, μήκους άνω των 50 mm και βάθους άνω των 10 mm στην επιφάνεια κύλισης.

4.2. «Παραμόρφωση και απευθυγράμμιση τροχιάς» κάθε ελάττωμα που συνδέεται με τη συνέχεια και τη γεωμετρία τροχιάς, το οποίο απαιτεί να τεθεί εκτός λειτουργίας η τροχιά ή να μειωθεί άμεσα η επιτρεπόμενη ταχύτητα.

4.3. «Αστοχία σηματοδότησης λόγω λανθασμένης ένδειξης» κάθε τεχνική αστοχία του συστήματος σηματοδότησης (είτε στην υποδομή είτε στο τροχαίο υλικό), η οποία έχει ως αποτέλεσμα τη σηματοδότηση πληροφοριών λιγότερο περιοριστικών από τις απαιτούμενες.

4.4. «Παραβίαση σηματοδότη κατά τη διέλευση από επικίνδυνο σημείο» κάθε περίπτωση που οποιοδήποτε μέρος αμαξοστοιχίας υπερβαίνει εγκεκριμένη κίνηση της και κινείται πέρα από το επικίνδυνο σημείο.

4.5. «Παραβίαση σηματοδότη χωρίς διέλευση από επικίνδυνο σημείο» κάθε περίπτωση που οποιοδήποτε μέρος αμαξοστοιχίας υπερβαίνει εγκεκριμένη κίνηση της αλλά δεν κινείται πέρα από το επικίνδυνο σημείο.

Ως μη εγκεκριμένη κίνηση, όπως αναφέρεται στα σημεία 4.4 και 4.5 ανωτέρω, νοείται η παραβίαση:

- παρατρόχιου έγχρωμου σήματος ή απαγορευτικού σήματος σημαφόρου, ή εντολής STOP, σε γραμμές στις οποίες δεν λειτουργεί σύστημα προστασίας αμαξοστοιχίας (TPS),
- της λήξης έγκρισης κίνησης σχετικής με την ασφάλεια από το σύστημα TPS,
- σημείου που κοινοποιήθηκε με προφορική ή γραπτή έγκριση, όπως ορίζεται στους κανονισμούς,
- πινακίδων στάσης (δεν περιλαμβάνονται οι προστατευτικοί προσκρουστήρες) ή σημάτων διά χειρών και βραχιόνων.

Οι περιπτώσεις κατά τις οποίες οχήματα μη συνδεδεμένα με μονάδες έλξης ή αμαξοστοιχίες χωρίς επιτήρηση τίθενται σε κίνηση και παραβιάζουν απαγορευτικό σήμα, δεν περιλαμβάνονται. Οι περιπτώσεις κατά τις

οποίες, για οποιοδήποτε λόγο, το σήμα δεν μετατρέπεται έγκαιρα σε απαγορευτικό ώστε να είναι σε θέση ο μηχανοδηγός να σταματήσει την αμαξοστοιχία πριν τον σηματοδότη, δεν περιλαμβάνονται.

Οι αρχές ασφάλειας μπορούν να αναφέρουν χωριστά τους τέσσερις δείκτες της μη εγκεκριμένης κίνησης που απαριθμούνται στις περιπτώσεις του παρόντος σημείου και υποβάλουν τουλάχιστον μια συγκεντρωτική αναφορά με τα στοιχεία και για τους τέσσερις δείκτες.

4.6. «Τροχός χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού, ο οποίος έχει υποστεί ρήξη» ρήξη σε τροχό, η οποία δημιουργεί κίνδυνο ατυχήματος (εκτροχιασμό ή σύγκρουση).

4.7. «Άξονας χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού, ο οποίος έχει υποστεί ρήξη» ρήξη σε άξονα, η οποία δημιουργεί κίνδυνο ατυχήματος (εκτροχιασμό ή σύγκρουση).

5. Κοινές μεθοδολογίες υπολογισμού των οικονομικών επιπτώσεων των ατυχημάτων

5.1. Η τιμή πρόληψης απώλειας (ΤΠΑ) συντίθεται από τα εξής:

1. Αυτή καθαυτή την αξία της ασφάλειας: Τιμές Βούλησης Πληρωμής (ΤΒΠ) [Willingness to Pay (WTP) values], βασιζόμενες σε μελέτες προτίμησης που έχουν πραγματοποιηθεί στο κράτος μέλος όπου εφαρμόζονται.

2. Άμεσο και έμμεσο οικονομικό κόστος: τιμές για το κόστος εφαρμοζόμενες στο κράτος μέλος, οι οποίες συντίθενται από τα εξής:

- το κόστος περίθαλψης και αποκατάστασης,
- τα δικαστικά έξοδα, το κόστος για την αστυνομία, το κόστος των ιδιωτικών ερευνών της σύγκρουσης, το κόστος των υπηρεσιών άμεσης βοήθειας και το διοικητικό κόστος της ασφάλισης,
- τις απώλειες παραγωγής: αξία των εμπορευμάτων και υπηρεσιών για την κοινωνία που θα έπρεπε να έχουν παραχθεί από ένα πρόσωπο, εάν δεν είχε συμβεί το ατύχημα.

Κατά τον υπολογισμό του κόστους των απωλειών, οι θάνατοι και οι σοβαροί τραυματισμοί υπολογίζονται ξεχωριστά (διαφορετικές ΤΠΑ για απώλεια ζωής και σοβαρό τραυματισμό).

5.2. Κοινές αρχές για την εκτίμηση της αξίας της ασφάλειας αυτής καθαυτής και του άμεσου/έμμεσου οικονομικού κόστους:

Για την τιμή της ασφάλειας αυτής καθαυτής, η αξιολόγηση κατά πόσον είναι ορθές οι διαθέσιμες εκτιμήσεις βασίζεται στα εξής:

- οι εκτιμήσεις πρέπει να συνδέονται με σύστημα αποτίμησης της μείωσης του κινδύνου θνησιμότητας στις μεταφορές και να ακολουθούν προσέγγιση ΤΒΠ σύμφωνα με μεθόδους δεδηλωμένης προτίμησης,
- το δείγμα των ερωτηθέντων που χρησιμοποιείται για τις τιμές πρέπει να είναι αντιτροσωπευτικό του αντίστοιχου πληθυσμού. Πιο συγκεκριμένα, το δείγμα πρέπει να είναι

Μέσος όρος τόνων φορτίου που μεταφέρονται σιδηροδρομικώς μέσα σε ένα έτος =  
(τονοχιλιόμετρα)/(συρμοχιλιόμετρα)

CM = κόστος 1 λεπτού καθυστέρησης μιας αμαξοστοιχίας

Επιβατικές αμαξοστοιχίες

CMPP = K1 \* (VTP/60) \* [(επιβατοχιλιόμετρα)/(συρμοχιλιόμετρα)]

Μέσος αριθμός επιβατών που μεταφέρονται σιδηροδρομικώς μέσα σε ένα έτος =  
(επιβατοχιλιόμετρα)/(συρμοχιλιόμετρα)

Εμπορευματικές αμαξοστοιχίες

CMF = K2 \* (VTF/60)

Οι συντελεστές K1 και K2 υπεισέρχονται μεταξύ της τιμής του χρόνου και της τιμής της καθυστέρησης, σύμφωνα με τις μελέτες δεδηλωμένης προτίμησης, προκειμένου να ληφθεί υπόψη ότι η απώλεια χρόνου λόγω των καθυστερήσεων εκλαμβάνεται πολύ πιο αρνητικά από τον συνήθη χρόνο μετακίνησης.

Κόστος των καθυστερήσεων εξαιτίας ατυχήματος = CMPP \* (σε πρώτα λεπτά για καθυστέρηση επιβατικών αμαξοστοιχιών) + CMF \* (σε πρώτα λεπτά για καθυστέρηση εμπορευματικών αμαξοστοιχιών)

Πεδίο εφαρμογής του μοντέλου

Το κόστος των καθυστερήσεων υπολογίζεται για τα σημαντικά ατυχήματα, ως εξής:

- πραγματικός χρόνος καθυστέρησης στις σιδηροδρομικές γραμμές όπου συνέβη το ατύχημα, όπως αυτή μετράται στον τερματικό σταθμό
- πραγματικός χρόνος καθυστέρησης ή, εφόσον δεν είναι δυνατόν, εκτιμώμενος χρόνος καθυστέρησης σε άλλες θιγόμενες γραμμές.

## 6. Δείκτες σχετικοί με την τεχνική ασφάλεια της υποδομής και την εφαρμογή της 10

6.1. «Σύστημα προστασίας αμαξοστοιχίας (TPS)» ένα σύστημα που βοηθά την ενίσχυση της υπακοής στα σήματα και στους περιορισμούς ταχύτητας.

6.2. «Συστήματα επί του οχήματος» συστήματα που παρέχουν βοήθεια στον μηχανοδηγό ώστε να παρατηρεί την παρατρόχια σηματοδότηση και τη σηματοδότηση θαλάμου οδήγησης και, κατά συνέπεια, την προστασία σε επικίνδυνα σημεία και την επιβολή ορίων ταχύτητας. Τα συστήματα TPS επί της αμαξοστοιχίας περιγράφονται ως εξής:

- α) Προειδοποίηση, παρέχοντας αυτόματη προειδοποίηση του μηχανοδηγού.
- β) Προειδοποίηση και αυτόματη στάση, παρέχοντας αυτόματη προειδοποίηση του μηχανοδηγού και αυτόματη ακινητοποίηση κατά τη διέλευση από απαγορευτικό σήμα.

αντιπροσωπευτικό της ηλικίας/κατανομής εισοδήματος, καθώς και άλλων σχετικών κοινωνικοοικονομικών/δημογραφικών χαρακτηριστικών του πληθυσμού,

— τη μέθοδο εξαγωγής των τιμών ΤΒΠ: η έρευνα πρέπει να σχεδιάζεται κατά τρόπο ώστε οι ερωτήσεις να είναι σαφείς/να έχουν νόημα για τους ερωτώμενους.

Το άμεσο και έμμεσο οικονομικό κόστος εκτιμάται με βάση το πραγματικό κόστος που αναλαμβάνει η κοινωνία.

### 5.3. Ορισμοί

5.3.1. «Κόστος της ζημίας στο περιβάλλον» το κόστος που αναλαμβάνουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής, το οποίο εκτιμούν με βάση την πείρα τους, προκεμένου να αποκατασταθεί η περιοχή που υπέστη τη ζημία στην κατάσταση της πριν το σιδηροδρομικό ατύχημα.

5.3.2. «Κόστος υλικών ζημιών στο τροχαίο υλικό ή την υποδομή» το κόστος της προμήθειας νέου τροχαίου υλικού ή υποδομής, με τις ίδιες λειτουργικές δυνατότητες και τεχνικές παραμέτρους πριν υποστούν ανεπανόρθωτη ζημιά, και το κόστος αποκατάστασης του τροχαίου υλικού ή της υποδομής που μπορεί να επισκευαστεί και να επανέλθει στην κατάσταση πριν το σιδηροδρομικό ατύχημα, τα οποία εκτιμώνται από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής με βάση την πείρα τους. Συμπεριλαμβάνεται επίσης το κόστος χρονομίσθωσης τροχαίου υλικού, λόγω έλλειψης τροχαίου υλικού συνεπεία των οχημάτων που υπέστησαν ζημία.

5.3.3. «Κόστος των καθυστερήσεων συνεπεία ατυχημάτων» η χρηματική αξία των καθυστερήσεων που υφίστανται οι χρήστες των σιδηροδρομικών μεταφορών (επιβάτες και πελάτες των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών) λόγω ατυχήματος, η οποία υπολογίζεται με τον κάτωθι μαθηματικό τύπο:

VT = χρηματική αξία της εξοικονόμησης χρόνου μετακίνησης

Τιμή του χρόνου για έναν επιβάτη αμαξοστοιχίας (ανά ώρα)

VTP = [VT επιβατών που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς σκοπούς]\*[μέσο ποσοστό μετακινούμενων εργαζομένων ανά έτος] + [VT των μετακινούμενων μη εργαζομένων]\*[μέσο ποσοστό μετακινούμενων μη εργαζομένων ανά έτος]

VTP μετρούμενη σε ευρώ ανά επιβάτη ανά ώρα

«Επιβάτες που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς σκοπούς» επιβάτης που ταξιδεύει σε σχέση με τις επαγγελματικές του δραστηριότητες, εξαιρουμένων των μετακινήσεων μεταξύ κατοικίας και εργασίας.

Τιμή του χρόνου για μια εμπορική αμαξοστοιχία (μία ώρα)

VTFF = [VT εμπορευματικών αμαξοστοιχιών]\* [(τονοχιλιόμετρα)/(συρμοχιλιόμετρα)]

VTF μετρούμενη σε ευρώ ανά τόνο φορτίου ανά ώρα

γ) Προειδοποίηση και αυτόματη στάση καθώς και ασυνεχής επιτήρηση της ταχύτητας, με την παροχή προστασίας σε επικίνδυνα σημεία όπου «ασυνεχής επιτήρηση της ταχύτητας» σημαίνει επιτήρηση της ταχύτητας σε ορισμένες θέσεις (ενέδρες ταχύτητας) κατά την προσέγγιση ενός σήματος.

δ) Προειδοποίηση και αυτόματη στάση καθώς και συνεχής επιτήρηση της ταχύτητας, με την παροχή προστασίας σε επικίνδυνα σημεία και συνεχή επιτήρηση των ορίων ταχύτητας της σιδηροδρομικής γραμμής, όπου «συνεχής επιτήρηση της ταχύτητας» σημαίνει συνεχής ένδειξη και επιβολή της μέγιστης επιτρεπόμενης ταχύτητας-στόχου για όλα τα τμήματα της γραμμής.

Ο τύπος δ) θεωρείται σύστημα Αυτόματης Προστασίας Αμαξοστοιχιών (ΑΠΑ).

6.3. «Ισόπεδη διάβαση» κάθε ισόπεδη διασταύρωση οδού ή διόδου και σιδηροδρομικής γραμμής, αναγνωρισμένη από τον διαχειριστή υποδομής και ανοικτή στο κοινό ή σε ιδιώτες χρήστες. Οι δίοδοι που συνδέουν αποβάθρες σε σιδηροδρομικούς σταθμούς εξαιρούνται, καθώς και οι διαβάσεις άνωθεν τροχιών για την αποκλειστική διέλευση υπαλλήλων.

6.4. «Οδός» για τους σκοπούς των στατιστικών στοιχείων που αφορούν τα σιδηροδρομικά απυχήματα, κάθε δημόσια ή ιδιωτική οδός ή εθνική οδός, συμπεριλαμβανομένων των παρακείμενων πεζοδρόμων και ποδηλατολωρίδων.

6.5. «Δίοδος» κάθε δρόμος, πλην της οδού, για τη διέλευση ανθρώπων, ζώων, οχημάτων ή μηχανημάτων.

6.6. «Παθητική ισόπεδη διάβαση» ισόπεδη διάβαση χωρίς ενεργοποίηση κάποιου συστήματος προστασίας ή ειδοποίησης όταν δεν είναι ασφαλής η διάβαση χρήστη.

6.7. «Ενεργή ισόπεδη διάβαση» ισόπεδη διασταύρωση, στην οποία οι διερχόμενοι χρήστες προστατεύονται από την προσέγγιση αμαξοστοιχίας ή ειδοποιούνται σχετικά με την ενεργοποίηση μέσων, εφόσον η διέλευση του χρήστη δεν είναι ασφαλής.

— Προστασία χρήστη με φυσικά μέσα, κυρίως:

— ημιδρύφακτα ή πλήρη δρύφακτα,

— θύρες.

— Προειδοποίηση με τη χρήση σταθερού εξοπλισμού σε ισόπεδες διαβάσεις:

— ορατά μέσα: φώτα,

— ηχητικά μέσα: κώδωνες, σειρήνες, κλάξον κ.λπ.,

Οι ενεργές ισόπεδες διαβάσεις κατατάσσονται ως εξής:

α) Χειροκίνητη: ισόπεδη διάβαση, στην οποία η προστασία στην πλευρά του χρήστη ή η ειδοποίηση ενεργοποιείται χειροκίνητα από σιδηροδρομικό υπάλληλο.

β) Αυτόματη με ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη: ισόπεδη διάβαση, στην οποία η ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη ενεργοποιείται από την αμαξοστοιχία που προσεγγίζει.

γ) Αυτόματη με προστασία στην πλευρά του χρήστη: ισόπεδη διάβαση, στην οποία η προστασία στην πλευρά του χρήστη ενεργοποιείται από την αμαξοστοιχία που προσεγγίζει. Αυτό περιλαμβάνει ισόπεδη διάβαση με προστασία στην πλευρά του χρήστη και ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη.

δ) Προστασία στην πλευρά της σιδηροτροχιάς: ισόπεδη διάβαση, στην οποία ένα σήμα ή άλλο σύστημα προστασίας αμαξοστοιχίας επιτρέπει τη διέλευση αμαξοστοιχίας μόνον εφόσον η ισόπεδη διάβαση είναι πλήρως προστατευμένη στην πλευρά του χρήστη και εφόσον δεν υπάρχει παρείσφρηση.

#### 7. Ορισμοί των μονάδων μέτρησης

7.1. «Συρμοχιλόμετρο» μονάδα μέτρησης που αντιπροσωπεύει τη μετακίνηση μιας αμαξοστοιχίας σε απόσταση ενός χιλιομέτρου. Η απόσταση που χρησιμοποιείται είναι, ει δυνατόν, η πραγματικά διανυθείσα απόσταση, ειδάλλως χρησιμοποιείται η κανονική απόσταση δικτύου μεταξύ των τόπων αναχώρησης και προορισμού. Λαμβάνεται υπόψη μόνο η απόσταση που διανύεται στην εθνική επικράτεια του δηλούντος κράτους.

7.2. «Επιβατοχιλόμετρο» μονάδα μέτρησης που αντιπροσωπεύει τη σιδηροδρομική μεταφορά ενός επιβάτη σε απόσταση ενός χιλιομέτρου. Λαμβάνεται υπόψη μόνο η απόσταση που διανύεται στην εθνική επικράτεια του δηλούντος κράτους.

7.3. «Γραμμοχιλόμετρο» το μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου στα κράτη μέλη σε χιλιόμετρα, του οποίου η έκταση καθορίζεται στο άρθρο 2. Για σιδηροδρομικές γραμμές πολλαπλής τροχιάς,

λαμβάνεται υπόψη μόνον η απόσταση μεταξύ των τόπων αναχώρησης και προορισμού.

7.4. «Τροχιοχιλόμετρο» το μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου στα κράτη μέλη σε χιλιόμετρα, του οποίου η έκταση καθορίζεται στο άρθρο 2. Λαμβάνεται υπόψη κάθε τροχιά των σιδηροδρομικών γραμμών πολλαπλής τροχιάς.

#### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

#### ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΕΘΝΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Οι εθνικές διατάξεις ασφαλείας που κοινοποιούνται στην Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται στο άρθρο 8 περιλαμβάνουν:

1. Κανόνες που αφορούν τους υφιστάμενους εθνικούς στόχους ασφάλειας και τις μεθόδους ασφάλειας,
2. Κανόνες που αφορούν τις απαιτήσεις για τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας και την πιστοποίηση ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων,
4. Κοινοί κανόνες εκμετάλλευσης του σιδηροδρομικού δικτύου που δεν καλύπτονται ακόμα από ΤΠΔ, μεταξύ των οποίων κανόνες που αφορούν το σύστημα σηματοδότησης και διαχείρισης της κυκλοφορίας,

5. Κανόνες στο πλαίσιο των οποίων θεσπίζονται οι απαιτήσεις για τις πρόσθετες εσωτερικές ρυθμίσεις λειτουργίας (εταιρικοί κανόνες) που πρέπει να καθορισθούν από τους διαχειριστές υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις,

6. Κανόνες που αφορούν τις απαιτήσεις για το προσωπικό που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, μεταξύ των οποίων κριτήρια επιλογής, καλή ιατρική κατάσταση και επαγγελματική κατάρτιση, καθώς και πιστοποίηση, εφόσον δεν καλύπτονται από ΤΠΔ,

7. Κανόνες σχετικά με τη διερεύνηση των ατυχημάτων και συμβάντων.

### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

#### ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

##### 1. Απαιτήσεις για το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας

Πρέπει να παρέχεται τεκμηρίωση για όλα τα τμήματα του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, το οποίο περιγράφει κυρίως την κατανομή των αρμοδιοτήτων στο πλαίσιο της οργάνωσης του διαχειριστή της υποδομής ή της σιδηροδρομικής επιχείρησης. Υποδεικνύει επιπλέον πώς διασφαλίζεται από τη διαχείριση ο έλεγχος στα διάφορα επίπεδα, πώς συμμετέχει το προσωπικό και οι εκπρόσωποί του σε όλα τα επίπεδα και πώς εξασφαλίζεται η συνεχής βελτίωση του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας.

##### 2. Βασικά στοιχεία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας

Τα βασικά στοιχεία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας είναι:

α) πολιτική ασφάλειας εγκεκριμένη από τον διευθύνοντα σύμβουλο του Οργανισμού και κοινοποιημένη σε όλο το προσωπικό

β) ποιοτικοί και ποσοτικοί στόχοι του οργανισμού για τη διατήρηση και την ενίσχυση της ασφάλειας, καθώς και σχέδια και διαδικασίες επίτευξης των στόχων

γ) διαδικασίες για τη συμμόρφωση προς τα υφιστάμενα, νέα και τροποποιημένα τεχνικά και λειτουργικά πρότυπα ή άλλες προϋποθέσεις σχετικές με προδιαγραφές που θεσπίζονται στο πλαίσιο:

- των ΤΠΔ ή
- των εθνικών κανόνων ασφαλείας που αναφέρονται στο άρθρο 8 και στο παράρτημα II, ή
- άλλων σχετικών κανόνων, ή
- αποφάσεων των αρχών,

και διαδικασιών με στόχο την εξασφάλιση της συμμόρφωσης προς τα πρότυπα και άλλες προϋποθέσεις σχετικές με προδιαγραφές καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του εξοπλισμού και των δραστηριοτήτων

δ) διαδικασίες και μέθοδοι αξιολόγησης των κινδύνων και εφαρμογής μέτρων ελέγχου των κινδύνων κάθε φορά που, λόγω μεταβολής των όρων εκμετάλλευσης ή της εισαγωγής νέου υλικού, δημιουργούνται νέοι κίνδυνοι για την υποδομή ή τις σιδηροδρομικές δραστηριότητες.

ε) εξασφάλιση προγραμμάτων κατάρτισης του προσωπικού και συστημάτων τα οποία διασφαλίζουν ότι διατηρείται η επάρκεια προσόντων του προσωπικού και εκτελούνται αναλόγως οι σχετικές αρμοδιότητες.

στ) ρυθμίσεις για την παροχή επαρκούς πληροφόρησης στο πλαίσιο του οργανισμού και, όπου απαιτείται, μεταξύ οργανισμών που εκμεταλλεύονται την ίδια υποδομή.

ζ) διαδικασίες και μορφότυποι για τον τρόπο τεκμηρίωσης των πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια και καθορισμός διαδικασίας ελέγχου της μορφής των ζωτικής σημασίας πληροφοριών ασφάλειας.

η) διαδικασίες για την εξασφάλιση της αναφοράς, διερεύνησης και ανάλυσης ατυχημάτων, συμβάντων, στοιχείων αποσοβηθέντων ατυχημάτων και άλλων επικίνδυνων περιστατικών, καθώς και της λήψης των απαραίτητων προληπτικών μέτρων.

θ) εξασφάλιση σχεδίων δράσης και προειδοποίησης, καθώς και πληροφόρησης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, τα οποία έχουν συμφωνηθεί με τις αρμόδιες δημόσιες αρχές.

ι) διατάξεις για περιοδικούς εσωτερικούς ελέγχους του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας.

#### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

#### ΔΗΛΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟ ΤΜΗΜΑ ΤΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΑ ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ

Προκειμένου η Αρχή να εκδώσει το συγκεκριμένο τμήμα του πιστοποιητικού ασφάλειας που αφορά το δίκτυο, πρέπει να υποβάλλονται τα ακόλουθα έγγραφα:

- έγγραφα της σιδηροδρομικής επιχείρησης για τις ΤΠΔ ή τμήματα αυτών και, ενδεχομένως, για τους εθνικούς κανόνες ασφάλειας και λοιπούς κανόνες που εφαρμόζονται για τις δραστηριότητές της, το προσωπικό και το τροχαίο υλικό της, καθώς και έγγραφα που τεκμηριώνουν τον τρόπο με τον οποίο εξασφαλίζεται η συμμόρφωση μέσω του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας,

- έγγραφα της σιδηροδρομικής επιχείρησης για τις διάφορες κατηγορίες του προσωπικού που απασχολείται ή που εκτελεί καθήκοντα βάσει σύμβασης στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων της επιχείρησης, συμπεριλαμβανομένων στοιχείων που αποδεικνύουν ότι το εν λόγω προσωπικό πληροί τις απαιτήσεις των ΤΠΔ ή των εθνικών κανόνων και ότι έχει πιστοποιηθεί δεόντως,

- έγγραφα της σιδηροδρομικής επιχείρησης για τους διάφορους τύπους τροχαίου υλικού που χρησιμοποιεί στις δραστηριότητές της, συμπεριλαμβανομένων στοιχείων που αποδεικνύουν ότι το εν λόγω υλικό πληροί τις απαιτήσεις των ΤΠΔ ή των εθνικών κανόνων και ότι έχει πιστοποιηθεί δεόντως.

Προκειμένου να αποφεύγονται οι επαναλήψεις και να περιορίζεται ο όγκος των πληροφοριών, όταν πρέπει να υποβάλλεται μόνο συνοπτική τεκμηρίωση όσον αφορά τα στοιχεία που συμμορφώνονται προς τις ΤΠΔ και τις άλλες απαιτήσεις του π.δ. 345/2001 και του π.δ. 139/2005

#### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

##### ΒΑΣΙΚΑ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ

###### 1. Συνοπτική παρουσίαση

Η συνοπτική παρουσίαση περιλαμβάνει μια σύντομη περιγραφή του περιστατικού, πότε και πού έλαβε χώρα και τις συνέπειές του. Αναφέρονται επίσης τα άμεσα αίτια, καθώς και οι παράγοντες που συνετέλεσαν και τα βαθύτερα αίτια, όπως προκύπτουν από τη διερεύνηση. Παρατίθενται οι βασικές συστάσεις και παρέχονται πληροφορίες για κάθε αποδέκτη.

###### 2. Άμεσα γεγονότα του περιστατικού

###### 1. Το περιστατικό:

- ημερομηνία, ακριβής ώρα και τόπος του περιστατικού,
- περιγραφή των γεγονότων και του χώρου του ατυχήματος, συμπεριλαμβανομένων των προσπαθειών των υπηρεσιών διάσωσης και των επειγόντων περιστατικών,
- η απόφαση να αρχίσει η διεξαγωγή έρευνας, η σύνθεση της ομάδας έρευνας και η πραγματοποίηση της έρευνας.

###### 2. Οι συνθήκες του περιστατικού:

- εμπλεκόμενο προσωπικό και εργολάβοι, καθώς και τρίτοι και μάρτυρες,
- οι συρμοί και η σύνθεσή τους, συμπεριλαμβανομένου του αριθμού καταχώρισης του εμπλεκόμενου τροχαίου υλικού,
- περιγραφή της υποδομής και του συστήματος σηματοδότησης - είδη γραμμών, αιχμές αλλαγών, αλληλομανδάλωση, σηματοδότες, σύστημα προστασίας τρένων,
- μέσα επικοινωνίας,
- έργα εκτελούμενα στον χώρο ή πλησίον αυτού,
- θέση σε εφαρμογή του σχεδίου για έκτακτο σιδηροδρομικό περιστατικό και επακόλουθη αλυσίδα γεγονότων,
- θέση σε εφαρμογή του σχεδίου έκτακτης ανάγκης των δημόσιων υπηρεσιών διάσωσης, της αστυνομίας και των ιατρικών υπηρεσιών, καθώς και επακόλουθη αλυσίδα γεγονότων.

###### 3. Θάνατοι, τραυματισμοί και υλικές ζημίες:

- επιβάτες και τρίτοι, προσωπικό, συμπεριλαμβανομένων των εργολάβων,

- φορτίο, αποσκευές και άλλα αγαθά,
- τροχαίο υλικό, υποδομή και περιβάλλον.

4. Εξωτερικές συνθήκες:

- καιρικές συνθήκες και γεωγραφικά στοιχεία.

1. Συνοπτική παρουσίαση των μαρτυριών (με προστασία της ταυτότητας των ατόμων):

- σιδηροδρομικοί υπάλληλοι, συμπεριλαμβανομένων των εργολάθων,
- άλλοι μάρτυρες.

2. Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας:

- η γενική οργάνωση και ο τρόπος με τον οποίο δίδονται και εκτελούνται οι εντολές,
- απαιτήσεις για το προσωπικό και τρόπος επιβολής τους,
- διαδικασίες εσωτερικών ελέγχων και λογιστικών ελέγχων, καθώς και τα αποτελέσματά τους,
- διασύνδεση μεταξύ των διαφόρων παραγόντων της υποδομής.

3. Κανόνες και κανονισμοί:

- σχετικοί κοινοτικοί και εθνικοί κανόνες και κανονισμοί,
- άλλοι κανόνες, όπως κανόνες λειτουργίας, τοπικές οδηγίες, απαιτήσεις για το προσωπικό, προδιαγραφές συντήρησης και ισχύοντα πρότυπα.

4. Λειτουργία τροχαίου υλικού και τεχνικών εγκαταστάσεων:

- σύστημα σηματοδότησης και ελέγχου-χειρισμού, συμπεριλαμβανομένων των καταχωρίσεων των αυτόματων συσκευών καταγραφής στοιχείων,
- υποδομή,
- εξοπλισμός επικοινωνιών,
- τροχαίο υλικό, συμπεριλαμβανομένων των καταχωρίσεων των αυτόματων συσκευών καταγραφής στοιχείων.

5. Τεκμηρίωση για το λειτουργικό σύστημα:

- μέτρα που λαμβάνονται από το προσωπικό για τον έλεγχο της κυκλοφορίας και τη σηματοδότηση,
- ανταλλαγή φωνητικών μηνυμάτων σχετικών με το περιστατικό, συμπεριλαμβανομένων των στοιχείων από τις καταγραφές,

- μέτρα που λαμβάνονται για την προστασία και την περιφρούρηση του χώρου του περιστατικού.

6. Διασύνδεση ανθρώπου-μηχανής:

- χρόνος εργασίας του εμπλεκόμενου προσωπικού,

- ιατρικές και προσωπικές καταστάσεις με επιπτώσεις στο περιστατικό, συμπεριλαμβανομένης της ύπαρξης σωματικής ή ψυχολογικής έντασης,

- σχεδιασμός του εξοπλισμού με επιπτώσεις στη διασύνδεση ανθρώπου-μηχανής.

7. Προγενέστερα περιστατικά παρόμοιου χαρακτήρα.

4. Ανάλυση και συμπεράσματα

1. Τελικός απολογισμός της αλυσίδας γεγονότων:

- εξαγωγή των συμπερασμάτων για το περιστατικό, με βάση τα γεγονότα που προέκυψαν στο πλαίσιο του τμήματος 3.

2. Συζήτηση:

- ανάλυση των περιστατικών που προέκυψαν στο πλαίσιο του τμήματος 3, με στόχο την εξαγωγή συμπερασμάτων για τα αίτια του περιστατικού και τις επιδόσεις των υπηρεσιών διάσωσης.

3. Συμπεράσματα:

- άμεσα και έμμεσα αίτια του περιστατικού, συμπεριλαμβανομένων των παραγόντων που συνετέλεσαν σε αυτό και σχετίζονται με τις ενέργειες των εμπλεκόμενων προσώπων, ή την κατάσταση του τροχαίου υλικού ή των τεχνικών εγκαταστάσεων,

- βασικά αίτια που συνδέονται με τις ικανότητες, τις διαδικασίες και τη συντήρηση,

- βαθύτερα αίτια που συνδέονται με τις προϋποθέσεις του ρυθμιστικού πλαισίου και την εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας.

4. Συμπληρωματικές παρατηρήσεις:

- ανεπάρκειες και αδυναμίες που αποκάλυψε η έρευνα, χωρίς συνάφεια όμως με τα συμπεράσματα για τα αίτια.

5. Ληφθέντα μέτρα

- Κατάλογος των μέτρων που έχουν ήδη ληφθεί ή υιοθετηθεί ως αποτέλεσμα του περιστατικού.

6. Συστάσεις.

Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από την ημερομηνία της δημοσίευσής του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος ανατίθεται στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Αθήνα, 17 Αυγούστου 2007

Με την προτεινόμενη παράγραφο 6 του άρθρου 88 καταργούνται τα άρθρα 12 έως 16 και 18 του ν.4313/2014 (Α'261). Τα υπόψη άρθρα έχουν ως ακολούθως:

Άρθρο 12

Υποχρέωση διερεύνησης

1. Η Επιτροπή υποχρεούται να προβαίνει στη διεξαγωγή έρευνας μετά από σοβαρά σιδηροδρομικά ατυχήματα. Στόχος της διερεύνησης είναι η βελτίωση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και η πρόληψη ατυχημάτων.

2. Πέραν των σοβαρών ατυχημάτων, η Επιτροπή μπορεί να διερευνά τα ατυχήματα και τα συμβάντα που, υπό διαφορετικές συνθήκες, θα μπορούσαν να έχουν οδηγήσει σε σοβαρά ατυχήματα, μεταξύ των οποίων τεχνικές βλάβες στα διαρυθμωτικά υποσυστήματα ή στα στοιχεία διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ή του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος.

3. Η Επιτροπή έχει τη διακριτική ευχέρεια να αποφασίζει κατά πόσον πρέπει να διερευνηθεί ή όχι ένα ατύχημα ή συμβάν. Στην απόφασή της, λαμβάνονται υπόψη τα εξής:

α) η σοβαρότητα του ατυχήματος ή του συμβάντος, καθώς και η πιθανότητα τα ευρήματα διερεύνησης να χρησιμεύσουν στην πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων ή συμβάντων,

β) εάν αυτό εντάσσεται σε μια σειρά ατυχημάτων ή συμβάντων σημαντικών σε επίπεδο συστήματος, ως σύνολο,

γ) οι επιπτώσεις του ατυχήματος για τη σιδηροδρομική ασφάλεια σε κοινοτικό επίπεδο και

δ) τα αιτήματα των διαχειριστών υποδομής, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

4. Η έκταση των ερευνών και η διαδικασία διερεύνησης που εφαρμόζεται κατά τη διεξαγωγή τους, καθορίζεται από την Επιτροπή, αφού ληφθεί υπόψη η παράγραφος 3 του παρόντος άρθρου, καθώς και η ιδιαιτερη σημασία που μπορεί να έχουν για την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών τα ευρήματα της διερεύνησης, κατά την κρίση της.

5. Η έρευνα δεν αποσκοπεί στη διαπίστωση υπαιτιότητας και στον καταλογισμό ευθυνών ή αξιώσεων.

6. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να ανατίθεται στην Επιτροπή η διερεύνηση συμβάντων πέραν αυτών που προβλέπονται στον παρόντα νόμο, υπό τον όρο ότι η διερεύνηση αυτή δεν θίγει την ανεξαρτησία της.

### Άρθρο 13

#### Διεξαγωγή της έρευνας

1. Στους διερευνητές της Επιτροπής ή στους διερευνητές οποιουδήποτε αντίστοιχου Οργανισμού Διερεύνησης άλλου κράτους - μέλους ή στους διερευνητές ή τεχνικούς συμβούλους της παραγράφου 5 του άρθρου 11 και για τη διευκόλυνση της διεξαγωγής της έρευνας οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι διαχειριστές υποδομής, καθώς και κάθε αρμόδια για τη δικαστική ανάκριση αρχή, υποχρεούνται να παρέχουν:

α) πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος ή του συμβάντος, καθώς και στο σχετικό τροχαίο υλικό και τις εγκαταστάσεις υποδομής, ελέγχου της κυκλοφορίας και σηματοδότησης,

β) δικαίωμα άμεσης καταγραφής των αποδεικτικών στοιχείων και ελεγχόμενης απομάκρυνσης των συντριμμάτων, των εγκαταστάσεων ή στοιχείων υποδομής για εξέταση ή ανάλυση,

γ) πρόσβαση και δικαίωμα χρήσης των στοιχείων των συσκευών καταγραφής επί των τρένων, καθώς και του εξοπλισμού εγγραφής φωνητικών μηνυμάτων και δεδομένων για τη λειτουργία του συστήματος σηματοδότησης και ελέγχου της κυκλοφορίας,

δ) πρόσβαση στα αποτελέσματα της νεκροψίας των ψυμάτων,

ε) πρόσβαση στα αποτελέσματα της εξέτασης του προσωπικού του τρένου και του λοιπού σιδηροδρομικού προσωπικού που εμπλέκεται στο ατύχημα ή συμβάν,

στ) δυνατότητα υποβολής ερωτήσεων του εμπλεκόμενου σιδηροδρομικού προσωπικού και λοιπών μαρτύρων,

ζ) πρόσβαση σε όλες τις σχετικές πληροφορίες και αρχεία που τηρεί ο διαχειριστής υποδομής, οι εμπλεκόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και η Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων.

2. Η έρευνα της Επιτροπής είναι ανεξάρτητη από τη δικαστική έρευνα, πραγματοποιείται όμως σε συνεργασία με τις αρμόδιες για τη δικαστική έρευνα ανακριτικές αρχές.

### Άρθρο 14

#### Διαδικασία διενέργειας έρευνας

1. Εάν το ατύχημα ή συμβάν συνέβη στην Ελληνική Επικράτεια η διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος που αναφέρεται στο άρθρο 12 διενεργείται από την Επιτροπή. Εάν συνέβη εκτός της Ελληνικής Επικράτειας και δεν είναι δυνατόν να καθορισθεί σε ποιο κράτος - μέλος συνέβη ή εάν συνέβη σε συνοριακή εγκατάσταση ή πλησίον αυτής, οι αρμόδιοι φορείς συμφωνούν ποιος από τους δύο θα αναλάβει τη διεξαγωγή της έρευνας ή συμφωνούν να συνεργασθούν για την πραγματοποίησή της. Στην πρώτη περίπτωση, ο φορέας διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων του άλλου κράτους - μέλους της έχει το δικαίωμα να συμμετέχει στην έρευνα και να λαμβάνει πλήρη γνώση των αποτελεσμάτων της. Φορείς διερεύνησης άλλου κράτους - μέλους καλούνται να συμμετάσχουν σε έρευνες εφόσον στο ατύχημα ή στο συμβάν ενέχεται σιδηροδρομική επιχείρηση εγκατεστημένη στο εν λόγω κράτος - μέλος και εγκεκριμένη από αυτό.

2. Η παράγραφος 1 του παρόντος άρθρου δεν εμποδίζει την Επιτροπή να διεξάγει έρευνα, κατόπιν συμφωνίας, με άλλους φορείς διερεύνησης υπό άλλες συνθήκες.

3. Για κάθε ατύχημα ή συμβάν της αρμοδιότητάς της, η Επιτροπή διενεργεί την απαραίτητη για την εκτέλεση της έρευνας πραγματογνωμοσύνη σε λειτουργικά και τεχνικά θέματα. Η πραγματογνωμοσύνη διενεργείται από την Επιτροπή ή από εξωτερικό φορέα ανάλογα με το χαρακτήρα του προς διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος.

4. Η έρευνα διενεργείται με τη μεγαλύτερη δυνατή διαφάνεια και εξασφαλίζει ότι όλα τα μέρη εκφράζουν τις απόψεις τους και λαμβάνουν γνώση των αποτελεσμάτων. Οι διαχειριστές υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, η Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων, τα θύματα και οι συγγενείς τους, οι ιδιοκτήτες των περιουσιών που υπέστησαν ζημίες, οι κατασκευαστές, οι εμπλεκόμενες υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης και οι εκπρόσωποι του προσωπικού και των χρηστών ενημερώνονται τακτικά για την έρευνα και την πρόοδό της και έχουν, στο μέτρο του δυνατού, την ευκαιρία να υποθάλουν τις γνώμες και απόψεις τους κατά την έρευνα και τη δυνατότητα να σχολιάσουν πληροφορίες που περιέχονται στα σχέδια εκθέσεων.

5. Η Επιτροπή ολοκληρώνει τις έρευνες στον τόπο του ατυχήματος, το ταχύτερο δυνατόν, προκειμένου ο διαχειριστής υποδομής να είναι σε θέση να αποκαταστήσει την υποδομή και να τη διαθέσει για τις σιδηροδρομικές μεταφορές όσο το δυνατόν συντομότερα.

#### Άρθρο 15

##### Εκθέσεις

1. Για την έρευνα ατυχήματος ή συμβάντος που αναφέρεται στο άρθρο 1, συντάσσονται εκθέσεις σε μορφή ανάλογη με το είδος και τη σοβαρότητα του ατυχήματος ή του συμβάντος και τη σημασία των πορισμάτων. Στις εκθέσεις, εκτός των λοιπών στοιχείων, δηλώνονται οι στόχοι των ερευνών, όπως αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 12 και περιλαμβάνονται, όπου απαιτείται, συστάσεις για την ασφάλεια. Στην έκθεση τηρείται με τη μεγαλύτερη δυνατή ακρίβεια η δομή που καθορίζεται στο Παράρτημα V του άρθρου 29 του π.δ. 160/2007. Η τελική μορφή της έκθεσης καθορίζεται στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης του άρθρου 11.

2. Η Επιτροπή δημοσιεύει την Έκθεση το συντομότερο δυνατόν, το αργότερο εντός δώδεκα (12) μηνών από την ημερομηνία κατά την οποία έλαβε χώρα το περιστατικό. Η Έκθεση κοινοποιείται στα μέρη που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 4, καθώς και στους υπόλοιπους φορείς και στα άλλα ενδιαφερόμενα κράτη - μέλη.

3. Η Επιτροπή δημοσιεύει έως την 30ή Σεπτεμβρίου εκάστου έτους ετήσια έκθεση απολογισμού όλων των ερευνών που διενεργήθηκαν το προηγούμενο έτος, τις συστάσεις ασφάλειας που εκδόθηκαν και τα μέτρα που ελήφθησαν, σύμφωνα με τις εκδοθείσες συστάσεις.

#### Άρθρο 16

##### Συστάσεις ασφάλειας

1. Η Επιτροπή εκδίδει συστάσεις ασφαλείας, οι οποίες απευθύνονται στην Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών και, όπου απαιτείται λόγω του χαρακτήρα της σύστασης, σε άλλους φορείς ή αρχές της χώρας ή άλλων κρατών - μελών. Οι εν λόγω αρχές υποχρεούνται να μεριμνούν για τη συμμόρφωση προς τις συστάσεις για την ασφάλεια που εκδίδονται από την Επιτροπή, αλλά και από άλλους φορείς διερεύνησης άλλων κρατών - μελών.

2. Συστάσεις ασφάλειας που εκδίδονται από την Επιτροπή δεν δημιουργούν σε καμία περίπτωση τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης για συγκεκριμένο ατύχημα ή το συμβάν.

3. Οι αποδέκτες των συστάσεων ενημερώνουν τουλάχιστον ετησίως την Επιτροπή για τα μέτρα που λαμβάνονται ή προγραμματίζονται για τη συμμόρφωση προς αυτές.

#### Άρθρο 18

Ενημέρωση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων

1. Εντός μιας εβδομάδος από τη λήψη της απόφασης για την έναρξη της διεξαγωγής της έρευνας, η Επιτροπή ενημερώνει σχετικά τον Οργανισμό. Παρέχονται πληροφορίες για την ημερομηνία, την ώρα και τον τόπο του περιστατικού, καθώς και για το είδος και τις συνέπειές του όσον αφορά την απώλεια ζωών, τραυματισμούς και υλικές ζημιές.

2. Η Επιτροπή διαβιβάζει στον Οργανισμό αντίγραφο των Εκθέσεων που αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 3 του άρθρου 15 το ταχύτερο δυνατόν.

Με την προτεινόμενη παράγραφο 7 του άρθρου 88 καταργούνται τα άρθρα 87, 88, 89 του ν.4199/2013 (Α'216). Τα υπόψη άρθρα έχουν ως ακολούθως:

#### Άρθρο 87

Πιστοποίηση φορέων υπευθύνων για τη συντήρηση εμπορευματικών φορταμαξών

1. Ο υπεύθυνος φορέας για τη συντήρηση εμπορευματικών φορταμαξών (ΥΦΣ), που υποβάλλει αίτηση για τη χορήγηση σχετικού πιστοποιητικού από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών, σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 14α του π.δ. 160/2007, συνυποβάλλει παράβολο ως ανταποδοτικό τέλος για την κάλυψη του διοικητικού κόστους της εξέτασης του φακέλου του και των σχετικών ελέγχων, ύψους:

α) οκτώ χιλιάδων (8.000) ευρώ για την αρχική χορήγηση του πιστοποιητικού σε περίπτωση που επιτελεί όλες τις λειτουργίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 4 του Κανονισμού 445/2011 της Επιτροπής της 10ης Μαΐου 2011,

β) πέντε χιλιάδων (5.000) ευρώ για την αρχική χορήγηση του πιστοποιητικού, σε περίπτωση που έχει εκχωρήσει μία ή περισσότερες από τις λειτουργίες (θ) έως (δ) της παραγράφου 1 του άρθρου 4 του Κανονισμού 445/2011 της Επιτροπής της 10ης Μαΐου 2011,

γ) τεσσάρων χιλιάδων (4.000) ευρώ σε περίπτωση ανανέωσης πιστοποιητικού που περιλαμβάνει όλες τις λειτουργίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 4 του Κανονισμού 445/2011 της Επιτροπής της 10ης Μαΐου 2011,

δ) δυόμισι χιλιάδων (2.500) ευρώ σε περίπτωση ανανέωσης πιστοποιητικού που δεν περιλαμβάνει μία ή περισσότερες από τις λειτουργίες (θ) έως (δ) της παραγράφου 1 του άρθρου 4 του Κανονισμού 445/2011 της Επιτροπής της 10ης Μαΐου 2011,

ε) δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ σε περίπτωση ουσιώδους επικαιροποίησης ή τροποποίησης του πιστοποιητικού μετά από αίτηση του κατόχου του ή απαίτηση της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών.

2. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Οικονομικών και του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να αναπροσαρμόζεται το ύψος των παραβόλων της παραγράφου 1 για

την προσαρμογή στο πραγματικό κόστος πιστοποίησης ή να δημιουργούνται διαφορετικές κατηγορίες ύψους παραβόλων, ανάλογα με τις πραγματικές ανάγκες της σιδηροδρομικής αγοράς.

#### Άρθρο 88

##### Πιστοποίηση φορέων λειτουργιών συντήρησης

1. Φορέας που επιτελεί μία ή περισσότερες από τις λειτουργίες (θ) έως (δ) της παραγράφου 1 του άρθρου 4 του Κανονισμού 445/2011 της Επιτροπής της 10ης Μαΐου 2011 και υποβάλλει αίτηση για την έκδοση πιστοποιητικού λειτουργιών συντήρησης στην Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών του π.δ. 160/2007, συνυποβάλλει παράβολο ως ανταποδοτικό τέλος για την κάλυψη του διοικητικού κόστους της εξέτασης του φακέλου του και των σχετικών ελέγχων, ύψους:

α) έξι χιλιάδων (6.000) ευρώ για αρχική χορήγηση πιστοποιητικού λειτουργιών συντήρησης, σε περίπτωση που επιτελεί όλες τις λειτουργίες (θ) έως και (δ) της παραγράφου 1 του άρθρου 4 του Κανονισμού 445/2011 της Επιτροπής της 10ης Μαΐου 2011,

β) δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ για αρχική χορήγηση πιστοποιητικού λειτουργιών συντήρησης, για καθεμία από τις λειτουργίες (θ) έως (δ) της παραγράφου 1 του άρθρου 4 του Κανονισμού 445/2011 της Επιτροπής της 10ης Μαΐου 2011,

γ) τριών χιλιάδων (3.000) ευρώ σε περίπτωση ανανέωσης πιστοποιητικού λειτουργιών συντήρησης που περιλαμβάνει και τις τρεις λειτουργίες (θ) έως και (δ) της παραγράφου 1 του άρθρου 4 του Κανονισμού 445/2011 της Επιτροπής της 10ης Μαΐου 2011,

δ) χιλίων (1.000) ευρώ σε περίπτωση ανανέωσης πιστοποιητικού λειτουργιών συντήρησης, για καθεμία από τις λειτουργίες (θ) έως (δ) της παραγράφου 1 του άρθρου 4 του Κανονισμού 445/2011 της Επιτροπής της 10ης Μαΐου 2011,

ε) οκτακοσίων (800) ευρώ σε περίπτωση ουσιώδους επικαιροποίησης ή τροποποίησης του πιστοποιητικού μετά από αίτηση του κατόχου του πιστοποιητικού λειτουργιών συντήρησης ή απαίτηση της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρόμων.

2. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Οικονομικών και του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να αναπροσαρμόζεται το ύψος των παραβόλων της παραγράφου 1 για την προσαρμογή στο πραγματικό κόστος πιστοποίησης ή να δημιουργούνται διαφορετικές κατηγορίες ύψους παραβόλων ανάλογα με τις πραγματικές ανάγκες της σιδηροδρομικής αγοράς.

#### Άρθρο 89

##### Διαδικασία και δικαιολογητικά πιστοποιητικών και αναπροσαρμογή ύψους παραβόλων

1. Τα πιστοποιητικά των άρθρων 87 και 88 του παρόντος δεν μπορούν να μεταβιβαστούν, εκποιηθούν ή παραχωρηθούν σε οποιονδήποτε τρίτο, καθολικό, ειδικό διάδοχο, συνεργαζόμενο ή συνδεδεμένο οργανισμό, σε διάδοχη ή οποιαδήποτε άλλη οργανωτική και λειτουργική δομή ή μονάδα, χωρίς την προηγούμενη γραπτή έγκριση της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών του π.δ. 160/2007. Το ίδιο ισχύει στην περίπτωση που ο κάτοχος του πιστοποιητικού αλλάζει επωνυμία, νομική μορφή, εταιφρικό τύπο ή λοιπά ουσιώδη στοιχεία της υπόστασης και ταυτότητάς του, όπως και αν από οποιονδήποτε λόγο παύσει να υπάρχει έστω και προσωρινά και αν ακόμα έπειτα ανασυσταθεί με την ίδια ή άλλη

επωνυμία, νομική μορφή, εταιρικό τύπο ή λοιπά ουσιώδη στοιχεία της υπόστασης και ταυτότητάς του.

2. Στις περιπτώσεις της παραγράφου 1 του παρόντος, ο κάτοχος του πιστοποιητικού υποβάλλει αίτηση στην Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων, η οποία συνοδεύεται, στις περιπτώσεις του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 1, με παράβολο ύψους χιλίων (1.000) ευρώ ως ανταποδοτικό τέλος για την κάλυψη του διοικητικού κόστους που προκαλείται. Η τελευταία εξετάζει εκ νέου εάν πληρούνται οι προϋποθέσεις χορήγησης του πιστοποιητικού και είτε χορηγεί το πιστοποιητικό, επικαιροποιώντας τα στοιχεία που μεταβάλλονται, είτε απορρίπτει την αίτηση.

Με την προτεινόμενη παράγραφο 8 του άρθρου 88 καταργείται το άρθρο 27 του ν.3534/2007 (Α'40) όπως ισχύει. Το άρθρο 27 έχει ως ακολούθως:

#### Άρθρο 27

1. Οι δαπάνες για τη σύσταση και λειτουργία της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, η σύσταση της οποίας προβλέπεται στο άρθρο 21 της οδηγίας 2004/49/E.K. του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 2004 «για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων» βαρύνουν παγίως τις πιστώσεις του κρατικού προϋπολογισμού.

Οι δαπάνες καλύπτουν τις αμοιβές των μελών της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, της εκπαίδευσης και εξέτασης των Διερευνητών και της κατ' αποκοπή αμοιβής τους στη διερεύνηση ατυχημάτων, το κόστος κάλυψης εξόδων μετακίνησης των παραπάνω προσώπων και το κόστος αμοιβής τεχνικών συμβούλων.

Με κοινές υπουργικές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι αμοιβές και δαπάνες του προηγούμενου εδαφίου κατά περίπτωση.

1. Σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εμπίπτουν στην κατηγορία «Μεγάλη Επιχείρηση» (άνω των διακοσίων πενήντα ατόμων), σύμφωνα με το παράρτημα III του Κανονισμού 653/2007 της Επιτροπής της 13ης Ιουνίου 2007 και υποβάλλουν αίτηση για πιστοποιητικό ασφάλειας, καθώς επίσης και διαχειριστής υποδομής που υποβάλλει αίτηση για έγκριση ασφάλειας στην Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων, σύμφωνα με το π.δ. 160/2007 (Α' 201) όπως ισχύει, συνυποβάλλουν παράβολο υπέρ του Δημοσίου, ως ανταποδοτικό τέλος για την κάλυψη του διοικητικού κόστους της εξέτασης του φακέλου τους και των σχετικών ελέγχων, ύψους:

α) είκοσι χιλιάδων ευρώ (20.000 €) για αρχική χορήγηση πιστοποιητικού ασφάλειας ή έγκρισης ασφάλειας.

β) δώδεκα χιλιάδων ευρώ (12.000 €) για αρχική χορήγηση πιστοποιητικού ασφάλειας μέρους Β, σε σιδηροδρομική επιχείρηση η οποία διαθέτει πιστοποιητικό ασφάλειας σε ισχύ, που έχει εκδοθεί από αρμόδια αρχή κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και σκοπεύει να εκτελέσει συμπληρωματικές υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα.

γ) δέκα χιλιάδων ευρώ (10.000 €) για ανανέωση πιστοποιητικού ασφάλειας ή έγκρισης ασφάλειας που έχουν χορηγηθεί από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων.

δ) έξι χιλιάδων ευρώ (6.000 €) για ανανέωση πιστοποιητικού ασφάλειας μέρους Β, που έχει χορηγηθεί από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων σε σιδηροδρομική επιχείρηση, που διαθέτει πιστοποιητικό ασφάλειας σε ισχύ και το οποίο έχει εκδοθεί από αρμόδια αρχή κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και εκτελεί συμπληρωματικές υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα.

ε) τριών χιλιάδων ευρώ (3.000) για ουσιώδη επικαιροποίηση ή τροποποίηση πιστοποιητικού ασφάλειας, έγκρισης ασφάλειας ή πιστοποιητικού ασφάλειας μέρους Β, είτε αυτή γίνεται με πρωτοβουλία της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή του διαχειριστή υποδομής, είτε αυτή επιβάλλεται από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων, εξαιτίας της απαιτησης ουσιώδους τροποποίησης του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 10 και 11 του π.δ. 160/2007 (Α' 201), όπως ισχύει.

2. Όλα τα παραπάνω ποσά αναπροσαρμόζονται στο ήμισυ προκειμένου για Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις κάτω των 250 ατόμων.

3. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Οικονομικών και του Υπουργού Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων δύναται να αναπροσαρμόζονται τα ύψη των παραβόλων της παραγράφου 1, για την προσαρμογή στο πραγματικό κόστος πιστοποίησης ή να δημιουργούνται διαφορετικές κατηγορίες ύψους παραβόλων ανάλογα με τις πραγματικές ανάγκες της σιδηροδρομικής αγοράς.

4. Τα πιστοποιητικά ασφάλειας σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και η έγκριση ασφάλειας διαχειριστή υποδομής έχουν ισχύ για πέντε (5) χρόνια.

3. Η Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών, στις περιπτώσεις παραβάσεων των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται με το Προεδρικό διάταγμα για την εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 2004/49/E.K. του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 2004 «για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων», επιβάλλει διοικητικές κυρώσεις στον Διαχειριστή της Υποδομής και τις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις. Η ανωτέρω Αρχή επιβάλλει επίσης διοικητικές κυρώσεις στον Διαχειριστή της Υποδομής και τις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις μετά από σχετική έκθεση της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων.

Οι διοικητικές κυρώσεις είναι οι εξής:

α) προειδοποίηση για τη μη συμμόρφωση προς τις διατάξεις του προεδρικού διατάγματος ή τη μη θέσπιση συστήματος διαχείρισης ασφάλειας για τη μη εκπλήρωση των απαιτήσεων του παραρτήματος III της οδηγίας 2004/49/E.K. από τον Διαχειριστή της Υποδομής και τις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις,

β) σε περίπτωση μη συμμόρφωσης εντός αποκλειστικής προθεσμίας τριών (3) μηνών προς τα αναφερόμενα στην περίπτωση α' επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο ύψους από δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ έως εκατό χιλιάδες (100.000) ευρώ, και

γ) σε περίπτωση υποτροπής το επιβληθέν πρόστιμο διπλασιάζεται και ανακαλείται για έναν (1) έως τρεις (3) μήνες το Πιστοποιητικό Ασφάλειας ή η Έγκριση Ασφάλειας που έχει χορηγηθεί στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις και στον Διαχειριστή της Υποδομής αντίστοιχα.

Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται με κάθε λεπτομέρεια οι παραβάσεις και οι κυρώσεις, που αυτές επισύρουν τελούμενες μεμονωμένα ή κατά συρροή.

Τα πρόστιμα εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου περί Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων και αποτελούν έσοδα του κρατικού προϋπολογισμού.

**Με την προτεινόμενη παράγραφο 9 του άρθρου 88 καταργείται το άρθρο 32 του ν. 3911/2011 (Α'12). Το άρθρο 32 έχει ως ακολούθως:**

**Άρθρο 32**

**Παράβολο έγκρισης θέσης σε λειτουργία**

Οι αιτήσεις που προβλέπονται από το π.δ. 104/2010 (ΦΕΚ 181 Α') για την έγκριση θέσης σε λειτουργία των δομικών υποσυστημάτων του σιδηροδρομικού συστήματος και των οχημάτων από την Αρχή που ορίζεται στο άρθρο 2 του εν λόγω π.δ/τος 104/2010, συνοδεύονται από παράβολο υπέρ του δημοσίου, ως ανταποδοτικό τέλος, για την κάλυψη του διοικητικού κόστους έκδοσης της έγκρισης. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται και δύναται να αναπροσαρμόζεται το ύψος του παραβόλου ή να δημιουργούνται διαφορετικές κατηγορίες ύψους παραβόλου ανάλογα με το υποσύστημα ή όχημα που αφορά η αίτηση για έγκριση.