



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
HELLENIC REPUBLIC



ρυθμιστική αρχή
σιδηροδρόμων
regulatory
authority
for railways

Αθήνα, 19/03/2024

Αριθ. Πρωτ. : 1109

ΑΠΟΦΑΣΗ (20/2024)

της 246ης Συνεδρίασης της Ολομέλειας της 15.03.2024

ΘΕΜΑ : Αίτηση έγκρισης θέσης σε λειτουργία της σταθερής εγκατάστασης υποδομή, στο πλαίσιο αξιολόγησης της αίτησης του έργου: «Κατασκευή νέων Σιδηροδρομικών Γεφυρών του Γαλλικού Ποταμού».

Η ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ (ΡΑΣ)

ΣΕ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ

Έχοντας υπόψη :

1. το Ν.3891/2010 (Α' 188).
2. το Ν.4632/2019 (Α' 159).
3. την με αριθμό ΑΣ 16.2/22932/183 (ΦΕΚ Β' 1517/04.05.2018) υπουργική απόφαση.
4. τον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/796 σχετικά με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
5. τον Κανονισμό (ΕΕ) 1299/2014 της Επιτροπής σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «υποδομή» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
6. τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2019/776 της Επιτροπής για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 321/2013, (ΕΕ) αριθ. 1299/2014, (ΕΕ) αριθ. 1301/2014, (ΕΕ) αριθ. 1302/2014, (ΕΕ) αριθ. 1303/2014 και (ΕΕ) 2016/919 της Επιτροπής και της εκτελεστικής απόφασης 2011/665/ΕΕ της Επιτροπής όσον αφορά την ευθυγράμμιση με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την υλοποίηση των ειδικών στόχων που καθορίζονται στην κατ' εξουσιοδότηση απόφαση (ΕΕ) 2017/1474 της Επιτροπής.
7. τις Κατευθυντήριες γραμμές υποβολής αιτήσεων για την έγκριση θέσης σε λειτουργία Σταθερών Εγκαταστάσεων καθώς και ενδιάμεσης άδειας θέσης σε λειτουργία – χρήση, μερών δομικών υποσυστημάτων που περιλαμβάνονται σε αυτοτελή τμήματα έργου τα

οποία τίθενται σε χρήση με τη διενέργεια Διοικητικής Παραλαβής για Χρήση, όπως είναι αναρτημένες στον ιστότοπο της ΡΑΣ.Η με αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 2610/07.09.2023 επιστολή του ΟΣΕ Α.Ε. (αρ. πρωτ. ΟΣΕ 9048781/04.09.2023).

8. την με αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 2774/27.09.2023 αίτηση έγκρισης θέσης σε λειτουργία σταθερής εγκατάστασης του ΟΣΕ (αρ. πρωτ. ΟΣΕ Α.Ε. 9052623/26.09.2023).
9. την με αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 3048/23.10.2023 1^η Αναφορά ελέγχου πληρότητας φακέλου των αξιολογητών.
10. την με αριθ. πρωτ. ΟΣΕ 9058830/23.10.2023 διαβίβαση απόδειξης πληρωμής παραβόλου (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 3115/30.10.2023).
11. το από 01.11.2023 ηλεκτρονικό αίτημα του ΟΣΕ για οργάνωση τηλεδιάσκεψης με τους εμπλεκόμενους φορείς (πρωτ. ΡΑΣ 3138/03.11.2023).
12. το από 03.11.2023 ηλεκτρονικό μήνυμα της ΡΑΣ για την αποδοχή διενέργειας τηλεδιάσκεψης στις 07.11.2023 (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 3172/06.11.2023).
13. το με αριθ. πρωτ. ΟΣΕ 9060671/31.10.2023 αίτημα χορήγησης παράτασης υποβολής συμπληρωματικών στοιχείων για την πληρότητα του φακέλου (αρ. πρωτ. ΡΑΣ 3140/03.11.2023).
14. το με αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 3348/21.11.2023 έγγραφο προς τον ΟΣΕ για αποδοχή παράτασης.
15. το με αριθ. πρωτ. ΟΣΕ 9074054/21.12.2023 αίτημα χορήγησης 2ης παράτασης υποβολής συμπληρωματικών στοιχείων (αρ. πρωτ. ΡΑΣ 3844/22.12.2023).
16. την με αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 382/26.01.2024 υποβολή συμπληρωματικών στοιχείων για την πληρότητα του φακέλου (αρ. πρωτ. ΟΣΕ Α.Ε. 9006605/25.01.2024).
17. το από 31.01.2024 ηλεκτρονικό μήνυμα της ΡΑΣ προς τον ΟΣΕ σχετικά με τον νέο ορισμό των αξιολογητών (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 426/01.02.2024).
18. την με αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 555/07.02.2024 2η Αναφορά ελέγχου πληρότητας φακέλου (Τελική).
19. την υπ. αριθμ. πρωτ. 708 / 20.02.2024 Εισήγηση της Προέδρου προς την Ολομέλεια της ΡΑΣ.

ΣΚΕΦΤΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ :

I. ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Σύμφωνα με το άρθρο 18, παρ. 5 του ν. 4632/2019 (Β' 159), μέσα σε έναν (1) μήνα από την παραλαβή της αίτησης, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ενημερώνει τον αιτούντα ότι ο φάκελος είναι πλήρης ή ζητεί συμπληρωματικές πληροφορίες, ορίζοντας εύλογη προθεσμία για την παροχή τους. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων επαληθεύει την πληρότητα, τη συνάφεια και τη συνοχή του φακέλου. Μετά την επαλήθευση αυτή, η Ρυθμιστική Αρχή

Σιδηροδρόμων εκδίδει την έγκριση για τη θέση σε λειτουργία σταθερών εγκαταστάσεων ή ενημερώνει τον αιτούντα σχετικά με την απορριπτική της απόφαση, μέσα σε τέσσερις (4) μήνες από την παραλαβή όλων των συναφών πληροφοριών.

Σύμφωνα με τα εδάφια 4.1 και 4.4.2 των Κατευθυντήριων γραμμών υποβολής αιτήσεων για την έγκριση θέσης σε λειτουργία Σταθερών Εγκαταστάσεων, όπως είναι αναρτημένες στον ιστότοπο της ΡΑΣ, εάν ο αιτών ενημερωθεί ότι ο φάκελός του δεν είναι πλήρης, η τελική απόφαση έκδοσης της έγκρισης θέσης σε λειτουργία λαμβάνεται το αργότερο εντός τεσσάρων (4) μηνών – εξαιρουμένων των εθνικών αργιών - από την προσκόμιση των ελλειπουσών πληροφοριών από τον αιτούντα, εκτός εάν η αίτηση είναι εντελώς ανεπαρκής, οπότε απορρίπτεται. Ο αιτών δεσμεύεται για το χρόνο προσκόμισης των ελλειπουσών πληροφοριών, ο οποίος σε περίπτωση που υπερβαίνει το προκαθορισμένο παραπάνω αναφερόμενο χρονοδιάγραμμα, οδηγεί σε απόρριψη της αίτησης, ως εντελώς ανεπαρκής. Η ΡΑΣ εκδίδει Βεβαίωση Παραλαβής ή Απόρριψης πλήρους φακέλου αίτησης και αναφορά αξιολογητών.

Σύμφωνα με το άρθ. 18, παρ. 7 του ν.4632/2019 και το κεφάλαιο 6 - Επανεξέταση, Προσφυγή - των Κατευθυντήριων γραμμών υποβολής αιτήσεων για την έγκριση θέσης σε λειτουργία Σταθερών Εγκαταστάσεων, όπως είναι αναρτημένες στον ιστότοπο της ΡΑΣ, οποιαδήποτε απόφαση απορρίπτει την αίτηση έγκρισης για τη θέση των σταθερών εγκαταστάσεων σε λειτουργία αιτιολογείται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. Ο αιτών μπορεί, μέσα σε έναν (1) μήνα από την παραλαβή της απορριπτικής απόφασης, να υποβάλει στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αίτημα επανεξέτασης της απόφασής της. Το αίτημα συνοδεύεται από αιτιολόγηση. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων διαθέτει προθεσμία δύο (2) μηνών από την ημερομηνία παραλαβής του αιτήματος επανεξέτασης για να επιβεβαιώσει ή να ανακαλέσει την απόφασή της. Η μετά την αίτηση επανεξέτασης απορριπτική απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων υπόκειται στα ένδικα βοηθήματα του άρθρου 34 του ν. 3891/2010.

Ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε. (ΟΣΕ Α.Ε.) υπέβαλε στη ΡΑΣ στις 27.09.2023 αίτηση με θέμα «Υποβολή αίτησης για έγκριση θέσης σε λειτουργία του υποσυστήματος «Υποδομή», της υπ' αριθμ. 673/ΕΡΓΟΣΕ Σύμβασης με αντικείμενο την «Κατασκευή νέων Σιδηροδρομικών Γεφυρών του Γαλλικού Ποταμού, στη Χ.Θ. 9+184 της Σιδηροδρομικής Γραμμής, στο τμήμα από Σ.Σ. Πλατέως έως Τ.Χ.1 Θεσσαλονίκης».

Η εν λόγω αίτηση αφορά νέα έγκριση λόγω κατασκευής δύο νέων σιδηροδρομικών γεφυρών (άνοδος και κάθοδος) που αντικαθιστούν τους δύο κλάδους της υφιστάμενης γέφυρας στο τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκης – Φλώρινας που επεκτείνεται από Χ.Θ. 8+959,50 έως Χ.Θ. 9+409,72 σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 1299/2014 και τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/776.

Σύμφωνα με την αίτηση με θέμα όπως αναφέρεται παραπάνω, ο ΟΣΕ Α.Ε. διαβίβασε ηλεκτρονικά τα συνημμένα :

1. Αίτηση για έγκριση θέσης σε λειτουργία του υποσυστήματος «Υποδομή» στο πλαίσιο της κατασκευής δύο (2) νέων σιδηροδρομικών γεφυρών (άνοδος – κάθοδος) στη Χ.Θ. 9+184,00 της γραμμής Θεσσαλονίκης Φλώρινας (Σ.Γ. Θ-Φ), οι οποίες αντικατέστησαν τις παλιές μεταλλικές γέφυρες.
2. Φάκελο σε ψηφιακή μορφή, με τα εξής περιεχόμενα για την «Υποδομή» των δύο (2) νέων σιδηροδρομικών γεφυρών (άνοδος – κάθοδος) στη Χ.Θ. 9+184,00 της γραμμής Θεσσαλονίκης Φλώρινας :
 - Δήλωση «ΕΚ» Επαλήθευσης υποσυστήματος καθώς και τον τεχνικό φάκελο που τη συνοδεύει.
 - Πιστοποιητικό «ΕΚ» επαλήθευσης υποσυστήματος του Κοινοποιημένου Οργανισμού.
 - Φάκελος του Κοινοποιημένου Οργανισμού που συνοδεύει το ανωτέρω Πιστοποιητικό καθώς και την Έκθεση Αξιολόγησης του υποσυστήματος.
 - Έκθεση εκτίμησης ασφάλειας, από αρμόδιο φορέα (AsBo), σύμφωνα με τον Εκτ. Κανονισμό (ΕΕ) αρ. 402/2013.
 - Έκθεση εμπειρογνομόνων για την εκτίμηση επικινδυνότητας της Α.Σ. 673.
 - Στοιχεία τεκμηρίωσης της επαλήθευσης του υποσυστήματος, ήτοι σχέδια/μελέτες του έργου, τα οποία αξιολογήθηκαν από τον Κοινοποιημένο Οργανισμό, στα οποία συμπεριλαμβάνονται (σε ξεχωριστό φάκελο) οι δηλώσεις συμμόρφωσης «ΕΚ» και τα πιστοποιητικά, όπου απαιτούνται για τα στοιχεία διαλειτουργικότητας του έργου (σιδηροτροχιές, στρωτήρες και σύνδεσμοι).

Η απόδειξη πληρωμής παραβόλου, ύψους 4.283,00 € υπολογισμένο βάσει της υπ' αριθμ. ΑΣ 16.4/87235/104 Απόφασης, θα σας αποσταλεί εντός 10 ημερολογιακών ημερών.

Οι διατάξεις που έχουν εφαρμογή στην εν λόγω αίτηση έγκρισης θέσης σε λειτουργία σταθερής εγκατάστασης, είναι οι ακόλουθες :

- (α) το άρθρο 18, του ΠΡΩΤΟΥ ΜΕΡΟΥΣ του Ν. 4632/2019. Ειδικότερα η ΡΑΣ, σχετικά με τη διάταξη του άρθρου 18 παρ. 3, παρέχει στον ιστότοπό της τις λεπτομερείς οδηγίες για τον τρόπο με τον οποίο λαμβάνονται οι εγκρίσεις του εν λόγω άρθρου έχοντας εκδώσει τις «Κατευθυντήριες γραμμές υποβολής αιτήσεων για την έγκριση θέσης σε λειτουργία Σταθερών Εγκαταστάσεων καθώς και ενδιάμεσης άδειας θέσης σε λειτουργία – χρήση, μερών δομικών υποσυστημάτων που περιλαμβάνονται σε αυτοτελή τμήματα έργου τα οποία τίθενται σε χρήση με τη διενέργεια Διοικητικής Παραλαβής για Χρήση». Ως εκ τούτου, μετά την έκδοση των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών δεν εφαρμόζεται η υπ' αριθμ. ΑΣ16.4/οικ.24863/2723/ 30.5.2012 απόφαση του Υπουργού Υποδομών,

Μεταφορών και Δικτύων (Β' 1812) ως προς την έγκριση για τη θέση σε λειτουργία σταθερών εγκαταστάσεων. Επίσης σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 18, παρ. 7, οποιαδήποτε απόφαση απορρίπτει την αίτηση έγκρισης για τη θέση των σταθερών εγκαταστάσεων σε λειτουργία αιτιολογείται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. Ο αιτών μπορεί, μέσα σε έναν (1) μήνα από την παραλαβή της απορριπτικής απόφασης, να υποβάλει στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αίτημα επανεξέτασης της απόφασής της. Το αίτημα συνοδεύεται από αιτιολόγηση. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων διαθέτει προθεσμία δύο (2) μηνών από την ημερομηνία παραλαβής του αιτήματος επανεξέτασης για να επιβεβαιώσει ή να ανακαλέσει την απόφασή της. Η μετά την αίτηση επανεξέτασης απορριπτική απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων υπόκειται στα ένδικα βοηθήματα του άρθρου 34 του ν. 3891/2010.

- (β) οι «Κατευθυντήριες γραμμές υποβολής αιτήσεων για την έγκριση θέσης σε λειτουργία Σταθερών Εγκαταστάσεων καθώς και ενδιάμεσης άδειας θέσης σε λειτουργία – χρήση, μερών δομικών υποσυστημάτων που περιλαμβάνονται σε αυτοτελή τμήματα έργου τα οποία τίθενται σε χρήση με τη διενέργεια Διοικητικής Παραλαβής για Χρήση» τις οποίες παρέχει η ΡΑΣ δωρεάν στους αιτούντες και είναι αναρτημένες στον ιστότοπο της ΡΑΣ,
- (γ) το άρθρο 15 του ΠΡΩΤΟΥ ΜΕΡΟΥΣ του Ν. 4632/2019, καθόσον, γίνεται ΡΗΤΗ αναφορά σε αυτό στη διάταξη του άρθρου 18 παρ. 4 του ΠΡΩΤΟΥ ΜΕΡΟΥΣ του Ν. 4632/2019,
- (δ) το άρθρο 52 του ΠΡΩΤΟΥ ΜΕΡΟΥΣ του Ν. 4632/2019 και ειδικότερα του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ IV (ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗΣ «ΕΚ» ΓΙΑ ΤΑ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ),
- (ε) το άρθρο 58 του ΔΕΥΤΕΡΟΥ ΜΕΡΟΥΣ του Ν. 4632/2019 στο οποίο ρητά παραπέμπει η διάταξη του άρθρου 18 παρ. 4 (όπως παραπάνω),
- (στ) το άρθρο 83 του ΤΕΤΑΡΤΟΥ ΜΕΡΟΥΣ του Ν. 4632/2019, Παράβολα σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος,
- (ζ) η με αριθμό ΑΣ 16.2/22932/183 (ΦΕΚ Β' 1517/04.05.2018) υπουργική απόφαση με θέμα: Καθορισμός του ύψους παραβόλου που συνοδεύει την αίτηση για την έγκριση θέσης σε λειτουργία των δομικών υποσυστημάτων και των οχημάτων του σιδηροδρομικού συστήματος», καθόσον, γίνεται ΡΗΤΗ αναφορά σε αυτή στη διάταξη του άρθρου 83 παρ. 1 του ΤΕΤΑΡΤΟΥ ΜΕΡΟΥΣ του Ν. 4632/2019,
- (η) ο κανονισμός (ΕΕ) 1299/2014 της Επιτροπής σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «υποδομή» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
- (θ) ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/776 της Επιτροπής για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 321/2013, (ΕΕ) αριθ. 1299/2014, (ΕΕ) αριθ. 1301/2014, (ΕΕ) αριθ. 1302/2014, (ΕΕ) αριθ. 1303/2014 και (ΕΕ) 2016/919 της Επιτροπής και της εκτελεστικής απόφασης 2011/665/ΕΕ της Επιτροπής όσον αφορά την ευθυγράμμιση με την οδηγία

(ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την υλοποίηση των ειδικών στόχων που καθορίζονται στην κατ' εξουσιοδότηση απόφαση (ΕΕ) 2017/1474 της Επιτροπής, και

- ι) ο κανονισμός (ΕΕ) 2016/796 σχετικά με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Για την αξιολόγηση της αίτησης ορίστηκε από τον προϊστάμενο της Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας ομάδα αξιολόγησης, μέσω της χρέωσης της αίτησης στο Τμήμα Διαλειτουργικότητας (λόγω αρμοδιότητας). Η ομάδα αξιολόγησης αποτελείτο από τα στελέχη του Τμήματος Διαλειτουργικότητας κ.κ. Γεωργία Χήρα και Ζωή Κοσμόγλου. Λόγω μακροχρόνιας άδειας της αξιολογήτριας κ. Ζωής Κοσμόγλου και λαμβάνοντας υπόψη ότι η αξιολόγηση δεν είχε ολοκληρωθεί, κατόπιν συνεννόησης με τον Προϊστάμενο της Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας, με το από 31/01/2024 ηλεκτρονικό μήνυμα της ΡΑΣ ενημερώθηκε ο ΟΣΕ σχετικά με τον νέο ορισμό των αξιολογητών. Σύμφωνα με αυτό, αξιολογήτρια παραμένει από 31.01.2023 η κ. Γεωργία Χήρα.

Κατά την αξιολόγηση του ελέγχου πληρότητας της αίτησης εγέρθηκαν προβληματικά σημεία (κατηγοριοποίηση τύπος 1, 2 και 4) για τα οποία, με την υπ. αριθμ. 3048/23.10.2023 1^η Αναφορά ελέγχου πληρότητας φακέλου των αξιολογητών, ζητήθηκε η υποβολή συμπληρωματικών πληροφοριών/δικαιολογητικών ορίζοντας προθεσμία δέκα (10) εργάσιμων ημερών (ήτοι έως 06.11.2023), για την υποβολή όλων των απαιτούμενων πληροφοριών που λείπουν, ή εναλλακτικά για την παροχή ενός εύλογου χρονικού πλαισίου για την παροχή όλων των απαραίτητων πληροφοριών που λείπουν. Πιο συγκεκριμένα :

«Αναφορικά με την πληρότητα του φακέλου, μετά από τον έλεγχο που διενεργήθηκε από την ομάδα αξιολόγησης, διαπιστώθηκαν τα ακόλουθα προβληματικά σημεία :

A) Σχετικά με τη Δήλωση Επαλήθευσης ΕΚ του υποσυστήματος:

- 1. Η Δήλωση που υποβλήθηκε φέρει διαφορετικό μοναδικό αναγνωριστικό αριθμό [ERADIS ID], ως προς τον κωδικό της χώρας (EL/GR), από τη Δήλωση που είναι αναρτημένη στη βάση ERADIS. Παρακαλούμε για τη διόρθωση ώστε να υπάρχει ταύτιση. Ο κωδικός της χώρας είναι EL [Προβληματικό σημείο: τύπος 4].*
- 2. Στη Δήλωση που είναι αναρτημένη στη βάση ERADIS δε γίνεται αναφορά στον Οργανισμό Αξιολόγησης AsBo [Προβληματικό σημείο: τύπος 4].*
- 3. Στη Δήλωση που υποβλήθηκε δε γίνεται αναφορά στην έκθεση του ΝοΒο 2023_673_NF_CoV_INF_01, με ημερομηνία 19/06/2023 [Προβληματικό σημείο: τύπος 4].*

4. Σχετικά με τους όρους χρήσης, δείτε το σημείο 14 του εγγράφου. [Προβληματικό σημείο: τύπος 4].
- Β) Σχετικά με τον Τεχνικό Φάκελο που συνοδεύει τη Δήλωση Επαλήθευσης ΕΚ του υποσυστήματος :
5. Στους εμπλεκόμενους φορείς δεν γίνεται αναφορά στον Οργανισμό Αξιολόγησης AsBo [Προβληματικό σημείο: τύπος 1].
6. Στο στοιχείο διαλειτουργικότητας «Σιδηροτροχιές» δεν αναφέρεται το module που ακολουθήθηκε [Προβληματικό σημείο: τύπος 4].
7. Ο εθνικός τεχνικός κανόνας που αναφέρεται στο φάκελο και συγκεκριμένα στο σημείο 8, έχει εφαρμογή στην περίπτωση υφιστάμενων γεφυρών και χωματοουργικών. Ως εκ τούτου τεκμηριώστε την παρατήρηση ότι «ο εν λόγω εθνικός κανόνας δεν έχει εφαρμογή στο παρόν έργο, διότι η ταχύτητα αυτού είναι μικρότερη από 160 km/h» [Προβληματικό σημείο: τύπος 2].
- Γ) Σχετικά με τον Τεχνικό Φάκελο 2023_673_REP_CoV_INF_01 του ΝοΒο :
8. Λαμβάνοντας υπόψη ότι η κατηγορία γραμμής P3 έχει ανώτατο όριο ταχύτητας 200km/h, ενημερώστε μας γιατί έχει τεθεί περιορισμός ταχύτητας σύμφωνα με το [DOC 2] στα 160km/h, ενώ αντιθέτως το έγγραφο [DOC 1] αναφέρεται σε 200km/h. Επίσης ενημερώστε μας αν ο περιορισμός αυτός είναι προσωρινός [Προβληματικό σημείο: τύπος 4].
9. Ενημερώστε μας αν η γραμμή έχει κατασκευαστεί με την προβλεπόμενη τελική ταχύτητα γραμμής (200km/h) και σε αυτήν την περίπτωση αν έχει αξιολογηθεί σύμφωνα με την παράγραφο 6.3 της ΤΠΔ, υποδεικνύοντας τη σχετική τεκμηρίωση [Προβληματικό σημείο: τύπος 4].
10. Η τεκμηρίωση [DOC 2] που επισυνάπτεται για την απόδειξη της συμμόρφωσης των παραμέτρων 4.2.6.1, 4.2.6.2, 4.2.6.3 που αφορούν την αντοχή τροχιάς δε θεωρείται επαρκής, σύμφωνα με το εδάφιο 6.2.5 της ΤΠΔ και ειδικότερα :
- «5) Η αξιολόγηση προς επαλήθευση υφιστάμενου σχεδιασμού τροχιάς πραγματοποιείται με τον έλεγχο αφενός του καθορισμού των τεχνικών χαρακτηριστικών που ορίζονται στο προσάρτημα Γ.1 της παρούσας ΤΠΔ και των όρων χρήσης που ορίζονται στο προσάρτημα Δ.1 της παρούσας ΤΠΔ, και αφετέρου με τον έλεγχο της διαθεσιμότητας της αναφοράς στην προηγούμενη χρήση του τύπου τροχιάς.

6) Όταν χρησιμοποιείται σε έργο υφιστάμενος σχεδιασμός τροχιάς που έχει αξιολογηθεί παλαιότερα, ο κοινοποιημένος οργανισμός αξιολογεί μόνον εάν τηρούνται οι όροι χρήσης.

7) Για τους νέους σχεδιασμούς τροχιάς που βασίζονται σε υφιστάμενους σχεδιασμούς τροχιάς, μπορεί να διεξαχθεί νέα αξιολόγηση με την επαλήθευση των διαφορών και την αξιολόγηση των επιπτώσεών τους στην αντοχή τροχιάς. Η εκτίμηση αυτή μπορεί να υποστηριχθεί, για παράδειγμα μέσω προσομοίωσης υπολογιστή ή μέσω εργαστηριακών ή επιτόπιων δοκιμών.»

Παρακαλούμε για επιπλέον τεκμηρίωση [Προβληματικό σημείο: τύπος 4].

11. Δεν προκύπτει αξιολόγηση της συμμόρφωσης για την παράμετρο 4.5 σχετικά με τους κανόνες συντήρησης σύμφωνα με την ΤΠΔ. Τα έγγραφα τα οποία αξιολογήθηκαν αφορούν κανόνες συντήρησης κατά την κατασκευή του έργου. Σύμφωνα με τη σχετική παράμετρο της ΤΠΔ πρέπει να αξιολογηθούν :

«1) Οι κανόνες συντήρησης εκπονούνται με βάση τις διαδικασίες που περιγράφονται στο σύστημα διαχείρισης της ασφαλείας του διαχειριστή υποδομής.

2) Ο φάκελος συντήρησης καταρτίζεται πριν τη θέση μιας γραμμής σε λειτουργία ως το μέρος του τεχνικού φακέλου που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης.

3) Το πρόγραμμα συντήρησης καταρτίζεται για το υποσύστημα προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι απαιτήσεις που ορίζονται στην παρούσα ΤΠΔ διατηρούνται κατά τη διάρκεια ισχύος του»,

όπως εξειδικεύονται στα σημεία 4.5.1 και 4.5.2 της ΤΠΔ [Προβληματικό σημείο: τύπος 4].

12. Αναφορικά με τα στοιχεία διαλειτουργικότητας και συγκεκριμένα τις σιδηροτροχιές, σημείο 7.2.10.1 του φακέλου, να αναγραφεί το module το οποίο ακολουθήθηκε για την αξιολόγηση [Προβληματικό σημείο: τύπος 2].

13. Το Πιστοποιητικό Συστήματος Διαχείρισης Ποιότητας Νο 1468/4/CH/12/INF/EN/112/5 του στοιχείου διαλειτουργικότητας σιδηροτροχιές, δεν είναι αναρτημένο στη βάση ERADIS [Προβληματικό σημείο: τύπος 4].

14. Δεν έχουν αξιολογηθεί οι διεπαφές της υποδομής με τα υπόλοιπα υποσυστήματα, σύμφωνα με τις βασικές απαιτήσεις 4.3 της ΤΠΔ [Προβληματικό σημείο: τύπος 4].

Δ) Σχετικά με τον Τεχνικό Φάκελο 2023_673_NF_CoV_INF_01 του ΝοΒο:

15. Οι όροι χρήσης που αναφέρονται στο σημείο 5.2. του φακέλου δεν αποτελούν όρους χρήσης, άλλωστε δεν αναφέρονται και στο πιστοποιητικό επαλήθευσης του

υποσυστήματος. Οι όροι χρήσης του σχεδιασμού τροχιάς καθορίζονται σύμφωνα με το προσάρτημα Δ.1 της ΤΠΔ [Προβληματικό σημείο: τύπος 4].

Ε) Σχετικά με την Έκθεση εμπειρογνομώνων της αναδόχου εταιρείας για την εκτίμηση επικινδυνότητας στην ασφάλεια του Σιδηροδρομικού Συστήματος και την ανεξάρτητη εκτίμηση του φορέα εκτίμησης:

16. Προκύπτει αφενός και δηλώνεται αφετέρου ότι αξιολογείται μόνο η φάση μελέτης και κατασκευής και «δεν εξετάζονται οι επιπτώσεις στις λειτουργικής και Οργανωτικής φύσης αλλαγές διότι αυτές δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των συμβατικών υποχρεώσεων της Α.Σ. 673». Σύμφωνα με τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 402/2013, όπως ισχύει, οι απαιτήσεις ασφάλειας, αφορούν το σχεδιασμό, τη λειτουργία (συμπεριλαμβανομένων των κανόνων λειτουργίας) και τη συντήρηση συστήματος, ώστε να επιτυγχάνονται οι στόχοι ασφάλειας βάσει του νόμου ή της επιχείρησης. Επομένως, πρέπει να εφαρμοστεί η διαδικασία διαχείρισης της επικινδυνότητας για το σύνολο των απαιτήσεων ασφάλειας που καλύπτει αυτό καθαυτό το σύστημα και την ενσωμάτωσή του στο σιδηροδρομικό σύστημα στο σύνολό του και εφόσον απαιτηθεί, να διεξαχθεί νέα ανεξάρτητη εκτίμηση από Φορέα εκτίμησης [Προβληματικό σημείο: τύπος 4].

17. Εφόσον εφαρμόζεται ο Εκτελεστικός Κανονισμός (ΕΕ) 402/2013, υποβάλλεται σύμφωνα με το άρθρο 16 αυτού και Δήλωση Προτείνοντος [Προβληματικό σημείο: τύπος 4].

ΣΤ) Γενικά προβληματικά σημεία :

18 Ενημερώστε μας και τεκμηριώστε, σύμφωνα με το σημείο 7.3 της ΤΠΔ, αν το έργο αφορά σε ανακαίνιση ή αναβάθμιση, υποβάλλοντας τις παραμέτρους / επιδόσεις της πρωτύστερης και της τωρινής κατάστασης. Από τα υποβληθέντα έγγραφα των φακέλων αλλού γίνεται αναφορά σε ανακαίνιση, αλλού σε αναβάθμιση ακόμη και μέσα στο ίδιο έγγραφο, ενώ η αίτηση για έγκριση θέσης σε λειτουργία αναφέρεται σε πρώτη έγκριση.

Όλα τα έγγραφα θα πρέπει να ταυτίζονται ως προς το σχετικό προσδιορισμό.

[Προβληματικό σημείο: τύπος 4].

19. Από την έκθεση αξιολόγησης 2023_673_REP_CoV_INF_01 προκύπτει ότι η αξιολόγηση αφορά το τμήμα της υποδομής από Χ.Θ. 9+000 – Χ.Θ. 9+350. Στον τεχνικό φάκελο του αιτούντα που συνοδεύει τη Δήλωση Επαλήθευσης ΕΚ αναφέρεται ότι :

« - Τα τεχνικά έργα της κατασκευής των δύο (2) νέων γεφυρών εκ' σκυροδέματος, για κάθε μία από τις γραμμές Ανόδου και Καθόδου, συνολικού μήκους: $175,50 \text{ m} + 175,50 \text{ m} = 351,00 \text{ m}$ από τη Χ.Θ. 9+096,89 έως τη Χ.Θ.9+272,32.

- Το σιδηροδρομικό αντικείμενο της στρώσης σιδηροδρομικής γραμμής, επί των νέων σιδ/κών γεφυρών, συνολικού μήκους : $450,22 \text{ m} + 450,22 \text{ m} = 900,44 \text{ m}$, από τη Χ.Θ.8+959,50 έως τη Χ.Θ.9+409,72 όπου πέραν του μήκους των δύο γεφυρών περιλαμβάνονται τα μεταβατικά τμήματα αυτών».

Υπάρχει λοιπόν διαφοροποίηση ως προς το συνολικό μήκος της υποδομής προς έγκριση και ως προς τις χιλιομετρικές θέσεις, για παράδειγμα μήκος 700,00 m σύμφωνα με την αξιολόγηση του ΝοΒο, έναντι 702,00 m των τεχνικών έργων κατασκευής και 900,44 m του σιδηροδρομικού αντικειμένου στρώσης σιδηροδρομικής γραμμής σύμφωνα με το φάκελο του αιτούντα.

Επίσης, στην αίτηση του ΟΣΕ αναγράφεται ο τίτλος του έργου όπως αναφέρεται στον Αριθμό Σύμβασης της ΕΡΓΟΣΕ και όχι το συνολικό μήκος και οι χιλιομετρικές θέσεις του προς έγκριση υποσυστήματος.

Παρακαλούμε να αναγραφεί το συνολικό μήκος καθώς και οι ακριβείς χιλιομετρικές θέσεις της προς έγκριση υποδομής, προβαίνοντας στις κατάλληλες διορθώσεις των σχετικών φακέλων, Πιστοποιητικών και Δηλώσεων, ώστε να υπάρχει ταύτιση. Λάβετε υπόψη ότι η ΡΑΣ αξιολογεί το τμήμα του υποσυστήματος προς έγκριση που έχει αξιολογηθεί ως προς τη συμμόρφωσή του από το ΝοΒο [Προβληματικό σημείο: τύπος 4].

Σχετικά με το αποδεικτικό πληρωμής του παραβόλου (κ.υ.α. αριθμ. ΑΣ 16.4/87235/104 (Β' 1517/04.05.2018)), υπεβλήθη ηλεκτρονικά στις 23.10.2023 και αναμένεται η υποβολή με υπηρεσιακό διαβιβαστικό. Υπενθυμίζουμε ότι σύμφωνα με το σημείο 3.1 των κατευθυντήριων γραμμών, το παράβολο υποβάλλεται μαζί με την αίτηση και όλα τα δικαιολογητικά που τη συνοδεύουν.

Λόγω της αδυναμίας παροχής των προαναφερόμενων πληροφοριών, η ΡΑΣ δε διαθέτει τις απαιτούμενες πληροφορίες ή/και τα απαραίτητα έγγραφα για να διενεργήσει την αξιολόγησή της σύμφωνα με την παρ. 5 του άρθρου 18 του ν. 4632/2019 ως εκ τούτου, δεν θα είναι σε θέση να εκδώσει την αιτούμενη έγκριση θέσης σε λειτουργία εντός του χρονικού πλαισίου που ορίζεται στην ίδια παράγραφο.

Εάν επιθυμείτε να αποφύγετε την απόρριψη της αίτησης, μπορείτε να απαντήσετε στα προβληματικά σημεία που αναφέρονται ανωτέρω, εντός δέκα (10) εργάσιμων ημερών :

- υποβάλλοντας όλες τις απαιτούμενες πληροφορίες που λείπουν, ή
- παρέχοντας ένα εύλογο χρονικό πλαίσιο για την παροχή όλων των απαραίτητων πληροφοριών που λείπουν.

Το χρονοδιάγραμμα για τον έλεγχο πληρότητας θα συνεχιστεί μόλις παράσχετε όλες τις πληροφορίες που λείπουν. Επισημαίνεται ότι το χρονοδιάγραμμα για τη λεπτομερή αξιολόγηση της αίτησης θα ξεκινήσει μόνο όταν η αίτηση αναγνωριστεί ως πλήρης.

Σε περίπτωση αδυναμίας παροχής εντός δέκα (10) εργάσιμων ημερών είτε των πληροφοριών που λείπουν, είτε ενός εύλογου χρονοδιαγράμματος ή μη υποβολής των πληροφοριών που λείπουν εντός του εύλογου χρονοδιαγράμματος που θα έχει συμφωνηθεί, η αίτησή σας θα θεωρηθεί ανεπαρκής και θα απορριφθεί».

Με το υπ. αριθμ. 9058830/23.10.2023, υποβλήθηκε από τον ΟΣΕ υπηρεσιακό διαβιβαστικό για την απόδειξη πληρωμής του παραβόλου.

Στη συνέχεια, ο ΟΣΕ υπέβαλε με το από 01/11/2023 ηλεκτρονικό αίτημα για οργάνωση τηλεδιάσκεψης με τους εμπλεκόμενους φορείς ΟΣΕ – ΕΡΓΟΣΕ – ΑΝΑΔΟΧΟΥ – ΝοΒο και ΡΑΣ, προκειμένου να συζητηθούν τα προβληματικά σημεία που εντοπίστηκαν κατά την 1^η φάση αξιολόγησης με προτεινόμενες ημερομηνίες διεξαγωγής την Τρίτη 07.11.2023 ή εναλλακτικά τη Δευτέρα 06.11.2023. Με ηλεκτρονικό αίτημα η ΕΡΓΟΣΕ, στις 06.11.2023 ζήτησε να μεταφερθεί η συνάντηση για την Τετάρτη 15.11.2023. Το αίτημα έγινε αποδεκτό από τη ΡΑΣ με το από 03.11.2023 ηλεκτρονικό μήνυμά της.

Σε συνέχεια της ανωτέρω αναφερόμενης σύσκεψης στην οποία συζητήθηκαν με τους εμπλεκόμενους φορείς τα προβληματικά σημεία του φακέλου της αίτησης και παρασχέθηκαν διευκρινήσεις από τη ΡΑΣ, υπεβλήθη από τον ΟΣΕ το με υπ. αριθμ. πρωτ. 9060671/31.10.2023 αίτημα χορήγησης παράτασης για την υποβολή των συμπληρωματικών στοιχείων που αφορούν την πληρότητα του φακέλου της αίτησης, με το οποίο ζητήθηκε από τη ΡΑΣ παράταση έως την 29.12.2023.

Η ΡΑΣ αποδέχτηκε το αίτημα του ΟΣΕ και χορήγησε παράταση με το υπ. αριθμ. πρωτ. 3348/21.11.2023 έγγραφό της, για την υποβολή των ζητηθέντων συμπληρωματικών στοιχείων (προβληματικών σημείων) που απαιτούνται για την πληρότητα της ειρημένης αίτησης. Ζητήθηκε από τη ΡΑΣ η τμηματική υποβολή των συμπληρωματικών στοιχείων και εφόσον αυτά είναι επαρκή, να αίρονται τμηματικά τα προβληματικά σημεία. Επισημάνθηκε ότι το χρονοδιάγραμμα για τη λεπτομερή αξιολόγηση της αίτησης θα ξεκινήσει μόνο όταν η αίτηση αναγνωριστεί ως πλήρης. Σε περίπτωση αδυναμίας παροχής των πληροφοριών που λείπουν εντός του εύλογου χρονοδιαγράμματος που συμφωνήθηκε, ήτοι έως 29.12.2023, έχει εφαρμογή το άρθρο 18, παρ. 7 του ν. 4632/2019.

Στις 22.12.2023, με το υπ. αιθμ. Πρωτ. 9074054/21.12.2023, ο ΟΣΕ υπέβαλε νέο αίτημα χορήγησης 2^{ης} παράτασης έως την 25.01.2024, προκειμένου να υποβάλει τα συμπληρωματικά στοιχεία που αφορούν την πληρότητα του φακέλου της αίτησης.

Με το υπ. αριθμ. πρωτ. 9006605/25.01.2024, ο ΟΣΕ υπέβαλε ηλεκτρονικά συμπληρωματικά στοιχεία για την πληρότητα του φακέλου. Συγκεκριμένα διαβίβασε αναθεωρημένο τεχνικό φάκελο της αίτησης έγκρισης θέσης σε λειτουργία της σταθερής εγκατάστασης «Υποδομή» (we transfer). Συγκεκριμένα υποβλήθηκαν :

- Δήλωση «ΕΚ» Επαλήθευσης υποσυστήματος καθώς και τεχνικός φάκελος που τη συνοδεύει,
- Πιστοποιητικό «ΕΚ» επαλήθευσης υποσυστήματος του Κοινοποιημένου Οργανισμού,
- Φάκελος του Κοινοποιημένου Οργανισμού που συνοδεύει το ανωτέρω Πιστοποιητικό,
- Έκθεση εμειρογνωμώνων για την εκτίμηση της επικινδυνότητας, σύμφωνα με τον Εκτ. Κανονισμό (ΕΕ) αρ. 402/2013,
- Εγχειρίδιο επιθεώρησης και συντήρησης έργου (Α' ΦΑΣΗ),
- Εγχειρίδιο επιθεώρησης και συντήρησης έργου (Β' ΦΑΣΗ),
- Διάφορα υποστηρικτικά έγγραφα του φακέλου της αίτησης, όπως σχέδια, μελέτες, ψηφιακό μητρώο, τεχνικά χαρακτηριστικά κ.τ.λ.

II ΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ – ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ

Λαμβάνοντας υπόψη το ανωτέρω ιστορικό, αποδεικνύεται ότι ο ΟΣΕ Α.Ε. όφειλε να υποβάλει και δεν υπέβαλε :

1. Επί του προβληματικού σημείου υπ. αριθ. 10 της 1^{ης} Αναφοράς ελέγχου πληρότητας φακέλου των αξιολογητών (κατηγοριοποίηση προβληματικό σημείο τύπος 4, σύμφωνα με τις Κατευθυντήριες γραμμές υποβολής αιτήσεων), το οποίο αφορά τον Τεχνικό Φάκελο 2023_673_REP_CoV_INF_01 του ΝοΒο, δεν τεκμηριώθηκε από τον αιτούντα η απόδειξη της συμμόρφωσης των παραμέτρων 4.2.6.1, 4.2.6.2, 4.2.6.3 που αφορούν την αντοχή τροχιάς. Για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τις συγκεκριμένες παραμέτρους επιλέχθηκε από το ΝοΒο να εφαρμόσει το εδάφιο 6.2.5 της ΤΠΔ «Υποδομή», «Τεχνικές λύσεις που συνιστούν τεκμήριο συμμόρφωσης κατά το στάδιο σχεδιασμού» και να αξιολογήσει το νέο σχεδιασμό με αναφορά σε υφιστάμενο σχεδιασμό τροχιάς στα τμήματα γραμμής Άνω Λιόσια – Θριάσιο, ο οποίος πληροί, σύμφωνα με τον ΟΣΕ, τις προϋποθέσεις κανονικής λειτουργίας επί τουλάχιστον ένα έτος και η συνολική χωρητικότητα επί της τροχιάς ήταν τουλάχιστον 20 εκατ. τόνοι μεικτού βάρους για την περίοδο λειτουργίας. Σύμφωνα με το εδάφιο 6.2.5.1 της ανωτέρω ΤΠΔ «Αξιολόγηση της αντοχής τροχιάς για αμιγή γραμμή», 1) η απόδειξη συμμόρφωσης της τροχιάς με βάση τις απαιτήσεις του σημείου 4.2.6 πραγματοποιείται με αναφορά σε υπάρχοντα σχεδιασμό τροχιάς ο οποίος πληροί τις προϋποθέσεις λειτουργίας που προορίζονται για το οικείο

υποσύστημα, και 2) ο σχεδιασμός τροχιάς καθορίζεται από τα τεχνικά χαρακτηριστικά, όπως ορίζονται στο προσάρτημα Γ.1 της παρούσας ΤΠΔ και από τις οικείες συνθήκες λειτουργίας, όπως ορίζονται στο προσάρτημα Δ.1 της παρούσας ΤΠΔ. Το αρχείο που υποβλήθηκε με το υπ. αριθμ. πρωτ. 9006605/25.01.2024 και φέρει τίτλο «Τεχνικά Χαρακτηριστικά επιδομής- Γαλλικός_Αντιστοίχιση.pdf» αποτελεί πίνακα αντιστοίχισης των τεχνικών χαρακτηριστικών του σχεδιασμού τροχιάς μεταξύ του υφιστάμενου (Άνω Λιόσια – Θριάσιο) και του νέου σχεδιασμού (γέφυρες Γαλλικού). Ο εν λόγω πίνακας δεν είναι πλήρως συμπληρωμένος ως προς τις αναφορές προς αξιολόγηση των τεχνικών χαρακτηριστικών σχεδιασμού τροχιάς σύμφωνα με το Προσάρτημα Γ.1 της ΤΠΔ, π.χ. λείπει η αναγραφή/αναφορά στον τύπο έρματος, στην διαπόσταση στρωτήρα και στις ειδικές συσκευές (σημεία στ, ζ και η αντίστοιχα) και επομένως λείπει η ως προς τα ανωτέρω αξιολόγηση των τεχνικών χαρακτηριστικών του υφιστάμενου σχεδιασμού τροχιάς με το νέο. Για τα λοιπά τεχνικά χαρακτηριστικά στα οποία υπάρχει αναφορά, προκύπτει ότι λείπει η συμπλήρωση κάποιων τιμών του υφιστάμενου σχεδιασμού προκειμένου να συγκριθούν με το νέο. Επίσης, για το νέο σχεδιασμό δεν είναι συμπληρωμένες όλες οι τιμές των τεχνικών χαρακτηριστικών σχεδιασμού τροχιάς, όπως ορίζονται στο ανωτέρω Προσάρτημα Γ.1.

Επιπρόσθετα, το αρχείο αυτό δεν έχει αξιολογηθεί από τον κοινοποιημένο οργανισμό ΝοΒο. Δηλαδή δεν περιλαμβάνεται στον υποβληθέντα τεχνικό φάκελο αξιολόγησης του ΝοΒο, ως έγγραφα που εξετάστηκαν, προκειμένου να αξιολογηθεί και να τεκμηριωθεί η επαλήθευση «ΕΚ» του υποσυστήματος με την ισχύουσα ΤΠΔ.

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω δεν μπορεί να τεκμηριωθεί η απόδειξη συμμόρφωσης των τεχνικών χαρακτηριστικών του νέου σχεδιασμού τροχιάς με τον υφιστάμενο και να τεκμηριωθεί εν τέλει η συμμόρφωση με την ΤΠΔ των παραμέτρων 4.2.6.1, 4.2.6.2, 4.2.6.3 που αφορούν την αντοχή τροχιάς.

2. Επί του προβληματικού σημείου υπ. αριθ. 13 της 1^{ης} Αναφοράς ελέγχου πληρότητας (κατηγοριοποίηση τύπος 4), το οποίο αφορά τον Τεχνικό Φάκελο 2023_673_REP_CoV_INF_01 του ΝοΒο, το Πιστοποιητικό Συστήματος Διαχείρισης Ποιότητας Νο 1468/4/CH/12/INF/EN/112/5 του στοιχείου διαλειτουργικότητας σιδηροτροχιές, δεν είναι αναρτημένο στη βάση ERADIS (κατηγοριοποίηση προβληματικό σημείο τύπος 4). Επομένως το προβληματικό σημείο δεν επιλύθηκε, εφόσον η βάση του ERA, ERADIS, δεν είναι ενημερωμένη, σύμφωνα με το Άρθρο 37, παρ. 3, «Μητρώα και δυνατότητα πρόσβασης σε αυτά» του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 σχετικά με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς και το εδάφιο 3.1, παρ. 3, των κατευθυντήριων γραμμών υποβολής αιτήσεων για την έγκριση θέσης σε λειτουργία Σταθερών Εγκαταστάσεων, όπως είναι αναρτημένες στον ιστότοπο της ΡΑΣ.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων,

σε Ολομέλεια, αποφάσισε ομόφωνα και με φανερή ψηφοφορία

τα ακόλουθα :

1. Απορρίπτει την υπ. αριθμ. πρωτ. 2774/27.09.2023 (9052623/26.09.2023 αρ. πρωτ. ΟΣΕ) αίτηση έγκρισης θέσης σε λειτουργία της σταθερής εγκατάστασης «υποδομή», στο πλαίσιο αξιολόγησης της αίτησης του έργου: «Κατασκευή νέων Σιδηροδρομικών Γεφυρών του Γαλλικού Ποταμού, στη Χ.Θ. 9+184 της Σιδηροδρομικής Γραμμής, στο τμήμα από Σ.Σ. Πλατέως έως Τ.Χ.1 Θεσσαλονίκης», ως ανεπαρκή, διότι δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις των διατάξεων :
 - 1α) απόδειξη της συμμόρφωσης του υποσυστήματος «υποδομή» με τον κανονισμό (ΕΕ) 1299/2014 (ΤΠΔ), όπως τροποποιήθηκε με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/776, και συγκεκριμένα απόδειξη συμμόρφωσης της τροχιάς με βάση τις απαιτήσεις του σημείου 4.2.6 (4.2.6.1, 4.2.6.2, 4.2.6.3) που αφορούν την αντοχή τροχιάς σε εφαρμοζόμενα φορτία.
 - 1β) παρ. 3, του άρθρου 37, του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 και εδάφιο 3.1, παρ. 3 των κατευθυντήριων γραμμών υποβολής αιτήσεων για την έγκριση θέσης σε λειτουργία Σταθερών Εγκαταστάσεων, όπως είναι αναρτημένες στον ιστότοπο της ΡΑΣ, σχετικά με την ενημέρωση της βάσης του ERA, ERADIS.
2. Ο αιτών δύναται εντός προθεσμίας ενός (1) μηνός από την κοινοποίηση σε αυτόν της παρούσας Απόφασης να υποβάλλει στη ΡΑΣ αιτιολογημένο αίτημα επανεξέτασης της υπ. αριθμ. πρωτ. 2774/27.09.2023 (9052623/26.09.2023 αρ. πρωτ. ΟΣΕ) αίτησής του.

Η Πρόεδρος

Ιωάννα Τσιαπαρίκου