



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
HELLENIC REPUBLIC

Αθήνα, 02/12/2024

Αριθ. Πρωτ. : 4103



ρυθμιστική αρχή
σιδηροδρόμων
regulatory
authority
for railways

ΑΠΟΦΑΣΗ (92/2024)

της 271ης Συνεδρίασης της Ολομέλειας της 15.11.2024

Θέμα: «Μετατροπή σε καθεστώς προσωρινής ισχύος των Αποφάσεων Ολομέλειας της ΡΑΣ 90/2022 (αριθ. πρωτ. 3368/18.11.2022) με θέμα «Αξιολόγηση των αιτήσεων V-20220902-005, V-20220902-006, V-20220902-007, V-20220902-008, V-20220902-009, V-20220902-010 και 111/2022 (αριθ. πρωτ. 3942/22.12.2022) με θέμα «Αξιολόγηση των αιτήσεων V-20221208-009, V-20221209-009, V-20221209-010 της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε &. Γνώμη επί της Αίτησης μη εφαρμογής του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2023/1695 και του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/776 σε 88 συρμούς για το αντικείμενο του εποχούμενου υποσυστήματος «έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση»

Η ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ

Έχοντας υπόψη :

1. το ν. 3891/2010 (Α' 188).
2. το ν. 4632/2019 (Α' 159).
3. την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
4. τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής σχετικά με τον καθορισμό πρακτικών ρυθμίσεων για την έγκριση σιδηροδρομικών οχημάτων και διαδικασία έγκρισης τύπου οχημάτων σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797.
5. τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/919 της Επιτροπής σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για τα υποσυστήματα «έλεγχος- χειρισμός και σηματοδότηση» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
6. τον Εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/776 σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για τα υποσυστήματα «έλεγχος- χειρισμός και σηματοδότηση» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

7. τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2023/1695 της Επιτροπής σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για τα υποσυστήματα ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2016/919.
8. την με αριθ. ΦΕΚ Β' 5627/25.09.2023 Απόφαση, σχετικά με την έγκριση ετήσιου προγράμματος διαχείρισης του στόλου τροχαίου υλικού, αρμοδιότητας της εταιρείας ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. για το έτος 2023.
9. το υπ' αριθ. πρωτ. ΑΣ.5/278513/09.09.2022 έγγραφο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για χορήγηση Γνώμης από τη ΡΑΣ (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 2542/09.09.2024).
10. την υπ' αριθ. πρωτ. 2572/14.09.2022 Απόφαση 72/2022 της Ολομέλειας της ΡΑΣ με θέμα «Παροχή γνώμης προς το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών σχετικά με την έκδοση Απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών περί μη εφαρμογής του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/776 για το αντικείμενο του εποχούμενου υποσυστήματος «έλεγχος - χειρισμός και σηματοδότηση», σε 88 συρμούς (129 οχήματα).
11. την υπ' αριθ. ΑΣ5/318074/12.10.2022 Απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 2957/13.10.2022) με αριθ. πρωτ. DG Move Ares (2022) 7201160.
12. την υπ' αριθ. πρωτ. 3368/18.11.2022 Απόφαση 90/2022 της Ολομέλειας της ΡΑΣ με θέμα «Αξιολόγηση των αιτήσεων V-20220902-005, V-20220902-006, V-20220902-007, V-20220902-008, V-20220902-009, V-20220902-010 της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.».
13. το υπ' αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 3478/24.11.2022 έγγραφο διαβίβασης προς το γραφείο Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών της Απόφασης 90/2022 Ολομέλειας της ΡΑΣ
14. την υπ' αριθ. πρωτ. 3942/22.12.2022 Απόφαση 111/2022 της Ολομέλειας της ΡΑΣ με θέμα «Αξιολόγηση των αιτήσεων V-20221208-009, V-20221209-009, V-20221209-010 της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.».
15. το υπ' αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 3962/23.12.2022 έγγραφο διαβίβασης προς το γραφείο Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών της 111/2022 Απόφασης Ολομέλειας της ΡΑΣ
16. το υπ' αριθ. Ares (2022) 8903292 – 21.12.2022 έγγραφο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 3954/23.12.2022).
17. το υπ' αριθ. πρωτ. ΑΣ5/410961/23.12.2022 έγγραφο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για αποστολή συμπληρωματικών πληροφοριών στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 3972/27.12.2022)
18. το υπ' αριθ. πρωτ. ΑΣ5/64604/28.02.2023 έγγραφο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για αποστολή παρατηρήσεων από τη ΡΑΣ επί των συμπληρωματικών πληροφοριών (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 652/28.02.2023).
19. την υπ' αριθ. πρωτ. 794/14.03.2023 Απόφαση 21/2023 της Ολομέλειας της ΡΑΣ με θέμα «Παρατηρήσεις επί των συμπληρωματικών πληροφοριών προς το Υπουργείο Υποδομών

- και Μεταφορών σχετικά με τη μη εφαρμογή του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/776 για το αντικείμενο του εποχούμενου υποσυστήματος «έλεγχος - χειρισμός και σηματοδότηση», σε 88 συρμούς (129 οχήματα).
20. την υπ' αριθ. πρωτ. ΑΣ5/112384/07.04.2023 υποβολή συμπληρωματικών πληροφοριών των Υφυπουργών Υποδομών και Μεταφορών στην Επιτροπή (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 1084/10.04.2023).
 21. το με αριθ. πρωτ. DG Move Ares (2023) 2557362, όπως κοινοποιήθηκε στη ΡΑΣ με το υπ' αριθμ. πρωτ. ΡΑΣ 1186/21.04.2023.
 22. το υπ. αριθ. Ares (2023) 5530878 – 10.08.2023 έγγραφο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 2401/10.08.2023).
 23. την υπ' αριθ. πρωτ. ΑΣ.5/252289/24.08.2023 διαβίβαση της απάντησης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών προς τη ΓΑΙΑΟΣΕ (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 2484/24.08.2023).
 24. το υπ' αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 3040/23.10.2023 μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας του Τμήματος Διαλειτουργικότητας και Ασφάλειας Σιδηροδρόμων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.
 25. το με υπ' αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 3343/20.11.2023 έγγραφο προς ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.
 26. το με υπ' αριθ. πρωτ. ΓΑΙΑΟΣΕ 82079/23.11.2023 έγγραφο προς ΡΑΣ (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 3380/24.11.2023).
 27. το με υπ' αριθμ. πρωτ. ΡΑΣ 3545/07.12.2023 πρακτικό κοινής κατανόησης της συνάντησης μεταξύ DG Move, ERA, ΥΜΕ, ΓΑΙΑΟΣΕ και ΡΑΣ.
 28. το με υπ' αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 3731/18.12.2023 έγγραφο προς τη ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.
 29. το με υπ' αριθ. πρωτ. ΓΑΙΑΟΣΕ 82629/21.12.2023 έγγραφο προς ΡΑΣ (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 3840/22.12.2023).
 30. το από 15.01.2024 Report ERA/REP/2-2023 OF THE EUROPEAN UNION AGENCY FOR RAILWAYS regarding the assessment of maturity of ERTMS deployment in Greece and recommendations on the way forward.
 31. το με υπ' αριθ. πρωτ. ΓΑΙΑΟΣΕ 85168/21.05.2024 έγγραφο προς το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ΡΑΣ (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 1838/21.05.2024).
 32. το υπ' αριθ. πρωτ. ΑΣ5/133684/03.06.2024 έγγραφο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για χορήγηση Γνώμης από τη ΡΑΣ (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 2027/04.06.2024).
 33. το από 05.09.2024 email της Προϊσταμένης του Τμήματος Διαλειτουργικότητας και Ασφάλειας Σιδηροδρόμων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών
 34. τα από 24/10/24 & 13/9/24 email του Δ/ντη ΜΑΣΔ και τα από 24/7/24 & 25/7/24 email με Σχέδια εισηγήσεων της Προϊσταμένης Διαλειτουργικότητας.
 35. την υπ. αριθμ. πρωτ. 152/13.11.2024 Εισήγηση της Προέδρου προς την Ολομέλεια της ΡΑΣ.

36. τα πρακτικά της 271^{ης} Συνεδρίασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ.

Και λαμβάνοντας υπόψη της :

- i. το άρθρο 7, παράγραφος 1 στοιχείο γ) και παράγραφος 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797,
- ii. τη με αριθ. ΦΕΚ Β' 5627/25.09.2023 Απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, σχετικά με την έγκριση ετήσιου προγράμματος διαχείρισης του στόλου τροχαίου υλικού, αρμοδιότητας της εταιρείας ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. για το έτος 2023 ,
- iii. το με υπ' αριθμ. πρωτ. ΡΑΣ 3545/07.12.2023 πρακτικό κοινής κατανόησης της συνάντησης μεταξύ DG Move, ERA, ΥΜΕ, ΓΑΙΑΟΣΕ και ΡΑΣ,
- iv. τη σύσταση του ERA, σύμφωνα με την από 15.01.2024 έκθεση "Report ERA/REP/2-2023 OF THE EUROPEAN UNION AGENCY FOR RAILWAYS regarding the assessment of maturity of ERTMS deployment in Greece and recommendations on the way forward" και ιδιαιτέρως το σημείο 4.6.1.1.,
- v. το υπ' αριθ. πρωτ. ΑΣ5/133684/03.06.2024 έγγραφο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για χορήγηση Γνώμης από τη ΡΑΣ (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 2027/04.06.2024), προκύπτει ότι η ισχύς των Αποφάσεων της Ολομέλειας της ΡΑΣ με βάση τις οποίες χορηγήθηκαν εγκρίσεις οχημάτων για διάθεση στην αγορά, εγκρίσεις τύπου οχημάτων, καθώς και εγκρίσεις συμμόρφωσης οχημάτων με εγκεκριμένο τύπο οχήματος λόγω εγκατάστασης εποχούμενου υποσυστήματος ETCS, σε 70 συνολικά οχήματα, πρέπει να χαρακτηριστεί ως «προσωρινή», έως ότου :

1. εφαρμοστεί το άρθρ. 7, παρ. 7, της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, σχετικά με τη μη εφαρμογή του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/776 (ΤΠΔ) και του μεταγενέστερου και εν ισχύοντος πλέον εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2023/1695 (ΤΠΔ) για την περίπτωση του άρθρου 7, παράγραφος 1 στοιχείο γ) της εν λόγω οδηγίας.
2. το εποχούμενο υποσύστημα ETCS των οχημάτων καταστεί πλήρως λειτουργικό με τη χορήγηση από τη ΓΑΙΑΟΣΕ σχετικών αποδεικτικών εγγράφων, από τα οποία να προκύπτει αναμφισβήτητα η λειτουργική κατάσταση του εν λόγω υποσυστήματος των οχημάτων και ενδεχομένως, αν κριθεί απαραίτητο, επιτόπιο έλεγχο της λειτουργικής κατάστασης από τη ΡΑΣ.

Έως την εφαρμογή του άρθρ. 7, παρ. 7, της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, επί τη βάσει της απόδειξης του κινδύνου της οικονομικής βιωσιμότητας του εν λόγω έργου, η υπ' αριθ. ΑΣ5/318074/12.10.2022 Απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών παραμένει εν ισχύ.

Μετά την έκδοση της Απόφασης της Επιτροπής επί τη βάσει της οικονομικής βιωσιμότητας και την τεκμηριωμένη απόδειξη της πλήρους λειτουργικής κατάστασης του εποχούμενου υποσυστήματος ETCS των οχημάτων, η Απόφαση της Ολομέλειας της Αρχής περί προσωρινής ισχύος θα αποτελέσει αντικείμενο νέας Απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ.

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω αναφερόμενα και το ιστορικό, όπως περιγράφονται στην αριθμ.πρωτ.152/13.11.24 εισήγηση, η ΡΑΣ επί του σχεδίου εγγράφου, όπως υποβλήθηκε από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών με το υπ' αριθμ. Πρωτ. ΑΣ5/133684/03.06.2024 έγγραφο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα τη χορήγηση γνώμης βάσει του άρθρου 7, παρ. 4 του ν. 4632/2019 (Α' 159) για περιπτώσεις μη εφαρμογής ΤΠΔ λόγω οικονομικής βιωσιμότητας ενός έργου (περίπτωση 7(1)γ της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797) επί της νέας αίτησης μη εφαρμογής του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2023/1695 και του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/776 σε 88 συρμούς για το αντικείμενο του εποχούμενου υποσυστήματος «έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση», διατυπώνει τις παρακάτω παρατηρήσεις :

1. Στη σελίδα 1, η τελευταία παράγραφος, και συγκεκριμένα «It should be mentioned, that for the series of the other three types GAIAOSE applied for authorisation in February 2023; such authorisation has not been received yet. The process of vehicle authorisation on the basis to conformity for these three series was “frozen” by NSA-Greece, as by that time (21-12-2022) », δεν αποτυπώνει ορθώς την αναφερόμενη περίπτωση. Σας ενημερώνουμε ότι η ορθή περιγραφή της περίπτωσης είναι ότι, για τους υπόλοιπους τρεις εγκεκριμένους με ETCS τύπους οχημάτων (iv) DE-IC 2000, (v) locomotive ADtranz DE 2000, και (vi) locomotive SIEMENS Hellas Sprinter, υποβλήθηκαν από τη ΓΑΙΑΟΣΕ το Φεβρουάριο 2023 τρεις (3) αιτήσεις (για τέσσερα οχήματα συνολικά) για την περίπτωση νέας έγκρισης παραλλαγής τύπου οχήματος λόγω εγκατάστασης εποχούμενου GSM-R (φωνή) στα οχήματα. Η αξιολόγηση των αιτήσεων αυτών, μέσω της πλατφόρμας OSS, “πάγωσε” στο στάδιο αξιολόγησης πληρότητας από τη ΡΑΣ με την υπ' αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 793/14.03.2023 Απόφαση (20/2023) της Ολομέλειας της ΡΑΣ, κατόπιν της κοινοποίησης στις 21.12.2022 του εγγράφου της DG Move (Ref. Ares(2022)8903292/12.12.2022) με το οποίο ζητούνταν από το κράτος μέλος συμπληρωματικές πληροφορίες επί του αρχικού αιτήματος παρέκκλισης για την περίπτωση έργου σε προχωρημένο στάδιο εξέλιξης. Σύμφωνα με την ως άνω Απόφαση (20/2023) της Ολομέλειας της ΡΑΣ «οι αιτήσεις της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. είναι ελλιπείς, σε εφαρμογή του άρθρου 21, παρ. 8 του ν.4632/2019 (Α' 159), εφόσον δεν έχει προσκομιστεί η απόφαση της ΕΕ περί μη εφαρμογής του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/776 σε 88 συρμούς και δεν έχει παρέλθει το τετράμηνο από την υποβολή του αιτήματος από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, συνοδευόμενου από πλήρη φάκελο. Η τελική απόφαση έγκρισης των οχημάτων θα ληφθεί το αργότερο εντός τεσσάρων (4) μηνών είτε από την προσκόμιση της απόφασης της ΕΕ περί μη εφαρμογής του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/776 σε 88 συρμούς από τον αιτούντα είτε από την παρέλευση του τετραμήνου από την υποβολή του αιτήματος από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, συνοδευόμενου από πλήρη φάκελο».

2. Εκφράζουμε τις επιφυλάξεις μας ως προς το αίτημα να αφορά τη μη εφαρμογή των μεταγενέστερων της ΤΠΔ CCS 2016/919 τροποποιήσεων για την εγκατάσταση εποχούμενου ETCS σε 129 συνολικά οχήματα ή 88 συρμούς (που αφορούσαν τη σύμβαση ETCS 10004/07, όπως τελικά αυτή διαμορφώθηκε μετά τη μείωση του φυσικού αντικείμενου), εφόσον πλέον 12 εξ' αυτών (129-117=12) έχουν υποστεί εκτεταμένες καταστροφές και δεν πρόκειται να αποκατασταθούν και να λειτουργήσουν στο μέλλον. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την παράγραφο της σελίδας 6 του αιτήματος "It should be noted that from the 129 vehicles which are equipped with ETCS onboard, 117 are in service. The rest 12 vehicles are not in service due to heavy damages or involvement in serious accidents and are not expected to be put into operation in the future". Άλλωστε στην υπ' αριθμ. 277906 Απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, ΦΕΚ Β' 5627/25.09.2023, σχετικά με την έγκριση ετήσιου προγράμματος διαχείρισης του στόλου τροχαίου υλικού, αρμοδιότητας της εταιρείας ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. για το έτος 2023, αναφέρεται, μεταξύ άλλων, στη σελ. 63506 " Με την υπ' αρ. 3266/21.07.2016 απόφαση του Δ.Σ. της ΕΡΓΟΣΕ, το φυσικό αντικείμενο της Συμβάσεως 10004/07 μειώθηκε κατά 26 συρμούς, ήτοι από 114 σε 88 συρμούς", ενώ στην ίδια σελίδα αναφέρεται "... 2.2. Έξοδα για την επαναφορά σε λειτουργική κατάσταση του συστήματος ETCS on board σε 79 συρμούς Τροχαίου Υλικού (117 μονάδες). Παρακαλούμε εξετάστε την περίπτωση το αίτημα να υποβληθεί στην Επιτροπή με την διευκρίνηση ότι αφορά τελικά συνολικά 117 οχήματα ή 79 συρμούς, αντί 129 οχημάτων ή 88 συρμών που περιλαμβάνονται στο φυσικό αντικείμενο της σύμβασης, όπως αυτή διαμορφώθηκε τελικά. Σε κάθε περίπτωση, τα εν λόγω 117 οχήματα, θα πρέπει να αποτυπώνονται ευκρινώς σε έτερο πίνακα του Παραρτήματος Ι (τύπος, πλήθος και δωδεκαψήφιος αριθμός EVR).
3. Επισημαίνουμε ότι το αίτημα μη εφαρμογής ΤΠΔ αφορά οχήματα που δεν προβλέπονταν στην Σύμβαση εγκατάστασης ETCS 10004/07, όπως αυτή διαμορφώθηκε μετά τη μείωση του φυσικού αντικείμενου. Ειδικότερα, στη σελίδα 3 του αιτήματος αναφέρεται ότι *"There are also 11 vehicles, that are not equipped with ETCS on board, but they will be equipped in the near future. The type and number of these vehicles are as follows :*
- 4 vehicles of type DMU MAN 2000
 - 4 vehicles of type Rail-Bus Stadler GTW 2-6
 - 2 vehicles of type EMU-Siemens Desiro
 - 1 vehicles of type Locomotive – Siemens Hellas Sprinter
- The Registered Vehicle Number of these 11 vehicles is shown analytically in Table B of Annex I."* Παρακαλούμε να αξιολογήσετε αν τα ανωτέρω 11 οχήματα που καταγράφονται αναλυτικότερα στον Πίνακα Β του Παραρτήματος Ι, θα πρέπει να εξαιρεθούν από το αίτημα, καθότι δεν αποτελούν αντικείμενο της τελικής διαμορφωθείσας Σύμβασης ETCS 10004/07.

4. Η αναφορά στη σελίδα 4 του αιτήματος και συγκεκριμένα στην παράγραφο 4.1 Technical justification "The on-board ETCS fitted at the moment is in a status that can be brought into use within H1-2024.....**There is no technical justification why it cannot now be immediately brought into use to deliver its intended capacity, performance and safety benefits**" έρχεται σε αντίθεση με την με υπ' αριθμ. 277906 Απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, ΦΕΚ Β' 5627/25.09.2023, από την οποία προκύπτει ότι σχεδιάζεται επαναφορά του συστήματος ETCS on board σε 79 συρμούς Τροχαίου Υλικού (117 μονάδες) λόγω μη λειτουργικής τους κατάστασης. Πιο συγκεκριμένα, "Στη συνέχεια, τον Ιούλιο του 2018, το έργο παραδόθηκε οριστικά από τον Ανάδοχο στην ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., η οποία με τη σειρά της το παρέδωσε στη ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. Η παραλαβή από τη ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε., έγινε με παρατηρήσεις ότι το σύστημα σε κάποια οχήματα δεν ήταν πλήρως λειτουργικό, εξαιτίας των φθορών, που ήταν αποτέλεσμα εξωγενών παραγόντων", καθώς και "μέχρι 31.12.2023 το κόστος για την επαναφορά του συστήματος ETCS on board σε ένα μέρος των οχημάτων εκτιμάται ότι δύναται να ανέλθει απολογιστικά, στο ποσό του 3.400.000 ευρώ. Οι υπόλοιπες δαπάνες θα πραγματοποιηθούν εντός του 2024.", (πρβλ. σελ. 63506, 63507 και 63509). Επομένως, με βάση τα δεδομένα που έχουν περιέλθει σε γνώση της ΡΑΣ έως σήμερα, θεωρούμε άστοχη την ανωτέρω επισήμανση «There is no technical justification why it cannot now be immediately brought into use to deliver its intended capacity, performance and safety benefits».
5. Σχετικά με τις Πληροφορίες που δικαιολογούν τη μη βιωσιμότητα του έργου, όπως αναφέρονται στην παράγραφο 4 του σχεδίου φόρμας του αιτήματος «Information to justify the non-viability of the project» καθώς και στο Παράρτημα III, η ανάλυση και τεκμηρίωση αποτελεί αποκλειστική ευθύνη του αιτούντα.

ΑΠΟΦΑΣΙΖΟΥΜΕ

1. Η Απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ 90/2022 (αριθ. πρωτ. 3368/18.11.2022) με θέμα «Αξιολόγηση των αιτήσεων V-20220902-005, V-20220902-006, V-20220902-007, V-20220902-008, V-20220902-009, V-20220902-010 της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.» να τεθεί σε καθεστώς προσωρινής ισχύος, έως την εφαρμογή του άρθρου 7, παρ. 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και την τεκμηριωμένη απόδειξη της πλήρους λειτουργικής κατάστασης του εποχούμενου υποσυστήματος ETCS των οχημάτων.
2. Η Απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ 111/2022 (αριθ. πρωτ. 3942/22.12.2022) με θέμα «Αξιολόγηση των αιτήσεων V-20221208-009, V-20221209-009, V-20221209-010 της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.» να τεθεί σε καθεστώς προσωρινής ισχύος, έως την εφαρμογή του άρθρου 7, παρ. 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και την τεκμηριωμένη απόδειξη της πλήρους λειτουργικής αποκατάστασης του εποχούμενου υποσυστήματος ETCS των οχημάτων.

3. Η παροχή εξουσιοδότησης στην Πρόεδρο της ΡΑΣ προκειμένου να υποβάλλει την, σύμφωνα με ανωτέρω σημεία 1 και 2, παρούσα Απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ περί προσωρινής ισχύος, στην πλατφόρμα OSS στο πλαίσιο του ρόλου της στο OSS ως «Υπεύθυνη Λήψης Απόφασης», καθώς και να προβεί ή να εντέλει την ομάδα αξιολόγησης των αιτήσεων να προβεί σε οποιοσδήποτε άλλες ενέργειες απαιτούνται για τη διεκπεραίωση της προσωρινής ισχύος των εκδοθειςών εγκρίσεων.
4. Να χορηγήσει γνώμη επί του σχεδίου εγγράφου του Γενικού Γραμματέα Μεταφορών το οποίο έλαβε αριθμό αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 2027/04.06.2024 (σχετ. 27), διατυπώνοντας τις κάτωθι παρατηρήσεις :
 - α. Στη σελίδα 1, η τελευταία παράγραφος, και συγκεκριμένα «It should be mentioned, that for the series of the other three types GAIAOSE applied for authorisation in February 2023; such authorisation has not been received yet. The process of vehicle authorisation on the basis to conformity for these three series was “frozen” by NSA-Greece, as by that time (21-12-2022) », δεν αποτυπώνει ορθώς την αναφερόμενη περίπτωση. Σας ενημερώνουμε ότι η ορθή περιγραφή της περίπτωσης είναι ότι, για τους υπόλοιπους τρεις εγκεκριμένους με ETCS τύπους οχημάτων (iv) DE-IC 2000, (v) locomotive ADtranz DE 2000, και (vi) locomotive SIEMENS Hellas Sprinter, υποβλήθηκαν από τη ΓΑΙΑΟΣΕ το Φεβρουάριο 2023 τρεις (3) αιτήσεις (για τέσσερα οχήματα συνολικά) για την περίπτωση νέας έγκρισης παραλλαγής τύπου οχήματος λόγω εγκατάστασης εποχούμενου GSM-R (φωνή) στα οχήματα. Η αξιολόγηση των αιτήσεων αυτών, μέσω της πλατφόρμας OSS, “πάγωσε” στο στάδιο αξιολόγησης πληρότητας από τη ΡΑΣ με την υπ’ αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 793/14.03.2023 Απόφαση (20/2023) της Ολομέλειας της ΡΑΣ, κατόπιν της κοινοποίησης στις 21.12.2022 του εγγράφου της DG Move (Ref. Ares(2022)8903292/12.12.2022) με το οποίο ζητούνταν από το κράτος μέλος συμπληρωματικές πληροφορίες επί του αρχικού αιτήματος παρέκκλισης για την περίπτωση έργου σε προχωρημένο στάδιο εξέλιξης. Σύμφωνα με την ως άνω Απόφαση (20/2023) της Ολομέλειας της ΡΑΣ «οι αιτήσεις της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. είναι ελλιπείς, σε εφαρμογή του άρθρου 21, παρ. 8 του ν.4632/2019 (Α’ 159), εφόσον δεν έχει προσκομιστεί η απόφαση της ΕΕ περί μη εφαρμογής του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/776 σε 88 συρμούς και δεν έχει παρέλθει το τετράμηνο από την υποβολή του αιτήματος από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, συνοδευόμενου από πλήρη φάκελο. Η τελική απόφαση έγκρισης των οχημάτων θα ληφθεί το αργότερο εντός τεσσάρων (4) μηνών είτε από την προσκόμιση της απόφασης της ΕΕ περί μη εφαρμογής του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/776 σε 88 συρμούς από τον αιτούντα είτε από την παρέλευση του τετραμήνου από την υποβολή του αιτήματος από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, συνοδευόμενου από πλήρη φάκελο».

- β. Εκφράζουμε τις επιφυλάξεις μας ως προς το αίτημα να αφορά τη μη εφαρμογή των μεταγενέστερων της ΤΠΔ CCS 2016/919 τροποποιήσεων για την εγκατάσταση εποχούμενου ETCS σε 129 συνολικά οχήματα ή 88 συρμούς (που αφορούσαν τη σύμβαση ETCS 10004/07, όπως τελικά αυτή διαμορφώθηκε μετά τη μείωση του φυσικού αντικείμενου), εφόσον πλέον 12 εξ' αυτών (129-117=12) έχουν υποστεί εκτεταμένες καταστροφές και δεν πρόκειται να αποκατασταθούν και να λειτουργήσουν στο μέλλον. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την παράγραφο της σελίδας 6 του αιτήματος "It should be noted that from the 129 vehicles which are equipped with ETCS onboard, 117 are in service. The rest 12 vehicles are not in service due to heavy damages or involvement in serious accidents and are not expected to be put into operation in the future". Άλλωστε στην υπ' αριθμ. 277906 Απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, ΦΕΚ Β' 5627/25.09.2023, σχετικά με την έγκριση ετήσιου προγράμματος διαχείρισης του στόλου τροχαίου υλικού, αρμοδιότητας της εταιρείας ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. για το έτος 2023, αναφέρεται, μεταξύ άλλων, στη σελ. 63506 " Με την υπ' αρ. 3266/21.07.2016 απόφαση του Δ.Σ. της ΕΡΓΟΣΕ, το φυσικό αντικείμενο της Συμβάσεως 10004/07 μειώθηκε κατά 26 συρμούς, ήτοι από 114 σε 88 συρμούς", ενώ στην ίδια σελίδα αναφέρεται "... 2.2. Έξοδα για την επαναφορά σε λειτουργική κατάσταση του συστήματος ETCS on board σε 79 συρμούς Τροχαίου Υλικού (117 μονάδες). Παρακαλούμε εξετάστε την περίπτωση το αίτημα να υποβληθεί στην Επιτροπή με την διευκρίνηση ότι αφορά τελικά συνολικά 117 οχήματα ή 79 συρμούς, αντί 129 οχημάτων ή 88 συρμών που περιλαμβάνονται στο φυσικό αντικείμενο της σύμβασης, όπως αυτή διαμορφώθηκε τελικά. Σε κάθε περίπτωση, τα εν λόγω 117 οχήματα, θα πρέπει να αποτυπώνονται ευκρινώς σε έτερο πίνακα του Παραρτήματος Ι (τύπος, πλήθος και δωδεκαψήφιος αριθμός EVR).
- γ. Επισημαίνουμε ότι το αίτημα μη εφαρμογής ΤΠΔ αφορά οχήματα που δεν προβλέπονταν στην Σύμβαση εγκατάστασης ETCS 10004/07, όπως αυτή διαμορφώθηκε μετά τη μείωση του φυσικού αντικείμενου. Ειδικότερα, στη σελίδα 3 του αιτήματος αναφέρεται ότι "There are also 11 vehicles, that are not equipped with ETCS on board, but they will be equipped in the near future. The type and number of these vehicles are as follows:
- 4 vehicles of type DMU MAN 2000
 - 4 vehicles of type Rail-Bus Stadler GTW 2-6
 - 2 vehicles of type EMU-Siemens Desiro
 - 1 vehicles of type Locomotive – Siemens Hellas Sprinter
- δ. The Registered Vehicle Number of these 11 vehicles is shown analytically in Table B of Annex I." Παρακαλούμε να αξιολογήσετε αν τα ανωτέρω 11 οχήματα που

καταγράφονται αναλυτικότερα στον Πίνακα Β του Παραρτήματος Ι, θα πρέπει να εξαιρεθούν από το αίτημα, καθότι δεν αποτελούν αντικείμενο της τελικής διαμορφωθείσας Σύμβασης ETCS 10004/07.

- ε. Η αναφορά στη σελίδα 4 του αιτήματος και συγκεκριμένα στην παράγραφο 4.1 Technical justification “The on-board ETCS fitted at the moment is in a status that can be brought into use within H1-2024.....**There is no technical justification why it cannot now be immediately brought into use to deliver its intended capacity, performance and safety benefits**” έρχεται σε αντίθεση με την με υπ’ αριθμ. 277906 Απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, ΦΕΚ Β’ 5627/25.09.2023, από την οποία προκύπτει ότι σχεδιάζεται επαναφορά του συστήματος ETCS on board σε 79 συρμούς Τροχαίου Υλικού (117 μονάδες) λόγω μη λειτουργικής τους κατάστασης. Πιο συγκεκριμένα, “Στη συνέχεια, τον Ιούλιο του 2018, το έργο παραδόθηκε οριστικά από τον Ανάδοχο στην ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., η οποία με τη σειρά της το παρέδωσε στη ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. Η παραλαβή από τη ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε., έγινε με παρατηρήσεις ότι το σύστημα σε κάποια οχήματα δεν ήταν πλήρως λειτουργικό, εξαιτίας των φθορών, που ήταν αποτέλεσμα εξωγενών παραγόντων”, καθώς και “μέχρι 31.12.2023 το κόστος για την επαναφορά του συστήματος ETCS on board σε ένα μέρος των οχημάτων εκτιμάται ότι δύναται να ανέλθει απολογιστικά, στο ποσό του 3.400.000 ευρώ. Οι υπόλοιπες δαπάνες θα πραγματοποιηθούν εντός του 2024. ”, (πρβλ. σελ. 63506, 63507 και 63509). Επομένως, με βάση τα δεδομένα που έχουν περιέλθει σε γνώση της ΡΑΣ έως σήμερα, θεωρούμε άστοχη την ανωτέρω επισήμανση «There is no technical justification why it cannot now be immediately brought into use to deliver its intended capacity, performance and safety benefits».
- στ. Σχετικά με τις Πληροφορίες που δικαιολογούν τη μη βιωσιμότητα του έργου, όπως αναφέρονται στην παράγραφο 4 του σχεδίου φόρμας του αιτήματος «Information to justify the non-viability of the project» καθώς και στο Παράρτημα ΙΙΙ, η ανάλυση και τεκμηρίωση αποτελεί αποκλειστική ευθύνη του αιτούντα.
5. Να εξουσιοδοτήσει την Πρόεδρο της ΡΑΣ για την αποστολή της ανωτέρω γνώμης στο Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών.

Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ