



ρυθμιστική αρχή  
σιδηροδρόμων

regulatory  
authority  
for railways



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
HELLENIC REPUBLIC

# ΕΚΘΕΣΗ ΠΕΠΡΑΓΜΕΝΩΝ 2012



## Περιεχόμενα

Μήνυμα Προέδρου .....	1
1 Σιδηροδρομική Αγορά – Φορείς .....	2
1.1 Ελλάδα .....	2
1.1.1 Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων .....	2
1.1.2 Διαχειριστής Σιδηροδρομικής Υποδομής .....	2
1.1.3 Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις .....	3
1.1.4 Σιδηροδρομικό Έργο .....	3
1.2 Ευρώπη .....	4
1.2.1 Γενική Διεύθυνση Μεταφορών και Κινητικότητας (DG-MOVE).....	6
1.2.2 Ευρωπαϊκό Δίκτυο Ρυθμιστικών Φορέων Σιδηροδρόμων (ENRRB).....	7
1.2.3 Ένωση Ανεξάρτητων Ρυθμιστικών Αρχών Σιδηροδρόμων (IRG-Rail).....	7
1.2.4 Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων (ERA) .....	7
1.2.5 Λοιποί Φορείς.....	8
1.2.5.1 Διεθνής Ένωση Σιδηροδρόμων (UIC).....	8
1.2.5.2 Ευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρόμων (RNE).....	9
1.2.5.3 Φορέας Συνεργασίας για τον Άξονα Μεταφορών Νοτιοανατολικής Ευρώπης (SEETAC).....	9
1.2.5.4 Ευρωπαϊκή Ένωση Σιδηροδρομικών Εταιριών (CER).....	10
1.2.5.5 Διακυβερνητικός Οργανισμός για τις Διεθνείς Σιδηροδρομικές Μεταφορές (OTIF).....	10
2 Δραστηριότητες της ΡΑΣ 2012 .....	12
2.1 Ελλάδα .....	12
2.1.1 Νομοθετικές – Κανονιστικές Δράσεις .....	12
2.1.2 Αδειοδότηση Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων .....	13
2.1.3 Έλεγχος και Παρεμβάσεις στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ .....	14
2.1.4 Έλεγχος και Παρεμβάσεις στον ΟΣΕ .....	14
2.1.5 Πολυετές Συμβόλαιο Κράτους – ΟΣΕ.....	15
2.1.6 Σύμβαση και Έλεγχος Οικονομικών Καταστάσεων .....	16
2.1.7 Ενημέρωση θεσμικών φορέων για την απελευθέρωση της ελληνικής σιδηροδρομικής αγοράς .....	16
2.1.8 Ανταπόκριση της ΡΑΣ στις απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στις υποχρεώσεις της, οι οποίες απορρέουν από το Ν.4046/2011 .....	16
2.2 Ευρώπη .....	17
2.2.1 Συνεργασία με τη DG-MOVE.....	17
2.2.2 Συνεργασία με τον IRG-Rail .....	19
2.2.3 Συμμετοχή σε εκδηλώσεις λοιπών ευρωπαϊκών φορέων σιδηροδρομικού ενδιαφέροντος .....	21

Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ)

Λέκκα 31

105 62 Αθήνα

t: 210 3860141-142

f: 210 3860149

e: [info@ras-el.gr](mailto:info@ras-el.gr)

[www.ras-el.gr](http://www.ras-el.gr)

---

## Μήνυμα Προέδρου

Ο δεύτερος χρόνος λειτουργίας της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) συνέπεσε με ιδιαίτερα έντονη νομοθετική δραστηριότητα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (ΕΕ) (Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών – DG-MOVE) στο σιδηροδρομικό τομέα. Το Δεκέμβριο του 2012 δημοσιεύτηκε η Οδηγία 2012/34/ΕΕ, η ονομαζόμενη και αναδιατύπωση (Recast) του 1<sup>ου</sup> Σιδηροδρομικού Πακέτου, το οποίο αποτελείτο από τις Οδηγίες 2001/12, 2001/13 και 2001/14, οι οποίες αντίστοιχα τροποποίησαν τις αρχικές 91/440 και 95/18 και κατάργησαν την 95/19. Η διαμόρφωση της νέας Οδηγίας 2012/34/ΕΕ κράτησε μεγάλο χρονικό διάστημα με συνεχείς διαβουλεύσεις μεταξύ ΕΕ, Συμβουλίου και Κοινοβουλίου. Με την Οδηγία αυτή, μεταξύ άλλων, ενισχύεται περαιτέρω ο ρόλος των Ρυθμιστικών Φορέων στη σιδηροδρομική αγορά.

Η Οδηγία προβλέπει τη σύνταξη και έκδοση από την ΕΕ είκοσι εφαρμοστικών πράξεων, στις 10 εκ των οποίων θα ληφθεί υπόψη η εμπειρία και οι προτάσεις του δικτύου των Ρυθμιστικών Φορέων που θα συντονίζονται από την ΕΕ.

Η ΡΑΣ ήδη από τον πρώτο χρόνο λειτουργίας της έχει δώσει ιδιαίτερη βαρύτητα στη συνεργασία της με την ΕΕ αλλά και με τους άλλους Ρυθμιστικούς Φορείς μέσω της αντίστοιχης ένωσής τους (IRG-Rail), στην οποία συμμετέχει ενεργά από τον Απρίλιο του 2012 ως πλήρες μέλος αυτής. Επομένως, έχει ήδη την ωριμότητα και τη γνώση για ισότιμη συμμετοχή στις αντίστοιχες ομάδες εργασίας της ΕΕ για τη διαμόρφωση των τελικών προτάσεων.

Το ίδιο ισχύει και για το υπό διαμόρφωση 4<sup>ο</sup> Σιδηροδρομικό Πακέτο που επικεντρώνεται στην απελευθέρωση της εσωτερικής επιβατικής σιδηροδρομικής αγοράς, τον περαιτέρω διαχωρισμό των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων από τους διαχειριστές υποδομής, την ενίσχυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (ERA) με στόχο τον έλεγχο από αυτόν των εθνικών Αρχών Ασφάλειας και την έκδοση ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Η ελληνική σιδηροδρομική αγορά, παρ' όλη την απελευθέρωσή της, δεν έχει ακόμα προσελκύσει νέους επενδυτές και σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Η οικονομική κρίση και η μη ολοκλήρωση των έργων σιδηροδρομικής υποδομής είναι οι κυριότεροι αρνητικοί παράγοντες γι' αυτό. Ευελπιστούμε ότι με την επικείμενη ένωση του λιμένος του Πειραιά (Ικόνιο) με τη σιδηροδρομική γραμμή, τη σταδιακή απόδοση έργων υποδομής σε κυκλοφορία αλλά και την αναμενόμενη αύξηση των επενδύσεων στον ελληνικό χώρο, θα υπάρξει και αντίστοιχη ανάπτυξη της σιδηροδρομικής αγοράς.

Η ΡΑΣ, στο πλαίσιο του ρόλου της και των δυνατοτήτων της, δραστηριοποιείται συνεχώς στην κατεύθυνση της δημιουργίας στην Ελλάδα μιας φιλικής σιδηροδρομικής αγοράς, με την άρση κάθε εμποδίου, ώστε η αγορά αυτή να γίνει ελκυστική για τη δραστηριοποίηση νέων επιχειρήσεων, με τελικό βέβαια στόχο την αύξηση του μεριδίου της αγοράς αυτής στις μεταφορές.

Βασίλειος Τσιαμαντής  
Πρόεδρος

# 1 Σιδηροδρομική Αγορά – Φορείς

Οι βασικοί συμμετέχοντες στην αγορά σιδηροδρομικών υπηρεσιών είναι ο διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Η ευρωπαϊκή σιδηροδρομική πολιτική αποσκοπεί, μέσω των φορέων που έχουν συσταθεί, στην ανάπτυξη ενός ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου. Τελικό ζητούμενο είναι η δημιουργία μιας αποτελεσματικής και ανοικτής σιδηροδρομικής αγοράς, η άρση των διοικητικών και τεχνικών εμποδίων και η διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού. Στο σημείο αυτό υπεισέρχεται η βασική αποστολή της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων που είναι να εξασφαλίζει τη δίκαιη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή και υπηρεσίες. Στη συνέχεια, γίνεται μια σύντομη αναφορά στο σιδηροδρομικό έργο και στους σημαντικότερους φορείς και συμμετέχοντας στην σιδηροδρομική αγορά στην Ελλάδα και στην Ευρώπη.

## 1.1 Ελλάδα

### 1.1.1 Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων

Η ΡΑΣ συστάθηκε το Νοέμβριο του 2010 και ασκεί τις αρμοδιότητες που προβλέπει η ελληνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία για το Ρυθμιστικό Φορέα στις σιδηροδρομικές μεταφορές. Εποπτεύει τη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς και την τήρηση των διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, παρακολουθεί την τήρηση των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, εξασφαλίζει τη δίκαιη και χωρίς διακρίσεις αντιμετώπιση πάντων, λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα και εκδίδει τις απαιτούμενες εκτελεστέες πράξεις. Διενεργεί ελέγχους κατόπιν προσφυγών, ή και αυτεπαγγέλτως για τα θέματα αρμοδιότητάς της. Η ΡΑΣ στεγάζεται σε γραφεία επί της οδού Λέκκα 31, στο κέντρο της Αθήνας.

### 1.1.2 Διαχειριστής Σιδηροδρομικής Υποδομής

Καθήκοντα διαχειριστή της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής ασκεί κατ' αποκλειστικότητα ο ΟΣΕ. Είναι υπεύθυνος για την κατασκευή νέας υποδομής και συντήρησης και λειτουργίας της υφιστάμενης υποδομής.

Η κατασκευή της νέας υποδομής εκτελείται κατά κύριο λόγο από τη θυγατρική εταιρεία του ομίλου ΟΣΕ, την ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., η οποία διαχειρίζεται έργα του επενδυτικού προγράμματος του ΟΣΕ και ιδιαίτερα εκείνα που συγχρηματοδοτούνται από προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στον Όμιλο του ΟΣΕ ανήκε μέχρι πρόσφατα και η ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. παρέχοντας υπηρεσίες που σχετίζονται με την αξιοποίηση, διαχείριση και εκμετάλλευση της ακίνητης περιουσίας του ΟΣΕ. Η ΓΑΙΑΟΣΕ αποσχίσθηκε από τη μητρική ΟΣΕ με το Ν. 4111/13 (ΦΕΚ 18 Α/25-1-2013).

Με τον ίδιο νόμο διαχωρίστηκε και αποσχίστηκε από τον ΟΣΕ η δραστηριότητα της συντήρησης του τροχαίου υλικού, σχηματίζοντας νέα ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Ανώνυμη Εταιρεία» και το διακριτικό τίτλο «ΕΕΣΣΤΥ».

Το ενεργό σιδηροδρομικό δίκτυο με μήκος γραμμής σε εκμετάλλευση 2.554 χιλιομέτρων, είναι χωρισμένο γεωγραφικά σε πέντε κλάδους :

- Κύριος άξονας Πειραιάς – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη με τις διακλαδώσεις του (Οινόη – Χαλκίδα, Παλαιοφάρσαλος – Καλαμπάκα, Λάρισα – Βόλος)
- Άξονας Δυτικής Μακεδονίας
- Άξονας Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης
- Δίκτυο Πελοποννήσου
- Γραμμή Προαστιακού Αττικής (ΣΚΑ – Αεροδρόμιο, ΣΚΑ – Κιάτο).

### 1.1.3 Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις

Κυρίαρχο ρόλο (incumbent) στην παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά, έχει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. Στον επιβατικό τομέα λειτουργεί εκτελώντας προαστιακά, περιφερειακά και υπεραστικά δρομολόγια. Οι συρμοί της εταιρίας πραγματοποιούν πάνω από 300 δρομολόγια την ημέρα, μεταφέροντας 13 εκατομμύρια επιβάτες και 2,7 εκατομμύρια τόνους εμπορευμάτων σε ετήσια βάση.

Η εταιρεία ΣΤΑΣΥ Α.Ε. (Σταθερές Συγκοινωνίες), στην οποία περιλαμβάνεται η ΑΜΕΛ Α.Ε. (Αττικό Μετρό Εταιρεία Λειτουργίας), κάνει χρήση της υποδομής του σιδηροδρομικού δικτύου της γραμμής του προαστιακού μεταξύ του Σταθμού Δουκίσσης Πλακεντίας και του τερματικού Σταθμού του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος».

### 1.1.4 Σιδηροδρομικό Έργο

Το μεταφορικό σιδηροδρομικό έργο στην Ελλάδα κατά τα τελευταία πέντε χρόνια αποτυπώνεται στον παρακάτω πίνακα (\*):

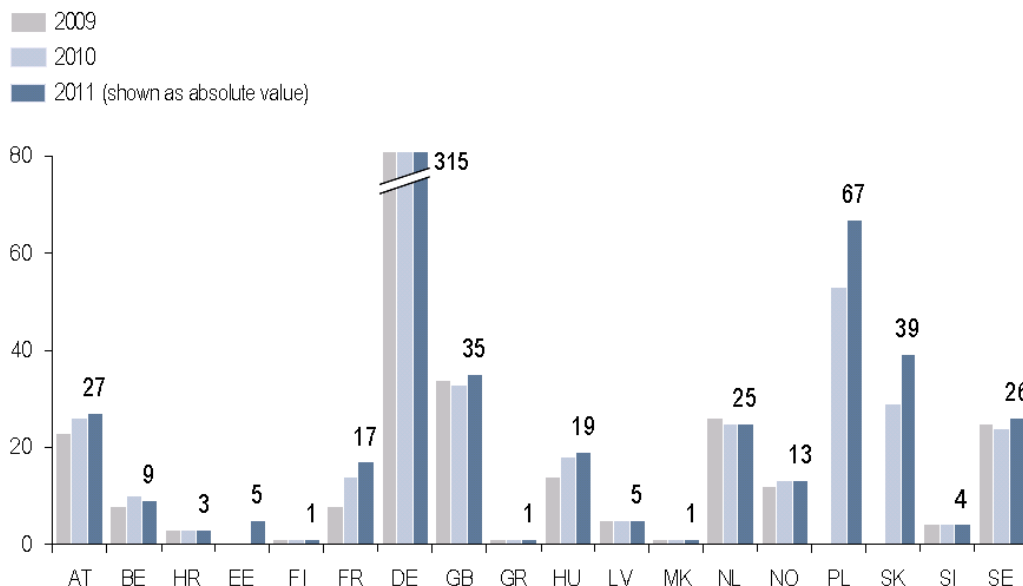
Μεταφορικό Έργο	2007	2008	2009	2010	2011
Επιβατικό Έργο					
Επιβάτες	10.003.200	8.388.520	15.444.000	15.136.000	13.315.000
Επιβατοχιλιόμετρα (σε χιλιάδες)	1.930.202	1.657.313	1.466.700	1.382.908	957.969
Έσοδα από επιβάτες (σε χιλιάδες €)	68.035	70.578	73.120	78.236	62.023 **
Εμπορευματικό Έργο					
Τόνοι (σε χιλιάδες)	4.943	4.257	3.415	3.988	2.688
Τονοχιλιόμετρα (σε χιλιάδες)	834.724	785.692	562.580	615.720	351.885
Έσοδα από μεταφορές (σε χιλιάδες)	28.873	34.106	23.626	23.244	22.199

\* πηγή: επίσημα στοιχεία από ΟΣΕ για τα έτη 2007-2008 και ΤΡΑΙΝΟΣΕ για τα έτη 2009-2011

\*\* Επιπλέον, το έτος 2011 η ΤΡΑΙΝΟΣΕ εισέπραξε στο πλαίσιο Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ) 50 εκατ. €, ως κρατική αποζημίωση για τα επιβατικά ζημιόγωνα δρομολόγια.

## 1.2 Ευρώπη

Σύμφωνα με την Ετήσια Έκθεση Παρακολούθησης της Σιδηροδρομικής Αγοράς στην Ευρώπη, που συντάχθηκε από την Ένωση Ανεξάρτητων Ρυθμιστικών Αρχών Σιδηροδρόμων (IRG-Rail) για το έτος 2011, στην Ευρώπη ο αριθμός των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον τομέα των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών αποτυπώνεται στο Σχήμα 1 που ακολουθεί:



Σχήμα 1: Αριθμός Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων για τα έτη 2009 -2011

### ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΧΩΡΩΝ

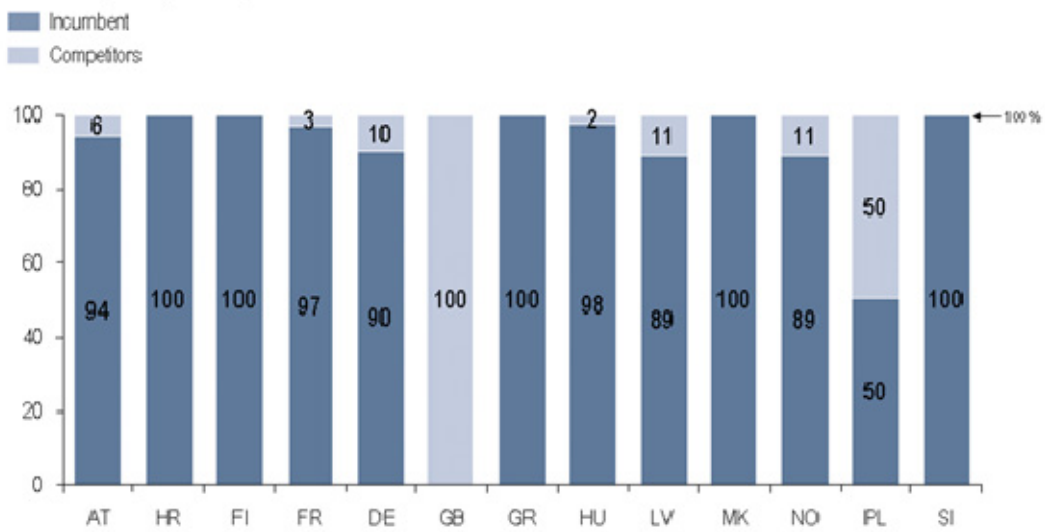
AT = ΑΥΣΤΡΙΑ, BE = ΒΕΛΓΙΟ, HR = ΚΡΟΑΤΙΑ, EE = ΕΣΘΟΝΙΑ, FI = ΦΙΛΑΝΔΙΑ, FR = ΓΑΛΛΙΑ,  
 DE = ΓΕΡΜΑΝΙΑ, GB = ΑΓΓΛΙΑ, GR = ΕΛΛΑΔΑ, HU = ΟΥΓΓΑΡΙΑ, LV = ΛΕΤΟΝΙΑ, MK = ΠΓΔΜ,  
 NL = ΟΛΛΑΝΔΙΑ, NO = ΝΟΡΒΗΓΙΑ, PL = ΠΟΛΩΝΙΑ, SK = ΣΛΟΒΑΚΙΑ, SI = ΣΛΟΒΕΝΙΑ,  
 SE = ΣΟΥΗΔΙΑ

Παρότι παρουσιάζεται αύξηση του συνολικού αριθμού των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, μέχρι στιγμής η επιβατική σιδηροδρομική αγορά κυριαρχείται από τις κρατικές επιχειρήσεις, ενώ ακόμη και στις εμπορευματικές μεταφορές το μερίδιο των κρατικών επιχειρήσεων παραμένει ψηλό, παρά την απελευθέρωση της αγοράς.

Το ποσοστό συμμετοχής των κρατικών (incumbent) – μη κρατικών (competitors) σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ανά μεταφορικό έργο, αποτυπώνεται στα Σχήματα 2 και 3 που ακολουθούν:

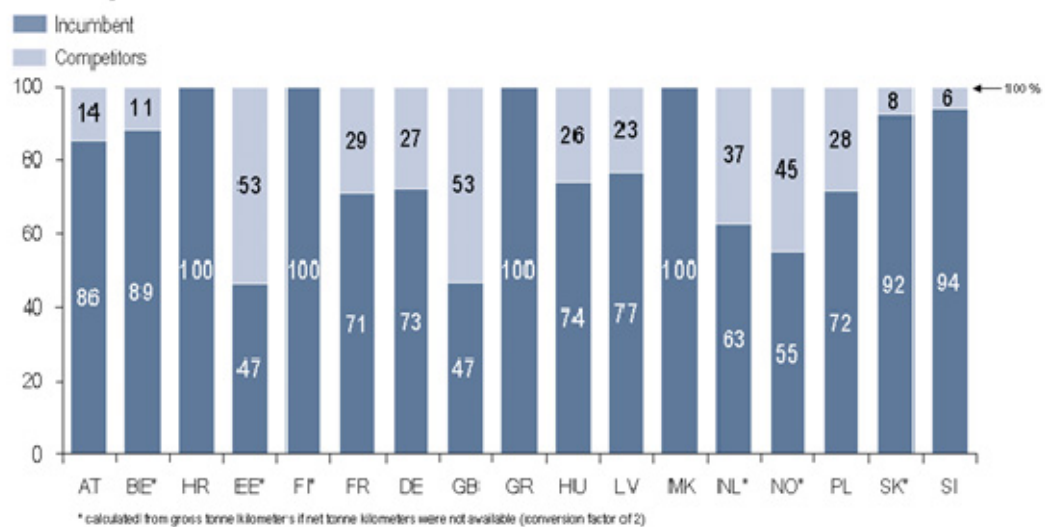


Percentage of passenger kilometers in 2011



Σχήμα 2: Μερίδιο αγοράς κρατικών - μη κρατικών επιβατικών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων

Percentage of net tonne kilometers in 2011

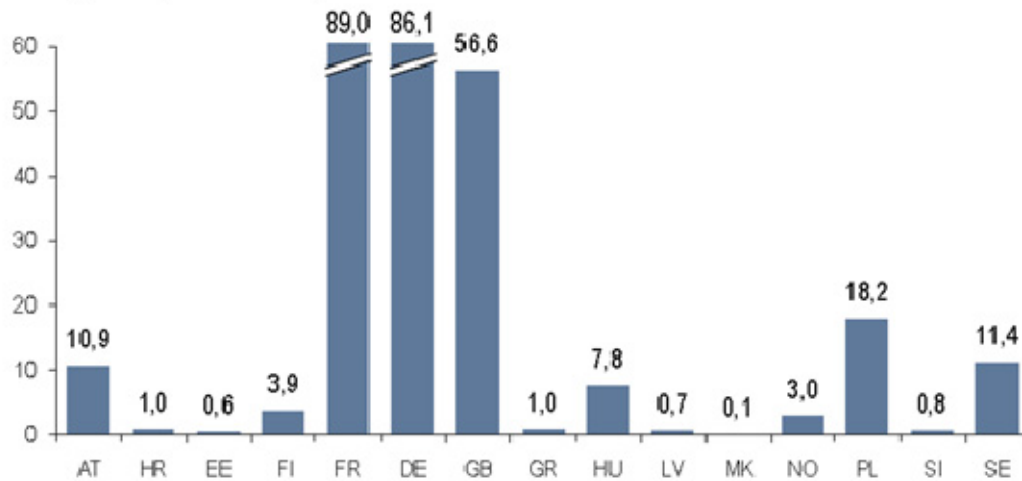


Σχήμα 3: Μερίδιο αγοράς κρατικών - μη κρατικών εμπορευματικών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων

Το μεταφορικό επιβατικό και εμπορευματικό έργο στην Ευρώπη, σε επιβατοχιλιόμετρα και τονοχιλιόμετρα αντίστοιχα, αποτυπώνεται στα Σχήματα 4 και 5 που ακολουθούν:

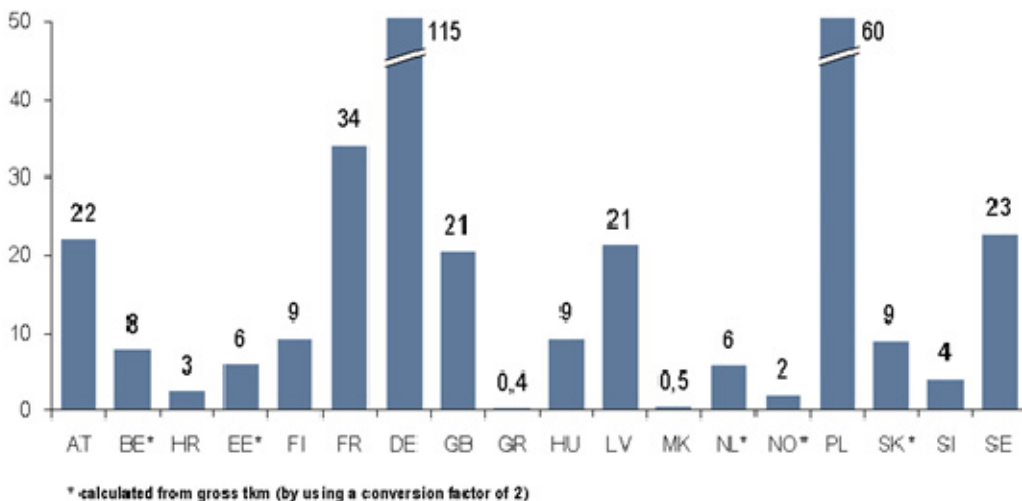


Billion passenger kilometers, 2011



Σχήμα 4: Επιβατοχιλιόμετρα σιδηροδρομικού έργου

Billion net tonne kilometers, 2011



Σχήμα 5: Τονοχιλιόμετρα (καθαρό βάρος φορτίου) σιδηροδρομικού έργου

### 1.2.1 Γενική Διεύθυνση Μεταφορών και Κινητικότητας (DG-MOVE)

Πρόκειται για μια από τις Γενικές Διευθύνσεις της ΕΕ, με αντικείμενο τις μεταφορές (αεροπορικές, σιδηροδρομικές, οδικές, θαλάσσιες και εσωτερικές υδάτινες). Η ρύθμιση της σιδηροδρομικής αγοράς εμπίπτει στις αρμοδιότητες της Μονάδας Β2 της DG-MOVE (Single European Rail Area – Ενιαίος Ευρωπαϊκός Σιδηροδρομικός Χώρος).

### 1.2.2 Ευρωπαϊκό Δίκτυο Ρυθμιστικών Φορέων Σιδηροδρόμων (ENRRB)

Το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Ρυθμιστικών Φορέων Σιδηροδρόμων (European Network of Railway Regulatory Bodies ή ENRRB), προβλέπεται στο άρθρο 57.1 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ. Μέσω αυτού, η ΕΕ επιδιώκει τη συστηματική ανάδραση από τη σιδηροδρομική αγορά καθενός κράτους-μέλους ως προς την υποδοχή που επιφυλάσσεται στις νομοθετικές πρωτοβουλίες της ΕΕ, την εξέλιξη της αγοράς, πιθανά προβλήματα που ανακύπτουν και χρήζουν νομοθετικής αντιμετώπισης κ.ά. Για το λόγο αυτό, το Δίκτυο οργανώνεται σε Ομάδες Εργασίας, καθεμία από τις οποίες πραγματεύεται επιμέρους πεδία (εμπορευματικοί διάδρομοι, οικονομική ισορροπία κ.ά.)

Ουσιαστικά, το Δίκτυο λειτουργεί ως θεσμοθετημένος σύμβουλος της ΕΕ σε θέματα απελευθέρωσης της σιδηροδρομικής αγοράς, καθώς και ως χώρος ανταλλαγής απόψεων και συντονισμού δράσεων μεταξύ Ρυθμιστικών Φορέων.

Σημειώνεται ότι στο ENRRB συμμετέχουν οι Ρυθμιστικοί Φορείς όλων των κρατών-μελών (πλην Μάλτας και Κύπρου, οι οποίες δε διαθέτουν σιδηρόδρομο), σε αντίθεση με την Ένωση Ανεξάρτητων Ρυθμιστικών Αρχών Σιδηροδρόμων (IRG-Rail), στην οποία δύνανται να συμμετέχουν μόνο εκείνες οι Αρχές Σιδηροδρόμων που είναι πλήρως ανεξάρτητες από οποιοδήποτε άλλο διοικητικό όργανο της χώρας τους.

Η ΡΑΣ συμμετέχει ενεργά στο παραπάνω νεοσυσταθέν Ευρωπαϊκό Δίκτυο Ρυθμιστικών Φορέων Σιδηροδρόμων.

### 1.2.3 Ένωση Ανεξάρτητων Ρυθμιστικών Αρχών Σιδηροδρόμων (IRG-Rail)

Η Ένωση Ανεξάρτητων Σιδηροδρομικών Ρυθμιστικών Αρχών Σιδηροδρόμων (Independent Regulators' Group – Rail ή IRG-Rail), η οποία έχει συσταθεί και συντονίζεται με πρωτοβουλία μόνο των μελών της, έχει κύριο στόχο τη δημιουργία μιας ενιαίας, ανταγωνιστικής και βιώσιμης ευρωπαϊκής σιδηροδρομικής αγοράς. Μέσω του IRG-Rail, οι εθνικές ρυθμιστικές αρχές ανταλλάσσουν πληροφορίες και βέλτιστες πρακτικές, προκειμένου να διευκολύνουν το έργο τους και στο μέλλον να προσεγγίζουν τα προκύπτοντα θέματα με κοινό τρόπο.

Η δραστηριότητα του IRG-Rail αποσκοπεί στην αποσαφήνιση και εξειδίκευση των διατάξεων της ευρωπαϊκής νομοθεσίας, στο μέτρο που αφορούν τις Ρυθμιστικές Αρχές.

Η ΡΑΣ είναι μέλος του IRG-Rail, στον οποίον συμμετέχουν Ρυθμιστικές Αρχές Σιδηροδρόμων από 21 συνολικά κράτη.

### 1.2.4 Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων (ERA)

Η κατασκευή ενός σύγχρονου και ασφαλούς σιδηροδρομικού δικτύου είναι μία από τις κύριες προτεραιότητες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι σιδηρόδρομοι πρέπει να γίνουν πιο ανταγωνιστικοί και να προσφέρουν υψηλής ποιότητας υπηρεσίες χωρίς να περιορίζονται από εθνικά σύνορα.

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων (European Railway Agency ή ERA), συστάθηκε με τον Κανονισμό 881/2004 για να βοηθήσει στη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου σιδηροδρομικού χώρου, με την ενίσχυση της ασφάλειας και της διαλειτουργικότητας.

Ο ERA στοχεύει στην προώθηση ασφαλών και συμβατών σιδηροδρομικών συστημάτων στα όρια της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Με έδρα τη Γαλλία (Valenciennes), ο ERA συμβάλλει στην εναρμόνιση των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών συστημάτων, καθιστώντας το σιδηρόδρομο ασφαλέστερο και ικανό να διασχίζει τα εθνικά σύνορα χωρίς στάση. Από το 2006, ο ERA έχει εργαστεί για την ανάπτυξη οικονομικά βιώσιμων κοινών τεχνικών προτύπων καθώς και των στόχων για ασφάλεια, οι οποίοι συνοδεύονται από τα κατάλληλα συστήματα μέτρησης. Συνεργάζεται στενά με τη βιομηχανία των σιδηροδρομικών μεταφορών, τις εθνικές αρχές, τα όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και άλλους φορείς. Ο ERA επίσης μεριμνά για τη δημιουργία ενιαίων προτύπων σηματοδότησης σε όλη την Ευρώπη.

Στο πλαίσιο αυτό, ο ERA λειτουργεί επίσης ως Αρχή για το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (European Rail Traffic Management System ή ERTMS), το οποίο έχει αναπτυχθεί για να αποτελέσει το ενιαίο πανευρωπαϊκό τεχνικό και λειτουργικό πρότυπο για την αυτόματη προστασία συρμών (European Train Control System ή ETCS) και τις τηλεπικοινωνίες (Global System for Mobile communication – Rail ή GSM-R).

Σε εθνικό επίπεδο, ο φορέας που είναι υπεύθυνος για την τήρηση των διαδικασιών που θεσπίζει ο ERA είναι η Εθνική Αρχή Ασφαλείας (National Safety Authority – NSA). Στην Ελλάδα τις σχετικές αρμοδιότητες έχει το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων, το οποίο υπάγεται στο Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (ΥΠΑΝΑΝΥΜΕΔΙ).

## 1.2.5 Λοιποί Φορείς

### 1.2.5.1 Διεθνής Ένωση Σιδηροδρόμων (UIC)

Η Διεθνής Ένωση Σιδηροδρόμων (International Union of Railways ή UIC) είναι ένας διεθνής οργανισμός του τομέα μεταφορών και απαρτίζεται από 197 μέλη από όλες τις ηπείρους.

Μέλη της UIC μέλη μπορούν να είναι ενιαίοι σιδηροδρομικοί οργανισμοί, διαχειριστές υποδομής, πάροχοι σιδηροδρομικών ή συνδυασμένων μεταφορικών υπηρεσιών, εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης μονάδων έλξης και τροχαίου υλικού, εταιρείες παροχής υπηρεσιών (υπηρεσίες εστιατορίου, κλινάμαξες, δημόσιες μεταφορές, θαλάσσιες μεταφορές κ.τ.λ.)

Η αποστολή της UIC είναι η προώθηση των σιδηροδρομικών μεταφορών σε παγκόσμιο επίπεδο και η ανταπόκριση στις προκλήσεις της κινητικότητας και της βιώσιμης ανάπτυξης.

Οι στόχοι της UIC είναι να διευκολύνει τις ανταλλαγές βέλτιστων πρακτικών μεταξύ των μελών (benchmarking), να υποστηρίζει τα μέλη στις προσπάθειές τους για την ανάπτυξη νέων επιχειρήσεων και νέων τομέων δραστηριοτήτων, να προτείνει νέους τρόπους για τη βελτίωση των τεχνικών και περιβαλλοντικών επιδόσεων, να προωθεί την διαλειτουργικότητα και να δημιουργεί νέα πρότυπα παγκοσμίως για τους σιδηροδρόμους (συμπεριλαμβανομένων των κοινών προτύπων με άλλους τρόπους μεταφοράς).

#### 1.2.5.2 Ευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρόμων (RNE)

Το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρόμων (RailNet Europe ή RNE) ιδρύθηκε από ένα μεγάλο αριθμό ευρωπαϊκών διαχειριστών υποδομής και φορέων κατανομής χωρητικότητας με σκοπό να επισπεύσει και να διευκολύνει την πρόσβαση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο. Έμμεσος στόχος είναι η αύξηση της ποιότητας και της αποτελεσματικότητας της διεθνούς σιδηροδρομικής κυκλοφορίας. Τα μέλη του RNE εφαρμόζουν εναρμονισμένες διαδικασίες για τη διαχείριση της διεθνούς σιδηροδρομικής υποδομής, προς όφελος όλου του σιδηροδρομικού τομέα.

Ο RNE έχει αναπτύξει με την αρωγή της ΕΕ πρότυπα συστήματα πληροφορικής για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής κυκλοφορίας. Τα κυριότερα από αυτά είναι:

- Path Coordination System (PCS) για τη χάραξη διεθνών δρομολογίων
- Train Information System (TIS) για την παρακολούθηση σε πραγματικό χρόνο της πορείας ενός συρμού
- Charging Information System (CIS) για τον υπολογισμό των τελών χρήσης των σιδηροδρομικών υποδομών

Ο RNE έχει επίσης αναπτύξει υπόδειγμα Δήλωσης Δικτύου, καθώς και μια σειρά από κατευθυντήριες γραμμές για διαδικασίες που αφορούν στους εμπορευματικούς διαδρόμους, όπως αυτοί ορίζονται στον Κανονισμό 913/2010.

#### 1.2.5.3 Φορέας Συνεργασίας για τον Άξονα Μεταφορών Νοτιοανατολικής Ευρώπης (SEETAC)

Το έργο του Φορέα Συνεργασίας για τον Άξονα Μεταφορών Νοτιοανατολικής Ευρώπης (South East European Transport Axis Cooperation ή SEETAC) χρηματοδοτείται στο πλαίσιο προγράμματος της Νοτιοανατολικής Ευρώπης (South East Europe ή SEE) και αποσκοπεί στην επίλυση των διασυνοριακών φραγμών και την εναρμόνιση μεταξύ των συμμετεχουσών χωρών, σε ότι αφορά τα μέσα μεταφοράς. Ασχολείται τόσο με τα διοικητικά προβλήματα, όπως η έλλειψη διακρατικού θεσμικού και νομικού πλαισίου στα σημεία διέλευσης των συνόρων, όσο και με λειτουργικά, όπως κοινός κανονισμός ασφαλείας, ασφάλεια και περιβαλλοντικά πρότυπα και εναρμόνιση των τρόπων μεταφοράς.

Ειδικότερη προσπάθεια καταβάλλεται για την ευθυγράμμιση των υποδομών και των διαδικασιών των χωρών των δυτικών Βαλκανίων (Αλβανία, χώρες της πρώην Γιουγκοσλαβίας) με αυτές της Ευρωπαϊκής Ένωσης ώστε να διευκολυνθεί η ενσωμάτωσή τους, μόλις τα κράτη αυτά ενταχθούν στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

#### 1.2.5.4 Ευρωπαϊκή Ένωση Σιδηροδρομικών Εταιριών (CER)

Η Ευρωπαϊκή Ένωση Σιδηροδρομικών Εταιριών (Community of European Railway and Infrastructure Companies ή CER) είναι ένας φορέας που περιλαμβάνει 70 εταιρείες, κυρίως σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ενιαίους ή μη πλήρως διαχωρισμένους σιδηροδρομικούς οργανισμούς από την ΕΕ, τον ΕΟΧ και τα δυτικά Βαλκάνια. Έχει πολυσχιδή δραστηριότητα, παρεμβαίνοντας στα ευρωπαϊκά όργανα σε πολλαπλά επίπεδα με τεκμηριωμένες θέσεις. Παρακολουθεί τους ακόλουθους τρεις βασικούς άξονες:

- Σιδηροδρομική υποδομή
- Εμπορευματικές μεταφορές
- Επιβατικές μεταφορές

Εκπονεί και δημοσιεύει μελέτες για ζητήματα που άπτονται των ανωτέρω τριών αξόνων, συνεργάζεται με άλλους φορείς του σιδηροδρομικού τομέα, δημοσιοποιεί τις απόψεις του με συστηματικό τρόπο στα ΜΜΕ, πάντα με γνώμονα την ανάδειξη των πλεονεκτημάτων του σιδηροδρόμου ως μέσου. Στο πλαίσιο αυτό, η ΡΑΣ έχει ήδη αξιοποιήσει τα συμπεράσματα μιας έκθεσης του CER, αναφορικά με την πρόοδο της εφαρμογής του Κανονισμού 1371/2007 για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών μεταφορών.

#### 1.2.5.5 Διακυβερνητικός Οργανισμός για τις Διεθνείς Σιδηροδρομικές Μεταφορές (OTIF)

Ο Διακυβερνητικός Οργανισμός για τις Διεθνείς Σιδηροδρομικές Μεταφορές (Organisation Intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires ή OTIF) είναι ένας διεθνής οργανισμός με έδρα τη Βέρνη της Ελβετίας, ο οποίος ιδρύθηκε το 1893 ως «Office central des transports internationaux par chemins de fer» και με τη σημερινή του ονομασία υφίσταται από το 1985. Ο κύριος σκοπός του OTIF είναι η ανάπτυξη και υποστήριξη πρότυπων συμβάσεων για τη διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων. Το πλέγμα αυτών των συμβάσεων, γνωστό ως COTIF, αποτελείται από τις ακόλουθες επιμέρους συμβάσεις:

- CIM για τις εμπορευματικές μεταφορές
- CIV για τις επιβατικές μεταφορές
- CUV για τους wagon keepers
- RID για τα επικίνδυνα εμπορεύματα (ως υποπερίπτωση της CIM)

- CUI για τους διαχειριστές υποδομής
- ARTU για τις τεχνικές προδιαγραφές τροχαίου υλικού
- ATMF για την έγκριση θέσης σε λειτουργία τροχαίου υλικού

Ο ΟΤΙΦ περιλαμβάνει 47 κράτη από την Ευρώπη, τη βόρεια Αφρική και τη Μέση Ανατολή τα περισσότερα από τα οποία έχουν κυρώσει τις συμβάσεις COTIF. Η Ελλάδα συμμετέχει και έχει κυρώσει τις συμβάσεις COTIF.

## 2 Δραστηριότητες της ΡΑΣ 2012

Στην συνέχεια παρατίθεται οι σημαντικότερες δραστηριότητες της ΡΑΣ στην Ελλάδα και στην Ευρώπη κατά το έτος 2012.

### 2.1 Ελλάδα

Οι σημαντικότερες δραστηριότητες της ΡΑΣ στην Ελλάδα επικεντρώθηκαν σε δράσεις νομοθετικού και κανονιστικού περιεχομένου, στην αδειοδότηση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, στον έλεγχο και παρεμβάσεις στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ και τον ΟΣΕ, στη σύνταξη και τον έλεγχο οικονομικών καταστάσεων, στην ενημέρωση των θεσμικών φορέων για την απελευθέρωση των σιδηροδρομικών μεταφορών, και τέλος στην ανταπόκριση στις απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στις υποχρεώσεις της, οι οποίες απορρέουν από το Ν.4046/2011. Πιο λεπτομερής περιγραφή των δραστηριοτήτων αυτών δίδεται στη συνέχεια.

#### 2.1.1 Νομοθετικές – Κανονιστικές Δράσεις

Ενέργειες που ολοκληρώθηκαν :

- Εκπονήθηκε σχέδιο Υπουργικής Απόφασης για την αδειοδότηση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που εγκρίθηκε με την Φ4/οικ.1594/107/12.1.2012 Υπουργική Απόφαση.
- Εκπονήθηκε Αναλυτικός Οδηγός προς τις επιχειρήσεις που θα ενδιαφερθούν να δραστηριοποιηθούν στις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα, στον οποίο αναφέρονται, η υφιστάμενη νομοθεσία, οι προϋποθέσεις που θα πρέπει να πληρούν και τα δικαιολογητικά που θα πρέπει να συγκεντρώσουν προκειμένου να προχωρήσουν σε αιτήσεις αδειοδότησης. Ο αναλυτικός οδηγός είναι αναρτημένος στην ιστοσελίδα της ΡΑΣ.

Εκκρεμείς προτάσεις:

- Στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων της η ΡΑΣ υπέβαλε προς επεξεργασία στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων σχέδιο Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης (αρθ.31 παρ.1 του Ν.3891/2010 ΦΕΚ 188 Α'), σχέδιο Κανονισμού Ακροάσεων, καθώς και αιτιολογημένη πρόταση για προσθήκες στο Ν.3891/2010 (αρθ.28 εδ9 του Ν.3891/2010 ΦΕΚ 188 α), με σκοπό την αποτελεσματικότερη άσκηση των αρμοδιοτήτων της ως Ανεξάρτητης Αρχής και την ταχύτερη και αποδοτικότερη επιτέλεση του ρυθμιστικού της έργου.

Πέραν των ανωτέρω, στα πλαίσια της απελευθέρωσης της σιδηροδρομικής αγοράς στην Ελλάδα, εντοπίστηκαν και μελετήθηκαν εκκρεμότητες έκδοσης εφαρμοστικών αποφάσεων που απορρέουν από την ελληνική νομοθεσία, η οποία ενσωματώνει αντίστοιχη ευρωπαϊκή, προς την κατεύθυνση της δίκαιης και χωρίς διακρίσεις



πρόσβασης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή. Ενδεικτικά αναφέρονται :

- Παρέμβαση στην κατεύθυνση της εφαρμογής των προβλεπόμενων του Π.Δ. 104/2010 και της οδηγίας 2008/57/ΕΚ περί της διαδικασίας πιστοποίησης διαλειτουργικότητας των υποσυστημάτων της σιδηροδρομικής υποδομής.
- Παρέμβαση στον τομέα της θεσμικής ολοκλήρωσης των απαιτούμενων διαδικασιών για την απρόσκοπτη πρόσβαση υποψηφίων μηχανοδηγών στη διαδικασία εκπαίδευσης και πιστοποίησής σύμφωνα με το Ν. 3911/2011 και την οδηγία 2007/59/ΕΚ. Ήδη έχουν εκδοθεί οι δύο ΚΥΑ που βρίσκονταν σε εκκρεμότητα (ΦΕΚ Β΄3011 / 13.11.2012 και ΦΕΚ Β΄3178 / 29.11.2012) και έτσι ολοκληρώθηκε το βασικό θεσμικό πλαίσιο για την αναγνώριση εκπαιδευτικών κέντρων μηχανοδηγών καθώς επίσης και για την αναγνώριση εξεταστών μηχανοδηγών. Κατόπιν τούτων έχει ανοίξει ο δρόμος για την ίδρυση και πιστοποίηση εκπαιδευτικών κέντρων και την εκπαίδευση και πιστοποίηση νέων μηχανοδηγών.

### 2.1.2 Αδειοδότηση Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων

Η ΡΑΣ χορηγεί άδειες στις ενδιαφερόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (άρθρο 28 παρ. 8 του Ν. 3891/2010), σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ. 41/2005 και της Υ.Α. Φ.4/οικ. 1594/107 (ΦΕΚ Β΄ 56/25.01.2012). Το 2012, η ΡΑΣ χορήγησε άδειες σιδηροδρομικής επιχείρησης στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ και στην ΣΤΑΣΥ.

#### **ΤΡΑΙΝΟΣΕ**

Προκειμένου να της χορηγηθεί άδεια σιδηροδρομικής επιχείρησης, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ υπέβαλε φάκελο με στοιχεία, τα οποία αναφέρονται στην φερεγγυότητα, χρηματοοικονομική επιφάνεια, επαγγελματική ικανότητα και κάλυψη της αστικής ευθύνης της.

Μετά την ολοκλήρωση του ελέγχου η ΡΑΣ προχώρησε στη χορήγηση άδειας σιδηροδρομικής επιχείρησης στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ την 16.07.2012. Αυτό γνωστοποιήθηκε στο Υπουργείο, στο αρμόδιο τμήμα της Γενικής Διεύθυνσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης (DG-MOVE) και στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων (European Railway Agency ή ERA), όπου τηρείται σχετικό Μητρώο.

#### **ΣΤΑΣΥ**

Η ΣΤΑΣΥ υπέβαλε επίσης φάκελο με τα απαιτούμενα στοιχεία και, μετά την ολοκλήρωση του ελέγχου, η ΡΑΣ προχώρησε στη χορήγηση άδειας σιδηροδρομικής επιχείρησης στην εταιρεία ΣΤΑΣΥ την 15.10.2012. Αυτό ομοίως γνωστοποιήθηκε στο Υπουργείο, καθώς και στο αρμόδιο τμήμα της Γενικής Διεύθυνσης της ΕΕ (DG-MOVE) και στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων (European Railway Agency ή ERA).

### 2.1.3 Έλεγχος και Παρεμβάσεις στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ

#### **Λογιστικός διαχωρισμός μεταξύ υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και φορτίου (Π.Δ. 41/05 άρ. 8.1)**

Το πρώτο εξάμηνο του 2012, έγινε αναλυτικός έλεγχος στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ από στελέχη της ΡΑΣ, για την πληρότητα του υφιστάμενου λογιστικού συστήματος διαχωρισμού δραστηριοτήτων.

Στη φάση διεξαγωγής του ελέγχου αυτού η ΤΡΑΙΝΟΣΕ βρισκόταν σε διαδικασία ολοκλήρωσης του σχετικού συστήματος κατά τη διάρκεια του 2012. Με το δεδομένο αυτό, η ΡΑΣ μέσα στο 2013 προχωρεί ήδη σε διεξοδικό επανέλεγχο για την αξιοπιστία και αποτελεσματικότητα του ολοκληρωμένου πλέον συστήματος λογιστικού διαχωρισμού δραστηριοτήτων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

#### **Δικαιώματα επιβατών**

Η ΡΑΣ στα πλαίσια λειτουργίας της ως φορέα υπεύθυνου για την επιβολή της εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών, προχώρησε σε σχετικούς ελέγχους στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Επισημάνθηκε η έλλειψη ενός λειτουργικού στατιστικού συστήματος παρακολούθησης των παραπόνων των επιβατών και του σχετικού χειρισμού τους.

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν έχει ακόμα προχωρήσει στη δημιουργία και εφαρμογή τέτοιου συστήματος ενώ η ΡΑΣ έχει κάνει επανειλημμένες υπενθυμίσεις με σχετικά έγγραφα.

Μέχρι την υλοποίηση αυτού του συστήματος η ΡΑΣ χειρίζεται μόνο τα σχετικά παράπονα που απευθύνονται και σε αυτή.

### 2.1.4 Έλεγχος και Παρεμβάσεις στον ΟΣΕ

#### **Δήλωση Δικτύου**

Ο ΟΣΕ ως Διαχειριστής Υποδομής έχει υποχρέωση να συντάσσει και δημοσιεύει Δήλωση Δικτύου στην ιστοσελίδα του σύμφωνα με το άρθρο 11 του Π.Δ. 41/2005, με στόχο τη λεπτομερή περιγραφή των χαρακτηριστικών του δικτύου και των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που επιθυμούν να παρέχουν υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς στο δίκτυό του.

Κατόπιν σχετικής αλληλογραφίας μεταξύ των δύο πλευρών, τον Ιούλιο του 2012, ο ΟΣΕ ανάρτησε στον ιστότοπό του, τη Δήλωση Δικτύου για το έτος 2012. Ήδη όμως, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο Π.Δ. 41/05, ο ΟΣΕ θα έπρεπε να έχει προχωρήσει και στη δημοσίευση Δηλώσεων Δικτύου για τα έτη 2013 και 2014. Αυτό ήδη έχει επισημανθεί έγγραφα στον ΟΣΕ και αναμένεται συμμόρφωσή του.

Η Δήλωση Δικτύου καθώς και η βάση αυτής διαδικασία υποβολής ενδιαφέροντος από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για την παροχή χωρητικότητας στην υποδομή

και οι αντίστοιχες συμφωνίες μεταξύ Διαχειριστή Υποδομής και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων έχουν ιδιαίτερη σημασία στη διαφάνεια της σιδηροδρομικής αγοράς και την ίση αντιμετώπιση των παραγόντων της, χωρίς διακρίσεις.

### **Οικονομετρικό μοντέλο υπολογισμού τελών χρήσης υποδομής**

Η ΡΑΣ έχει ξεκινήσει την διαδικασία ελέγχου των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής που χρεώνει ο ΟΣΕ, όσον αφορά στη συμμόρφωσή τους με το Π.Δ. 41/2005 και τη σχετική Υπουργική Απόφαση, έλεγξε την ύπαρξη και εφαρμογή, ή όχι, οικονομικού μοντέλου και διαπίστωσε την έλλειψη του. Με έγγραφά της προς τον ΟΣΕ επισημανθήκαν σχετικές παρατηρήσεις και αναμένεται η συμμόρφωση του Διαχειριστή Υποδομής στις απαιτήσεις της ελληνικής και ευρωπαϊκής νομοθεσίας.

### **Σύστημα επιδόσεων**

Επισημάνθηκε η έλλειψη εγκεκριμένου συστήματος επιδόσεων του ΟΣΕ, που σύμφωνα με το αρ. 41 του Ν. 3891/10 «το σύστημα επιδόσεων θα έπρεπε να έχει θεσπιστεί μέχρι 31.03.2011 το αργότερο», καθώς και λειτουργικού μοντέλου παρακολούθησης αυτού.

Το θέμα ακόμα δεν έχει ρυθμιστεί παρότι η ΡΑΣ επανήλθε με σχετικά έγγραφα και αναμένονται οι σχετικές ενέργειες.

#### **2.1.5 Πολυετές Συμβόλαιο Κράτους – ΟΣΕ**

Σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από τις ευρωπαϊκές οδηγίες και την ελληνική νομοθεσία πρέπει να συνταχθεί και να υπογραφεί μεταξύ του Δημοσίου και του Διαχειριστή Υποδομής πολυετές συμβόλαιο το οποίο θα καθορίσει τις σχέσεις τους, σχετικά με τις υποχρεώσεις του Διαχειριστή της Υποδομής για την συντήρηση του δικτύου και την διαχείριση της κυκλοφορίας καθώς και τις υποχρεώσεις του Κράτους για την χρηματοδότηση του Διαχειριστή της Υποδομής. Στο συμβόλαιο συμπεριλαμβάνονται τα κίνητρα για τη μείωση του κόστους χρήσης της υποδομής και ο μηχανισμός μεταφοράς της μείωσης αυτού στον καταναλωτή.

Σχέδιο του συμβολαίου, στην παρακολούθηση της εφαρμογής του οποίου προβλέπεται ουσιαστικός ρόλος της ΡΑΣ, έχει συνταχθεί από το ΥΠΑΝΑΝΥΜΕΔΙ και το Υπουργείο Οικονομικών και ετέθη υπόψη της ΡΑΣ. Η ΡΑΣ το μελέτησε και διατύπωσε παρατηρήσεις και σημειώσεις. Εκκρεμεί η υπογραφή του συμβολαίου από τα συμβαλλόμενα μέρη (Υπουργείο Οικονομικών, ΥΠΑΝΑΝΥΜΕΔΙ, και ΟΣΕ) μετά και την επικαιροποίηση του Επιχειρησιακού Σχεδίου του ΟΣΕ και την έκδοση της ΚΥΑ που προβλέπεται στο Π.Δ. 41/05 άρθρο 14.5.

Επισημαίνεται ότι σύμφωνα με το άρθρο 41 του Ν. 3891/2010, η συμφωνία αυτή θα έπρεπε να είχε υπογραφεί μέχρι 31/03/2011.

### 2.1.6 Σύνταξη και Έλεγχος Οικονομικών Καταστάσεων

Η ΡΑΣ συντάσσει οικονομικές καταστάσεις για κάθε έτος οικονομικής διαχείρισης και ελέγχεται από εταιρεία ορκωτών ελεγκτών σύμφωνα με τα αναφερόμενα στο άρθρο 29 παρ. 3 του Ν 3891/2010. Οι ελεγμένες οικονομικές καταστάσεις δημοσιεύονται σε ΦΕΚ και αναρτώνται στην ιστοσελίδα. Υποβάλλονται επίσης στον υπουργό ΥΠΑΝΑΝΥΜΕΔΙ και στον Πρόεδρο της Βουλής.

Οι οικονομικές καταστάσεις του έτους 2011 συντάχθηκαν τον Απρίλιο του 2012, εγκρίθηκαν από την Ολομέλεια, δημοσιεύθηκαν στο υπ' αριθμ. 3545/23.05.2012 ΦΕΚ και απεστάλησαν στον υπουργό ΥΠΑΝΑΝΥΜΕΔΙ και στον Πρόεδρο της Βουλής.

### 2.1.7 Ενημέρωση θεσμικών φορέων για την απελευθέρωση της ελληνικής σιδηροδρομικής αγοράς

Η ΡΑΣ συνέταξε επιστολές προς 12 ελληνικούς θεσμικούς φορείς (Σ.Ε.Β, Ε.Β.Ε.Α, Ε.Β.Ε.Θ, διάφορα ελληνοαλλοεθνή Επιμελητήρια, κ.τ.λ.), ώστε να ενημερωθούν τα μέλη αυτών των φορέων για την ύπαρξη, τον ρόλο, τα καθήκοντα και την λειτουργία της ΡΑΣ και για την δυνατότητα αξιοποίησης από τα μέλη τους της απελευθέρωσης της σιδηροδρομικής αγοράς στην Ελλάδα στον τομέα της διεθνούς μεταφοράς επιβατών και της εσωτερικής και διεθνούς μεταφοράς εμπορευμάτων. Ομοίως, έχουν αποσταλεί αντίστοιχες επιστολές προς ένα αριθμό ευρωπαϊκών και διεθνών θεσμικών φορέων (ενώσεις σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, ένωση Διαχειριστών Υποδομής, κ.τ.λ.).

### 2.1.8 Ανταπόκριση της ΡΑΣ στις απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στις υποχρεώσεις της, οι οποίες απορρέουν από το Ν.4046/2011

Η ΡΑΣ ανταποκρίθηκε πλήρως στις προβλεπόμενες για αυτήν δράσεις:

#### **Προσδιορισμός στοιχείων αναφοράς για την αποτελεσματικότητα του κόστους του διαχειριστή υποδομής**

Η ΡΑΣ έχει αναπτύξει σχετική πρόταση την οποία και έχει αποστείλει στο αρμόδιο τμήμα της Γενικής Διεύθυνσης (DG-MOVE) της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πρόσφατα υπήρξε απάντηση από στέλεχος της DG-MOVE, βάση της οποίας η ΡΑΣ προχώρησε σε σχετική πρόταση, η εφαρμογή της οποίας όμως συναρτάται και με την εκκρεμότητα υπογραφής της συμφωνίας Κράτους – ΟΣΕ.

#### **Καθορισμός κριτηρίων και διαδικασιών ελέγχου διεθνών επιβατικών δρομολογίων**

Σύμφωνα με τις απαιτήσεις της οδηγίας 2001/14 (αρ. 10) και του Π.Δ. 41/05 (αρ. 9) για τα διεθνή δρομολόγια, η ΡΑΣ σε συνεργασία με τους αντίστοιχους Ρυθμιστικούς Φορείς των κρατών μελών της ΕΕ και μετέχοντας σε ομάδες εργασίας του σχετικού συνδέσμου τους (IRG-Rail), προχώρησε στη σύνταξη κανονιστικού σχεδίου για τον

καθορισμό κριτηρίων και διαδικασιών απόφασης, κατόπιν σχετικής αίτησης από ενδιαφερόμενους φορείς, για:

- τον έλεγχο του «κύριου σκοπού» ενός διεθνούς δρομολογίου και
- τον έλεγχο πιθανής «ανατροπής της οικονομικής ισορροπίας» σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που λαμβάνουν αποζημίωση για Υποχρεώσεις Δημόσιας Υπηρεσίας (PSO), λόγω της λειτουργίας ενός διεθνούς δρομολογίου.

Τα κείμενα αυτά αναρτήθηκαν στην ιστοσελίδα της ΡΑΣ για διαβούλευση και στάλθηκαν για απόψεις σε όλους του Ρυθμιστικούς Φορείς των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο αρμόδιο τμήμα της Γενικής Διεύθυνσης της ΕΕ (DG-MOVE), στο ΥΠΑΝΑΝΥΜΕΔΙ (Δ/ση Εμπορευματικών Μεταφορών), στον ΟΣΕ και στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ για να εκφράσουν τις απόψεις τους επ' αυτού.

Στην πρόταση αυτή έχουν ήδη σταλεί στη ΡΑΣ απόψεις του Υπουργείου, στελέχους της DG-MOVE και άλλων Ρυθμιστικών Φορέων, βάσει των οποίων η ΡΑΣ προχώρησε στη σύνταξη του οριστικοποιημένου πλέον κειμένου που θα πρέπει να το στείλει για δημοσίευση στο σχετικό Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως, για να πάρει μορφή επίσημου κανονιστικού κειμένου. Επισημαίνεται όμως ότι αυτή η δυνατότητα δεν υφίσταται σύμφωνα με την υφιστάμενη νομοθεσία για την ΡΑΣ και είναι μία από τις προτάσεις που περιλαμβάνονται στο σχέδιο τροπολογίας του Ν. 3891/2010, το οποίο έχει επίσης υποβάλει η ΡΑΣ στο αρμόδιο Υπουργείο.

### **Διαδικασία αδειοδότησης και χορήγηση αδειών**

Η ΡΑΣ έχει θεσπίσει διαδικασίες αδειοδότησης και έχει προχωρήσει στη χορήγηση αδειών στις δύο σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται μέχρι στιγμής στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, όπως αναφέρεται στις § 2.2 & 3.5 της παρούσας έκθεσης.

## **2.2 Ευρώπη**

Οι σημαντικότερες δραστηριότητες της ΡΑΣ στην Ευρώπη επικεντρώθηκαν στην ανάπτυξη συνεργασιών με την DG-MOVE και τον IRG-Rail, καθώς και τη συμμετοχή της σε εκδηλώσεις λοιπών ευρωπαϊκών φορέων σιδηροδρομικού ενδιαφέροντος. Πιο λεπτομερής περιγραφή των δραστηριοτήτων αυτών παρατίθεται στη συνέχεια.

### **2.2.1 Συνεργασία με τη DG-MOVE**

Από τη σύστασή της η ΡΑΣ είχε συνεχή επικοινωνία με τη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών και Κινητικότητας (DG-MOVE) της ΕΕ για θέματα που αφορούν στη σιδηροδρομική αγορά στην Ελλάδα.

Η ΡΑΣ συμμετέχε με εκπροσώπους της σε συναντήσεις εργασίας μαζί με τις ομόλογες Ρυθμιστικές Αρχές, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν υπό την αιγίδα,

προεδρία ή μετά από πρόσκληση της DG-MOVE, καθώς και σε ημερίδες και συνέδρια συναφή με το αντικείμενό της. Αναφέρονται οι παρακάτω συμμετοχές της:

1. Η ΡΑΣ συμμετείχε εκπροσωπούμενη από τον Πρόεδρό της στην 23<sup>η</sup> και 24<sup>η</sup> συνάντηση της Ομάδας Εργασίας των ευρωπαϊκών Ρυθμιστικών Φορέων Σιδηροδρόμων των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν στην Βαρκελώνη (21 & 22 Ιουνίου 2012) και στις Βρυξέλλες (28 & 29 Νοεμβρίου 2012), αντίστοιχα. Οι συναντήσεις αυτές τελούσαν υπό την αιγίδα και προεδρία της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών και Κινητικότητας (DG-MOVE). Στις συναντήσεις αυτής παρουσιάσθηκαν και συζητήθηκαν σε στρογγυλή τράπεζα οι απαντήσεις των συμμετεχόντων Ρυθμιστικών Φορέων επί ερωτηματολογίων τα οποία είχαν διανεμηθεί από την DG-MOVE με σκοπό την καταγραφή των τρεχουσών εξελίξεων στην σιδηροδρομική αγορά κάθε κράτους-μέλους.

2. Η ΡΑΣ συμμετείχε διά του Προέδρου της σε ημερίδα με θέμα “Το τελευταίο βήμα για την ολοκλήρωση του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου”, η οποία διεξήχθη στις Βρυξέλλες την 24 Σεπτεμβρίου 2012. Η ημερίδα διοργανώθηκε από τη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών & Κινητικότητας (DG-MOVE) της ΕΕ με στόχο να δοθεί η ευκαιρία σε όλους τους φορείς της σιδηροδρομικής αγοράς να εκφράσουν τις απόψεις τους για τα θέματα που τίθενται στο πακέτο αυτό.

Ιδιαίτερα τονίστηκε η ανάγκη για την ενίσχυση των Ρυθμιστικών Αρχών των κρατών μελών ως προς την ανεξαρτησία, την αυτονομία, την επάρκεια πόρων και το εύρος του πεδίου αρμοδιοτήτων. Επίσης και η ανάγκη για διαχωρισμό, σε περαιτέρω βαθμό, των διαχειριστών υποδομής από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

3. Κατόπιν πρόσκλησης της DG-MOVE, η ΡΑΣ συμμετείχε διά του Προέδρου της στη 17η συνάντηση της ομάδας εργασίας για θέματα σιδηροδρόμων (Railway Working Group) του Παρατηρητηρίου Μεταφορών των Κρατών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης (South East European Transport Observatory ή SEETO), η οποία πραγματοποιήθηκε υπό την αιγίδα και προεδρία της DG-MOVE στο Σαράγεβο στις 15 και 16 Μαρτίου, 2012.

Στην συνάντηση συζητήθηκαν θέματα εφαρμογής της ευρωπαϊκής πολιτικής στην σιδηροδρομική αγορά καθώς και η πρόοδος των κρατών μελών του SEETO στην ενσωμάτωση των αντίστοιχων ευρωπαϊκών οδηγιών στην εθνική τους νομοθεσία και ο βαθμός και τα προβλήματα εφαρμογής τους.

Από τον πρόεδρο της ΡΑΣ έγινε σύντομη παρουσίαση της σύστασής της, των αρμοδιοτήτων, των στόχων της καθώς και του μέχρι τώρα έργου της.

4. Κατόπιν πρόσκλησης της DG-MOVE, η ΡΑΣ συμμετείχε με στέλεχός της στη 18η συνάντηση της Ομάδας Εργασίας για τον Σιδηρόδρομο και τις



Διατροπικές Μεταφορές, την οποία διοργάνωσε την 14 Νοεμβρίου 2012 το Παρατηρητήριο Μεταφορών Νοτιοανατολικής Ευρώπης (SEETO) και ο ERA, στη πρωτεύουσα του Μαυροβουνίου Ποτγκόριτσα, υπό την αιγίδα της ΕΕ (DG-MOVE) και του Υπουργείου Μεταφορών του Μαυροβουνίου.

Σε αυτήν παρουσιάστηκαν επικαιροποιημένα στοιχεία για την πρόοδο των έργων υποδομής και για την κατάσταση που επικρατεί στις εθνικές τους σιδηροδρομικές αγορές από εκπροσώπους της Κροατίας, της Βοσνίας-Ερζεγοβίνης, της Σερβίας, του Μαυροβουνίου και της Αλβανίας.

Στο πλαίσιο της συνάντησης επίσης, εκπρόσωποι του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (ERA) έκαναν μια σειρά από εξειδικευμένες παρουσιάσεις προς τα παρευρισκόμενα στελέχη των Υπουργείων και Σιδηροδρομικών Οργανισμών των χωρών του SEETO, με σκοπό την καλύτερη ενημέρωσή τους για υποχρεώσεις που υπέχουν τα κράτη μέλη και οι οποίες εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του ERA.

### 2.2.2 Συνεργασία με τον IRG-Rail

Οι θέσεις του IRG-Rail αποφασίζονται από την Ολομέλεια (Plenary Assembly) αυτού. Από την ένταξή της στον IRG-Rail, η ΠΑΣ εκπροσωπούσαν από τον Πρόεδρό της στις συσκέψεις της Ολομέλειας και από στελέχη της σε όλες τις ομάδες εργασίας που είχαν σχηματιστεί. Πιο συγκεκριμένα, ο Πρόεδρος της ΠΑΣ συμμετείχε στην 3η Γενική Συνέλευση της Ολομέλειας του IRG-Rail, η οποία διεξήχθη στο Λουξεμβούργο στις 17-18 Οκτωβρίου 2012. Στη Γενική Συνέλευση αναπτύχθηκαν κατ' αρχήν από τα μέλη του IRG-Rail οι δραστηριότητες τους από την προηγούμενη Γενική Συνέλευση. Δόθηκε επιπλέον χρόνος στα 5 νέα μέλη, μεταξύ των οποίων και η ΠΑΣ. Παρουσιάστηκαν το σχέδιο επικοινωνιακής στρατηγικής καθώς και το πρόγραμμα δράσης του IRG-Rail για το 2013 και μετά από διεξοδική συζήτηση και παρατηρήσεις, εγκρίθηκαν ομόφωνα.

Στο πλαίσιο του IRG-Rail δραστηριοποιούνταν το έτος 2012 οι παρακάτω πέντε Ομάδες Εργασίας (Working Groups ή WG):

- Η ομάδα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων
- Η ομάδα για την οικονομική ισορροπία / κύριο σκοπό διεθνών επιβατικών δρομολογίων
- Η ομάδα αναδιατύπωσης του 1<sup>ου</sup> Σιδηροδρομικού Πακέτου (Recast)
- Η ομάδα παρακολούθησης της αγοράς
- Η ομάδα για τα τέλη χρέωσης για την χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής

Η ΠΑΣ συμμετέσχε με εκπροσώπους της σε συναντήσεις των ομάδων αυτών, καθώς και σε συναφείς ημερίδες. Πιο συγκεκριμένα:

- Για την ομάδα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων (WG for freight corridors) η ΠΑΣ συμμετέσχε με στελέχη της σε τέσσερις συναντήσεις εργασίας, στη Βόννη (15.02.2012), στη Βιέννη (22.03.2012),



στη Χάγη (27.06.2012) και στο Βερολίνο (20.09.2012). Στη συνάντηση της Βιέννης έγινε εμπειριστατωμένη παρουσίαση και ανάλυση των θέσεων και των διαδικασιών που έχει αναπτύξει η Ευρωπαϊκή Ένωση Διαχειριστών Υποδομής (RNE) σχετικά με τους εμπορευματικούς διαδρόμους.

Τα αποτελέσματα των εργασιών της Ομάδας αποτυπώθηκαν στις Κατευθυντήριες Γραμμές για τη συνεργασία μεταξύ Ρυθμιστικών Φορέων για τους Εμπορευματικούς Διαδρόμους σύμφωνα με το άρθρο 20 του Κανονισμού 913/2010/ΕΕ.

- Για την ομάδα για την οικονομική ισορροπία / κύριο σκοπό διεθνών επιβατικών δρομολογίων (WG for economic equilibrium / main purpose), η ΡΑΣ συμμετέσχε με στελέχη της σε δύο συναντήσεις εργασίας, στη Βόννη (01.06.2012), στο Παρίσι (29.08.2012) και σε μια συνάντηση στις Βρυξέλλες (04.10.2012), στην οποία αντιπροσωπεία της Ομάδας Εργασίας παρουσίασε σε εκπροσώπους της ΕΕ (DG-MOVE – Μονάδα Β2) τα συμπεράσματα των εργασιών της.

Τα αποτελέσματα των εργασιών της Ομάδας αποτυπώθηκαν στο Κείμενο Θέσεων σχετικά με τη συνεργασία μεταξύ Ρυθμιστικών Φορέων για τον προσδιορισμό του Κύριου Σκοπού ενός διεθνούς επιβατικού δρομολογίου.

- Για την ομάδα αναδιατύπωσης του 1<sup>ου</sup> Σιδηροδρομικού Πακέτου (WG for recast), η ΡΑΣ συμμετέσχε με στέλεχός της σε μια συνάντηση εργασίας, στη Βόννη (01.06.2012).

Τα αποτελέσματα των εργασιών της Ομάδας αποτυπώθηκαν στο Κείμενο Θέσεων επί του επερχομένου 4<sup>ου</sup> Σιδηροδρομικού Πακέτου και στο Παράρτημά του.

- Για την ομάδα παρακολούθησης της σιδηροδρομικής αγοράς (WG for market monitoring) η ΡΑΣ συμμετέσχε με στελέχη της σε δύο συναντήσεις εργασίας, στο Παρίσι (30.08.2012) και στη Βιέννη (04.12.2012).

Τα αποτελέσματα των εργασιών της Ομάδας αποτυπώθηκαν στην Έκθεση για τη σιδηροδρομική αγορά, η οποία δημοσιεύτηκε μαζί με τα Παραρτήματά της τον Ιανουάριο του 2013.

- Για την ομάδα για τα τέλη χρέωσης για την χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής (WG for charges) η ΡΑΣ συμμετέσχε με στελέχη της σε δύο συναντήσεις εργασίας, στη Χάγη (28.06.2012) και στο Παρίσι (13.09.2012).

Τα αποτελέσματα των εργασιών της Ομάδας αποτυπώθηκαν στην πρώτη Ανασκόπηση των πρακτικών χρέωσης στην Ευρώπη, καθώς στο Κείμενο Θέσεων για τα κόστη που λαμβάνονται άμεσα υπόψη στον υπολογισμό των χρεώσεων.

Όλα τα ανωτέρω αναφερόμενα κείμενα βρίσκονται στην ηλεκτρονική διεύθυνση <http://www.irg-rail.eu/public-documents/2012/>.

Από το 2013 οι ομάδες εργασίας του IRG-Rail θα είναι πλέον οι εξής τέσσερις:

- Η νέα ομάδα για την πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή (Access) σε αντικατάσταση της ομάδας των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων (Rail Freight Corridor)
- Η νέα ομάδα αναδυομένων νομοθετικών προτάσεων στον σιδηροδρομικό τομέα (Emerging Legislative Proposals in the Railway Sector), στην οποία συγχωνεύθηκαν η ομάδα για την οικονομική ισορροπία / κύριο σκοπό διεθνών επιβατικών δρομολογίων (Economic Equilibrium / Principal Purpose) και η ομάδα αναδιατύπωσης του 1<sup>ου</sup> Σιδηροδρομικού Πακέτου (Recast)
- Η ομάδα παρακολούθησης της αγοράς (Market Monitoring), η οποία παραμένει ως είχε
- Η ομάδα για τα τέλη χρέωσης για την χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής (Charges), η οποία επίσης παραμένει ως είχε

Η ΡΑΣ θα συμμετέχει και στις τέσσερις Ομάδες Εργασίας που έχουν διαμορφωθεί.

Επιπλέον, θα υφίσταται και μία άτυπη συμβουλευτική επιτροπή καθοδήγησης (Advisory Steering Committee) του Προεδρείου του IRG-Rail.

Οι Ομάδες Εργασίας θα συνεχίσουν να συνεργάζονται με τα κατά περίπτωση αρμόδια ευρωπαϊκά όργανα και κυρίως τη DG-MOVE.

Επειδή στα πλαίσια του δημιουργηθέντος, σύμφωνα με την Οδηγία της Οδηγίας 2012/34/EU της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Αναδιατύπωση του 1<sup>ου</sup> Σιδηροδρομικού Πακέτου - Recast), European Network of Railway Regulatory Bodies, οι Ρυθμιστικές Αρχές Σιδηροδρόμων των κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να συνεργάζονται στενά, ο ρόλος του IRG-Rail καθίσταται καθοριστικός και η στενή συνεργασία των εθνικών Ανεξάρτητων Ρυθμιστικών Αρχών με τον IRG-Rail καθίσταται απολύτως επιβεβλημένη.

### 2.2.3 Συμμετοχή σε εκδηλώσεις λοιπών ευρωπαϊκών φορέων σιδηροδρομικού ενδιαφέροντος

1. Η ΡΑΣ συμμετείχε με στέλεχός της στο 10ο Παγκόσμιο Συνέδριο UIC ERTMS, το οποίο διεξήχθη στη Στοκχόλμη τις ημέρες 24-26 Απριλίου 2012. Το συνέδριο οργανώθηκε από τη Διεθνή Ένωση Σιδηροδρόμων (UIC) και τελούσε υπό την αιγίδα της ΕΕ – DG-MOVE και του Σουηδικού Υπουργείου Μεταφορών.
2. Η ΡΑΣ συμμετείχε με στέλεχός της στο 2ο ετήσιο συνέδριο, το οποίο διοργάνωσε ο ευρωπαϊκός φορέας διαχειριστών υποδομής RailNet Europe με

θέμα «European Rail Freight Corridors Conference 2012» στη Φρανκφούρτη στις 10 Μαΐου 2012.

3. Η ΡΑΣ συμμετείχε με εκπροσώπους της σε ημερίδα του SEETAC (South East Europe Transport Axis Cooperation), η οποία διεξήχθη την 22/05/2012 στην Αθήνα για τις υποδομές της νοτιοανατολικής Ευρώπης υπό την αιγίδα της Ε.Ε. (Γενικές Διευθύνσεις Μεταφορών και Διεύρυνσης), του Υπουργείου ΥΠΥΜΕΔΙ και του Α.Π.Θ., με τη συνεργασία της Πρωτοβουλίας Κρατών Κεντρικής Ευρώπης (Central Europe Initiative).
4. Η ΡΑΣ παρευρέθηκε με στέλεχος της στη διεθνή έκθεση μεταφορών InnoTrans 2012, η οποία διεξήχθη στο Βερολίνο τις ημέρες 18-21 Σεπτεμβρίου 2012. Η έκθεση διοργανώνεται ανά διετία και συγκεντρώνει το ενδιαφέρον όλων των παραγόντων της σιδηροδρομικής αγοράς.

