

ΡΑΑ

ρυθμιστική
αρχή
σιδηροδρόμων



ΕΚΘΕΣΗ
ΠΕΠΡΑΓΜΕΝΩΝ
2017

Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων

Έκθεση Πεπραγμένων 2017

Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ)

Σταδίου 33

105 59 Αθήνα

t: 210 3860141-142

f: 210 3860149

e: info@ras-el.gr

www.ras-el.gr

Περιεχόμενα	
Μήνυμα Προέδρου	4
1 Σιδηροδρομική Αγορά – Φορείς	6
1.1 Ελλάδα.....	6
1.1.1 Διαχειριστής Σιδηροδρομικής Υποδομής	6
1.1.2 Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις.....	7
1.1.3 ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.	8
1.1.4 Υπεύθυνος για τη Συντήρηση Φορέας Τροχαίου Υλικού (ΥΣΦ)	8
1.2 Σιδηροδρομικό Έργο	9
1.3 Ευρώπη.....	9
1.3.1 Φορείς άμεσης συνεργασίας με τη ΡΑΣ.....	16
1.3.2 Λοιποί Φορείς	19
2 Ρύθμιση σιδηροδρομικής αγοράς	24
2.1 Αδειοδότηση Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων	24
2.2 Έλεγχος και Παρεμβάσεις στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ	25
2.2.1 Αιτήματα συνδρομής για υπογραφή διασυνοριακών συμφωνιών	25
2.2.2 Σύμβαση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ).....	26
2.3 Έλεγχος και Παρεμβάσεις στον ΟΣΕ.....	27
2.3.1 Δήλωση Δικτύου.....	27
2.3.2 Εγκαταστάσεις παροχής υπηρεσιών προς σιδηροδρομικές εταιρίες – Υπηρεσίες (Service Facilities)	27
2.3.3 Σύστημα επιδόσεων	28
2.3.4 Σύστημα χρέωσης χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής και των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών	28
2.3.5 Σύστημα για την παροχή κινήτρου στο Διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής	29
2.4 Σιδηροδρομικός Εμπορευματικός Διάδρομος (RFC Orient / East-Med)	30
2.5 Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με το 4ο σιδηροδρομικό πακέτο – Τεχνικός Πυλώνας – Πυλώνας της Αγοράς.....	31
2.6 Διακρατική Συμφωνία Ελλάδας – Βουλγαρίας	32
2.7 Διακρατική Συμφωνία Ελλάδας – ΠΓΔΜ	32
3 Παρακολούθηση τήρησης του (ΕΚ) 1371/2007	33
4 Ασφάλεια Σιδηροδρόμων	38
4.1 Γενικά	38
4.2 Πιστοποίηση Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων (ΣΕ)	38
4.3 Εποπτεία μετά την Έκδοση Πιστοποιητικών Ασφάλειας (ΣΕ)	40
4.4 Έγκριση Ασφάλειας Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ)	42
4.5 Εποπτεία μετά την Έκδοση Έγκρισης Ασφάλειας (ΔΥ)	43
4.5.1 Εποπτικές Δραστηριότητες	43
4.5.2 Ανάλυση Πληροφοριών από Πορίσματα Επιτροπών Διερεύνησης Συμβάντων και Ατυχημάτων	44
4.6 Έγκριση και Δημοσίευση Πλαισίου Εποπτείας για την Παρακολούθηση των Επιδόσεων Ασφάλειας.....	47

4.7	Έγκριση Ετήσιου Προγράμματος Εποπτικών Δραστηριοτήτων της ΡΑΣ έτους 2018	47
4.8	Πιστοποίηση Φορέων Υπεύθυνων για τη Συντήρηση Εμπορευματικών Φορταμαξών (ECM).....	49
4.9	Επιτήρηση μετά την Έκδοση Πιστοποιητικών ECM.....	49
4.10	Ετήσια Έκθεση Ασφάλειας.....	50
4.11	Κανονιστικό Πλαίσιο Ασφάλειας - Αναμόρφωση Γενικού Κανονισμού Κινήσεως ΟΣΕ	50
4.12	Αδειοδότηση & Πιστοποίηση Μηχανοδηγών.....	51
4.12.1	Γενικά.....	51
4.12.2	Εκτύπωση Νέων Αδειών Μηχανοδηγών	52
4.12.3	Λειτουργία Εκπαιδευτικού Κέντρου ΟΣΕ για την εκπαίδευση μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών.....	52
4.12.4	Εκπαίδευση Βοηθών Μηχανοδηγών	53
4.12.5	Έγκριση Οδηγού Σπουδών και Προγραμμάτων Κατάρτισης υποψηφίων μηχανοδηγών και μηχανοδηγών	53
4.12.6	Ενεργοποίηση της παρ. 5 του άρθρου 30 του Ν.3911/2011 για την μετατροπή υφιστάμενων αδειών μηχανοδηγού σε νέες άδειες του Ν.3911/2011	54
4.12.7	Ρύθμιση Ιατρικών Θεμάτων Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών....	55
4.12.8	Τήρηση Μητρώου Μηχανοδηγών της παρ. 5 του άρθρου 30 του Ν.3911/2011	55
4.12.9	Προτάσεις της ΡΑΣ για την επιτάχυνση της εφαρμογής του νομοθετικού πλαισίου που θέτει ο Ν.3911/2011.....	55
4.13	Κατάρτιση προσωπικού διαχειριστή υποδομής και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων με βασικά καθήκοντα ασφάλειας.....	57
4.14	Σιδηροδρομική Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (RID).....	57
4.14.1	Πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για ορισμό εξεταστικού φορέα ΣΑΜΕΕ για σιδηροδρομικές μεταφορές.....	58
4.14.2	Ορισμός φορέα κατάρτισης ΣΑΜΕΕ	58
4.14.3	Κανονιστικό Πλαίσιο για την έγκριση Οργάνων Επιθεώρησης για αξιολόγηση της συμμόρφωσης, περιοδικές επιθεωρήσεις, ενδιάμεσες επιθεωρήσεις, εκτάκτους ελέγχους σύμφωνα με την παράγραφο 1.8.6 του Κανονισμού RID.....	59
5	Διαλειτουργικότητα.....	60
5.1	Πεδίο Εφαρμογής - Νομικό Πλαίσιο	60
5.2	Έγκριση θέσης σε λειτουργία – Authorization for Placing in Service (APIS)	60
5.3	Επιμέρους δραστηριότητες διαλειτουργικότητας.....	61
5.3.1	Εθνικό Μητρώο Οχημάτων (ΕΜΟ)	61
5.3.2	Σήμα Κατόχου Οχήματος (ΣΚΟ)	62
5.3.3	Μερική αναθεώρηση της ΤΠΔ «Τροχαίο Υλικό-Θόρυβος» (ΤΠΔ 1304/2014/ΕΕ) - Συγκρότηση ομάδας εργασίας με τη συμμετοχή της ΓΑΙΑΟΣΕ και της ΕΕΣΣΤΥ ..	62
5.3.4	Παράβολα τα οποία απαιτούνται για την έγκριση θέσης σε λειτουργία των δομικών υποσυστημάτων του σιδηροδρομικού συστήματος και των οχημάτων.	63
5.3.5	Συνεργασία με εμπλεκόμενους φορείς με αντικείμενο την έγκριση θέσης σε λειτουργία δομικών υποσυστημάτων	63
5.3.6	Γνωμοδότηση επί του σχεδίου εκτελεστικού Κανονισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για της πρακτικές ρυθμίσεις για την έγκριση οχημάτων και τη διαδικασία έγκρισης τύπου σιδηροδρομικού οχήματος	63

6	Συμμέτοχος σε συνέδρια – εκθέσεις, συνεργασίες -συναντήσεις	65
6.1	Γενική Διεύθυνση Μεταφορών και Κινητικότητας (DG-MOVE)	65
6.1.1	Γενικές Συνελεύσεις του Δικτύου των Ρυθμιστικών Φορέων Σιδηροδρόμων ...	65
6.1.2	Συνάντηση PRIME - ENRRB.....	66
6.2	Ένωση Ανεξάρτητων Ρυθμιστικών Αρχών Σιδηροδρόμων (IRG-Rail)	67
6.2.1	Γενικές Συνελεύσεις του IRG- Rail	68
6.2.2	Συμμετοχή σε Ομάδες Εργασίας του IRG- Rail	68
6.3	Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA)	69
6.3.1	Γενικές Συνελεύσεις του Δικτύου των Εθνικών Αρχών για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων	69
6.3.2	Συμμετοχή σε Ομάδες Εργασίας και Συναντήσεις Εργασίας του ERA	70
6.4	Διεθνής Ένωση Διασύνδεσης των Κρατικών Σωμάτων Επιθεωρητών Ασφαλείας (ILGGRI).....	70
6.4.1	Γενικές Συνελεύσεις ILGGRI.....	72
6.5	Συνεργασία με Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	72
6.6	Ανταλλαγή Απόψεων & Πληροφοριών.....	72
6.7	Δίκτυο Οικονομικών Ρυθμιστών ΟΟΣΑ	73
6.8	Shift2Rail	74
6.9	82η Διεθνής Έκθεση Θεσσαλονίκης	74
6.10	Εκδήλωση: Νέα εποχή στο σιδηροδρομικό χώρο	75
6.11	Forum για την ανάπτυξη του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα	75
6.12	1ο Συνέδριο Υποδομών και Μεταφορών.....	75
7	Ευρωπαϊκή Σιδηροδρομική Νομοθεσία.....	76
7.1	Δημοσίευση Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2017/2177.....	76
7.2	Δημοσίευση Τεχνικού Πυλώνα του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου	76
8	Ολομέλεια – Ανθρώπινο Δυναμικό ΡΑΣ.....	78
8.1	Ολομέλεια ΡΑΣ.....	78
8.2	Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης	78
8.3	Αποσπάσεις Ανθρώπινου Δυναμικού	79
8.4	Διαδικασία έγκρισης πρόσληψης Δικηγόρου	79
8.5	Παρακολούθηση Σεμιναρίων στο ΙΝΕΠ	79
8.6	Σύνταξη και Έλεγχος Οικονομικών Καταστάσεων	79
9	Στρατηγικοί Στόχοι Διοίκησης έτους 2018	81
10	Παράρτημα.....	83
10.1	Ισολογισμός της 31 ^{ης} Δεκεμβρίου 2016.....	83
10.2	Προϋπολογισμός έτους 2017	84

Μήνυμα Προέδρου

Το 2017, καθώς και τα αμέσως επόμενα χρόνια, αποτελούν χρονιές-ορόσημο για την εγχώρια σιδηροδρομική αγορά. Τόσο σε επίπεδο κρίσιμων θεσμικών και νομοθετικών παρεμβάσεων αναφορικά με τη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς όσο και σε επίπεδο υλοποίησης νέων έργων υποδομής και εκσυγχρονισμού του υφιστάμενου σιδηροδρομικού δικτύου, **οι αλλαγές που συντελούνται θα οδηγήσουν στην πλήρη αναμόρφωση του τοπίου των σιδηροδρομικών μεταφορών στη χώρα μας.**

Η ταχεία ολοκλήρωση των σιδηροδρομικών έργων και η προτεραιότητα της πολιτικής ηγεσίας για την ανάπτυξη ολοκληρωμένης στρατηγικής μεταφορών, που θα έχει ως αποτέλεσμα και την ένταξη νέων έργων, όπως η Σιδηροδρομική Εγνατία και η σύνδεσή της με τα λιμάνια της περιοχής, έχει ήδη προσδώσει αέρα αισιοδοξίας στην αγορά και έχει προσελκύσει το επενδυτικό ενδιαφέρον νέων επιχειρήσεων. Επιπρόσθετα, η έγκριση του 4^{ου} σιδηροδρομικού πακέτου και η υπό εξέλιξη προετοιμασία για την εφαρμογή του, καταδεικνύουν τη βαρύνουσα σημασία που αποδίδεται πλέον στις σιδηροδρομικές μεταφορές τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε εθνικό επίπεδο.

Σε εθνικό επίπεδο, το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών ήδη εξήγγειλε την εκπόνηση του **Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών**, στοχεύοντας στην αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους πολίτες στον τομέα των μεταφορών και την ανάπτυξη των σχετικών υποδομών της χώρας. Το Σχέδιο αφορά όλους τους πολίτες, παρέχοντας ασφαλέστερη πρόσβαση σε εργασία, υπηρεσίες, εκπαίδευση, αναψυχή, ενώ παράλληλα στοχεύει στη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων που αναπόφευκτα προκύπτουν από το διαρκώς αυξανόμενο μεταφορικό έργο στις αναπτυσσόμενες χώρες.

Η ταχεία ολοκλήρωση των εκτελούμενων έργων κατασκευής σιδηροδρομικών υποδομών αναμένεται να δώσει νέα πνοή στον σιδηροδρομικό τομέα της χώρας, καθιστώντας το σιδηρόδρομο ως το φιλικότερο και ασφαλέστερο μέσο μαζικής μεταφοράς και συμβάλλοντας στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών και των περιβαλλοντικών επιδόσεων. Ήδη από τις αρχές του Φεβρουαρίου 2018 έχει ολοκληρωθεί το τμήμα της νέας σιδηροδρομικής γραμμής από το σιδηροδρομικό σταθμό Τιθορέας έως το σιδηροδρομικό σταθμό Λιανοκλαδίου, στο οποίο περιλαμβάνεται η μεγαλύτερη σιδηροδρομική σήραγγα των Βαλκανίων στο όρος Καλλίδρομο. Με την απόδοση και των επομένων τμημάτων του έργου εντός του 2018 θα είναι πραγματικότητα το Αθήνα – Θεσσαλονίκη σε 3 ώρες και 20 λεπτά, έργο-επανάσταση για τις ελληνικές σιδηροδρομικές μεταφορές.

Εντός του 2018, επίσης, η **έναρξη λειτουργίας της Σιδηροδρομικής Ακαδημίας του ΟΣΕ**, ως εκπαιδευτικού κέντρου μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών θα συμβάλει θετικά στην εξάλειψη των εμποδίων εισόδου στην αγορά νέων επιχειρήσεων και κυρίως στην αύξηση της απασχόλησης, που θα επιφέρει η εκπαίδευση και πρόσληψη νέων μηχανοδηγών. Η ανάληψη της αρμοδιότητας αναγνώρισης του εκπαιδευτικού κέντρου από τη ΡΑΣ, όπως και η πιστοποίηση των εκπαιδευτών και εξεταστών, που ενσωματώθηκε πρόσφατα με νομοθετική ρύθμιση, πρόκειται να συμβάλλει στην επιτάχυνση λειτουργίας του εκπαιδευτικού κέντρου.

Η ΡΑΣ εξελίσσεται, αναβαθμίζεται και αποκτά **κομβικό πλέον ρόλο** στο σιδηροδρομικό γίνεσθαι. Η συνεχιζόμενη προσπάθεια ενίσχυσής της με εξειδικευμένο προσωπικό, η συνεχής εκπαίδευση και επιμόρφωση του προσωπικού, η δημιουργία σύγχρονου και ευέλικτου οργανισμού, οι νέες αρμοδιότητες, η ανάληψη πρωτοβουλιών σε κάθε επίπεδο που αφορά την ασφάλη και εύρυθμη λειτουργία της αγοράς, αλλά και των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των επιβατών και κυρίως η αναζήτηση συνεργασιών τόσο μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, καθιστά τη ΡΑΣ ουσιαστικό και καίριο ρυθμιστή της αγοράς των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Στρατηγικός στόχος μας αποτελεί η συμβολή στην αύξηση του μεταφορικού έργου των σιδηροδρομικών μεταφορών, σε ασφαλές, διαλειτουργικό περιβάλλον, με ίση μεταχείριση όλων των εμπλεκόμενων φορέων. Η αύξηση αυτή θα επιφέρει θετικά οφέλη τόσο για την οικονομία της χώρας, την αύξηση της απασχόλησης, τη δραστηριοποίηση νέων επιχειρήσεων, όσο και την κοινωνία, με την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού με νέες, σύγχρονες και αξιόπιστες διαδρομές και την αυξανόμενη χρήση του φιλικότερου προς το περιβάλλον μέσου.

Στα πλαίσια της ανωτέρω προσπάθειας της ΡΑΣ οφείλουμε να ευχαριστήσουμε για την αδιάλειπτη και εποικοδομητική συνεργασία την πολιτική ηγεσία και τα στελέχη του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, όπως και τις Διοικήσεις και τα στελέχη του ΟΣΕ, της ΕΡΓΟΣΕ, της ΓΑΙΑΟΣΕ, της ΕΕΣΣΤΥ, των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στη χώρα, όπως και την καθοριστική συνεργασία και συμβολή των ευρωπαϊκών θεσμών.

Η Πρόεδρος της ΡΑΣ

Ιωάννα Τσιαπαρίκου

1 Σιδηροδρομική Αγορά – Φορείς

Οι **βασικοί συμμετέχοντες στην αγορά σιδηροδρομικών υπηρεσιών** είναι ο διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ο διαχειριστής του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού και ο υπεύθυνος φορέας για τη συντήρησή του. 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, η διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού και η κάλυψη στον τομέα της ασφάλειας και διαλειτουργικότητας των σιδηροδρομικών μεταφορών.**

Για την επίτευξη των παραπάνω αναφερόμενων στόχων, **καταλυτική είναι η ύπαρξη και η αποτελεσματική λειτουργία μια ρυθμιστικής αρχής όπως η ΡΑΣ**, με βασικές αρμοδιότητες:

- Την **εξασφάλιση της δίκαιης και χωρίς διακρίσεις πρόσβασης** στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή.
- Την **αδειοδότηση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων** και τη συνεχή εποπτεία των όρων της.
- Την **εποπτεία εφαρμογής της ισχύουσας σιδηροδρομικής νομοθεσίας** σχετικά με την ασφάλεια ολόκληρου του σιδηροδρομικού συστήματος.
- Την **εποπτεία της συμμόρφωσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος με τις βασικές απαιτήσεις**, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.
- Την **εποπτεία της εφαρμογής των απαιτήσεων του Κανονισμού του ΕΚ 1371/2007 σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών** των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Στη συνέχεια, γίνεται μια σύντομη αναφορά στο σιδηροδρομικό έργο και στους σημαντικότερους φορείς και συμμετέχοντες στην σιδηροδρομική αγορά στην Ελλάδα, αλλά και στην Ευρώπη.

1.1 Ελλάδα

1.1.1 Διαχειριστής Σιδηροδρομικής Υποδομής

Καθήκοντα διαχειριστή της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής ασκεί ο ΟΣΕ. Στα καθήκοντα περιλαμβάνονται η διαχείριση και εκμετάλλευση της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, η ευθύνη κατασκευής νέας υποδομής, η συντήρηση και λειτουργία της υφιστάμενης υποδομής, η διαχείριση των συστημάτων ρύθμισης και ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, η κατανομή της χωρητικότητας του δικτύου στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και η διαχείριση

υπηρεσιών όπως επιβατικών σταθμών, τερματικών σταθμών μεταφοράς φορτίου, σταθμών διαλογής, εγκαταστάσεων σχηματισμού συρμών, εγκαταστάσεων ανεφοδιασμού.

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

Το ενεργό σιδηροδρομικό δίκτυο με μήκος γραμμής σε εκμετάλλευση 2.240 χιλιομέτρων, είναι χωρισμένο γεωγραφικά σε πέντε κλάδους:

- Κύριος άξονας Πειραιάς – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη & διακλαδώσεις
- Άξονας Δυτικής Μακεδονίας & διακλαδώσεις
- Άξονας Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης & διακλαδώσεις
- Δίκτυο Πελοποννήσου & διακλαδώσεις
- Άξονας Προαστιακού Αθηνών (Αεροδρόμιο – Κιάτο & διακλαδώσεις)
- Γραμμή Πηλίου

1.1.2 Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις

Στην Ελλάδα δραστηριοποιούνται οι παρακάτω **σιδηροδρομικές επιχειρήσεις**:

1.1.2.1 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

Κυρίαρχο ρόλο στην παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά έχει η **ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.** (incumbent). Στον επιβατικό τομέα λειτουργεί εκτελώντας προαστιακά, περιφερειακά και υπεραστικά δρομολόγια.

Στις 18 Ιανουαρίου 2017 υπεγράφη, από τον Διευθύνοντα Σύμβουλο του ΤΑΙΠΕΔ και τον Διευθύνοντα Σύμβουλο της Ferrovie dello Stato Italiane Group (FSI), η σύμβαση πώλησης του 100% της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε στην FSI, έναντι συνολικού τιμήματος ευρώ 45 εκατ. ευρώ. Στις 14 Σεπτεμβρίου 2017 ολοκληρώθηκε η πώληση και μεταβίβαση του 100% των μετοχών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. στην FSI και εντάχθηκε στον ιταλικό όμιλο.

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. είναι ο βασικός πάροχος σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων. Η Εταιρία παρέχει τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες, χρησιμοποιώντας το δίκτυο και την εν γένει σιδηροδρομική υποδομή, η οποία ανήκει στον ΟΣΕ (καταβάλλοντας τα αντίστοιχα τέλη πρόσβασης δικτύου).

1.1.2.2 ΣΤΑΣΥ Α.Ε.

Η εταιρία **ΣΤΑΣΥ Α.Ε.** (Σταθερές Συγκοινωνίες) κάνει χρήση της υποδομής του σιδηροδρομικού δικτύου της γραμμής του Προαστιακού Αθηνών μεταξύ του Σταθμού Δουκίσσης Πλακεντίας και του τερματικού Σταθμού του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος».

1.1.2.3 RAIL CARGO LOGISTICS - GOLDAIR A.E.

Μετά την αδειοδότηση, στο τέλος του 2015, της ιδιωτικής σιδηροδρομικής επιχείρησης **Rail Cargo Logistics Goldair** και την απόκτηση μέσα στο 2016 του πιστοποιητικού Ασφάλειας μέρους Α', **τον Ιούνιο του 2017 η ΡΑΣ χορήγησε και το Πιστοποιητικό Ασφάλειας μέρους Β**, προκειμένου η εταιρία να δραστηριοποιηθεί στην εκτέλεση εθνικών και διεθνών εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών.

1.1.2.4 PIRAEUS EUROPE ASIA RAIL LOGISTICS A.E.

Μετά τη χορήγηση από το 2016 της άδειας λειτουργίας ΣΕ στην ιδιωτική εταιρία **Piraeus Europe Asia Rail Logistics A.E. Διαχείρισης Εφοδιαστικής Αλυσίδας (PEARL A.E.)** για εκτέλεση εθνικών και διεθνών εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών με παροχή έλξης ή/και πλήρων συρμών στο σύνολο του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου και του Πιστοποιητικού Ασφάλειας μέρους Α, **το Νοέμβριο του 2017 η ΡΑΣ χορήγησε και το Πιστοποιητικό Ασφάλειας μέρους Β**.

1.1.3 ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.

Η **ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.** είναι επιχείρηση δημόσιας ωφέλειας, με μέτοχο το Ελληνικό Δημόσιο, που δραστηριοποιείται στο χώρο της διαχείρισης και εκμετάλλευσης της ακίνητης και κινητής σιδηροδρομικής περιουσίας, καθώς και στην παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας μέσω ΑΠΕ.

Σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 44 του Ν. 4313/2014, στην αρμοδιότητα και ευθύνη της ΓΑΙΑΟΣΕ είναι η αποκλειστική διαχείριση, αξιοποίηση και εμπορική εκμετάλλευση του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, το οποίο είτε ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο είτε ανήκει στη EUROFIMA και μισθώνεται από το Ελληνικό Δημόσιο. Είναι καταχωρημένη στο Εθνικό Μητρώο Οχημάτων, ως κάτοχος του μεγαλύτερου μέρους του ελληνικού τροχαίου υλικού και έχει την υποχρέωση, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, να δηλώνει στη ΡΑΣ οιαδήποτε τροποποίηση των δεδομένων των οχημάτων αυτών.

1.1.4 Υπεύθυνος για τη Συντήρηση Φορέας Τροχαίου Υλικού (ΥΣΦ)

Η **Ελληνική Εταιρία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Α.Ε.**, με τον διακριτικό τίτλο «**ΕΕΣΣΤΥ**», δραστηριοποιείται στην παροχή υπηρεσιών συντήρησης, επισκευής και ανακατασκευής τροχαίου και λοιπού σιδηροδρομικού υλικού και άλλων μέσων σταθερής τροχιάς, καθώς και στη διαχείριση ή/και εκμίσθωση σε τρίτους τροχαίου υλικού είτε ιδιόκτητου είτε εξ ονόματος άλλων, συμπεριλαμβανομένου τροχαίου υλικού που τυχόν της ανατεθεί από το Ελληνικό Δημόσιο δυνάμει του άρθρου 23 του ν. 4111/13.

Επίσης, πιστοποιητικό Υπεύθυνου για τη Συντήρηση Φορέα Εμπορευματικών Φορταμαξιών διέθετε και ο ΟΣΕ, το οποίο όμως **ανακλήθηκε με απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ, το Μάρτιο του 2017**.

1.2 Σιδηροδρομικό Έργο

Το μεταφορικό σιδηροδρομικό έργο στην Ελλάδα κατά τα τελευταία έξι χρόνια, αποτυπώνεται στον παρακάτω πίνακα σύμφωνα με επίσημα στοιχεία από τις ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ΣΤΑΣΥ και EUROSTAT.

Μεταφορικό Έργο	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Επιβατοχιλιόμετρα (σε εκατομμύρια)	958	851	1.323 ¹	1.309 ¹	1.312 ¹	1.243 ¹
Έσοδα από επιβάτες (σε εκατομμύρια €)	62 ²	69 ²	65 ²	67 ²	66 ²	62 ²
Τονοχιλιόμετρα (σε εκατομμύρια)	352	283	237	343	294	254
Έσοδα από εμπορευματικές μεταφορές (σε εκατομμύρια €)	22	20	16	18	14	12
Ποσοστό σιδηροδρομικών επιβατοχιλιομέτρων επί χερσαίων επιβατοχιλιομέτρων	0,8	0,7	0,9	0,9	1,0	*
Ποσοστό σιδηροδρομικών τονοχιλιομέτρων επί χερσαίων τονοχιλιομέτρων	1,7	1,3	1,2	1,6	1,5	*

¹ Αναπροσαρμογή λόγω αλλαγής της βάσης υπολογισμού, περιλαμβάνοντας με εκτίμησή τα έσοδα των εισιτηρίων που εκδόθηκαν χειροκίνητα, εκτός των ηλεκτρονικών.

² Επιπλέον, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ στο πλαίσιο Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ) εισέπραξε τα έτη 2011 – 2015, 50.000.000 €/έτος, ενώ το έτος 2016 40.050.930,30 € ως κρατική αποζημίωση για τα επιβατικά ζημιογόνα δρομολόγια.

* Μη διαθέσιμα στοιχεία

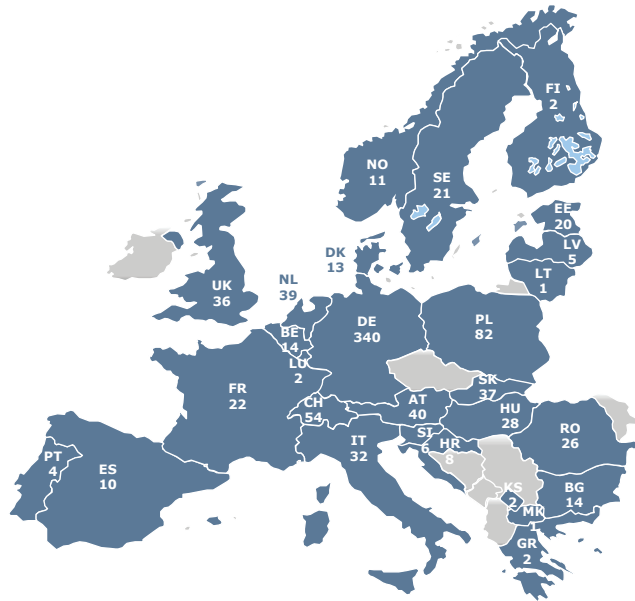
Από τον παραπάνω πίνακα προκύπτει ότι το έτος 2016 μειώθηκε τόσο το επιβατικό όσο και το εμπορευματικό σιδηροδρομικό έργο στην Ελλάδα.

Η μείωση του εμπορευματικού έργου αποδίδεται αφενός στη διακοπή της κυκλοφορίας στο τμήμα γραμμής Θεσσαλονίκη - Ειδομένη, λόγω της επί μακρόν παραμονής στην περιοχή προσφύγων/μεταναστών για περίπου δύομισι μήνες (20.03.2016 - 30.05.2016 - 72 ημέρες) και αφετέρου στις επιπτώσεις από τη συνεχιζόμενη οικονομική κρίση.

1.3 Ευρώπη

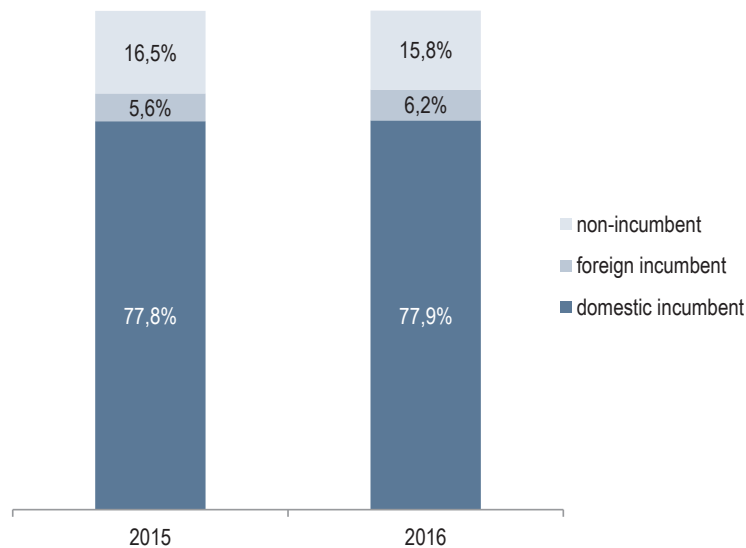
Σύμφωνα με την Ετήσια Έκθεση Παρακολούθησης της Σιδηροδρομικής Αγοράς στην Ευρώπη της Ένωσης Ανεξάρτητων Ρυθμιστικών Αρχών Σιδηροδρόμων (IRG-Rail) για το έτος 2016, ο αριθμός των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται, παρουσιάζει ουσιαστικές διαφορές ανά χώρα, όπως αποτυπώνεται στο παρακάτω Σχήμα 1.

Σχήμα 1: Αριθμός Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων ανά χώρα το 2016

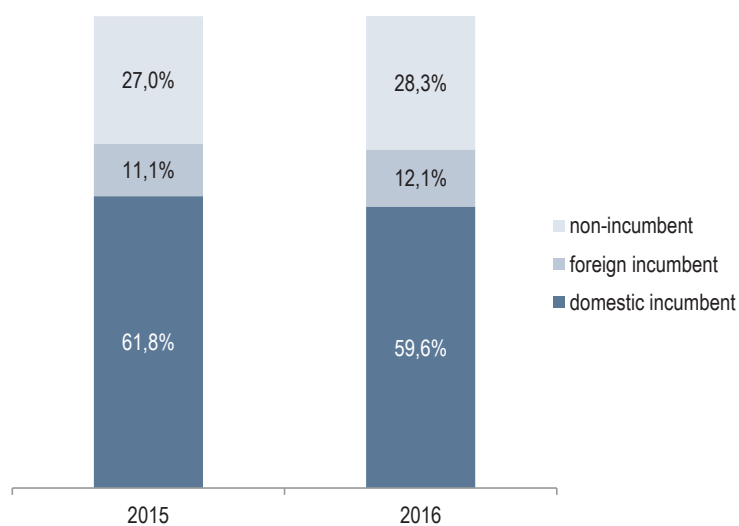


Η επιβατική σιδηροδρομική αγορά στην Ευρώπη για άλλη μια χρονιά συνεχίζει να κυριαρχείται από τις κρατικές/πρώην κρατικές επιχειρήσεις (Σχήμα 2), ενώ στις εμπορευματικές μεταφορές το μερίδιο των μη κρατικών/πρώην κρατικών επιχειρήσεων είναι σημαντικό και παρουσιάζει ελαφρώς ανοδική πορεία σε σχέση με το 2015 (Σχήμα 3).

Σχήμα 2: Μερίδιο αγοράς επιβατικών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων
(σε επιβατοχιλιόμετρα) μεταξύ 2015-2016



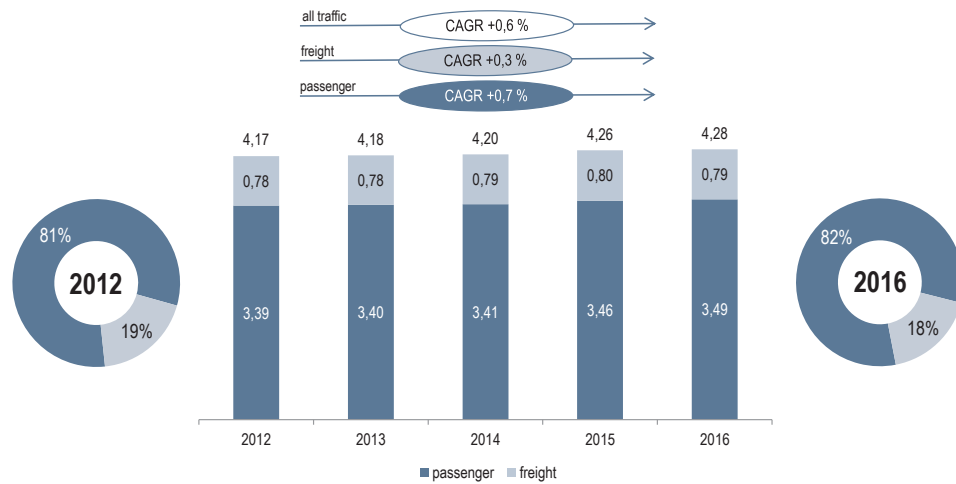
Σχήμα 3: Μερίδιο αγοράς εμπορευματικών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων
(σε τonoχιλιόμετρα) μεταξύ 2015-2016



Η συνολική επιβατική και εμπορευματική κυκλοφορία σε τρινοχιλιόμετρα στην Ευρώπη, αυξάνεται οριακά τα τελευταία 5 χρόνια, με ετήσια αύξηση 0,6% μεταξύ 2012 και 2016

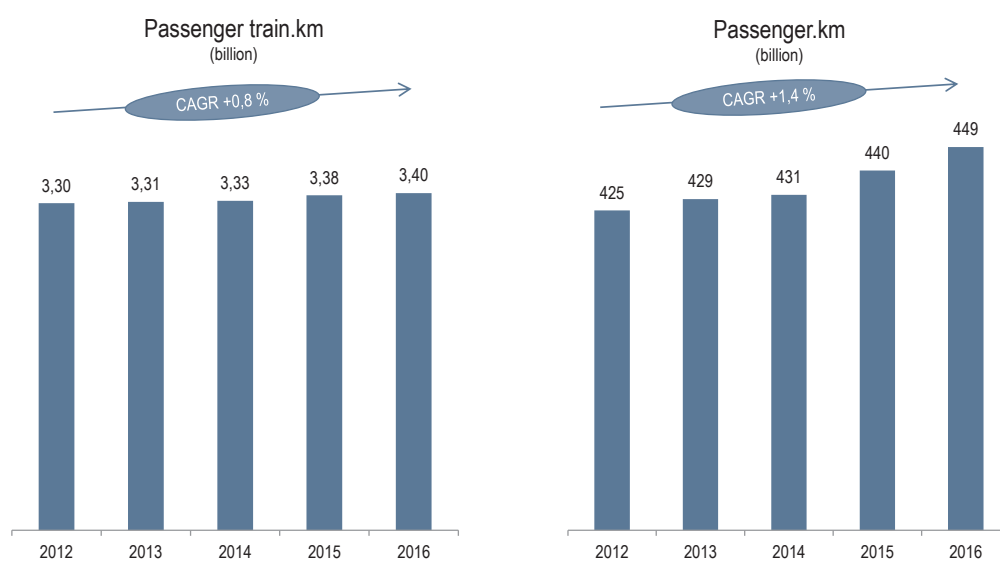
(Σχήμα 4). Παρά το γεγονός ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις εμπορευματικών μεταφορών είναι περισσότερες από τις αντίστοιχες επιβατών μεταφορών, η επιβατική κυκλοφορία υπερβαίνει σε μεγάλο βαθμό την εμπορευματική, φτάνοντας σε ποσοστό πάνω από 80%.

Σχήμα 4: Επιβατική και εμπορευματική κυκλοφορία (δισεκατομμύρια τρινοχιλιόμετρα) μεταξύ 2012-2016



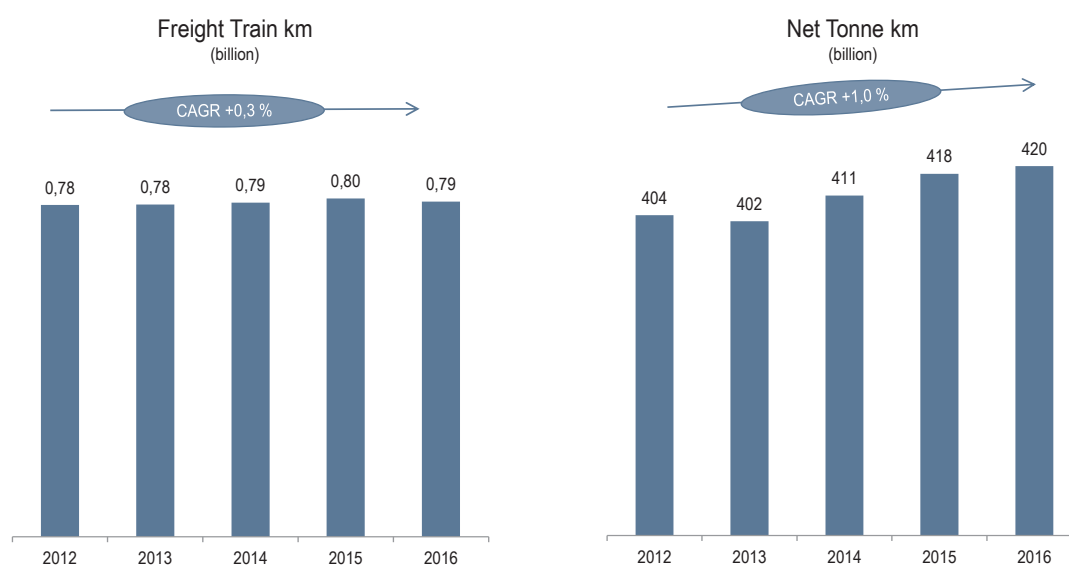
Κατά τα έτη 2012-2016, παρατηρείται **αυξανόμενη τάση** τόσο στα χιλιόμετρα επιβατικών αμαξοστοιχιών (0,8 % ετήσια αύξηση) όσο και στα επιβατοχιλιόμετρα (1,4% ετήσια αύξηση), όπως αποτυπώνεται στο Σχήμα 5.

Σχήμα 5: Συνολική επιβατική κυκλοφορία (δισεκατομμύρια τρινοχιλιόμετρα και επιβατοχιλιόμετρα) μεταξύ 2012-2016



Μεταξύ των ετών 2012-2016, η συνολική κυκλοφορία των εμπορευματικών μεταφορών σε τρινοχιλιόμετρα στην Ευρώπη, **παραμένει περίπου σταθερή**, ενώ η ζήτηση σε τονοχιλιόμετρα **αυξήθηκε** κατά 1% ανά έτος (Σχήμα 6).

Σχήμα 6: Συνολική εμπορευματική κυκλοφορία (δισεκατομμύρια τρινοχιλιόμετρα και τονοχιλιόμετρα) μεταξύ 2012-2016

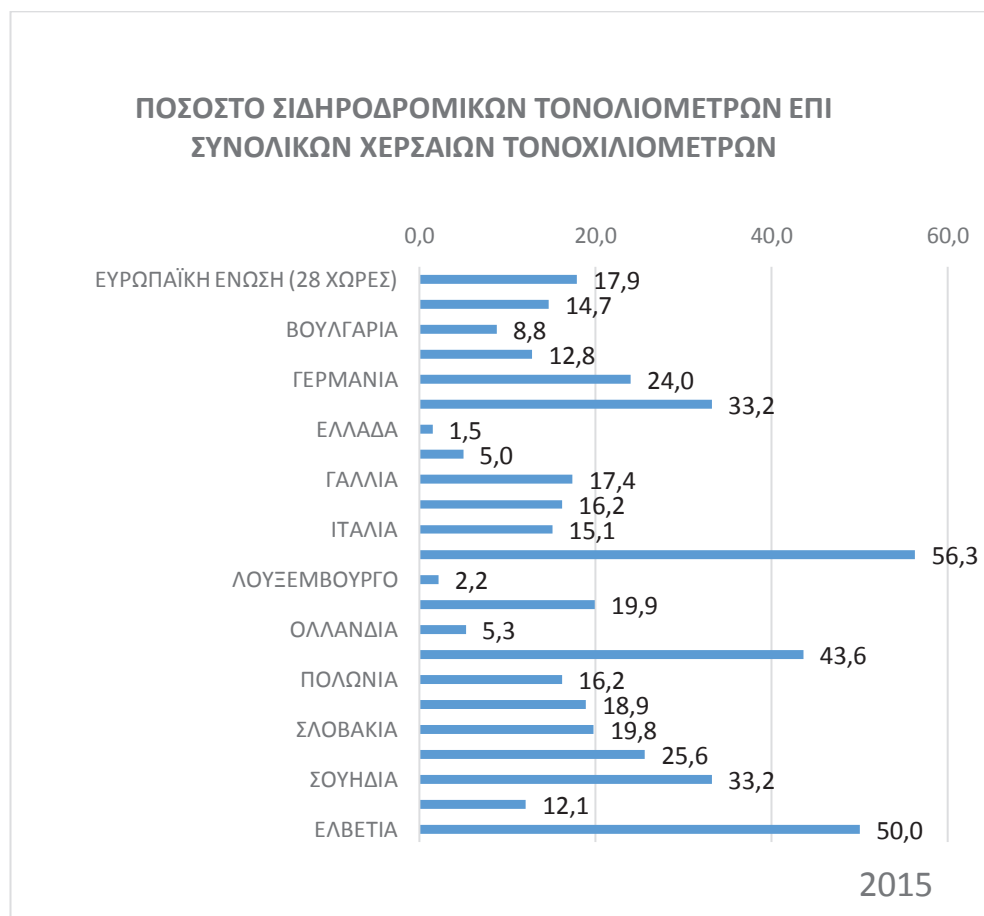


Στα σχήματα 7 και 9 παρουσιάζεται σε μορφή πίνακα η διαχρονική εξέλιξη στην Ευρώπη, μεταξύ 2006 και 2015, του ποσοστού των σιδηροδρομικών τονοχιλιόμετρων και επιβατοχιλιόμετρων επί των συνολικών χερσαίων τονοχιλιόμετρων και επιβατοχιλιόμετρων αντίστοιχα. Τέλος, στα σχήματα 8 και 10, αποτυπώνεται το ποσοστό των σιδηροδρομικών τονοχιλιόμετρων και επιβατοχιλιόμετρων επί των συνολικών χερσαίων τονοχιλιόμετρων και επιβατοχιλιόμετρων, αντίστοιχα για το έτος 2015.

Σχήμα 7: Διαχρονική εξέλιξη του ποσοστού των σιδηροδρομικών τονοχιλιόμετρων στην Ευρώπη επί των συνολικών χερσαίων τονοχιλιόμετρων

ΧΩΡΑ	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ (28 ΧΩΡΕΣ)	18.0	17.9	17.9	16.6	17.1	18.3	18.1	17.8	18.0	17.9
ΒΕΛΓΙΟ	15.4	15.3	15.9	12.8	14.5	15.2	14.6	14.4	14.7	14.7
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	27.1	25.1	20.5	11.9	10.7	11.4	8.9	9.1	9.5	8.8
ΔΑΝΙΑ	8.2	7.8	8.7	9.2	13.0	14.0	12.0	13.2	13.2	12.8
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	21.4	21.9	22.2	20.9	22.2	23.0	23.1	23.5	23.4	24.0
ΕΣΘΟΝΙΑ	65.3	56.8	44.7	52.7	54.2	51.5	47.0	44.1	34.0	33.2
ΕΛΛΑΔΑ	1.9	2.9	2.7	1.9	2.0	1.7	1.3	1.2	1.6	1.5
ΙΣΠΑΝΙΑ	4.6	4.2	4.3	3.6	4.1	4.4	4.5	4.6	5.0	5.0
ΓΑΛΛΙΑ	15.7	15.7	15.9	15.0	13.5	14.9	15.2	15.1	15.8	17.4
ΚΡΟΑΤΙΑ	24.3	25.2	21.8	20.6	21.2	20.2	19.8	17.4	17.3	16.2
ΙΤΑΛΙΑ	11.4	12.3	11.7	9.6	9.6	12.2	14.0	13.0	14.6	15.1
ΛΕΤΟΝΙΑ	61.0	58.1	61.3	69.8	61.9	63.8	64.2	60.4	58.7	56.3
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ	4.6	5.5	2.9	2.3	3.4	3.1	2.7	2.4	2.1	2.2
ΟΥΓΓΑΡΙΑ	23.9	20.9	20.6	17.1	19.6	20.0	20.5	20.5	20.5	19.9
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	4.8	5.5	5.4	4.9	4.6	5.0	5.0	4.8	4.8	5.3
ΑΥΣΤΡΙΑ	33.8	34.8	37.4	36.4	39.0	39.9	40.8	42.1	43.6	43.6
ΠΟΛΩΝΙΑ	29.4	26.4	24.0	19.4	19.4	20.5	18.0	17.0	16.6	16.2
ΣΛΟΒΕΝΙΑ	21.8	20.8	17.8	16.0	17.7	18.6	17.9	19.3	20.2	18.9
ΣΛΟΒΑΚΙΑ	30.9	25.5	23.4	19.6	22.0	20.9	19.8	21.4	21.5	19.8
ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	27.1	25.9	25.7	24.1	24.8	25.8	26.6	27.8	29.0	25.6
ΣΟΥΗΔΙΑ	35.8	36.4	35.1	36.8	39.3	38.2	39.7	38.5	33.7	33.2
ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ	11.7	11.1	11.6	12.1	11.2	12.0	11.9	13.2	13.4	12.1
ΕΛΒΕΤΙΑ	43.3	41.3	46.9	44.5	45.6	45.9	46.0	48.0	48.5	50.0

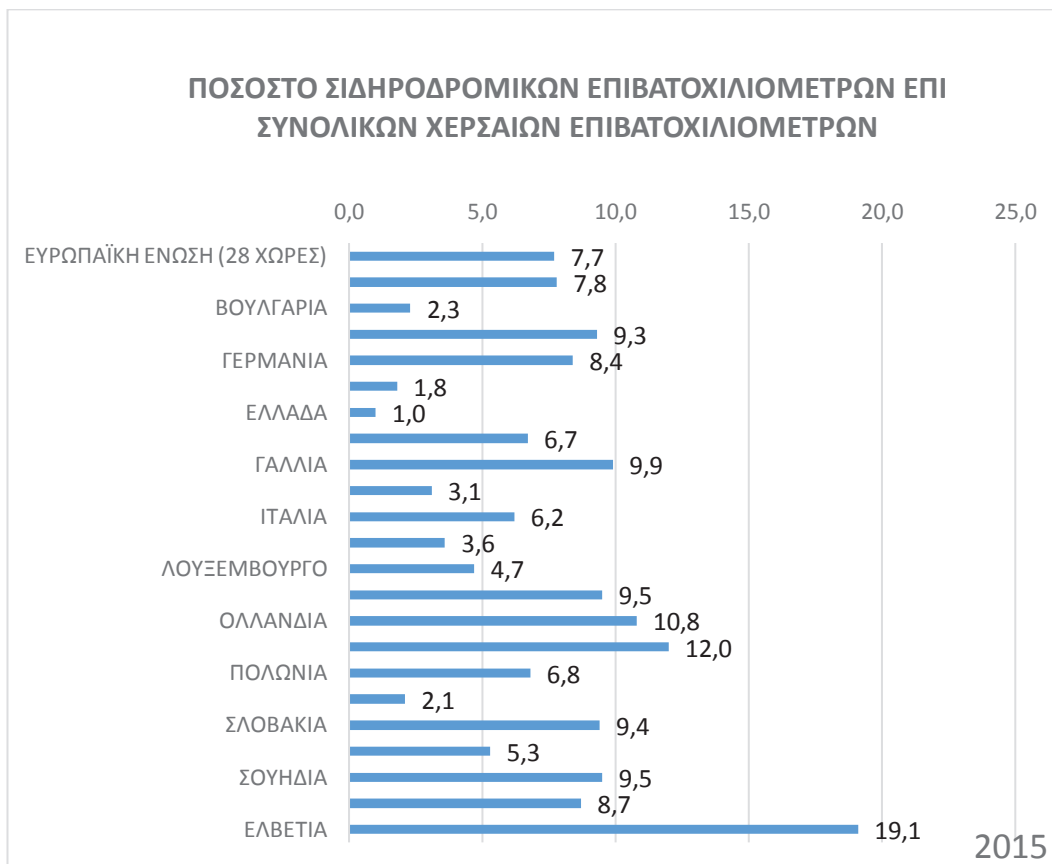
Σχήμα 8: Ποσοστό των σιδηροδρομικών τονοχιλιόμετρων στην Ευρώπη επί των συνολικών χερσαίων τονοχιλιόμετρων για το έτος 2015.



Σχήμα 9: Διαχρονική εξέλιξη του ποσοστού των σιδηροδρομικών επιβατοχιλιόμετρων στην Ευρώπη επί των συνολικών χερσαίων επιβατοχιλιόμετρων

ΧΩΡΑ	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ (28 ΧΩΡΕΣ)	7.1	7.1	7.4	7.1	7.2	7.3	7.7	7.6	7.7	7.7
ΒΕΛΓΙΟ	6.9	7.1	7.5	7.5	7.7	7.7	7.8	8.2	8.1	7.8
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	4.7	4.4	4.0	3.7	3.6	3.5	3.1	2.9	2.6	2.3
ΔΑΝΙΑ	9.7	9.7	9.7	9.5	9.8	10.0	10.2	10.3	10.1	9.3
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	7.8	7.8	8.1	7.9	8.0	8.2	8.9	8.5	8.5	8.4
ΕΣΘΟΝΙΑ	2.0	2.1	2.1	1.9	2.0	1.9	1.8	1.6	1.9	1.8
ΕΛΛΑΔΑ	1.6	1.6	1.3	1.2	1.1	0.8	0.7	0.9	0.9	1.0
ΙΣΠΑΝΙΑ	5.2	5.0	5.5	5.4	5.4	5.6	5.6	6.0	6.7	6.7
ΓΑΛΛΙΑ	9.4	9.6	10.1	9.4	9.3	9.3	9.5	9.4	9.6	9.9
ΚΡΟΑΤΙΑ	4.4	5.0	5.4	5.6	5.6	4.9	3.5	3.1	3.0	3.1
ΙΤΑΛΙΑ	6.1	6.0	6.0	5.5	5.5	5.7	6.4	6.3	6.2	6.2
ΛΕΤΟΝΙΑ	5.5	5.0	5.3	4.8	4.8	5.1	4.9	4.9	4.1	3.6
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ	3.9	4.1	4.3	4.3	4.5	4.4	4.6	4.8	4.3	4.7
ΟΥΓΓΑΡΙΑ	11.9	11.0	10.4	10.2	10.0	10.2	10.1	10.2	9.9	9.5
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	9.4	9.6	9.8	9.8	10.2	10.5	11.0	11.3	11.8	10.8
ΑΥΣΤΡΙΑ	10.0	10.0	11.1	11.1	11.0	11.3	11.8	12.2	12.1	12.0
ΠΟΛΩΝΙΑ	8.2	8.5	8.2	7.4	7.1	7.1	7.2	6.7	6.3	6.8
ΣΛΟΒΕΝΙΑ	2.7	2.6	2.7	2.6	2.5	2.3	2.3	2.3	2.1	2.1
ΣΛΟΒΑΚΙΑ	5.9	6.0	6.4	6.6	6.7	7.0	7.1	7.1	7.3	9.4
ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	4.8	5.0	5.4	5.1	5.2	5.0	5.3	5.3	5.0	5.3
ΣΟΥΗΔΙΑ	7.6	7.9	8.6	8.7	8.7	8.7	9.1	9.1	9.2	9.5
ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ	6.2	6.6	6.9	6.9	7.5	7.9	8.1	8.3	8.5	8.7
ΕΛΒΕΤΙΑ	16.5	17.0	17.1	17.4	17.6	17.6	17.2	18.7	18.8	19.1

Σχήμα 10: Ποσοστό των σιδηροδρομικών επιβατοχιλιόμετρων στην Ευρώπη επί των συνολικών χερσαίων επιβατοχιλιόμετρων για το έτος 2015.



1.3.1 Φορείς άμεσης συνεργασίας με τη ΡΑΣ

Η ΡΑΣ παρακολουθεί τις εξελίξεις στο σιδηροδρομικό χώρο και συμμετέχει ενεργά με εκπροσώπους της σε συνόδους, ημερίδες, ψηφοφορίες, ομάδες εργασίας, διαμόρφωση απόψεων επί κειμένων κ.ά., στους παρακάτω Ευρωπαϊκούς Φορείς:

1.3.1.1 Οργανισμός Σιδηροδρόμων της ΕΕ (ERA)

Η κατασκευή ενός σύγχρονου και ασφαλούς σιδηροδρομικού δικτύου είναι μία από τις κύριες προτεραιότητες της Ε.Ε., η οποία στοχεύει στην ποιοτική αναβάθμιση των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και την άρση των γεωγραφικών περιορισμών, εντός του ευρωπαϊκού χώρου.

Στο πλαίσιο αυτό, με τον Κανονισμό (ΕΚ) 881/2004, συστάθηκε ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων (European Railway Agency), προκειμένου να συμβάλλει στη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου σιδηροδρομικού δικτύου, μέσω της ενίσχυσης της ασφάλειας και της διαλειτουργικότητας.

Με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/796 καταργήθηκε ο Κανονισμός 881/2004 και **ιδρύθηκε ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (European Union Agency for Railways),**

με κύρια αποστολή την αναβάθμιση του σιδηροδρομικού συστήματος προς όφελος των ευρωπαϊκών κοινωνιών. Προς αυτή την κατεύθυνση, ο Οργανισμός συμβάλλει στην εφαρμογή της νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με στόχο την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των σιδηροδρόμων, μέσω:

- Της **βελτίωσης του επιπέδου διαλειτουργικότητας** των σιδηροδρομικών συστημάτων.
- Της **ανάπτυξης μιας κοινής προσέγγισης για την ασφάλεια** του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος.
- Της **συμβολής στη δημιουργία ενός ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου** χωρίς σύνορα που εγγυάται υψηλό επίπεδο ασφάλειας.

Από το 2019 κι έπειτα ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ε.Ε. θα αποτελεί την Ευρωπαϊκή Αρχή για:

- Την έκδοση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας σε επίπεδο ΕΕ σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.
- Την έκδοση αδειών κυκλοφορίας σιδηροδρομικών οχημάτων σε περισσότερες από μία χώρες.
- Τη χορήγηση προέγκρισης για την υποδομή του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (European Rail Traffic Management System ή ERTMS).

1.3.1.2 Δίκτυο Εθνικών Αρχών Ασφαλείας (NSA – Network)

Το **Δίκτυο Εθνικών Αρχών Ασφαλείας (NSA – Network)** απαρτίζεται από τις Εθνικές Αρχές Ασφαλείας των Κρατών – Μελών, συντονίζεται από τον ERA, έχει γνωμοδοτικές αρμοδιότητες και αποτελεί πάροχο ανατροφοδότησης της εμπειρίας από την εφαρμογή του κανονιστικού – τεχνικού πλαισίου (Οδηγίες Ασφαλείας, Διαλειτουργικότητας, ΤΠΔ).

1.3.1.3 Γενική Διεύθυνση Μεταφορών και Κινητικότητας (DG-MOVE)

Η **Γενική Διεύθυνση Μεταφορών και Κινητικότητας (DG-MOVE)** είναι μια από τις Γενικές Διευθύνσεις της Ε.Ε., με αντικείμενο τις χερσαίες μεταφορές. Η ρύθμιση της σιδηροδρομικής αγοράς εμπίπτει στις αρμοδιότητες της Μονάδας C.3 της DG-MOVE (Single European Rail Area – Ενιαίος Ευρωπαϊκός Σιδηροδρομικός Χώρος).

Η αποστολή της Μονάδας είναι η δημιουργία ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών και ειδικότερα η εξασφάλιση μιας ανταγωνιστικής σιδηροδρομικής αγοράς, τόσο για τις εμπορευματικές όσο και για τις επιβατικές διεθνείς και εγχώριες μεταφορές.

1.3.1.4 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 Ε.Ε. επιδιώκει τη συστηματική ανάδραση από τη σιδηροδρομική αγορά καθενός κράτους-μέλους ως προς την υποδοχή που επιφυλάσσεται στις νομοθετικές πρωτοβουλίες της Ε.Ε., 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 Ε.Ε. σε θέματα απελευθέρωσης της σιδηροδρομικής αγοράς, καθώς και ως χώρος ανταλλαγής απόψεων και συντονισμού δράσεων μεταξύ Ρυθμιστικών Φορέων.

Στο ENRRB συμμετέχουν οι Ρυθμιστικοί Φορείς όλων των κρατών-μελών (εκτός της Μάλτας και της Κύπρου, οι οποίες δε διαθέτουν σιδηρόδρομο).

1.3.1.5 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 επιμέρους θέματα με κοινό τρόπο.** Στον IRG-Rail μπορούν να συμμετέχουν μόνο εκείνες οι Αρχές Σιδηροδρόμων που είναι πλήρως ανεξάρτητες από οποιοδήποτε άλλο διοικητικό όργανο της χώρας τους.

Η δραστηριότητά της Ένωσης αποσκοπεί στην αποσαφήνιση και εξειδίκευση των διατάξεων της ευρωπαϊκής νομοθεσίας, στο μέτρο που αφορούν τις Ρυθμιστικές Αρχές.

Σήμερα στον IRG-Rail συμμετέχουν Ρυθμιστικές Αρχές Σιδηροδρόμων από 30 συνολικά κράτη. Η ΡΑΣ είναι το 18^ο μέλος, από το 2012.

1.3.1.6 Διεθνής Ένωση Διασύνδεσης των Κρατικών Σωμάτων Επιθεωρητών Ασφαλείας (ILGGRI)

Η **Διεθνής Ένωση Διασύνδεσης των Κρατικών Σωμάτων Επιθεωρητών Ασφαλείας (ILGGRI)** είναι μια άτυπη πλατφόρμα επικοινωνίας μεταξύ των ανεξάρτητων ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών επιθεωρητών και των εκπροσώπων τους με σκοπό την ανταλλαγή γνώσεων και εμπειριών σε θέματα κοινού ενδιαφέροντος, την παροχή ενημέρωσης στις εξελίξεις για την ασφάλεια από τη σκοπιά των Αρχών, τη συνεργασία και παροχή στήριξης στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ε.Ε. **Στόχος της είναι να υπάρξει ένα αποτελεσματικό φόρουμ για τις**

Ευρωπαϊκές Αρχές Ασφάλειας, που θα μπορεί να γνωμοδοτεί για θέματα σιδηροδρόμων σχετικά με την υγιεινή, την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα.

1.3.2 Λοιποί Φορείς

Στους κάτωθι φορείς, η ΡΑΣ παρακολουθεί τις εξελίξεις:

1.3.2.1 Πλατφόρμα Διαχειριστών Σιδηροδρομικής Υποδομής στην Ευρώπη (PRIME - Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe)

Σύμφωνα με το άρθρο 7 (στ) της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/2370, τα κράτη μέλη πρέπει να διασφαλίζουν ότι **οι κύριοι διαχειριστές υποδομής τους συμμετέχουν και συνεργάζονται στο πλαίσιο δικτύου**, με σκοπό να διευκολυνθεί η παροχή αποδοτικών και αποτελεσματικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών εντός της Ένωσης.

Τον Ιούνιο του 2017, το PRIME ανέλαβε ρόλο Ευρωπαϊκού Δικτύου Διαχειριστών Υποδομών, με κύρια καθήκοντα:

- Την ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Την υποστήριξη της έγκαιρης και αποτελεσματικής υλοποίησης του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου.
- Την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών.
- Τον προσδιορισμό κοινών αρχών και πρακτικών για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση των επιδόσεων με συνεπή τρόπο.
- Τη συμβολή στις δραστηριότητες παρακολούθησης της αγοράς.
- Την αντιμετώπιση των διασυνοριακών σημείων συμφόρησης και
- την επίτευξη συνεργασίας σε σχέση με τα συστήματα χρέωσης και κατανομής της χωρητικότητας υποδομής σε περισσότερα από ένα δίκτυα.

Κάθε ευρωπαϊκός διαχειριστής υποδομής που λειτουργεί πάνω από 50 χιλιόμετρα σιδηροδρομικής διαδρομής ή φορέας κατανομής χωρητικότητας που του έχει ανατεθεί η εκτέλεση βασικών λειτουργιών της διαχείρισης της υποδομής ή Ένωση των ευρωπαϊκών διαχειριστών σιδηροδρομικής υποδομής μπορεί να γίνει μέλος της PRIME, αφού υπογράψει τη σχετική Διακήρυξη Πρόθεσης.

Η PRIME αριθμεί σήμερα 34 μέλη από 24 χώρες και 5 παρατηρητές. **Από το Φεβρουάριο του 2018 έχει ενταχθεί στην πλατφόρμα και ο ΟΣΕ.**

1.3.2.2 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 Ε.Ε. 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.

1.3.2.3 Ευρωπαϊκή Ένωση Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών (ERFA)

Η **Ευρωπαϊκή Ένωση Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών (European Rail Freight Association ή ERFA)** έχει ως στόχο την προώθηση των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, καθώς και των αντίστοιχων ενδιαφερόμενων μερών, μέσω της πλήρους απελευθέρωσης της αγοράς. Επίσης έχει αντικείμενο:

- Τη βελτίωση της ποιότητας και των επιδόσεων των σιδηροδρομικών υπηρεσιών.
- Τη μείωση του κόστους των σιδηροδρομικών μεταφορών.
- Την κατάργηση των φραγμών πρόσβασης στην αγορά.
- Τη δημιουργία ισότιμων συνθηκών ανταγωνισμού των σιδηροδρομικών έναντι των οδικών μεταφορών.

1.3.2.4 Διεθνής Ένωση Σιδηροδρόμων (UIC)

Η **Διεθνής Ένωση Σιδηροδρόμων (International Union of Railways ή UIC)** είναι ένας διεθνής Οργανισμός του τομέα μεταφορών και απαρτίζεται από 196 μέλη από όλες τις ηπείρους.

Μέλη της UIC μπορούν να είναι ενιαίοι σιδηροδρομικοί οργανισμοί, διαχειριστές υποδομής, πάροχοι σιδηροδρομικών ή συνδυασμένων μεταφορικών υπηρεσιών, εταιρίες χρηματοδοτικής μίσθωσης μονάδων έλξης και τροχαίου υλικού, εταιρίες 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).
- **Υποστηρίζει τα μέλη στις προσπάθειές τους για την ανάπτυξη νέων επιχειρήσεων** και νέων τομέων δραστηριοτήτων.
- **Προτείνει νέους τρόπους για τη βελτίωση των τεχνικών και περιβαλλοντικών επιδόσεων.**

- **Πρωθεί τη διαλειτουργικότητα και να δημιουργεί νέα πρότυπα παγκοσμίως** για τους σιδηροδρόμους (συμπεριλαμβανομένων των κοινών προτύπων με άλλους τρόπους μεταφοράς).

1.3.2.5 Ευρωπαϊκή Ένωση Σιδηροδρομικών Εταιριών (CER)

Η **Ευρωπαϊκή Ένωση Σιδηροδρομικών Εταιριών (Community of European Railway and Infrastructure Companies ή CER)** είναι ένας Φορέας που περιλαμβάνει περισσότερες από 70 εταιρίες, κυρίως σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ενιαίους ή μη πλήρως διαχωρισμένους σιδηροδρομικούς οργανισμούς από την Ε.Ε., τον ΕΟΧ και τα δυτικά Βαλκάνια. Έχει πολυσύνθετη δραστηριότητα, καθώς -μεταξύ άλλων- παρεμβαίνει, στα ευρωπαϊκά όργανα, σε πολλαπλά επίπεδα, διατυπώνοντας θέσεις και προτάσεις.

Το όραμά της είναι ο σιδηρόδρομος να:

- **Καταστεί ένα μέσο μεταφοράς βιώσιμο και ανταγωνιστικό** τόσο όσον αφορά στις τιμές όσο και στην ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, για το σύνολο του μεταφορικού έργου (επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές).
- **Αποτελέσει τον πυρήνα ενός ενιαίου και ολοκληρωμένου** συστήματος.
- **Αναδειχθεί σε παράγοντα ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής Οικονομίας, στήριξης της οικονομικής ανάπτυξης και δημιουργίας θέσεων απασχόλησης**, συμβάλλοντας κατ' αυτόν τον τρόπο στην άρση των κοινωνικών ανισοτήτων.

1.3.2.6 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 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.
- APTU για τις τεχνικές προδιαγραφές τροχαίου υλικού.
- ATMF για την έγκριση θέσης σε λειτουργία τροχαίου υλικού.

Ο ΟΤΙF περιλαμβάνει 50 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.**

1.3.2.7 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 θέματα μέσω 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 κοινοί κανονισμοί ασφαλείας, ασφάλεια και περιβαλλοντικά πρότυπα και εναρμόνιση των τρόπων μεταφοράς.

1.3.2.8 Shift2Rail

Το **Shift2Rail** είναι η πρώτη ευρωπαϊκή πρωτοβουλία στον τομέα των σιδηροδρόμων που επιδιώκει την εστιασμένη έρευνα και καινοτομία, επιταχύνοντας την ενσωμάτωση νέων και προηγμένων τεχνολογιών σε καινοτόμες λύσεις σιδηροδρομικών προϊόντων, μέσω χρηματοδοτικών προγραμμάτων.

Σκοπός του Shift2Rail είναι η προώθηση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής σιδηροδρομικής βιομηχανίας ανταποκρινόμενο στις μεταβαλλόμενες ανάγκες της Ε.Ε. στον τομέα των μεταφορών.

Στο πλαίσιο αυτό, το Shift2Rail συμβάλλει στην έξυπνη και βιώσιμη ανάπτυξη μέσω των ενεργειών του για την προώθηση της έρευνας και της καινοτομίας στον τομέα των σιδηροδρόμων.

Κύριοι στόχοι είναι να:

- **Επιτευχθεί ένας Ενιαίος Ευρωπαϊκός Χώρος Σιδηροδρόμων (SERA).**
- **Ενισχυθεί η ελκυστικότητα και η ανταγωνιστικότητα του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος,** ώστε να εξασφαλιστεί η μετάβαση από τις οδικές μεταφορές προς έναν πιο βιώσιμο τρόπο μεταφοράς, όπως ο σιδηρόδρομος.
- **Στηριχθεί η ηγεσία του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού κλάδου** στην παγκόσμια αγορά.

Το Shift2Rail ενθαρρύνει την εισαγωγή καλύτερων αμαξοστοιχιών στην αγορά (πιο αθόρυβες, πιο άνετες, πιο αξιόπιστες κ.λπ.), οι οποίες λειτουργούν σε μια καινοτόμο υποδομή σιδηροδρομικού δικτύου, αξιόπιστα, με χαμηλότερο κόστος κύκλου ζωής και με ικανότητα αντιμετώπισης της αυξανόμενης ζήτησης μετακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων. Όλα

αυτά αναπτύσσονται από ευρωπαϊκές εταιρίες, αυξάνοντας έτσι την ανταγωνιστικότητά τους στην παγκόσμια αγορά.

Τέλος, συμβάλλει στο πρότυπο της αλλαγής του τρόπου μεταφοράς για να προσελκύσει τους χρήστες στη σιδηροδρομική γραμμή. Για τους επιβάτες της Ε.Ε., αυτό αντιπροσωπεύει περισσότερες επιλογές ταξιδιού, μεγαλύτερη άνεση και βελτιωμένη ακρίβεια. Για τους μεταφορείς εμπορευμάτων, η σιδηροδρομική μεταφορά προσφέρει μια πιο αποδοτική, ακριβή και ανιχνεύσιμη επιλογή αποστολής.

2 Ρύθμιση σιδηροδρομικής αγοράς

Οι σημαντικότερες δραστηριότητες της ΡΑΣ, στο πλαίσιο άσκησης των αρμοδιοτήτων της ως Ρυθμιστικού Φορέα για τις σιδηροδρομικές μεταφορές και ως Φορέα Αδειοδότησης Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων, το έτος 2017 επικεντρώθηκαν στα εξής:

- Στην παρακολούθηση εφαρμογής της ευρωπαϊκής και ελληνικής σιδηροδρομικής νομοθεσίας στις εν λειτουργία σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ και ΣΤΑΣΥ ΑΕ, στο διαχειριστή υποδομής ΟΣΕ ΑΕ και στον φορέα συντήρησης του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, ΕΕΣΣΤΥ ΑΕ, για θέματα αρμοδιότητάς τους, με διαρκή εποπτικό έλεγχο και παρεμβάσεις, όπου κρίθηκε απαραίτητο.
- Στην επανεξέταση και επικαιροποίηση των φακέλων αδειοδότησης της εταιρίας ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ και της ΣΤΑΣΥ ΑΕ, λόγω συμπλήρωσης πενταετίας από τη χορήγηση των αδειών τους (2012), σε εφαρμογή της παρ.2 του άρθρου 23 του ν. 4408/2016 «...Με την συμπλήρωση πέντε (5) ετών, αλλά και ανά πέντε έτη, από τη χορήγηση της άδειας, η αρχή αδειοδότησης επανεξετάζει τη χορηγηθείσα άδεια, προβαίνοντας σε επαλήθευση και επικαιροποίηση των στοιχείων της αδειοδοτημένης σιδηροδρομικής επιχείρησης που τηρούνται στο φάκελο που διατηρεί, προκειμένου να διαπιστώσει εάν εξακολουθούν να συντρέχουν οι όροι και οι προϋποθέσεις βάσει των οποίων χορηγήθηκε η άδεια».
- Στην παροχή της αναγκαίας συνδρομής για τη σύνταξη του πρώτου σχεδίου για την εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την Οδηγία 2370/2016 Ε.Ε., «τροποποίηση της οδηγίας 2012/34/ΕΕ όσον αφορά στο άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και στη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής».

2.1 Αδειοδότηση Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων

Η ΡΑΣ, ως φορέας αδειοδότησης σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (άρθρο 28 παρ. 8 του ν. 3891/2010), μετά τη χορήγηση στο τέλος του 2015 της πρώτης άδειας σιδηροδρομικής επιχείρησης (EL 0120150001) σε ιδιωτική εταιρία, την Rail Cargo Logistics – Goldair και το 2016 στην ιδιωτική εταιρία Piraeus Europe Asia Rail Logistics - Ανώνυμη Εταιρία Διαχείρισης Εφοδιαστικής Αλυσίδας (PEARL A.E.) (EL 0120160001), βρίσκεται σε διαρκή επαφή με τις δύο εταιρίες προκειμένου να αρθούν τυχόν εμπόδια για την έναρξη της δραστηριοποίησής τους στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά.

Ειδικότερα σε ό,τι αφορά στην πρώτη εταιρία, **Rail Cargo Logistics – Goldair**, μετά από συνεχείς επαφές με το Διαχειριστή Υποδομής, **υπέγραψε τον Οκτώβριο του 2017** ετήσια σύμβαση πρόσβασης και χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής. Έχει ήδη υπογράψει σύμβαση μίσθωσης τροχαίου υλικού με τη ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ και σύμβαση συντήρησής του με την εταιρία ΕΕΣΣΤΥ ΑΕ. Αναμένεται η δραστηριοποίησή της μέσα στο 2018.

Αντίστοιχη εξέλιξη αναμένεται μέσα στο 2018 και από τη δεύτερη -ήδη αδειοδοτημένη- ιδιωτική σιδηροδρομική επιχείρηση **Piraeus Europe Asia Rail Logistics - Ανώνυμη Εταιρία Διαχείρισης Εφοδιαστικής Αλυσίδας (PEARL A.E.)**.

Η ΡΑΣ προχώρησε στην επανεξέταση της άδειας της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ, που είχε χορηγηθεί στις 16.07.2012. Παράλληλα, **τον Σεπτέμβριο του 2017** ολοκληρώθηκε η μεταβίβαση του 100% των μετοχών της από το ΤΑΙΠΕΔ στον Ιταλικό Όμιλο Ferrovie. Συγκεκριμένα, μετά την έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη διαγραφή των κρατικών ενισχύσεων και τη δημοσίευση της αντίστοιχης απόφασης, ολοκληρώθηκε η ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ.

Η ΡΑΣ επανεξέτασε και την άδεια της ΣΤΑΣΥ ΑΕ, λόγω συμπλήρωσης πενταετίας από τη χορήγησή της και αναμένεται στις αρχές του 2018 η ολοκλήρωση του ελέγχου.

Αυτή τη στιγμή στην Ελλάδα δεν δραστηριοποιείται κρατική εμπορευματική σιδηροδρομική επιχείρηση, ενώ για τις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές η ΣΤΑΣΥ ΑΕ παρέχει περιορισμένο επιβατικό έργο, αποκλειστικά στο Τμήμα Δουκίσσης Πλακεντίας – Αεροδρόμιο.

Η δραστηριοποίηση και των νέων ιδιωτικών σιδηροδρομικών εταιριών, μέσα στο 2018, καθώς και το συνεχές ενδιαφέρον από εταιρίες που οργανώνονται για την είσοδό τους στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά, διαμορφώνουν ένα νέο τοπίο, με τον σιδηρόδρομο να κερδίζει σταδιακά μερίδιο στο χώρο των μεταφορών. Η σιδηροδρομική αγορά, μετά την ολοκλήρωση των έργων σιδηροδρομικής υποδομής που βρίσκονται σε εξέλιξη, αναμένεται να ενισχυθεί σημαντικά και να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της ελληνικής Οικονομίας.

2.2 Έλεγχος και Παρεμβάσεις στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ

2.2.1 Αιτήματα συνδρομής για υπογραφή διασυνοριακών συμφωνιών

Η ΡΑΣ, έπειτα από καταγγελία ιδιωτικών βουλγαρικών σιδηροδρομικών εταιριών, η οποία αφορούσε δυσλειτουργίες κατά την παραλαβή και ανταλλαγή εμπορευματικών τρένων στο διασυνοριακό σταθμό Ελλάδας-Βουλγαρίας, Κουλάτα, προχώρησε σε διαδικασία

ακρόασης, μετά από διεξοδική διερεύνηση του θέματος και επέβαλε στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ διοικητικές κυρώσεις βάσει του άρθρου 32 παρ. 2 εδ. α του ν. 3891/2010 (Α' 188), για παραβάσεις της κείμενης σιδηροδρομικής νομοθεσίας και της νομοθεσίας του ανταγωνισμού. Οι παραβάσεις αφορούσαν στην κατ' εξακολούθηση παρελκυστική πολιτική της εταιρίας, η οποία επί σειρά ετών υπέγραφε διασυννοριακές συμφωνίες συνεργασίας με τις βουλγαρικές ιδιωτικές εταιρίες BULGARIAN RAILWAY COMPANY AD (BRC AD), DB SCHENKER RAIL BULGARIA EOOD και BULMARKET RAIL CARGO EOOD.

Η ΡΑΣ, μετά και την ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, προχώρησε στην ενημέρωση της νέας Διοίκησης -εντός του 2017- και εξακολουθεί να παρακολουθεί την εξέλιξη του θέματος, για να παρέμβει εκ νέου, εφόσον αυτό απαιτηθεί.

2.2.2 Σύμβαση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ)

Στην ιδιωτική, πλέον από το Σεπτέμβριο του 2017, σιδηροδρομική εταιρία ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ έχει ανατεθεί η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές για τα έτη 2015 έως και 2020, με συνολικό ποσό αποζημιώσεων από το Δημόσιο έως πενήντα εκατομμύρια (50.000.000) ευρώ ετησίως.

Στη σύμβαση, η οποία είναι τριμερής μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου, εκπροσωπούμενου από τους Υπουργούς Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ορίζεται μεταξύ άλλων το εύρος των παρεχόμενων υπηρεσιών, τα δρομολόγια που καλύπτονται από τη σύμβαση, η μεθοδολογία υπολογισμού της αποζημίωσης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ο τρόπος παρακολούθησης της εκτέλεσης της σύμβασης, καθώς και οι μηχανισμοί ελέγχου.

Η αρμοδιότητα της ΡΑΣ, αναφορικά με τη σύμβαση ΥΔΥ, περιορίζεται, αποκλειστικά, στην επαλήθευση συμμόρφωσης με τις διατάξεις του άρθρου 6 ν.4408/2016 περί λογιστικού διαχωρισμού (άρθρο 56 παρ.11 ν.4408/2016) και ειδικότερα στην τήρηση χωριστών λογαριασμών εκμετάλλευσης των Υπηρεσιών (δηλ. τα δρομολόγια που παρέχει η σιδηροδρομική επιχείρηση για την εξυπηρέτηση επιλεγμένων σταθμών επί καθορισμένων γραμμών του ενεργού σιδηροδρομικού δικτύου) και άλλων δραστηριοτήτων που δε δικαιούνται επιδοτήσεως (π.χ. εμπορευματικές μεταφορές), προκειμένου να αποφεύγονται οι διακρίσεις, οι διασταυρούμενες επιδοτήσεις και οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού.

2.3 Έλεγχος και Παρεμβάσεις στον ΟΣΕ

2.3.1 Δήλωση Δικτύου

Ο ΟΣΕ, ως Διαχειριστής Υποδομής, έχει υποχρέωση να συντάσσει και να δημοσιεύει **Δήλωση Δικτύου (ΔΔ)** στην ιστοσελίδα του, σύμφωνα με το άρθρο 27 του ν.4408/2016, με στόχο τη λεπτομερή περιγραφή των χαρακτηριστικών του δικτύου και των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που επιθυμούν να παράσχουν υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών στο δίκτυό του.

Η ΡΑΣ δίνει ιδιαίτερη βαρύτητα στην ορθή τήρηση της απαίτησης αυτής από το Διαχειριστή Υποδομής γιατί αντικατοπτρίζει σε μεγάλο βαθμό τη διαφάνεια στη σιδηροδρομική αγορά και την ίση αντιμετώπιση των παραγόντων της, χωρίς διακρίσεις.

Στο πλαίσιο άσκησης των εποπτικών της αρμοδιοτήτων, κατά το άρθρο 56 του ν.4408/2016, επισήμανε την ανάγκη για δημοσίευση των Δηλώσεων Δικτύου 2018 και 2019, με βάση τις απαιτήσεις του νέου νομοθετικού πλαισίου, που απορρέει από την ευρωπαϊκή οδηγία 2012/34 και τις εκτελεστικές πράξεις αυτής, καθώς και από τον σχετικό νόμο εναρμόνισης της ελληνικής νομοθεσίας (ν.4408/2016) και ειδικά για τις ΔΔ του έτους 2019 και εφεξής ζήτησε την εκ των προτέρων αποστολή τους προς τη ΡΑΣ για τυχόν παρεμβάσεις, προσθήκες διορθώσεις, πριν τη δημοσίευσή τους.

Στο τέλος του 2017, μετά από τις επίμονες προσπάθειες της ΡΑΣ, δημοσιεύτηκαν οι Δηλώσεις Δικτύου των ετών 2018 και 2019. Για πρώτη φορά, με τη δημοσίευση της Δήλωσης Δικτύου 2019 το Δεκέμβριο του 2017, τηρήθηκε από το Διαχειριστή Υποδομής η προβλεπόμενη, από τη νομοθεσία, ημερομηνία δημοσίευσης.

Η ΡΑΣ προχώρησε σε έλεγχο των ΔΔ, με βάση τις απαιτήσεις του νόμου, αναφορικά με το ελάχιστο περιεχόμενο και την πληρότητα των πληροφοριών που πρέπει να λαμβάνει κάθε ενδιαφερόμενος από μια Δήλωση Δικτύου. Στο πλαίσιο αυτό ζήτησε τροποποιήσεις από τον ΟΣΕ ΑΕ σε θέματα πρόσβασης και χρεώσεων χρήσης της υποδομής, που παρέχει ως Διαχειριστής Υποδομής, καθώς και των υπηρεσιών που παρέχει, με την ιδιότητά του ως φορέας εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών ή/και ως πάροχος υπηρεσιών στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

2.3.2 Εγκαταστάσεις παροχής υπηρεσιών προς σιδηροδρομικές εταιρίες – Υπηρεσίες (Service Facilities)

Ο Διαχειριστής της Υποδομής, ΟΣΕ ΑΕ, με την ιδιότητά του ως φορέας εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών προς τις σιδηροδρομικές εταιρίες, διαχειρίζεται τις εγκαταστάσεις όπου παρέχονται υπηρεσίες, όπως οι σιδηροδρομικοί σταθμοί και παράλληλα, παρέχει ο ίδιος κάποιες εξ αυτών. Για τη διευκόλυνση των ενδιαφερόμενων σιδηροδρομικών εταιριών απαιτείται να καταγραφούν οι σχετικές εγκαταστάσεις υπηρεσιών, καθώς και οι υπηρεσίες που παρέχονται σε κάθε εγκατάσταση, ο τρόπος πρόσβασης σ' αυτές

και οι σχετικές χρεώσεις τόσο για την πρόσβαση όσο και για την παρεχόμενη υπηρεσία. Το ζήτημα αυτό αναμένεται να επιλυθεί με την έκδοση της προβλεπόμενης στο άρθρο 13.3 του ν.4408/2016 απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, μετά από εισήγηση του διαχειριστή υποδομής και γνώμη της ΓΑΙΑΟΣΕ, με την οποία θα αποσαφηνισθεί ο ρόλος των εμπλεκόμενων Φορέων και θα μπορέσει στη συνέχεια, ο καθένας να διαμορφώσει το πλαίσιο των χρεώσεων για τις εγκαταστάσεις που χειρίζεται και τις υπηρεσίες που παρέχει.

Η ΡΑΣ και ο ΟΣΕ ΑΕ θα διαμορφώσουν το κοινό υπόδειγμα «Common Template for Service Facilities», μέχρι 30.06.2018 σύμφωνα με τον ΕΕ 2017/2177, που θα χρησιμοποιήσει ο σιδηροδρομικός τομέας για την υποβολή πληροφοριών των φορέων εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης.

Στο πλαίσιο αυτό, η ΡΑΣ **συνεργάστηκε** με τον ΟΣΕ για την προσωρινή επίλυση του θέματος της διαχείρισης των εγκαταστάσεων πετρελαιοδότησης για τις ανάγκες τόσο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ όσο και των νέων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Μέσα στο 2018, αναμένεται να αποσαφηνισθεί το τοπίο των υπηρεσιών - service facilities - και να μπορέσει να υπάρξει η κατάλληλη πληροφόρηση για όλους τους εμπλεκόμενους, συμπεριλαμβανομένων των εν δυνάμει ενδιαφερόμενων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, κατά τα πρότυπα του Common Template for SF.

2.3.3 Σύστημα επιδόσεων

Κατά τη διάρκεια του έτους 2017, πραγματοποιήθηκε ετήσια επιθεώρηση της ΡΑΣ στον ΟΣΕ Α.Ε. για το Σύστημα Ενθάρρυνσης Επιδόσεων (ΣΕΕ) (άρθρο 35 ν.4408/2016). Διαπιστώθηκε ότι ο αριθμός των δρομολογίων που παρακολουθείται ημερησίως στον άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Αλεξανδρούπολη παραμένει μικρός σε σχέση με τον ημερήσιο αριθμό δρομολογίων. **Με έκθεση ελέγχου, η ΡΑΣ παρενέβη, προκειμένου ο ΟΣΕ αφενός να αυξήσει τον αριθμό των δρομολογίων που παρακολουθεί ημερησίως και αφετέρου να προχωρήσει σε αναβάθμιση των πληροφοριακών συστημάτων που παρακολουθούν τις καταγραφές των δρομολογίων.** Η ΡΑΣ, εκτιμά ότι μόνο με τη χρήση των κατάλληλων πληροφοριακών συστημάτων θα ενισχυθεί, σε μεγάλο βαθμό, η αποτελεσματικότητα εφαρμογής του ΣΕΕ.

Επίσης, επισημάνθηκε ότι δεν γίνεται καμία καταγραφή στα δρομολόγια της ΣΤΑΣΥ με αποτέλεσμα η εν λόγω σιδηροδρομική επιχείρηση να μην έχει ενταχθεί έως σήμερα στο ΣΕΕ. Στόχος μέσα στο 2018, είναι να γίνει προσπάθεια ένταξης και της ΣΤΑΣΥ ΑΕ στο σύστημα επιδόσεων του Διαχειριστή Υποδομής.

2.3.4 Σύστημα χρέωσης χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής και των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών

Ο ΟΣΕ, ως Διαχειριστής Υποδομής, ως φορέας εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών, αλλά και ως πάροχος ο ίδιος, υπηρεσιών προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις

προσδιορίζει τα τέλη χρήσης και παροχής αυτών, τα οποία και αποτελούν και βασικό έσοδο της χρηματοδότησης των δραστηριοτήτων του.

Σύμφωνα με τα οριζόμενα στο Ν.4408/2016 (Τμήμα 2 – Τέλη Υποδομής και Υπηρεσιών), καθώς και τον ΕΕ 2015/909, το τέλος ισούται με το κόστος που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της σιδηροδρομικής υπηρεσίας. Το ύψος των τελών και η μεθοδολογία υπολογισμού του συστήματος χρέωσης χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής και των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών πρέπει να αποτυπώνεται στη Δήλωση Δικτύου του Διαχειριστή Υποδομής.

Στο πλαίσιο αυτό, και με δεδομένο ότι όπως προκύπτει από τη δημοσιευμένη Δήλωση Δικτύου του ΟΣΕ του έτους 2019, η μεθοδολογία που ακολουθεί δεν καλύπτει τις απαιτήσεις των ως άνω νομοθετημάτων, **η ΡΑΣ ζήτησε από τον ΟΣΕ, με σχετικές επιστολές της και κατ'ιδίαν συναντήσεις, την άμεση αποστολή αναλυτικού χρονοδιαγράμματος υλοποίησης του συγκεκριμένου έργου.** Ειδικότερα, ζήτησε τον επανακαθορισμό και την γνωστοποίηση της μεθόδου υπολογισμού του άμεσου κόστους χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής και των εγκαταστάσεων, λαμβάνοντας υπόψη ότι η προβλεπόμενη στο άρθρο 9 του ΕΚ 2015/909 έχει παρέλθει.

Δεδομένου ότι σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία ο Διαχειριστής Υποδομής έχει τη δυνατότητα σταδιακής προσαρμογής έως τα μέσα του 2019, ο ΟΣΕ έχει ήδη ξεκινήσει τις διαδικασίες για τη μελέτη και τροποποίηση του οικονομετρικού μοντέλου που εφαρμόζει στο σύστημα χρεώσεων που ακολουθεί, ώστε αυτό να προσαρμοστεί στις απαιτήσεις του ΕΕ 2015/909. Μετά τη διαμόρφωση του νέου συστήματος χρεώσεων και τον έλεγχό του από τη ΡΑΣ - και εντός της μεταβατικής περιόδου- θα ακολουθήσει, η επεξεργασία σχετικού σχεδίου Υπουργικής Απόφασης για την επικαιροποίηση του πλαισίου, των κανόνων και των κριτηρίων χρέωσης, που θα αντικαταστήσει την ισχύουσα Φ4/54510/4872/06 (Β'745).

2.3.5 Σύστημα για την παροχή κινήτρου στο Διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής

Σύμφωνα με το άρθρο 6 της Κ.Υ.Α. Φ35/οικ.63186/31867 ΦΕΚ 2333 Β' 2015, η οποία αφορά στην παροχή κινήτρου προς τον διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής (ΟΣΕ ΑΕ) για τη μείωση του κόστους χρήσης στη υποδομή και του επιπέδου των τελών υποδομής για τα έτη 2015-2019, **η ΡΑΣ είναι αρμόδια για τον έλεγχο της εφαρμογής του εν λόγω συστήματος παροχής κινήτρου.** Επιπλέον, οφείλει να συντάσσει και να υποβάλλει σχετικές εκθέσεις στους Υπουργούς Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών, για την τελική έγκριση και καταβολή της προβλεπόμενης αμοιβής επιβράβευσης. Επισημαίνεται ότι-σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία η υλοποίηση των κινήτρων γίνεται μέσω ρυθμιστικών μέτρων και όχι μέσω

συμβατικής συμφωνίας Κράτους - διαχειριστή υποδομής. Κατά συνέπεια η υλοποίησή τους βασίζεται στην ανάλυση επιτεύξιμων μειώσεων του κόστους (σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 30 του Ν.4408/2016).

Στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της ως εποπτεύουσα Αρχή η ΡΑΣ, ενημέρωσε μέσω σχετικής αλληλογραφίας τον ΟΣΕ ότι η πρώτη καταβολή επιβράβευσης για το έτος 2015 (έτος αναφοράς) θα γινόταν εντός του τρίτου έτους μετά το έτος αναφοράς, δηλαδή το 2018. Ταυτόχρονα, **ζητούσε** την άμεση κοινοποίηση των -προβλεπόμενων στο άρθρο 3 της προαναφερθείσας ΚΥΑ- στοιχείων για τα έτη 2015 και 2016, προκειμένου μετά την ολοκλήρωση του ελέγχου, να προχωρήσει στη σύνταξη και αποστολή της ανάλογης εισήγησης προς το ΥΠΥΜΕ, σχετικά με την αμοιβή επιβράβευσης.

Κατά τη διάρκεια του 2017, η ΡΑΣ, επανήλθε και με νεότερο έγγραφο της ζήτησε τα στοιχεία των ετών 2015 και 2016, καθώς και το επιχειρηματικό σχέδιο για το ελεγχόμενο διάστημα, ώστε να προβεί σε έλεγχο και κατόπιν να εισηγηθεί προς τον αρμόδιο Υπουργό, την καταβολή ή μη της επιβράβευσης βάσει της υλοποίησης των στόχων που είχαν τεθεί.

2.4 Σιδηροδρομικός Εμπορευματικός Διάδρομος (RFC Orient / East-Med)

Η Ελλάδα, βάσει του Κανονισμού ΕΕ 2010/913, με τον οποίο συστάθηκαν 9 εμπορευματικοί διάδρομοι, συμμετέχει, στον εμπορευματικό σιδηροδρομικό διάδρομο 7 (Rail Freight Corridor 7), από την έναρξη της λειτουργίας του, το Νοέμβριο του 2013.

Με τον Κανονισμό ΕΕ 2013/1316 «για τη σύσταση της διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη», την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 913/2010 και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 680/2007 και (ΕΚ) 67/2010» προστέθηκε και η Γερμανία ως όγδοη χώρα του διαδρόμου και μετονομάστηκε πλέον σε Ανατολή/Ανατολική Μεσόγειος (Orient East-Med Corridor-OEM), που ξεκινάει από την Ελλάδα, διασχίζει τη Βουλγαρία, Ρουμανία, Ουγγαρία, Αυστρία, Σλοβακία, Τσεχία και καταλήγει στη Γερμανία.

Για τον καλύτερο συντονισμό, μεταξύ των διαχειριστών υποδομής των κρατών-μελών, διοργανώνονται από την ουγγρική προεδρία -αρμόδια να χειρίζεται ζητήματα της μονοαπευθυντικής θυρίδας του Διαδρόμου (Corridor One-Stop Shop / C-OSS)- συναντήσεις μεταξύ των εκπροσώπων των αρμοδίων υπουργείων και των διαχειριστών υποδομής των χωρών που συμμετέχουν στον εν λόγω διάδρομο, με ονομασίες Executive και Management Boards, αντίστοιχα.

Το C-OSS χειρίζεται κυρίως την κατανομή της χωρητικότητας του Διαδρόμου, προκαθορισμένες διαδρομές (prearranged paths/PaPs), εφεδρική χωρητικότητα (reserved capacity) μεταξύ των αιτούντων για αυτήν. Οι όποιες καταγγελίες απευθύνονται στο C-OSS,

αφορούν κατά βάση τα προαναφερθέντα ζητήματα. Ο καθορισμός και οργάνωση των διεθνών προκαθορισμένων διαδρομών για τις εμπορευματικές αμαξοστοιχίες, με τρόπο ώστε να επιτυγχάνεται η ομαλή διέλευση κατά μήκος του διαδρόμου, εμπίπτει στη διακριτική ευχέρεια των διαχειριστών υποδομής.

Σε μία από αυτές τις συναντήσεις, που έλαβε χώρα στη Σόφια της Βουλγαρίας για πρώτη φορά συμμετείχαν και οι Αρχές Ασφαλείας (NSAs) των -σχετικών με το συγκεκριμένο διάδρομο- χωρών, **συμπεριλαμβανομένης της ΡΑΣ**. Στη συνάντηση κατατέθηκαν απόψεις επί συγκεκριμένων ζητημάτων του Προγράμματος Δράσεων που συμφωνήθηκε μεταξύ των υπουργών Μεταφορών τον Ιούνιο του 2016 στην Ολλανδία, ως απόρροια της Κοινής Υπουργικής Διακήρυξης. Επιπρόσθετα, κατατέθηκε μία σειρά ερωτημάτων, σχετικών με τα υπό συζήτηση ζητήματα, που χρήζουν αντιμετώπισης για τη βελτίωση της κυκλοφορίας στον εν λόγω διάδρομο.

Επισημαίνεται ότι **η ΡΑΣ συμμετείχε στη σύνταξη και στην έκδοση της Κοινής Συμφωνίας Συνεργασίας** (Common Cooperation Agreement) που υπογράφηκε μεταξύ των Ρυθμιστικών Φορέων των χωρών που απαρτίζουν τον RFC OEM.

2.5 Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με το 4ο σιδηροδρομικό πακέτο – Τεχνικός Πυλώνας – Πυλώνας της Αγοράς

Μετά τη δημοσίευση τον Μάιο του 2016 στην Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης των τριών νομοθετημάτων του Τεχνικού Πυλώνα (Technical Pillar) του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου:

1. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2016/796 «σχετικά με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004».
2. ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2016/797 «σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (αναδιατύπωση).
3. ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2016/798 «για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων» (αναδιατύπωση) και

τη δημοσίευση, το Δεκέμβριο του 2016, του Πυλώνα της Αγοράς (Market Pillar) του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου:

1. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2016/2337 «σχετικά με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1192/69 του Συμβουλίου περί κοινών κανόνων για τη διευθέτηση των λογαριασμών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων».
2. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2016/2338 «για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 σχετικά με το άνοιγμα της αγοράς εγχώριων επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών».

3. ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2370/2016 «για την τροποποίηση της οδηγίας 2012/34/ΕΕ όσον αφορά το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής»,

η ΡΑΣ, σε συνεργασία με το ΥΠΥΜΕ, **προχώρησε στην επεξεργασία και σχολιασμό του σχεδίου νόμου που αφορά στην εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με τα ως άνω ευρωπαϊκά κείμενα για την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών, τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρομικών υποσυστημάτων, τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής και το άνοιγμα της αγοράς των εσωτερικών υπηρεσιών εσωτερικής μεταφοράς επιβατών.** Η διαδικασία ενσωμάτωσης στο ελληνικό δίκαιο θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί για μεν τον τεχνικό πυλώνα τον Ιούνιο του 2020 και δε τον πυλώνα της αγοράς τον Δεκέμβριο του 2018.

2.6 Διακρατική Συμφωνία Ελλάδας – Βουλγαρίας

Η διακρατική συμφωνία Ελλάδας-Βουλγαρίας, αναμένεται να υπογραφεί, σε εφαρμογή του άρθρου 14 της Οδηγίας 2012/34. Οι συζητήσεις για τη διαμόρφωση του κειμένου της διακρατικής συμφωνίας, στις οποίες συμμετείχε και η ΡΑΣ, ως Ρυθμιστικός Φορέας και Εθνική Αρχή Ασφάλειας, είχαν φτάσει στο τέλος του 2015 σε ένα «προχωρημένο σχέδιο», ύστερα από μακρά συνεργασία ελληνικών και βουλγαρικών εμπλεκόμενων Φορέων.

Το τελικό κείμενο, όπως αυτό διαμορφώθηκε με τις τελευταίες προσθήκες και διορθώσεις στις αρχές του 2016, κοινοποιήθηκε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όπως ορίζει η παρ. 2 του άρθρου 14 της Οδηγίας 2012/34 και αναμένεται η έγκριση της ΕΕ, προκειμένου να προχωρήσει, εντός του 2018, η κύρωση με νόμο της διακρατικής συμφωνίας μεταξύ Ελλάδας και Βουλγαρίας.

2.7 Διακρατική Συμφωνία Ελλάδας – ΠΓΔΜ

Σε εξέλιξη βρίσκεται σύνταξη σχεδίου Διακρατικής Διασυνοριακής Σιδηροδρομικής Συμφωνίας με την ΠΓΔΜ που επεξεργάζεται το ΥΠΥΜΕ. Η ΡΑΣ ενημερώθηκε για τις προαπαιτούμενες ενέργειες και συμφωνίες, τις οποίες έθεσε το ΥΠΥΜΕ και πρέπει να ολοκληρωθούν από αρμόδιους Φορείς, προκειμένου να αρχίσουν περαιτέρω διαπραγματεύσεις πριν την υπογραφή της αναφερόμενης συμφωνίας και διαβίβασε τις απόψεις της.

3 Παρακολούθηση τήρησης του (ΕΚ) 1371/2007

Η ΡΑΣ, στο πλαίσιο άσκησης των αρμοδιοτήτων της ως Φορέας υπεύθυνος για την επιβολή της εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 **σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών**, προέβη κατά τη διάρκεια του 2017 στις παρακάτω ενέργειες:

- Προκειμένου να ελεγχθεί για άλλη μία χρονιά η τήρηση του ανωτέρω Κανονισμού ως προς τα δικαιώματα των επιβατών σιδηροδρομικών μέσων μεταφοράς, **λάμβανε σε τακτική διμηνιαία βάση από την κύρια σιδηροδρομική επιχείρηση ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ηλεκτρονικό αρχείο παραπόνων.**

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έλαβε **2539 παράπονα**, τα οποία αφορούσαν κυρίως στις κατηγορίες των ακυρώσεων – καθυστερήσεων, προσβασιμότητας σε σταθμούς, ασφάλειας, συμπεριφοράς προσωπικού, αποζημιώσεων κομίστρου, έλλειψης πληροφόρησης ή ποιότητας παροχής υπηρεσιών.

- Σε συνέχεια της διαβίβασης των παραπόνων από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ μέσω του ηλεκτρονικού αρχείου, παρατηρήθηκαν **δυσλειτουργίες** στην επεξεργασία.

Για το λόγο αυτό πραγματοποιήθηκε συνάντηση, όπου έγινε αποδεκτή η πρόταση της ΡΑΣ από την Διεύθυνση Επιβατικών Μεταφορών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, για μια **κατηγοριοποίηση** των παραπόνων τέτοια, ώστε ανά δίμηνο να εξάγονται **ασφαλή ποσοτικά και ποιοτικά συμπεράσματα** προκειμένου να προτείνονται **βελτιώσεις των παρεχόμενων υπηρεσιών** αφενός, και αφετέρου να **διευκολύνεται η συνεργασία και η ανταλλαγή πληροφοριών** με του αντίστοιχους ΝΕΒ της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με την αρμόδια υπηρεσία της DG MOVE, αλλά και με υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

- Με αφορμή παράπονα επιβατών που είτε απευθύνθηκαν στη ΡΑΣ είτε στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ζητήθηκε στη Σιδηροδρομική Επιχείρηση να γίνει διακριτό, κατά την έκδοση εισιτηρίου, ότι κανένα δρομολόγιο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν θεωρείται ανταπόκριση και ότι ο επιβάτης ταξιδεύει με δική του ευθύνη χωρίς να έχει δικαίωμα αξίωσης σε περίπτωση που χαθεί η αναμεταβίβαση. Κατόπιν αυτού, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, στους όρους μεταφοράς στην ιστοσελίδα της, κάνει αναφορά ότι δεν προβλέπεται αυστηρή δρομολογιακή ανταπόκριση. Πρόσθετα, με ευθύνη της ΤΡΑΙΝΟΣΕ οι πράκτορες ενημερώνουν περί αυτού το επιβατικό κοινό στους σιδηροδρομικούς σταθμούς. Μετά από προτροπή της ΡΑΣ αναμένονται περαιτέρω ενέργειες από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ στο ζήτημα αυτό.

- Η ΡΑΣ στο πλαίσιο των ετήσιων επιθεωρήσεων, με αντικείμενο τον έλεγχο της εφαρμογής των διατάξεων στο άρθρο 8 και στο Παράρτημα II του Κανονισμού (ΕΕ) 1371/2007 που αφορά στην πληροφόρηση του επιβατικού κοινού προ του ταξιδιού αλλά και κατά τη διάρκειά του, προχώρησε σε **επί τόπου επιθεωρήσεις σε σιδηροδρομικές αμαξοστοιχίες και σιδηροδρομικούς σταθμούς των Πατρών, Ρίου, Κιάτου, Αλεξανδρούπολης, Ξάνθης, Θεσσαλονίκης, Βόλου και Λάρισας.**

Από τον δειγματοληπτικό έλεγχο διαπιστώθηκε ότι οι συνεργαζόμενοι πράκτορες και οι συνοδοί αμαξοστοιχιών γνωρίζουν τις υποχρεώσεις τους και είναι σε θέση να ενημερώσουν και να εξυπηρετήσουν το επιβατικό κοινό. Από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ καταβάλλονται συνεχείς προσπάθειες βελτίωσης των παρεχόμενων υπηρεσιών αλλά παρ' όλα αυτά η ανεμπόδιστη πρόσβαση στις υποδομές των σταθμών ειδικότερα των ΑμεΑ, αλλά και η αποσαφήνιση των αρμοδιοτήτων μεταξύ Διαχειριστή Υποδομής και Σιδηροδρομικής Επιχείρησης είναι απαραίτητη.

- Η ΡΑΣ προχώρησε και σε **επιτόπιο έλεγχο της εφαρμογής των διατάξεων του άρθρου 26 του Κανονισμού (ΕΕ) 1371/2007** σχετικά με την προσωπική ασφάλεια των επιβατών, στο Διαχειριστή Υποδομής και έλαβε χώρα στους σταθμούς **Αφίδνες, Αχαρνές και ΣΚΑ**. Διαπιστώθηκε μείωση των κρουσμάτων βανδαλισμών και κλοπών, η οποία οφείλεται στην παρουσία της Ελληνικής Αστυνομίας κυρίως στο Σ.Σ. Αχαρνών.

Η επιλεκτική όμως, παρουσία τους μόνο τις πρωινές ώρες δεν επιλύει εξ ολοκλήρου το πρόβλημα. Έγινε ενημέρωση σχετικά με τη διαδικασία τοποθέτησης καμερών ασφαλείας στους σιδηροδρομικούς σταθμούς η οποία βρίσκεται σε εξέλιξη, καθώς και για τη συνεργασία με το Τμήμα Πολιτικής Σχεδίασης Εκτάκτου Ανάγκης (ΠΣΕΑ) του ΟΣΕ και την αποστολή σε αυτή αναφορών με προβλήματα – δυσλειτουργίες στους Σ.Σ.

Επίσης, σε συνέχεια καταγγελιών κατά της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ και των επιτόπιων ελέγχων από ομάδα ελεγκτών της ΡΑΣ, τον Σεπτέμβριο του 2017, επαληθεύτηκαν **βλάβες στους ανελκυστήρες** στο σταθμό Σ.Σ. ΣΚΑ. Γι' αυτό το λόγο, η ΡΑΣ προέβη σε επιστολές προς ΟΣΕ ΑΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ, υποδεικνύοντας στις επιχειρήσεις να προβούν στις απαραίτητες ενέργειες, προκειμένου να καταστεί εφικτή η άμεση επαναλειτουργία των ανελκυστήρων για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

- Πρόσθετα, ως αποτέλεσμα της συνεργασίας της ΡΑΣ με τους εμπλεκόμενους φορείς, αναγνωρίζοντας την ανάγκη παρεμβάσεων για άρση των εμποδίων στην πρόσβαση των ΑΜΕΑ στις σιδηροδρομικές μεταφορές, το 2017 διενεργήθηκε **δοκιμή**

Λειτουργίας για την προμήθεια ανυψωτικών μηχανημάτων στους Σ.Σ. Αθηνών και Θεσσαλονίκης με σκοπό τη διευκόλυνση των επιβατών ΑΜΕΑ.

- Επιπλέον, συμμετείχε σε **ερωτηματολόγιο του Ελληνικού Ινστιτούτου Μεταφορών/Κέντρο Τεχνολογίας και Έρευνας**, σχετικά με τη μελέτη εμπειρογνωμόνων με τίτλο «Μεταφορές και τουρισμός για άτομα με ειδικές ανάγκες και άτομα με μειωμένη κινητικότητα». Σκοπός του ερωτηματολογίου ήταν η περιγραφή την κατάστασης προσβασιμότητας τόσο στις υπηρεσίες μεταφορών των κρατών – μελών της Ε.Ε., όσο και στους τουριστικούς προορισμούς.
- Η ΡΑΣ πραγματοποίησε **συνάντηση στα γραφεία της ΣΤΑΣΥ Α.Ε. με σκοπό τη συζήτηση θεμάτων σχετικά με τις αρμοδιότητες και υποχρεώσεις της Σιδηροδρομικής Επιχείρησης στο πλαίσιο του Κανονισμού 1371/2007, για το τμήμα «Δουκίσσης Πλακεντίας – Αεροδρόμιο»**. Έγινε υπενθύμιση για την τήρηση ενός Μηχανισμού Διεκπεραίωσης Παραπόνων και στα ανώτατα όρια απόκρισης των παραπόνων και συμφωνήθηκε η αποστολή των παραπόνων στη ΡΑΣ ανά δίμηνο. Η ΣΤΑΣΥ έλαβε 55 παράπονα για το έτος 2017 τα οποία αφορούσαν κυρίως τις κατηγορίες της πληροφόρησης, των καθυστερήσεων / ακυρώσεων, συμπεριφοράς προσωπικού και θέματα ασφάλειας.
- Λόγω της επικείμενης αναδιατύπωσης του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 1371/2007, η ΡΑΣ ως φορέας επιβολής του ανωτέρω Κανονισμού, **διαβίβασε σχόλια και ερωτήματα** σχετικά με την «**Πρόταση για ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών των σιδηροδρομικών μεταφορών (αναδιατύπωση)**», τόσο στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, όσο και στη Μόνιμη Αντιπροσωπεία της Ελλάδος στην Ε.Ε.
- **Επιπλέον, σε εξέλιξη βρίσκεται η μελέτη των παραπόνων** για το έτος **2017**, (σε συνέχεια των περιοδικών αποστολών όλων των ηλεκτρονικών αρχείων παραπόνων από τους εμπλεκόμενους φορείς) η οποία θα ολοκληρωθεί το πρώτο εξάμηνο του 2018. **Ποσοτικά στοιχεία** και συμπεράσματα της μελέτης αυτής θα αποτυπωθούν σε έκθεση της ΡΑΣ μετά την επεξεργασία των στοιχείων αυτών.

Μια πρώτη επεξεργασία του δεκαμήνου Ιαν-Οκτ 2017, δίνει την εξής ποσοστιαία κατανομή των παραπόνων για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ ανά κατηγορία:



- Παράλληλα, και στα πλαίσια **δειγματοληπτικού ελέγχου 200 παραπόνων για ποιοτικά συμπεράσματα από την ΡΑΣ για το 2017**, που απευθύνθηκαν στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ και ΣΤΑΣΥ ΑΕ, **έχει ήδη ολοκληρωθεί έκθεση** με τα συχνά προβλήματα όπως τα αντιλαμβάνονται οι επιβάτες, καθώς και προτάσεις αντιμετώπισης αυτών, στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων της Αρχής και των περιορισμών λόγω των εξαιρέσεων από την εφαρμογή συγκεκριμένων άρθρων.

Ως **γενικό συμπέρασμα** αυτής της μελέτης σε **ποιοτικό επίπεδο** είναι ότι, **οι διευκολύνσεις Πληρωμών, η ανταγωνιστική τιμολόγηση σε σχέση με άλλα χερσαία μέσα καθώς και η βελτίωση υποδομής μαζί με την εγκυρότητα των δρομολογίων**, θα βοηθήσουν δραματικά στη βελτίωση της εικόνας των σιδηροδρόμων, καθώς και στην αξιοπιστία του, καθώς η απογοήτευση των επιβατών είναι εύκολο να οδηγήσει σε άλλες επιλογές χερσαίας μετακίνησης οι οποίες έχουν λόγω φύσης, μειονεκτήματα που οι σιδηρόδρομοι δεν έχουν.

Επίσης πρέπει να τονιστεί ότι η άμεση (το πολύ εντός μήνα από την ημέρα εκδήλωσής του από την πλευρά του πολίτη), στοχευμένη και όχι γενικόλογη απόκριση στα παράπονα είναι προφανώς αναμενόμενη από τον πολίτη και θα πρέπει να καταβληθεί κάθε προσπάθεια προς αυτήν την κατεύθυνση.

Απαραίτητο βοηθητικό στοιχείο για τον περιορισμό του φαινομένου των παραπόνων θα αποτελέσει η ευελιξία, η άρση των εμποδίων και η καλή συνεργασία μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων που παράγουν τις σιδηροδρομικές Υπηρεσίες.

Τέλος, αν και, παράγοντες όπως, η μειωμένη διαθεσιμότητα Τροχαίου Υλικού, οι ελλείψεις Προσωπικού, και το γεγονός ότι το Προσωπικό της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ είναι επιφορτισμένο με πολλαπλές αρμοδιότητες και ευθύνες, **αποτελούν πραγματικά εμπόδια** στην ορθή και αποτελεσματική παροχή των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, **καταβάλλεται κάθε δυνατή**

προσπάθεια από την ΡΑΣ προς όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, ώστε αυτοί να έχουν το μικρότερο δυνατό αντίκτυπο στις παρεχόμενες υπηρεσίες.

Επισημαίνεται ότι εξακολουθεί να υπάρχει περιορισμένη δυνατότητα παρέμβασης της ΡΑΣ λόγω της εξαίρεσης από την εφαρμογή των άρθρων 10,13, 15-18 & 28 του Κανονισμού που έχει χορηγηθεί στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις μέχρι 1.12.2019. Υπενθυμίζεται ότι οι εξαιρέσεις αφορούν στα Συστήματα Ταξιδιωτικών Πληροφοριών και Κρατήσεων, στην Παροχή Προκαταβολών για κάλυψη των άμεσων οικονομικών αναγκών των επιβατών που έχουν σκοτωθεί ή τραυματιστεί, στις αποζημιώσεις λόγω καθυστερήσεων, απώλειας ανταποκρίσεων και ακυρώσεων, στην επιστροφή χρημάτων λόγω καθυστέρησης και επαναδρομολόγησης και στα Πρότυπα ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Παρά τις ανωτέρω εξαιρέσεις, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ έχει θεσπίσει Πολιτική Αποζημιώσεων, που περιγράφεται με σαφήνεια στους Όρους Μεταφοράς στην ιστοσελίδα της, προκειμένου να αμβλυνθεί τυχόν δυσαρέσκεια από το επιβατικό κοινό, γεγονός που αποτελεί θετικό βήμα προς την κατεύθυνση της ενίσχυσης των δικαιωμάτων των επιβατών.

Τέλος, αν και υφίστανται οι περιορισμοί στην παρέμβαση της ΡΑΣ ως προς τα δικαιώματα των επιβατών στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις λόγω των προαναφερόμενων εξαιρέσεων σε αρκετά άρθρα του ΕΚ 1371/2007, **η ΡΑΣ με τον θεσμικό της ρόλο, εξαντλεί κάθε δυνατότητα για ενίσχυση της συνεργασίας, με και μεταξύ, των εμπλεκόμενων φορέων**, προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών σε κάθε κατηγορία επιβατών (εργαζόμενους, τουρίστες, ηλικιωμένους, με κινητικά προβλήματα κλπ.) με απώτερο σκοπό να αναδειχθεί ο σιδηρόδρομος ως το πιο **φιλικό, ασφαλές, αξιόπιστο μέσο χερσαίας μετακίνησης** στην Επικράτεια.

4 Ασφάλεια Σιδηροδρόμων

4.1 Γενικά

Δυνάμει των διατάξεων του Ν. 4199/2013 (ΦΕΚ Α' 216/11-10-2013), ανατέθηκαν στη ΡΑΣ οι αρμοδιότητες της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών [Εθνικής Αρχής για την Ασφάλεια (ΕΑΑ)], οι οποίες ασκούνταν προηγουμένως από το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων (Υπ.Υ.Με.Δι.). Τα κύρια καθήκοντα της ΕΑΑ περιγράφονται στο άρθρο 15 του ΠΔ 160/2007 (ΦΕΚ Α' 201 / 23-08-2007) όπως ισχύει, ενώ αναλυτικά τα καθήκοντά της περιλαμβάνονται επίσης στο Ν.3911/2011 (ΦΕΚ Α' 12) και στο ΠΔ 104/2010 (Α'181).

Επίσης, δυνάμει του προαναφερθέντος νόμου, η ΡΑΣ ασκεί πλέον τα καθήκοντα της «Αρμόδιας Αρχής» του Κανονισμού σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (RID), ενώ δυνάμει του άρθρου 14^α του ΠΔ 160/2007 ασκεί επιπλέον τα καθήκοντα του αρμόδιου φορέα πιστοποίησης Υπεύθυνων Φορέων για τη Συντήρηση (ΥΦΣ) εμπορευματικών φορταμαξιών σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κανονισμού (ΕΕ) 445/2011.

Η συμφωνία-ορόσημο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το 4ο σιδηροδρομικό πακέτο, ανοίγει νέες προοπτικές, όσον αφορά στην ασφάλεια στο ευρωπαϊκό και Εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, με την εισαγωγή της νέας Οδηγίας EK2016/798 για την σιδηροδρομική ασφάλεια. Η ΡΑΣ, η οποία δίνει μεγάλη έμφαση στην ασφάλεια, μεριμνά για την ενημέρωση όλων των ενδιαφερόμενων μερών σχετικά με την ανωτέρω οδηγία και την έγκαιρη εφαρμογή όλων των προβλέψεών της στην εγχώρια αγορά.

4.2 Πιστοποίηση Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων (ΣΕ)

Υποχρέωση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, προκειμένου να αποκτήσουν πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή, είναι η λήψη Πιστοποιητικών Ασφάλειας (Μέρος Α και Μέρος Β) τα οποία χορηγούνται από την αρμόδια ΕΑΑ (ΡΑΣ). Η υποχρέωση αυτή απορρέει από το άρθρο 10 της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ (Οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων) και το άρθρο 10 του Π.Δ. 160/2007 (ΦΕΚ Α' 201/23-08-2007) όπως ισχύει.

Το Πιστοποιητικό Ασφάλειας Μέρους Α περιλαμβάνει την πιστοποίηση της αποδοχής του συστήματος διαχείρισης ασφάλειας, ενώ το Πιστοποιητικό Ασφάλειας μέρους Β περιλαμβάνει την πιστοποίηση της αποδοχής των μέτρων που λαμβάνει η σιδηροδρομική επιχείρηση, προκειμένου να ανταποκρίνεται στις ιδιαίτερες απαιτήσεις που επιβάλλει η ασφαλής εκμετάλλευση του σχετικού σιδηροδρομικού δικτύου.

Στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά δραστηριοποιούνται η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και η ΣΤΑΣΥ Α.Ε. (στο τμήμα Δουκίσσης Πλακεντίας-Αεροδρόμιο), ενώ αναμένεται μέσα στο 2018 η δραστηριοποίηση και της Rail Cargo Logistics Goldair (RCLG) Α.Ε και της Piraeus Europe Asia

Rail Logistics (PEARL) ΑΕ , οι οποίες έχουν ήδη λάβει τα αντίστοιχα πιστοποιητικά ασφάλειας από την ΡΑΣ.

Ακολουθεί πιο λεπτομερής περιγραφή ανά σιδηροδρομική επιχείρηση:

ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

Στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. είχε χορηγηθεί το 2013 από το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, το Πιστοποιητικό Ασφάλειας Μέρος Α (ΕΛ 11 2013 0001) και το Πιστοποιητικό Ασφάλειας Μέρος Β (ΕΛ 12 2013 0001) πενταετούς διάρκειας, ισχύος έως τις 31/12/2017.

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. με αίτησή της τον Νοέμβριο 2017 ζήτησε από την ΡΑΣ την ανανέωση των Πιστοποιητικών Ασφάλειας. Η ΡΑΣ μετά από αξιολόγηση της συμμόρφωσης της αίτησης και του συνοδευτικού φακέλου δικαιολογητικών **εξέδωσε και χορήγησε** στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ τα ανανεωμένα Πιστοποιητικά Ασφάλειας Μέρος Α (ΕΛ 11 2017 001) και Μέρος Β (ΕΛ 12 2017 0003) πενταετούς διάρκειας, ισχύος έως τις 31/12/2022. Η ΡΑΣ ανάρτησε τα εν λόγω πιστοποιητικά στην ιστοσελίδα ERADIS του ERA.

(https://eradis.era.europa.eu/safety_docs/scert/search_results.aspx).

ΣΤΑΣΥ Α.Ε.

Η σιδηροδρομική επιχείρηση ΣΤΑΣΥ ΑΕ είναι κάτοχος από το 2016 του υπ. αριθ. ΕΛ 11 2016 0001 Πιστοποιητικού Ασφάλειας (Μέρος Α) και του υπ. αριθ. ΕΛ 12 2016 0001 Πιστοποιητικού Ασφάλειας (Μέρος Β). Τα Πιστοποιητικά Ασφάλειας χορηγήθηκαν από τη ΡΑΣ, είναι πενταετούς διάρκειας, με ισχύ έως τις 14/07/2021 και είναι αναρτημένα στην ιστοσελίδα ERADIS του ERA.

(https://eradis.era.europa.eu/safety_docs/scert/search_results.aspx).

RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR A.E. (RCLG)

Η σιδηροδρομική επιχείρηση Rail Cargo Logistics Goldair (RCLG) Α.Ε. είναι κάτοχος από το 2016 του υπ. αριθμ. ΕΛ 11 2016 0002 Πιστοποιητικού Ασφάλειας (Μέρος Α), πενταετούς διάρκειας, ισχύος έως τις 29/09/2021 και είναι αναρτημένο στην ιστοσελίδα ERADIS του ERA (https://eradis.era.europa.eu/safety_docs/scert/search_results.aspx).

Η RCLG τον Σεπτέμβριο 2016 υπέβαλλε στη ΡΑΣ αίτηση για την έκδοση και τη χορήγηση Πιστοποιητικού Ασφαλείας ΣΕ (Μέρος Β).

Μετά από την αξιολόγηση της αίτησης και του συνοδευτικού φακέλου δικαιολογητικών, η ΡΑΣ εξέδωσε και χορήγησε τον Ιούνιο 2016 στην RCLG το υπ. αριθ. ΕΛ 12 2017 001 Πιστοποιητικό Ασφάλειας (Μέρος Β), πενταετούς διάρκειας, ισχύος έως τις 20/06/2022. Το Πιστοποιητικό Ασφάλειας (Μέρος Β) είναι αναρτημένο στην ιστοσελίδα ERADIS του ERA (https://eradis.era.europa.eu/safety_docs/scert/search_results.aspx).

PIRAEUS EUROPE ASIA RAIL LOGISTICS (PEARL) ΑΕ

Η σιδηροδρομική επιχείρηση PEARL ΑΕ είναι κάτοχος από το 2016 του υπ. αριθμ. EL 11 2016 0003 Πιστοποιητικού Ασφάλειας (Μέρος Α), πενταετούς διάρκειας, ισχύος έως τις 18/12/2021 και είναι αναρτημένο στην ιστοσελίδα ERADIS του ERA (https://eradis.era.europa.eu/safety_docs/scert/search_results.aspx).

Η PEARL τον Ιανουάριο 2017 υπέβαλλε στη ΡΑΣ αίτηση για την έκδοση και τη χορήγηση Πιστοποιητικού Ασφαλείας ΣΕ (Μέρος Β).

Μετά από την αξιολόγηση της αίτησης και του συνοδευτικού φακέλου δικαιολογητικών, η ΡΑΣ εξέδωσε και χορήγησε τον Νοέμβριο 2017 στην PEARL το υπ. αριθ. EL 12 2017 002 Πιστοποιητικό Ασφάλειας (Μέρος Β), πενταετούς διάρκειας, ισχύος έως τις 09/11/2022. Το Πιστοποιητικό Ασφάλειας (Μέρος Β) είναι αναρτημένο στην ιστοσελίδα ERADIS του ERA (https://eradis.era.europa.eu/safety_docs/scert/search_results.aspx).

4.3 Εποπτεία μετά την Έκδοση Πιστοποιητικών Ασφάλειας (ΣΕ)

Τον Φεβρουάριο 2017, η Ολομέλεια της ΡΑΣ, ενέκρινε με Απόφασή της για πρώτη φορά το Σχέδιο Εποπτείας του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για το έτος 2017, κατ' εφαρμογή των διατάξεων του Κανονισμού (ΕΕ) 1077/2012. Το Σχέδιο Εποπτείας υπό τον τίτλο «Ετήσιο Πρόγραμμα Εποπτικών Δραστηριοτήτων της ΡΑΣ έτους 2017» υλοποιήθηκε ικανοποιητικά.

Οι εποπτικές δραστηριότητες της ΡΑΣ, βάσει του προαναφερθέντος Προγράμματος και των διατάξεων του Κανονισμού (ΕΕ) 1077/2012, του άρθρου 16.2 του ισχύοντος Π.Δ. 160/2007 και του άρθρου 8.3 της υπ. αριθμ. ΑΣ.4.2/οικ. 26697/2422 (ΦΕΚ Β' 986 / 22-05-2009) Υπουργικής Απόφασης, παρουσιάζονται αναλυτικά παρακάτω ανά σιδηροδρομική επιχείρηση:

ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

Κατά το 2017, Ομάδες Ελέγχου της ΡΑΣ πραγματοποίησαν τις ακόλουθες εποπτικές δραστηριότητες :

- **Επιθεώρηση δραστηριότητας στο Εμπορευματικό Κέντρο Θριάσιου Πεδίου (ΕΚΘΠ)** την Παρασκευή 21-07-2017 (ΤΡΑΙΝΟΣΕ-6/2017). Σκοπός της επιθεώρησης ήταν η εποπτεία της συμμόρφωσης της σιδηροδρομικής επιχείρησης ΤΡΑΙΝΟΣΕ, προς τη νομική υποχρέωσή της να εφαρμόζει τις απαιτήσεις του Κανονισμού σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (RID), ώστε να εξασφαλίζεται ο έλεγχος των κινδύνων που σχετίζονται με τις δραστηριότητες αυτές. Το αντικείμενο της επιθεώρησης, εστιάστηκε ιδίως στην ανασκόπηση της προόδου υλοποίησης των διορθωτικών ενεργειών που αφορούσαν σε σχετικές ελλείψεις / μη συμμορφώσεις που εντοπίστηκαν κατά τη διάρκεια εσωτερικών επιθεωρήσεων του Συμβούλου Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ΣΑΜΕΕ) της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, σχετικά με την εφαρμογή του Κανονισμού RID στο ΕΚΘΠ. Στην έκθεση της

επιθεώρησης καταγράφηκαν ευρήματα και μη συμμορφώσεις (ΜΣ), για τις οποίες ζητήθηκε η ανάληψη άμεσων διορθωτικών ενεργειών προκειμένου να πραγματοποιηθεί η άρση τους.

- **Έλεγχο του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας** στα Κεντρικά Γραφεία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στις 18-12-2017 και επιθεώρηση δραστηριότητας, στις 19-12-2017 (ΤΡΑΙΝΟΣΕ-7/2017).

Το αντικείμενο της επιθεώρησης ήταν: 1) ο έλεγχος των ορίων ταχύτητας των τρένων, 2) η διαδικασία επιβολής κυρώσεων στους μηχανοδηγούς στην περίπτωση υπέρβασης των ορίων ταχύτητας, 3) ο έλεγχος επί του συρμού (cabride) κατά την εκτέλεση του δρομολογίου Αθήνα-Οινόη. Κατά τη διάρκεια του ελέγχου διαπιστώθηκε ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ πραγματοποιεί ελέγχους των ορίων ταχύτητας των τρένων και το προσωπικό της αμαξοστοιχίας ήταν εκπαιδευμένο και εκτελούσαν τα καθήκοντά τους σύμφωνα με τον ισχύοντα κανονισμό.

- **1^η Συνάντηση Εποπτείας** στα γραφεία της ΡΑΣ στις 09-02-2017, στην οποία προσκλήθηκαν και συμμετείχαν στελέχη της Διεύθυνσης Ασφάλειας Μεταφορών & Διαχείρισης Κρίσεων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Αντικείμενο της 1ης Συνάντησης Εποπτείας ήταν η παρακολούθηση της κατάστασης των «ανοιχτών» ευρημάτων / μη συμμορφώσεων και της προόδου υλοποίησης των σχετικών διορθωτικών ενεργειών, για την άρση των ευρημάτων τα οποία είχαν προκύψει στους μέχρι τότε Ελέγχους του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) της ΤΡΑΙΝΟΣΕ (1ος έως 5ος Έλεγχος). Στην εν λόγω Συνάντηση τηρήθηκε πρακτικό από τη ΡΑΣ το οποίο στάλθηκε στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ για την ανάληψη σχετικών δράσεων.

ΣΤΑΣΥ Α.Ε.

Κατά το 2017 Ομάδες Ελέγχου της ΡΑΣ πραγματοποίησαν τις ακόλουθες εποπτικές δραστηριότητες :

- **Έλεγχο του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας** στα Κεντρικά Γραφεία της ΣΤΑΣΥ στις 17-10-2017 (ΣΤΑΣΥ-2/2017). Σκοπός του 2ου ελέγχου ήταν η εποπτεία της συμμόρφωσης της σιδηροδρομικής επιχείρησης ΣΤΑΣΥ, προς τη νομική υποχρέωσή της να χρησιμοποιεί και να εφαρμόζει τις απαιτήσεις του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), ώστε να εξασφαλίζεται ο έλεγχος όλων των κινδύνων που σχετίζονται με τις δραστηριότητές της. Το αντικείμενο ελέγχου εστιάστηκε στην παρακολούθηση της κατάστασης και της εξέλιξης των απαιτούμενων διορθωτικών ενεργειών / μέτρων για την επανόρθωση των ελλείψεων που είχαν καταγραφεί κατά τον 1ο έλεγχο και επίσης στην εφαρμογή των διαδικασιών του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας, σχετικά με τις «Επικοινωνίες που αφορούν στη λειτουργία στο τμήμα Δ. Πλακεντίας-Αεροδρόμιο», τις «Εσωτερικές επιθεωρήσεις του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας» και την «Ανασκόπηση του ΣΔΑ από τη

Διοίκηση». Στην έκθεση του ελέγχου, καταγράφηκαν ευρήματα και μη συμμορφώσεις (ΜΣ) για τις οποίες ζητήθηκε η εκπόνηση και η ανάληψη προγράμματος διορθωτικών ενεργειών προκειμένου να πραγματοποιηθεί η άρση τους.

- **1η Συνάντηση Εποπτείας** στα γραφεία της ΡΑΣ στις 04-04-2017 στην οποία προσκλήθηκαν και συμμετείχαν στελέχη της Γενικής Διεύθυνσης Λειτουργίας και του Τομέα Ποιότητας, Πιστοποίησης & Περιβάλλοντος της ΣΤΑΣΥ. Αντικείμενο της 1ης Συνάντησης Εποπτείας ήταν η παρακολούθηση της κατάστασης των «ανοιχτών» ευρημάτων / μη συμμορφώσεων και της προόδου υλοποίησης των σχετικών διορθωτικών ενεργειών, για την άρση των ευρημάτων τα οποία έχουν προκύψει κατά την Αξιολόγηση της Συμμόρφωσης της Αίτησης της ΣΤΑΣΥ Α.Ε για Χορήγηση Πιστοποιητικών Ασφάλειας και κατά τον 1ο Έλεγχο του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας της ΣΤΑΣΥ Α.Ε. Στην εν λόγω Συνάντηση τηρήθηκε πρακτικό από τη ΡΑΣ το οποίο διαβιβάσθηκε στην ΣΤΑΣΥ για την ανάληψη σχετικών δράσεων.

RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR A.E. (RCLG)

Κατά το 2017 Ομάδα Ελέγχου της ΡΑΣ πραγματοποίησε την ακόλουθη εποπτική δραστηριότητα :

- **Έλεγχο του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας** στα Κεντρικά Γραφεία της RCLG στον Ασπρόπυργο στις 28-09-2017 (RCLG-1/2017). Σκοπός του 1ου ελέγχου ήταν η εποπτεία της συμμόρφωσης της σιδηροδρομικής επιχείρησης ΣΤΑΣΥ, προς τη νομική υποχρέωσή της να χρησιμοποιεί και να εφαρμόζει τις απαιτήσεις του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) ώστε να εξασφαλίζεται ο έλεγχος όλων των κινδύνων, που σχετίζονται με τις δραστηριότητές της. Το αντικείμενο ελέγχου εστιάστηκε στην εξακρίβωση της ορθότητας των στοιχείων που υποβλήθηκαν με τις αιτήσεις της RCLG για τη χορήγηση των Πιστοποιητικών Ασφάλειας. Όλα τα ευρήματα αποτυπώθηκαν στην έκθεση του 1ου ελέγχου, η οποία γνωστοποιήθηκε στην RCLG. Για τα ευρήματα και τις μη συμμορφώσεις (ΜΣ) οι οποίες προέκυψαν ζητήθηκε η εκπόνηση και η ανάληψη προγράμματος διορθωτικών ενεργειών προκειμένου να πραγματοποιηθεί η άρση τους.

4.4 Έγκριση Ασφάλειας Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ)

Υποχρέωση του Διαχειριστή Υποδομής ΟΣΕ, προκειμένου να έχει το δικαίωμα της διαχείρισης και της εκμετάλλευσης της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής είναι η λήψη Έγκρισης Ασφάλειας την οποία χορηγεί η ΡΑΣ. Η υποχρέωση αυτή απορρέει από το άρθρο 11 της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ και το άρθρο 11 του Π.Δ. 160/2007 όπως ισχύει.

Η Έγκριση Ασφάλειας περιλαμβάνει την έγκριση που επιβεβαιώνει την αποδοχή του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) και την αποδοχή των μέτρων που έχει λάβει ο ΔΥ, προκειμένου να τηρούνται συγκεκριμένες προδιαγραφές απαραίτητες για τον ασφαλή

σχεδιασμό, συντήρηση και λειτουργία της σιδηροδρομικής υποδομής, συμπεριλαμβανομένης της συντήρησης και λειτουργίας του συστήματος ελέγχου κυκλοφορίας και σηματοδότησης.

Με την υπ. αριθμ. 3369/13-05-2015 Απόφασή της, η Ολομέλεια της ΡΑΣ εξέδωσε και χορήγησε στον ΟΣΕ την υπ. αριθ. ΕΛ 21 2015 001 Έγκριση Ασφάλειας, χρονικής διάρκειας πέντε (5) ετών.

4.5 Εποπτεία μετά την Έκδοση Έγκρισης Ασφάλειας (ΔΥ)

4.5.1 Εποπτικές Δραστηριότητες

Τον Φεβρουάριο 2017, η Ολομέλεια της ΡΑΣ ενέκρινε με Απόφασή της για πρώτη φορά το Σχέδιο Εποπτείας του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για το έτος 2017, κατ' εφαρμογή των διατάξεων του Κανονισμού (ΕΕ) 1077/2012. Το Σχέδιο Εποπτείας υπό τον τίτλο «Ετήσιο Πρόγραμμα Εποπτικών Δραστηριοτήτων της ΡΑΣ έτους 2017» υλοποιήθηκε ικανοποιητικά.

Οι εποπτικές δραστηριότητες της ΡΑΣ, βάσει του προαναφερθέντος Προγράμματος και των διατάξεων του Κανονισμού (ΕΕ) 1077/2012, του άρθρου 16.2 του ισχύοντος Π.Δ. 160/2007 και του άρθρου 8.3 της υπ. αριθμ. ΑΣ.4.2/οικ. 26697/2422 (ΦΕΚ Β' 986 / 22-05-2009) Υπουργικής Απόφασης, παρουσιάζονται αναλυτικά παρακάτω:

ΟΣΕ ΑΕ

Κατά το 2017, Ομάδα Ελέγχου της ΡΑΣ πραγματοποίησε την ακόλουθη εποπτική δραστηριότητα :

- **Έλεγχο του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας** στα Κεντρικά Γραφεία του ΟΣΕ στις 28-06-2017 στα γραφεία της Διεύθυνσης Συντήρησης γραμμής και επί τόπου επιθεώρηση στις Ισόπεδες Διαβάσεις των οδών Σεπολίων, Σιώκου & Αγίου Μελετίου. Σκοπός του 3^{ου} ελέγχου – επιθεώρησης στοιχείου υποδομής ήταν η εποπτεία της λειτουργίας και της συντήρησης των ισόπεδων διαβάσεων, ώστε να εξασφαλίζεται ο έλεγχος όλων των κινδύνων που σχετίζονται με την συγκεκριμένη δραστηριότητα του Διαχειριστή Υποδομής. Ο συγκεκριμένος έλεγχος – επιθεώρηση στοιχείου υποδομής, εστιάστηκε στην εφαρμογή των διαδικασιών του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας, σχετικά με τη «Συντήρηση Γραμμής» και τη «Συντήρηση Συστημάτων Η-Μ & Ηλεκτροκίνησης» (Κριτήρια Β & Γ του Παραρτήματος ΙΙ του Κανονισμού (ΕΕ) 1169/2010), καθώς και στην επίσκεψη σε δύο φυλασσόμενες ισόπεδες διαβάσεις και σε μία με αυτόματο σύστημα ισόπεδης διάβασης (ΑΣΙΔ). Στην έκθεση του ελέγχου καταγράφηκαν ευρήματα, προτάσεις βελτίωσης και μη συμμορφώσεις (ΜΣ) για τις οποίες ζητήθηκε η εκπόνηση και η ανάληψη προγράμματος διορθωτικών ενεργειών προκειμένου να πραγματοποιηθεί η άρση τους.

- **1^η Συνάντηση Εποπτείας** στα γραφεία της ΡΑΣ στις 07-03-2017 στην οποία προσκλήθηκαν και συμμετείχαν στελέχη του Τμήματος Ασφάλειας, του Τμήματος Πολιτικού Σχεδιασμού Εκτάκτου Ανάγκης και άλλων Διευθύνσεων του ΟΣΕ. Αντικείμενο της 1ης Συνάντησης Εποπτείας, ήταν η παρακολούθηση της κατάστασης των «ανοιχτών» ευρημάτων / μη συμμορφώσεων και της προόδου υλοποίησης των σχετικών διορθωτικών ενεργειών, για την άρση των ευρημάτων τα οποία είχαν προκύψει στους μέχρι τότε Ελέγχους του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) του ΟΣΕ. Στην εν λόγω συνάντηση, τηρήθηκε πρακτικό από τη ΡΑΣ το οποίο στάλθηκε στον ΟΣΕ για την ανάληψη σχετικών δράσεων.

Στις εποπτικές δραστηριότητες της ΡΑΣ και ειδικότερα στις Συναντήσεις Εποπτείας, περιλαμβάνονται επίσης οι **Κοινές Συναντήσεις Εποπτείας** (ΚΣΕ) με όλους τους σιδηροδρομικούς φορείς μαζί (Διαχειριστής Υποδομής και Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις), όπως προβλέπεται στο Κανονιστικό Πλαίσιο Εποπτείας της ΡΑΣ.

Στο ως άνω πλαίσιο, πραγματοποιήθηκε στα γραφεία της ΡΑΣ στις 27-09-2017, η **1^η Κοινή Συνάντηση Εποπτείας** (ΚΣΕ-1) με τη συμμετοχή της ΡΑΣ, του Διαχειριστή Υποδομής ΟΣΕ ΑΕ και των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ΣΤΑΣΥ και RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR (RCLG). Στη θεματολογία της συνάντησης περιλαμβανόταν: Η παρουσίαση του Κανονιστικού Πλαισίου Εποπτείας της ΡΑΣ, η εκπόνηση κοινών Σχεδίων Έκτακτης Ανάγκης υπό το συντονισμό του ΟΣΕ, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κανονισμού (ΕΕ) 2015/995, θέματα εκπαίδευσης και ιατρικών εξετάσεων μηχανοδηγών κ.α. Στην εν λόγω συνάντηση τηρήθηκε πρακτικό από τη ΡΑΣ το οποίο διαβιβάστηκε στις εταιρείες για την ανάληψη σχετικών δράσεων.

4.5.2 Ανάλυση Πληροφοριών από Πορίσματα Επιτροπών Διερεύνησης Συμβάντων και Ατυχημάτων

Στο πλαίσιο του σχεδιασμού και της υλοποίησης των εποπτικών δραστηριοτήτων της βάσει του Κανονισμού (ΕΕ) 1077/2012, η ΡΑΣ συλλέγει και αναλύει πληροφορίες από διάφορες πηγές, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, οι εκθέσεις / πορίσματα των επιτροπών διερεύνησης συμβάντων και ατυχημάτων οι οποίες συγκροτούνται από το Διαχειριστή Υποδομής.

Η συγκρότηση των ανωτέρω επιτροπών διερεύνησης καταγράφονται στην Εγκύκλιο ΔΕΤ αρ.99 του ΟΣΕ. Η συγκεκριμένη Εγκύκλιος χρήζει αναθεώρησης, δεδομένου ότι αναφέρεται στον ενοποιημένο ΟΣΕ, ο οποίος είχε και τις αρμοδιότητες σιδηροδρομικής επιχείρησης, παρόχου συντήρησης τροχαίου υλικού, καθώς και λόγω της εισόδου νέων Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά. Η ΡΑΣ με επιστολή της προς τον Δ.Υ. τον Μάιο του 2017, επισήμανε την ανάγκη επίσπευσης αναθεώρησης της εγκυκλίου ΔΕΤ 99.

Κατά το 2017, η ΡΑΣ ανέλυσε, μεταξύ άλλων, τα παρακάτω πορίσματα:

- Εκτροχιασμός επιβατικής αμαξοστοιχίας στις 13-05-2017 στον Σ.Σ. Άδενδρου, με αποτέλεσμα τον θάνατο 3 και τον σοβαρό τραυματισμό 6 ατόμων. Επίσης, στον ίδιο σταθμό στις 20/10/2005, εκτροχιάστηκε αμαξοστοιχία με αποτέλεσμα τον τραυματισμό δεκατριών ατόμων. Και στις δύο περιπτώσεις, το αίτιο εκτροχίασης ήταν η υπερβολική ταχύτητα που είχαν αναπτύξει οι δύο αμαξοστοιχίες κατά την είσοδό τους στις παρακαμπτήριες γραμμές του σταθμού. Η ΡΑΣ με επιστολή της προς τον Δ.Υ. τον Νοέμβριο του 2017 επισήμανε ότι στο τμήμα Λάρισας – Θεσσαλονίκης, δεν υπάρχει σε λειτουργία σύστημα σηματοδότησης & τηλεδιοίκησης το οποίο θα απέτρεπε να συμβούν παρόμοια συμβάντα και ζήτησε την επιτάχυνση των διαδικασιών για την ολοκλήρωση των εργασιών (που βρίσκονται σε εξέλιξη). Έως την λειτουργία του συστήματος πρότεινε την τοποθέτηση επί τόπου, προσωπικού διαχείρισης κυκλοφορίας (σταθμάρχη και κλειδούχο).
- Περιστατικά ηλεκτροπληξίας δύο νεαρών ατόμων από τις εναέριες γραμμές ηλεκτροκίνησης. Η ΡΑΣ με επιστολές της προς τον ΟΣΕ και την ΓΑΙΑΟΣΕ τον Οκτώβριο του 2017, επισήμανε ότι κοινή αιτία των ανωτέρω περιστατικών, αποτελεί το γεγονός ότι νεαρά άτομα ανέβηκαν σε ακινητοποιημένα βαγόνια τα οποία βρίσκονταν εντός Σιδηροδρομικών Σταθμών και υπέστησαν ηλεκτροπληξία. Για την αποφυγή παρόμοιων περιστατικών, προτάθηκε α) στον ΟΣΕ, η ανάρτηση προειδοποιητικών πινακίδων στους σταθμούς, ειδικά εκεί όπου υπάρχουν μακροχρόνια σταθμευμένα βαγόνια, κάτω από εναέριες γραμμές υπό τάση και β) στην ΓΑΙΑΟΣΕ, η απομάκρυνση των σταθμευμένων βαγονιών. Ο ΟΣΕ ανταποκρίθηκε άμεσα και ανάρτησε προειδοποιητικές πινακίδες (για την υψηλή τάση) σε όλες σχεδόν τους σταθμούς του, ενώ η ΓΑΙΑΟΣΕ μας πληροφόρησε ότι ξεκίνησε η σταδιακή απομάκρυνση των σταθμευμένων βαγονιών και η τοποθέτησή τους σε ασφαλείς περιοχές.

Επιπρόσθετα, με επιστολή της προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ το Νοέμβριο του 2017, ζήτησε τα στοιχεία των ταχογράφων για 4 περιπτώσεις εκτροχιασμών αμαξοστοιχιών τα οποία αξιολόγησε ως προς την υπέρβαση ταχύτητας. Για τα ανωτέρω ατυχήματα, η ΡΑΣ αναμένει την έκδοση των αντιστοίχων πορισμάτων του ΟΣΕ.

Επίσης ζήτησε από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, την αποστολή δειγματοληπτικών μηνιαίων ελέγχων καταγραφής ταχυτήτων των αμαξοστοιχιών. Τα στοιχεία αυτά αποστέλλονται σε μηνιαία βάση από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ (από τον Ιούνιο 2017), τα οποία ελέγχονται και αξιολογούνται από την ΡΑΣ. Ο έλεγχος των ανωτέρω στοιχείων ανέδειξε υπερβάσεις στα όρια ταχύτητας. Κατόπιν αυτών, η ΡΑΣ απέστειλε επιστολή προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, επισημαίνοντας τη σοβαρότητα του θέματος. Επιπλέον, ζήτησε να ενημερωθεί εάν ακολουθήθηκαν οι διαδικασίες μέτρων και κυρώσεων που προβλέπονται σε αντίστοιχες περιπτώσεις, με θετική απάντηση από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Επιπλέον, κατέστησε σαφές ότι δεν θα υπάρχει ανεκτικότητα από την πλευρά της σε παρόμοια φαινόμενα. Κατόπιν των ανωτέρω ενεργειών, διαπιστώθηκε σαφής μείωση

υπερβάσεων των ορίων ταχύτητας από πλευράς ΤΡΑΙΝΟΣΕ, κατά την αποστολή στοιχείων επομένων μηνών.

Η ΡΑΣ με σκοπό την **συστηματική μελέτη των πορισμάτων** των σιδηροδρομικών συμβάντων και την **εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τα αίτια**, αποφάσισε να προχωρήσει στην μελέτη και υλοποίηση ενός «**Συστήματος καταγραφής και παρακολούθησης των περιστατικών στο εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο**». Για τη λειτουργία του συστήματος προχώρησε στη δημιουργία μιας Βάσης Δεδομένων, στην οποία καταχωρούνται τα πορίσματα των επιτροπών διερεύνησης συμβάντων. Έως τώρα, έχουν καταχωρηθεί τα πορίσματα για τα έτη 2015, 2016 και η βάση ενημερώνεται συνέχεια με τα νέα πορίσματα.

Το Σύστημα καταγραφής περιστατικών αποφασίστηκε να γίνει πολύ αναλυτικό, ώστε να μπορούν να αντληθούν κατά την επεξεργασία πολλές κατηγορίες στοιχείων. Έτσι το σύστημα καταγράφει **33 κατηγορίες περιστατικών** και διακρίνει τα **αίτια των περιστατικών σε 35** κατηγορίες. Στη βάση, καταχωρούνται στοιχεία όπως: Ημερομηνία και τόπος, τύπος περιστατικού, περιγραφή περιστατικού, χρόνος για έκδοση πορίσματος, αίτια περιστατικού, επιπτώσεις (ανθρώπινες απώλειες και υλικό κόστος) κ.λπ.

Στη συνέχεια, γίνεται η **παρακολούθηση των περιστατικών** που έχουν ήδη καταγραφεί, με την υιοθέτηση και υπολογισμό σειράς δεικτών, κατάλληλων για το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Στόχος είναι να αντληθούν συμπεράσματα, που θα οδηγήσουν σε κατάλληλες παρεμβάσεις προς τους αρμόδιους Φορείς για ανάληψη σχετικών ενεργειών, προκειμένου να προληφθούν παρόμοια ή σχετικά περιστατικά.

Το **σύστημα** βρίσκεται σε φάση υλοποίησης και αναμένεται να λειτουργεί πλήρως τον Ιούλιο του 2018. Παρόλα αυτά, ήδη αναδείχθηκαν κάποια μεγάλα προβλήματα του σιδηροδρομικού δικτύου. Ενδεικτικά αναφέρουμε τα εξής:

- ο Μεγάλη καθυστέρηση στην έκδοση πορισμάτων.
- ο Υποβαθμισμένη (κακή) κατάσταση υποδομής σε συγκεκριμένα σημεία του δικτύου.
- ο Η ύπαρξη πολλών ισόπεδων πεζοδιαβάσεων στον αστικό ιστό, η οποία ενέχει σημαντικούς κινδύνους (κυρίως σε ηλικιωμένους και παιδιά). Το γεγονός αυτό έχει ήδη επισημανθεί τόσο από πλευράς ΟΣΕ όσο και από μηχανοδηγούς.

Επιπρόσθετα, η ΡΑΣ, με αφορμή τα επαναλαμβανόμενα θανατηφόρα περιστατικά που συνέβησαν με θύματα ανηλίκους μαθητές σε διάφορα σημεία του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου και με σκοπό την πρόληψή τους, σε συνεργασία με τον ΟΣΕ, πρότεινε στο Υπουργείο Παιδείας την υλοποίηση ενός προγράμματος ενημέρωσης και πρόληψης ατυχημάτων στο Σιδηροδρομικό Δίκτυο με τίτλο: «**ΑΣΦΑΛΗΣ ΣΥΜΒΙΩΣΗ ΜΑΘΗΤΩΝ ΜΕ ΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ**».

Το πρόγραμμα αναπτύχθηκε από στελέχη της ΡΑΣ και του ΟΣΕ και απευθύνεται σε μαθητές Δημοτικού (Ε και ΣΤ τάξης), Γυμνασίου και Λυκείου, σε περιοχές που γειτονεύουν με το Σιδηροδρομικό Δίκτυο.

Αναμένεται η έγκριση του ανωτέρω προγράμματος από το Υπουργείο Παιδείας, ώστε η υλοποίησή του να αρχίσει άμεσα. Προτεραιότητα θα δοθεί σε περιοχές όπου έχουν συμβεί πρόσφατα ατυχήματα με μαθητές, όπως η Λάρισα, στην οποία έγιναν δύο θανατηφόρα ατυχήματα με μαθητές τον Οκτώβριο του 2017.

4.6 Έγκριση και Δημοσίευση Πλαισίου Εποπτείας για την Παρακολούθηση των Επιδόσεων Ασφάλειας

Με απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ εγκρίθηκε το **Κανονιστικό Πλαίσιο Εποπτείας** για την παρακολούθηση των επιδόσεων ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής, μετά τη χορήγηση πιστοποιητικών ασφάλειας και έγκρισης ασφάλειας, αντίστοιχα. Η απόφαση αυτή δημοσιεύθηκε στο Φύλλο της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ Β' 2158 / 23-06-2017) και είναι διαθέσιμη επίσης στην ιστοσελίδα της ΡΑΣ.

Η απόφαση, η οποία στάλθηκε σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη και ζητήθηκε η τήρησή της, καθορίζει μεταξύ άλλων το είδος των εποπτικών δραστηριοτήτων της ΡΑΣ, την υποχρέωση για την έκδοση και τήρηση ετήσιου σχεδίου εποπτείας, τις λεπτομέρειες για τη συγκρότηση της Ομάδας ελέγχου/επιθεώρησης, την επάρκεια των προσώπων που συμμετέχουν σε εποπτικές δραστηριότητες κ.ά.

Κατ' εφαρμογή της ως άνω απόφασης και του Κανονισμού (ΕΕ) 1077/2012, η Ολομέλεια της ΡΑΣ, όπως έχει ήδη αναφερθεί, **ενέκρινε για πρώτη φορά** το Σχέδιο Εποπτείας του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για το έτος 2017. Το Σχέδιο Εποπτείας υπό τον τίτλο «Ετήσιο Πρόγραμμα Εποπτικών Δραστηριοτήτων της ΡΑΣ έτους 2017» εκτελέσθηκε με επιτυχία.

4.7 Έγκριση Ετήσιου Προγράμματος Εποπτικών Δραστηριοτήτων της ΡΑΣ έτους 2018

Με απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ εγκρίθηκε το Σχέδιο Εποπτείας υπό τον τίτλο «Ετήσιο Πρόγραμμα Εποπτικών Δραστηριοτήτων της ΡΑΣ έτους 2018» το οποίο περιλαμβάνει τους προγραμματισμένους τακτικούς ελέγχους, επιθεωρήσεις και συναντήσεις εποπτείας με τους σιδηροδρομικούς οργανισμούς, όπως παρουσιάζεται παρακάτω. Στο πρόγραμμα αυτό δεν περιλαμβάνονται τυχόν έκτακτες εποπτικές δραστηριότητες που θα πραγματοποιηθούν το 2018.

Ετήσιο Πρόγραμμα Εποπτικών Δραστηριοτήτων 2018

		ΟΣΕ	ΤΡΑΙΝΟΣΕ	ΣΤΑΣΥ	RAIL CARGO	PEARL	ΠΟΡΟΙ / ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΕΣ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	Έλεγχος ΣΔΑ						
	Επιθεώρηση						
	Συνάντηση Εποπτείας						
	Άλλο						
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	Έλεγχος ΣΔΑ					1 - ΣΔΑ	2
	Επιθεώρηση		8 - ΣΔΑ				3
	Συνάντηση Εποπτείας		9 - ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΙ ΤΡΕΝΟΥ				3
	Άλλο						
ΜΑΡΤΙΟΣ	Έλεγχος ΣΔΑ		10 - ΣΔΑ				2
	Επιθεώρηση	5 - ΣΗΡΑΓΓΑ					2
	Συνάντηση Εποπτείας			2η			1
	Άλλο						
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	Έλεγχος ΣΔΑ						
	Επιθεώρηση						
	Συνάντηση Εποπτείας						
	Άλλο						
ΜΑΪΟΣ	Έλεγχος ΣΔΑ						
	Επιθεώρηση	6 - ΚΕΝΤΡΟ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ					2
	Συνάντηση Εποπτείας		2η				1
	Άλλο						
ΙΟΥΝΙΟΣ	Έλεγχος ΣΔΑ						
	Επιθεώρηση			3 - ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΙ ΤΡΕΝΟΥ			
	Συνάντηση Εποπτείας						
	Άλλο						
ΙΟΥΛΙΟΣ	Έλεγχος ΣΔΑ				2 - ΣΔΑ		2
	Επιθεώρηση		11 - ΔΟΚΙΜΕΣ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ				2
	Συνάντηση Εποπτείας						
	Άλλο						
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	Έλεγχος ΣΔΑ						
	Επιθεώρηση						
	Συνάντηση Εποπτείας						
	Άλλο						
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	Έλεγχος ΣΔΑ						
	Επιθεώρηση	8 - ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΕ ΣΤΑΘΜΟ					2
	Συνάντηση Εποπτείας			2η			4
	Άλλο						
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	Έλεγχος ΣΔΑ	7 - ΣΔΑ					2
	Επιθεώρηση				3 - ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ		2
	Συνάντηση Εποπτείας						
	Άλλο						
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	Έλεγχος ΣΔΑ			4 - ΣΔΑ			2
	Επιθεώρηση		12 - ΕΛΕΓΧΟΣ ΑΠΟ ΕΠΙΣΚΕΠΤΗ				2
	Συνάντηση Εποπτείας						
	Άλλο						
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	Έλεγχος ΣΔΑ						
	Επιθεώρηση					2 - ΣΥΝΘΕΣΗ ΕΜΠ. ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΑΣ	2
	Συνάντηση Εποπτείας	2η					1
	Άλλο						

4.8 Πιστοποίηση Φορέων Υπεύθυνων για τη Συντήρηση Εμπορευματικών Φορταμαξών (ECM)

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού (ΕΕ) 445/2011 κάθε Φορέας που είναι υπεύθυνος για τη συντήρηση εμπορευματικών φορταμαξών (ΥΣΦ) που κινούνται στο σιδηροδρομικό δίκτυο εντός της ΕΕ, οφείλει να διαθέτει **πιστοποιημένο σύστημα συντήρησης**. Η ΡΑΣ, σύμφωνα με το άρθρο 14 του ΠΔ160/2007 και το άρθρο 85 του Ν.4199/2013, από τον Οκτώβριο του 2013, είναι ο αρμόδιος φορέας πιστοποίησης του συστήματος συντήρησης τροχαίου υλικού (ΣΣΤΥ) κάθε ΥΣΦ στην Ελλάδα.

Το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων του Υπ.Υ.Με.Δι. (Αρμόδια Αρχή έως 10/2013) πιστοποίησε το ΣΣΤΥ του ΟΣΕ, χορηγώντας το υπ' αριθμ. EL 31 0013 0001 πιστοποιητικό με πεδίο εφαρμογής όλες τις λειτουργίες του άρθρου 4.1 του Κανονισμού (ΕΕ) 445/2011 και ισχύ από 05/02/2013 έως 04/02/2018. Στη συνέχεια μετά την απόσχιση του κλάδου συντήρησης τροχαίου υλικού του ΟΣΕ και απορρόφησής του από την ΕΕΣΣΤΥ τον Αύγουστο 2013, το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων του Υπ.Υ.Με.Δι. πιστοποίησε το σύστημα συντήρησης της ΕΕΣΣΤΥ, χορηγώντας το υπ. αριθμ. EL 31 0013 0002 πιστοποιητικό με πεδίο εφαρμογής όλες τις λειτουργίες του άρθρου 4.1 του Κανονισμού (ΕΕ) 445/2011 και ισχύ από 11/10/2013 έως 10/10/2018.

Τον Ιανουάριο του 2017, η ΡΑΣ με απόφαση της Ολομέλειας προχώρησε:

1. Στη **σύνταξη Διαδικασίας** για τη χορήγηση του πιστοποιητικού, την κατάρτιση συστήματος επιτήρησης μετά τη χορήγηση του πιστοποιητικού, την τροποποίηση, ανανέωση, αναστολή ή ανάκληση του πιστοποιητικού ΥΣΦ.
2. Στην **εκπόνηση πλαισίου - σχεδίου εποπτείας** ΥΣΦ του επόμενου έτους.

Η Διαδικασία είναι αναρτημένη στον ιστότοπο της ΡΑΣ.

4.9 Επιτήρηση μετά την Έκδοση Πιστοποιητικών ECM

Η ΡΑΣ, σύμφωνα με το άρθρο 7 παρ. 6 του Κανονισμού 445/2011, πραγματοποίησε στη Θεσσαλονίκη, τον Ιούλιο του 2017, την **τέταρτη περιοδική επιθεώρηση** του Συστήματος Συντήρησης Εμπορευματικών Φορταμαξών της ΕΕΣΣΤΥ.

Στη συνέχεια συνέταξε την «**Έκθεση 4^{ης} Επιθεώρησης**», στην οποία καταγράφονται αναλυτικά τα αποτελέσματα της επιθεώρησης και την κοινοποίησε στην ΕΕΣΣΤΥ, προκειμένου να προβεί στις απαιτούμενες διορθωτικές - βελτιωτικές ενέργειες.

Μετά την αναστολή του πιστοποιητικού Υπεύθυνου για τη Συντήρηση Φορέα Εμπορευματικών Φορταμαξών του ΟΣΕ, πραγματοποιήθηκε η ανάκλησή του το Μάρτιο του 2017, με απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ.

4.10 Ετήσια Έκθεση Ασφάλειας

Σύμφωνα με το άρθρο 17 του Π.Δ. 160/2007, η ΡΑΣ δημοσιεύει ετήσια έκθεση ασφαλείας για τις δραστηριότητες της του προηγούμενου έτους και την αποστέλλει στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ (ERA) μέχρι την 30ή Σεπτεμβρίου εκάστου έτους, το αργότερο. Η έκθεση περιλαμβάνει πληροφορίες για:

- α) Την **εξέλιξη της σιδηροδρομικής ασφάλειας**, συμπεριλαμβανομένης μιας συγκεντρωτικής κατάστασης για την εξέλιξη των Κοινών Δεικτών Ασφάλειας (ΚΔΑ) που καθορίζονται στο Παράρτημα Ι του άρθρου 29 του Π.Δ. 160/2007, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 3 του Π.Δ. 71/2010.
- β) Τις **σημαντικές μεταβολές στις νομοθετικές και κανονιστικές ρυθμίσεις** όσον αφορά την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.
- γ) Τις **εξελίξεις ως προς την πιστοποίηση της ασφάλειας και την έγκριση της ασφάλειας**
- δ) Τα **αποτελέσματα και εμπειρίες από την εποπτεία** του Διαχειριστή Υποδομής και των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων.
- ε) Τις **παρεκκλίσεις** που αποφασίστηκαν σύμφωνα με το άρθρο 14^α παράγραφο 7.

Η ΡΑΣ, μετά από την αποστολή στοιχείων ασφαλείας απ' όλους τους εμπλεκόμενους (Σιδηροδρομικές Εταιρείες και Διαχειριστή Υποδομής), εξέδωσε την έκθεση του 2017 την οποία αφού απέστειλε στον ERA, την ανάρτησε και στην ιστοσελίδα της (<http://www.ras-el.gr/>)

4.11 Κανονιστικό Πλαίσιο Ασφάλειας - Αναμόρφωση Γενικού Κανονισμού Κινήσεως ΟΣΕ

Μία από τις σημαντικές αρμοδιότητες της ΡΑΣ, δυνάμει του άρθρου 15 ε) του Π.Δ. 160/2007, είναι η **παρακολούθηση, προώθηση** και όταν κρίνεται αναγκαίο, η **επιβολή** νέων κανόνων ή τροποποιήσεων του κανονιστικού πλαισίου ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος Εθνικών Κανόνων Ασφάλειας (ΕΚΑ).

Στο πλαίσιο του ρόλου της και με αφορμή τη συμμετοχή στελεχών της σε συσκέψεις του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τους ΕΚΑ, η ΡΑΣ τον Απρίλιο 2014 με επιστολή της προς το Υπουργείο είχε επισημάνει την ανάγκη για ριζική αναμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου που εφαρμόζεται στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο και κατά προτεραιότητα του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως (ΓΚΚ) του ΟΣΕ, με ταυτόχρονη εξασφάλιση νομικής βάσης, προκειμένου να αντιμετωπιστούν μια σειρά από ζητήματα, όπως ενδεικτικά τα εξής:

- 1 **Διάκριση των υπευθυνότητων** (δικαιωμάτων και υποχρεώσεων), μεταξύ του Διαχειριστή Υποδομής, των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων και των εταιριών συντήρησης τροχαίου υλικού, που πλέον αποτελούν ξεχωριστές νομικές και εταιρικές οντότητες, οι οποίες ήδη συνδέονται ή πρόκειται σύντομα να συνδεθούν, με πλέγμα συμβάσεων. Στο ίδιο πλαίσιο,

θα πρέπει να αποσαφηνίζονται και οι υποχρεώσεις, τις οποίες υπέχουν οι ανωτέρω εταιρίες έναντι τρίτων ή άλλων φορέων (όπως π.χ. η υποχρέωση να συνδράμουν την Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, εφόσον τους ζητηθεί).

- 2 Κατά περίπτωση **προσαρμογή υφισταμένων κανονιστικών διατάξεων** σε Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας-ΤΠΔ (όπως ενδεικτικά την ΤΠΔ για τη Λειτουργία και τη Διαχείριση της Κυκλοφορίας) και λοιπούς ευρωπαϊκούς Κανονισμούς, που έχουν τεθεί σε ισχύ υπερισχύοντας των όποιων προϋπαρχόντων εθνικών κανόνων.
- 3 **Ενσωμάτωση του διαλειτουργικού συστήματος ERTMS** (ETCS και GSM-R) στο κανονιστικό πλαίσιο λειτουργίας του δικτύου. Τονίζεται ότι χωρίς κανονιστική κάλυψη είναι αδύνατη η θέση σε λειτουργία των ως άνω υποσυστημάτων.
- 4 **Κωδικοποίηση διαφόρων εγκυκλίων και λοιπών κανονιστικών εγγράφων** με γενική ισχύ.
- 5 **Απαλοιφή αναχρονιστικών και ανεφάρμοστων πλέον διατάξεων**, όπως αυτές που αναφέρονται σε εξοπλισμό που έχει τεθεί οριστικά εκτός λειτουργίας.

Το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών αποδέχθηκε την πρόταση της ΡΑΣ και ζήτησε τη συγκρότηση σχετικής **Ομάδας Εργασίας** με εκπροσώπους από όλους τους φορείς του σιδηροδρομικού τομέα για την υλοποίηση της προαναφερθείσας αναμόρφωσης. Η Ομάδα Εργασίας αυτή, η οποία τελούσε υπό το συντονισμό του ΟΣΕ έχει ως μέλη της, επίσης, εκπροσώπους από το Υπουργείο, τη ΡΑΣ, την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, τη ΣΤΑΣΥ, την ΕΕΣΣΤΥ και την ΕΡΓΟΣΕ ξεκίνησε τις συναντήσεις της στα τέλη του 2014 και τις ολοκλήρωσε το 2016, χωρίς ωστόσο να καταφέρει να ολοκληρώσει το έργο της.

Εντός του 2017, τόσο το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών όσο και η ΡΑΣ επισήμαναν την ανάγκη για τη συνέχιση των εργασιών για τη ριζική αναμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου που εφαρμόζεται στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο και κατά προτεραιότητα του ΓΚΚ του ΟΣΕ. Περί τα τέλη του 2017, στο πλαίσιο των εργασιών της Επιτροπής για την ασφάλεια των Σιδηροδρομικών Μεταφορών, η οποία συστάθηκε με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Υποδομών & Μεταφορών, αποφασίστηκε η συγκρότηση νέας Ομάδας Εργασίας υπό την αιγίδα του Υπουργείου αυτή τη φορά, με θέμα την αναμόρφωση του ΓΚΚ. Η νέα αυτή Ομάδα Εργασίας ξεκίνησε τις εργασίες της το 1ο τρίμηνο του 2018.

4.12 Αδειοδότηση & Πιστοποίηση Μηχανοδηγών

4.12.1 Γενικά

Η ΡΑΣ είναι η αρμόδια αρχή για την εποπτεία της εφαρμογής των διατάξεων του Ν.3911/2011 (ΦΕΚ Α' 12 / 08-02-2011), ο οποίος ενσωμάτωσε στο ελληνικό δίκαιο την ευρωπαϊκή Οδηγία 2007/59/ΕΚ και ρυθμίζει θέματα αδειοδότησης και πιστοποίησης των μηχανοδηγών, οι οποίοι μηχανοδηγούν στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ελλάδας. Σύμφωνα με τις διατάξεις αυτές, κάθε μηχανοδηγός οφείλει να διαθέτει:

- **Άδεια**, η οποία αποδεικνύει ότι ο μηχανοδηγός πληροί τις στοιχειώδεις προϋποθέσεις όσον αφορά τις ιατρικές απαιτήσεις, τη βασική εκπαίδευση και τα γενικά επαγγελματικά προσόντα.
- Ένα ή περισσότερα **πιστοποιητικά**, στα οποία αναγράφονται οι υποδομές επί των οποίων επιτρέπεται στον κάτοχο του πιστοποιητικού να οδηγεί, καθώς και το τροχαίο υλικό που επιτρέπεται να οδηγεί.

Τόσο η άδεια όσο και το πιστοποιητικό λαμβάνονται έπειτα από σχετική εκπαίδευση σε πιστοποιημένα και αναγνωρισμένα εκπαιδευτικά κέντρα και επιτυχή εξέταση από τη ΡΑΣ όσον αφορά στην άδεια και από τη Σιδηροδρομική Επιχείρηση (ΣΕ) ή από το Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ) για το μέρος που αφορά στο πιστοποιητικό.

4.12.2 Εκτύπωση Νέων Αδειών Μηχανοδηγών

Η ΡΑΣ, έχοντας και την αρμοδιότητα υποβολής προτάσεων νομοθετικού πλαισίου στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών σε θέματα αρμοδιότητάς της, αποσκοπεί στη συνεργασία με τις αρμόδιες αρχές των συναρμόδιων Υπουργείων, για την έγκαιρη σύνταξη των προβλεπόμενων από το Ν.3911/2011 Κοινών Υπουργικών Αποφάσεων (ΚΥΑ), με στόχο την επιτάχυνση της εφαρμογής των σχετικών διαδικασιών και την εξάλειψη τυχόν εμποδίων και στρεβλώσεων στην αγορά των σιδηροδρομικών μεταφορών. Στις ανωτέρω ΚΥΑ, συγκαταλέγεται και αυτή που προβλέπεται στην παράγραφο 7 του άρθρου 14 του Ν. 3911/2011, σχετικά με θέματα που αφορούν στην προμήθεια των έντυπων αδειών μηχανοδηγού, τη διαδικασία εκτύπωσής τους, καθώς και άλλο σχετικό θέμα, συμπεριλαμβανομένου του καθορισμού του ύψους του απαιτούμενου παράβολου.

Κατά τη διάρκεια του 2017, η ΡΑΣ συνέχισε την από το 2016 συνεργασία της με εκπροσώπους της Διεύθυνσης Διαβατηρίων της Ελληνικής Αστυνομίας και του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την οριστικοποίηση του κειμένου της προαναφερθείσας ΚΥΑ, παρέχοντας σχόλια και παρατηρήσεις και την επιλογή της μεθόδου εκτύπωσης των νέων αδειών μηχανοδηγού. Η συγκεκριμένη ΚΥΑ αναμένεται να δημοσιευθεί στο Φύλλο της Εφημερίδας Κυβερνήσεως εντός του πρώτου εξαμήνου 2018.

4.12.3 Λειτουργία Εκπαιδευτικού Κέντρου ΟΣΕ για την εκπαίδευση μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών

Η ΡΑΣ, προσβλέποντας στη λειτουργία του εκπαιδευτικού κέντρου του ΟΣΕ για την εκπαίδευση μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ευρωπαϊκής και εθνικής νομοθεσίας, επισήμανε στον ΟΣΕ τις σχετικές εκκρεμότητες και ζήτησε την επίσπευση των απαραίτητων ενεργειών και διαδικασιών για την τακτοποίηση των εκκρεμοτήτων αυτών.

Επιπροσθέτως, εκπρόσωποι της ΡΑΣ έλαβαν μέρος σε συσκέψεις που διοργανώθηκαν από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, με αντικείμενο την οργάνωση των ενεργειών που

απαιτούνται για την ολοκλήρωση της λειτουργίας του εκπαιδευτικού κέντρου του ΟΣΕ και κατ' επέκταση το άνοιγμα της αγοράς των σιδηροδρομικών μεταφορών.

4.12.4 Εκπαίδευση Βοηθών Μηχανοδηγών

Η Διεύθυνση Εκπαίδευσης του ΟΣΕ υπέβαλλε στη ΡΑΣ, τον Σεπτέμβριο του 2017, «Οδηγό Σπουδών Μηχανοδήγησης - Πρόγραμμα Μετεκπαίδευσης». Το εν λόγω πρόγραμμα έχει συνταχθεί σε συνεργασία με τους ΟΣΕ - ΤΡΑΙΝΟΣΕ και αφορά 22 βοηθούς μηχανοδηγούς, οι οποίοι ξεκίνησαν τον κύκλο εκπαίδευσης τους πριν την 29/10/2013 και δεν θα εκπαιδευτούν σύμφωνα με το Ν. 3911/2011, αλλά σύμφωνα με την πρότερη εθνική νομοθεσία.

Σύμφωνα με το άρθρο 30 παρ. 3, του ν.3911/2011 (ΦΕΚ Α' 12), «στην περίπτωση μαθητευομένων που έχουν αρχίσει εγκεκριμένο πρόγραμμα εκπαίδευσης και κατάρτισης ή εγκεκριμένο κύκλο κατάρτισης πριν την εφαρμογή της παραγράφου 2 περιπτώσεις α, β, οι μηχανοδηγοί πιστοποιούνται με την ελληνική νομοθεσία».

Με επιστολή του, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών επισήμανε ότι το εν λόγω πρόγραμμα αποτελεί μέρος του συνολικού προγράμματος εκπαίδευσης για την απόκτηση άδειας μηχανοδηγού, οπότε και εμπίπτει στο σημείο 2 της παραγράφου 3 του άρθρου 30 του Ν. 3911.

Η ΡΑΣ διαβίβασε παρατηρήσεις επί του ανωτέρου Οδηγού Σπουδών και επισήμανε ότι οι άδειες που θα προκύψουν μετά την επιτυχή παρακολούθηση του συγκεκριμένου προγράμματος, δε θα εκδοθούν σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 3911/2011, αλλά σύμφωνα με την πρότερη εθνική νομοθεσία (ΚΥΑ 18834/301/82, ΦΕΚ 413Β/1982, όπως ισχύει). Οι άδειες αυτές, καθώς και οι υπόλοιπες άδειες των ενεργών μηχανοδηγών, στη συνέχεια θα μετατραπούν σε άδειες σύμφωνα με τα δεδομένα του Ν. 3911/2011, λαμβάνοντας υπόψη και την υπό έκδοση σχετική απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

Η Διεύθυνση Εκπαίδευσης του ΟΣΕ, αφού ενσωμάτωσε τις παρατηρήσεις της ΡΑΣ στο πρόγραμμα εκπαίδευσης, το υπέβαλλε εκ νέου για έγκριση. Επίσης, ενημέρωσε ότι οι υποψήφιοι μηχανοδηγοί, μετά την ολοκλήρωση του εν λόγω προγράμματος, θα εκπαιδευτούν στον κανονισμό ηλεκτροκίνησης και στα μέτρα ασφαλείας στις σιδηροδρομικές σήραγγες.

Η ολομέλεια της ΡΑΣ το Νοέμβριο, χορήγησε **αρχική έγκριση του Οδηγού Σπουδών Μηχανοδήγησης - Πρόγραμμα Μετεκπαίδευσης** των 22 Βοηθών Μηχανοδηγών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., για την απόκτηση άδειας Μηχανοδηγού.

4.12.5 Έγκριση Οδηγού Σπουδών και Προγραμμάτων Κατάρτισης υποψηφίων μηχανοδηγών και μηχανοδηγών

Σύμφωνα με τον Ν. 3911/2011, κάθε μηχανοδηγός προκειμένου να μπορεί να οδηγεί συρμούς θα πρέπει να διαθέτει **α)** άδεια μηχανοδηγού (ιατρικές απαιτήσεις, βασική εκπαίδευση και γενικά επαγγελματικά προσόντα), **β)** πιστοποιητικό (υποδομές και τροχαίο υλικό που

επιτρέπεται να μηχανοδηγεί). Η εκπαίδευση των υποψηφίων μηχανοδηγών παρέχεται από εκπαιδευτικά κέντρα.

Όσον αφορά στην άδεια, «Το εκπαιδευτικό κέντρο συντάσσει οδηγό σπουδών τον οποίο υποβάλλει προς έγκριση στην Αρχή» σύμφωνα με το άρθρο 23 παρ. 9.γ του Ν. 3911/2011, όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 3(Α) του αριθμ. 61 του Ν. 4408/16. Επίσης, όσον αφορά στα πιστοποιητικά, «Τα εκπαιδευτικά κέντρα εκπονούν τα σχετικά προγράμματα κατάρτισης. Η διδακτέα ύλη, τα προγράμματα κατάρτισης και η διάρκεια αυτών υποβάλλεται προς έγκριση στην Αρχή», σύμφωνα με το άρθρο 23 παρ. 10.α, όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 3(Β) του αρθ. 61 του Ν. 4408/16.

Σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 3 το άρθρου 61 του Ν.4408/2016 (ΦΕΚ Α' 135), η ΡΑΣ ανέλαβε τις **αρμοδιότητες έγκρισης του Οδηγού Σπουδών** (απόκτηση Άδειας) και **Προγραμμάτων Κατάρτισης** (απόκτηση Πιστοποιητικού).

Η Διεύθυνση Εκπαίδευσης και κατάρτισης του ΟΣΕ στις 13-07-17 υπέβαλλε στη ΡΑΣ οδηγό σπουδών αδειοδότησης μηχανοδηγού και πρόγραμμα κατάρτισης μηχανοδηγών για τα ανάλογα πιστοποιητικά. Η ΡΑΣ διαβίβασε παρατηρήσεις επί των υποβληθέντων εγγράφων. Η Διεύθυνση Εκπαίδευσης του ΟΣΕ, αφού ενσωμάτωσε τις παρατηρήσεις της ΡΑΣ στον οδηγό σπουδών και στο πρόγραμμα κατάρτισης, τα υπέβαλλε εκ νέου στις 26-07-2017.

Η Ολομέλεια της ΡΑΣ, τον Αύγουστο, χορήγησε **αρχική έγκριση του οδηγού σπουδών άδειας μηχανοδήγησης και του προγράμματος κατάρτισης μηχανοδηγών** για τα πιστοποιητικά μηχανοδήγησης σύμφωνα με το Ν. 3911/2011.

Η ανωτέρω απόφαση διαβιβάστηκε στο ΟΣΕ και στο Υπουργείο Μεταφορών και Δικτύων για ενημέρωση.

4.12.6 Ενεργοποίηση της παρ. 5 του άρθρου 30 του Ν.3911/2011 για την μετατροπή υφιστάμενων αδειών μηχανοδηγού σε νέες άδειες του Ν.3911/2011

Η ΡΑΣ στο πλαίσιο της αρμοδιότητάς της για την επεξεργασία και την υποβολή προτάσεων νομοθετικού πλαισίου στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών σε θέματα αρμοδιότητάς της, υπέβαλε, τον Απρίλιο 2016 στο Υπουργείο, **εισήγηση για την ενεργοποίηση της παρ. 5 του άρθρου 30 του ν.3911/2011** συνοδευόμενη από σχετικό σχέδιο ΥΑ. Η εν λόγω ΥΑ, αναφέρεται στον χειρισμό της μετάβασης των υφιστάμενων αδειών μηχανοδηγών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στα νέα δεδομένα που προβλέπει ο ν.3911/2011, κατ' εφαρμογή της παρ. 5 του άρθρου 30 του ν.3911/2011, για την αποφυγή περιττής διοικητικής και οικονομικής επιβάρυνσης.

Το 2017, συνεχίσθηκαν οι διαβουλεύσεις και η ανταλλαγή απόψεων μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών για την οριστικοποίηση του περιεχομένου της προαναφερθείσας ΥΑ, η οποία αναμένεται να εκδοθεί εντός του πρώτου εξαμήνου 2018. Ειδικότερα, στο σχέδιο της ΥΑ απαλείφθηκαν οι προβλέψεις για την ύπαρξη παραρτημάτων στην ΥΑ με τα προγράμματα εκπαίδευσης του προσωπικού, που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της εν λόγω ΥΑ, καθώς επίσης και οι αναφορές στο πρόγραμμα εκπαίδευσης και κατάρτισης των βοηθών

μηχανοδηγού και τέλος προτάθηκε η υποχρεωτική παρακολούθηση προγράμματος στο (νέο) Γενικό Κανονισμό Κίνησης του ΟΣΕ, ως προϋπόθεση για τη μετατροπή των υφιστάμενων αδειών σε νέες άδειες μηχανοδηγού.

Η τελευταία παρέμβαση της ΡΑΣ αφορούσε στην πρόταση για την υιοθέτηση των ιατρικών απαιτήσεων του ν.3911/2011, για τη μετατροπή των υφιστάμενων αδειών μηχανοδηγού σε άδειες σύμφωνα με τα δεδομένα του Ν.3911/2011.

4.12.7 Ρύθμιση Ιατρικών Θεμάτων Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών

Η ΡΑΣ, εφαρμόζοντας τις απαιτήσεις της ΚΥΑ με αριθμ. ΑΣ19/38259/1879 / 23-09-2016 (Β' 3242), προχώρησε στις αρχές του 2017 στη **σύνταξη και τη δημοσίευση ανοικτής πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος, διαρκούς ισχύος, για την υποβολή αιτήσεων/συμμετοχή ιατρών στη διαδικασία αναγνώρισης ιατρών**, οι οποίοι θα διενεργούν τις προβλεπόμενες από τον Ν.3911/2011 ιατρικές εξετάσεις.

Η ΡΑΣ, αξιολογώντας στη συνέχεια τις αιτήσεις των ενδιαφερομένων ιατρών, προέβη στην έγκριση, την τήρηση και τη δημοσίευση στην ιστοσελίδα της Μητρώου Αναγνωρισμένων Ιατρών, το οποίο περιέχει τη δεδομένη χρονική στιγμή 29 ιδιώτες ιατρούς διαφόρων ειδικοτήτων. Επισημαίνεται ότι στο Μητρώο Αναγνωρισμένων Ιατρών εντάσσονται όλοι οι ιατροί των δημόσιων δομών του ΕΣΥ, όπως προβλέπεται στο άρθρο 3 της προαναφερθείσας ΚΥΑ.

4.12.8 Τήρηση Μητρώου Μηχανοδηγών της παρ. 5 του άρθρου 30 του Ν.3911/2011

Από την ανάληψη των αρμοδιοτήτων της ΕΑΑ, η ΡΑΣ τηρεί με τη συνεργασία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, το Μητρώο μη αδειοδοτημένων και πιστοποιημένων κατά το Ν.3911/2011 μηχανοδηγών, το οποίο προβλέπεται στο άρθρο 30.5 του προαναφερθέντος νόμου και με παρεμβάσεις της συμβάλλει στην ενεργοποίηση του συστήματος αδειοδότησης και πιστοποίησης των μηχανοδηγών σύμφωνα με το Ν.3911/2011.

Εντός του 2017, η ΡΑΣ ζήτησε από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και έλαβε την επικαιροποίηση των στοιχείων του ως άνω Μητρώου, με στόχο την καλύτερη προετοιμασία για την επικείμενη μετάβαση των ισχυουσών αδειών μηχανοδηγού στα νέα δεδομένα του Ν.3911/2011 και τη δημιουργία του Εθνικού Μητρώου Αδειών Μηχανοδηγού (ΕΜΑΜ), το οποίο θα τηρεί η ΡΑΣ, σύμφωνα με τις διατάξεις του ιδίου νόμου και της υπ. αριθ. 2010/17/ΕΚ Απόφασης της Επιτροπής.

4.12.9 Προτάσεις της ΡΑΣ για την επιτάχυνση της εφαρμογής του νομοθετικού πλαισίου που θέτει ο Ν.3911/2011

Η ΡΑΣ, στο πλαίσιο του ρόλου της και ως εθνικός ρυθμιστικός φορέας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, επεσήμανε στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, ήδη από το 2012 και πριν την ανάληψη των καθηκόντων της ΕΑΑ, ότι η δυνατότητα σταδιακής προσαρμογής των ήδη δραστηριοποιούμενων ΣΕ στις απαιτήσεις του Ν.3911/2011 το αργότερο μέχρι τις 29-10-2018, σε συνδυασμό με την αδυναμία των νέων ΣΕ να εκπαιδευθούν και να πιστοποιήσουν

μηχανοδηγούς λόγω έλλειψης πιστοποιημένων και αναγνωρισμένων εκπαιδευτικών κέντρων, συνιστά διακριτή μεταχείριση μεταξύ των ΣΕ και αντιτίθεται στην τήρηση των κανόνων ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

Κινούμενη στο ως άνω πλαίσιο, η ΡΑΣ προέβη και το 2017 στην υποβολή στο Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών των εκκρεμοτήτων και αντίστοιχων προτάσεων επιτάχυνσης εφαρμογής του νομοθετικού πλαισίου που θέτει ο Ν.3911/2011. Οι προτάσεις που υποβλήθηκαν ήταν νομοθετικού χαρακτήρα, αλλά και γενικότερες, για τη διευκόλυνση της εφαρμογής του νέου θεσμικού πλαισίου για την αδειοδότηση των μηχανοδηγών.

Στις προτάσεις νομοθετικού χαρακτήρα συγκαταλέγονται:

- Η τροποποίηση του άρθρου 20 παρ.1 εδαφ.1 του ν.3911/2011, με σκοπό την απάλειψη της ταύτισης της έννοιας της αναγνώρισης προσώπων ή οργανισμών (που έρχεται από την ευρωπαϊκή νομοθεσία) με την έννοια της αδειοδότησης (εθνική νομοθεσία), η οποία θα δώσει μεγαλύτερη ευελιξία στη ρύθμιση του εν λόγω θέματος, αποκλειστικά με την τροποποίηση της ΥΑ της παραγράφου 12 του άρθρου 23 του ίδιου νόμου. Επίσης, με το ίδιο άρθρο η ΡΑΣ, αναλαμβάνει τα καθήκοντα της αρμόδιας αρχής για την αναγνώριση των εκπαιδευτικών κέντρων μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών αντί του Ε.Ο.Π.Π.Ε.Π. (Εθνικός Οργανισμός Πιστοποίησης Προσόντων και Επαγγελματικού Προσανατολισμού).
- Η αντικατάσταση των αναφορών στους όρους «Ε.ΚΕ.ΠΙΣ.» και «Ε.Ο.Π.Π.» οι οποίες γίνονται σε διάφορα άρθρα του ν. 3911/2011 με τον ορθό όρο «Ε.Ο.Π.Π.Ε.Π.».
- Η ανάληψη των αρμοδιοτήτων αναγνώρισης των εκπαιδευτών και των εξεταστών των κέντρων εκπαίδευσης μηχανοδηγών και άλλων σιδηροδρομικών ειδικοτήτων από τη ΡΑΣ, κατόπιν σχετικής εισήγησης και του Διαχειριστή Υποδομής.

Οι ως άνω προτάσεις έγιναν αποδεκτές από την ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών και ενσωματώθηκαν στο Ν.4530/2018 (Α' 59), ο οποίος ψηφίστηκε πρόσφατα από τη Βουλή, το Μάρτιο 2018.

Μετά την ενσωμάτωση των ανωτέρω νομοθετικών προτάσεων στο Ν.4530/2018, **ανοίγει πλέον ο δρόμος για την εκπαίδευση νέων μηχανοδηγών, δημιουργώντας τις συνθήκες που θα επιτρέψουν τη δραστηριοποίηση και των νέων εταιρειών, αλλά και την αύξηση του μεταφορικού έργου των ήδη υπαρχουσών εταιρειών, με αποτέλεσμα την ενίσχυση του υγιούς ανταγωνισμού.** Επιπρόσθετα, η ανεμπόδιστη δραστηριοποίηση των σιδηροδρομικών εταιρειών και η επακόλουθη αύξηση του μεταφορικού έργου θα έχει ως αποτέλεσμα την **αύξηση της απασχόλησης**, λόγω της αύξησης της δραστηριότητας εταιρειών που σχετίζονται είτε άμεσα είτε έμμεσα με τον κλάδο.

4.13 Κατάρτιση προσωπικού διαχειριστή υποδομής και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων με βασικά καθήκοντα ασφάλειας

Στο πλαίσιο εφαρμογής του άρθρου 13 του Π.Δ. 160/2007 όπως ισχύει, η ΡΑΣ παρείχε **αρχική έγκριση** των παρακάτω εκπαιδευτικών προγραμμάτων που υποβλήθηκαν προς υλοποίηση από τον ΟΣΕ για το 2017, αφού προηγουμένως αξιολόγησε την πληρότητά τους με βάση τις ισχύουσες Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας, ή τους Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας (ΕΚΑ):

- Βασική Εκπαίδευση του Κλάδου Κυκλοφορίας (Σταθμάρχες) του ΟΣΕ με βασικά καθήκοντα ασφάλειας.
- Βασική Εκπαίδευση του Κλάδου Κυκλοφορίας (Κλειδούχοι) του ΟΣΕ με βασικά καθήκοντα ασφάλειας.
- Εκπαίδευση Προσωπικού ΟΣΕ (διάφοροι κλάδοι) σε κανονισμούς ηλεκτροκίνησης σε ηλεκτροδοτούμενο σιδηροδρομικό δίκτυο.
- Εκπαίδευση Προσωπικού ΤΡΑΙΝΟΣΕ (κλάδοι Εξυπηρέτησης Επιβατών, Διαχείρισης εμπορευμάτων, Μηχανοδηγών) σε κανονισμούς ηλεκτροκίνησης σε ηλεκτροδοτούμενο σιδηροδρομικό δίκτυο.
- Εκπαίδευση προσωπικού ειδικότητας «Υπεύθυνου Εμπορευματικών Ροών» της Σιδηροδρομικής Επιχείρησης Rail Cargo Logistics Goldair.

Από τα προαναφερθέντα προγράμματα εκπαίδευσης έτους 2017, για τα οποία η ΡΑΣ χορήγησε αρχική έγκριση, ο ΟΣΕ υλοποίησε κατά τη διάρκεια του 2017 προγράμματα σχετικά με την «Εκπαίδευση / Επανεκπαίδευση προσωπικού του ΟΣΕ για έκδοση ή ανανέωση άδειας εργασίας σε ηλεκτροδοτούμενο σιδηροδρομικό δίκτυο».

Για τα ως άνω εκπαιδευτικά προγράμματα, η ΡΑΣ παρείχε **έγκριση υλοποίησής** τους, καθώς επίσης και έγκριση των σχετικών προγραμμάτων γραπτών και προφορικών εξετάσεων.

Τέλος, η ΡΑΣ ενέκρινε τους οδηγούς σπουδών που υπέβαλλε ο ΟΣΕ στις 03-10-2017 και αφορούσαν στη βασική εκπαίδευση προσωπικού κλάδου κυκλοφορίας (Σταθμάρχες & κλειδούχοι) του Διαχειριστή Υποδομής με βασικά καθήκοντα ασφαλείας.

4.14 Σιδηροδρομική Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (RID)

Η ΡΑΣ, σύμφωνα με το άρθρο 85 του Ν.4199/2013, «ασκεί τα καθήκοντα της «Αρμόδιας Αρχής» του Κανονισμού σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων (RID) της Κ.Υ.Α. Γ1/20655/2897/16-7-2015 (Β' 1495). Σύμφωνα με τον Κανονισμό RID, κάθε επιχείρηση, οι δραστηριότητες της οποίας περιλαμβάνουν τη μεταφορά ή τη σχετική συσκευασία, φόρτωση, πλήρωση ή εκφόρτωση επικινδύνων εμπορευμάτων σιδηροδρομικώς, θα διορίζει έναν ή περισσότερους Συμβούλους Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ΣΑΜΕΕ) για τη μεταφορά τους.

Οι ΣΑΜΕΕ είναι υπεύθυνοι για την αποφυγή κινδύνων εγγενών σε τέτοιες δραστηριότητες όσον αφορά σε άτομα, ιδιοκτησίες και στο περιβάλλον, και διαθέτουν επαγγελματικό πιστοποιητικό εκπαίδευσης για την απόκτηση του οποίου, υπόκεινται σε εκπαίδευση και εξέταση εγκεκριμένη από τη ΡΑΣ. Για το λόγο αυτό η ΡΑΣ ορίζει **φορείς παροχής κατάρτισης ΣΑΜΕΕ**, κατόπιν αιτήσεώς τους, τα Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα (ΑΕΙ) ή Τεχνολογικά Εκπαιδευτικά Ιδρύματα (ΤΕΙ) τεχνολογικής ή θετικής κατεύθυνσης που διαθέτουν τα απαιτούμενα από τον Κανονισμό προσόντα. Η διενέργεια των εξετάσεων ΣΑΜΕΕ γίνεται από τον εξεταστικό φορέα (πολυτεχνική σχολή ΑΕΙ), ο οποίος ορίζεται από τη ΡΑΣ για χρονική διάρκεια πέντε (5) ετών, ύστερα από εκδήλωση ενδιαφέροντος και υποβολή δικαιολογητικών/στοιχείων.

Η ΡΑΣ συμμετέχει με στελέχη της στην Επιτροπή Εξετάσεων για την πιστοποίηση Συμβούλων Ασφαλούς Μεταφοράς Επικινδύνων Εμπορευμάτων (ΣΑΜΕΕ) κατά RID, από τον Οκτώβριο 2015.

4.14.1 Πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για ορισμό εξεταστικού φορέα ΣΑΜΕΕ για σιδηροδρομικές μεταφορές

Δεδομένου ότι, στις αρχές του 2017, παρήλθε η πενταετία για την οποία είχε οριστεί ως εξεταστικός φορέας το Εργαστήριο Στοιχείων Μηχανών της Σχολής Μηχανολόγων Μηχανικών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου για σιδηροδρομικές μεταφορές όλων των κλάσεων, πλην της κλάσης επτά (7) (ραδιενεργά υλικά), για όλη τη χώρα, η ΡΑΣ προχώρησε σε πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για τον ορισμό του εν λόγω φορέα, την οποία ανάρτησε στον κόμβο «Διαύγεια» σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 3861/2010 (Α' 112), στον ιστότοπο της ΡΑΣ και κοινοποίησε στις Πολυτεχνικές Σχολές ΑΕΙ. Η Ολομέλεια της ΡΑΣ όρισε το **Εργαστήριο Στοιχείων Μηχανών & Δυναμικής της Σχολής Μηχανολόγων Μηχανικών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου** ως Εξεταστικό Φορέα Συμβούλων Ασφαλούς Μεταφοράς Επικινδύνων Εμπορευμάτων, για τις σιδηροδρομικές μεταφορές όλων των κλάσεων πλην της κλάσης επτά (7) (ραδιενεργά υλικά), για όλη τη χώρα, για πέντε έτη σύμφωνα με το άρθρο 12 της Κ.Υ.Α. Γ1/20655/2897/2015 (ΦΕΚ 1495/Β'/2015).

Η απόφαση αναρτήθηκε στο ΦΕΚ 1156Β'/04.04.2017.

4.14.2 Ορισμός φορέα κατάρτισης ΣΑΜΕΕ

Το Εργαστήριο Στοιχείων Μηχανών & Μηχανολογικού Σχεδιασμού του τμήματος Μηχανολόγων Μηχανικών της Πολυτεχνικής Σχολής Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ) υπέβαλλε αίτηση στη ΡΑΣ, προκειμένου να οριστεί φορέας κατάρτισης ΣΑΜΕΕ. Η ΡΑΣ, μετά την εξέταση του φακέλου διαπίστωσε ότι το Εργαστήριο πληροί τις προϋποθέσεις και το όρισε Φορέα Κατάρτισης Συμβούλων Ασφαλούς Μεταφοράς Επικινδύνων Εμπορευμάτων για τη σιδηροδρομική μεταφορά όλων των κλάσεων, πλην της κλάσης επτά (7) (ραδιενεργά υλικά). Η απόφαση αναρτήθηκε στο ΦΕΚ 3713Β'/20.10.2017.

Επίσης, στο ΦΕΚ 4508Β'/30.12.2016, αναρτήθηκε η απόφαση ορισμού του τμήματος **Μηχανικών Τεχνολογίας Πετρελαίου και Φυσικού Αερίου Τ.Ε. & Μηχανολόγων Μηχανικών Τ.Ε. του Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος Ανατολική Μακεδονίας & Θράκης** ως Φορέα Κατάρτισης Συμβούλων Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων για τη σιδηροδρομική μεταφορά όλων των κλάσεων πλην της κλάσης επτά (7) (ραδιενεργά υλικά).

4.14.3 Κανονιστικό Πλαίσιο για την έγκριση Οργάνων Επιθεώρησης για αξιολόγηση της συμμόρφωσης, περιοδικές επιθεωρήσεις, ενδιάμεσες επιθεωρήσεις, έκτακτους ελέγχους σύμφωνα με την παράγραφο 1.8.6 του Κανονισμού RID

Με αφορμή αιτήματα προς τη ΡΑΣ, εταιριών που προτίθενται να εγκριθούν ως φορείς επιθεώρησης για δοχεία πίεσης UN μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών και ως φορείς επιθεώρησης για δεξαμενές βυτιοφόρων φορταμαξών που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα, διαπιστώθηκε η γενικότερη έλλειψη διαδικασίας για την έγκριση οργάνων επιθεώρησης για αξιολόγηση συμμόρφωσης, περιοδικές επιθεωρήσεις, ενδιάμεσες επιθεωρήσεις, έκτακτους ελέγχους, σύμφωνα με την παράγραφο 1.8.6 του Κανονισμού RID που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες της ΡΑΣ.

Για την κάλυψη του κενού, η ΡΑΣ προχώρησε στη **σύνταξη Κανονιστικού Πλαισίου** για την έγκριση οργάνων επιθεώρησης σχετικά με τη διαδικασία και τα δικαιολογητικά που απαιτούνται για **αξιολόγηση συμμόρφωσης, περιοδικές επιθεωρήσεις, ενδιάμεσες επιθεωρήσεις, έκτακτους ελέγχους**, σύμφωνα με την παράγραφο 1.8.6 του Κανονισμού RID. Το Κανονιστικό Πλαίσιο αναρτήθηκε στο ΦΕΚ 1156Β'/04.04.2017, μετά την έγκρισή του από την Ολομέλεια της ΡΑΣ.

5 Διαλειτουργικότητα

5.1 Πεδίο Εφαρμογής - Νομικό Πλαίσιο

Η διαλειτουργικότητα διασφαλίζεται με μια συγκεκριμένη μεθοδολογία, η οποία περιγράφεται στην Οδηγία για τη Διαλειτουργικότητα 2008/57/ΕΚ και μεταφέρθηκε στο ελληνικό δίκαιο με το ΠΔ 104/2010 και τις τροποποιήσεις του (ΦΕΚ Α' 181/ 12.10.2010) και εξειδικεύτηκε με την ΥΑ ΑΣ 16.4/οικ.24863 /2723 (ΦΕΚ Β' 1812/ 08.06.2012).

Οι βασικές αρχές της μεθοδολογίας αυτής είναι η διάκριση του σιδηροδρομικού συστήματος σε υποσυστήματα και ο προσδιορισμός των βασικών απαιτήσεων που αυτά οφείλουν να πληρούν. Προκειμένου να εξασφαλιστεί η κατά το δυνατόν ομοιόμορφη ικανοποίηση των βασικών απαιτήσεων από όλα τα ευρωπαϊκά δίκτυα και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, έχει αναπτυχθεί με πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής μια σειρά από πρότυπες προδιαγραφές για κάθε υποσύστημα, οι επονομαζόμενες Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ). Αυτές έχουν τη μορφή Αποφάσεων ή Κανονισμών, έχουν δηλαδή άμεση και υποχρεωτική εφαρμογή σε όλα τα Κράτη-Μέλη, χωρίς να απαιτείται η ενσωμάτωσή τους στο εθνικό δίκαιο. Οι πρώτες ΤΠΔ εκδόθηκαν το 2002 και έκτοτε επικαιροποιούνται για να λάβουν υπόψη τις εξελίξεις στον τεχνικό και λειτουργικό τομέα. Το 2015 τέθηκαν σε ισχύ νέες επικαιροποιημένες ΤΠΔ για τα υποσυστήματα Υποδομή, Ενέργεια, Ασφάλεια στις Σήραγγες, ΑμεΑ, Τροχαίο Υλικό, Θόρυβος, Διεξαγωγή και Διαχείριση κυκλοφορίας και Τηλεματική σε εμπορευματικά τρένα. Το 2016, τέθηκε σε ισχύ η νέα ΤΠΔ για το υποσύστημα Έλεγχος-Χειρισμός και Σηματοδότηση του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ο τροποποιημένος Κανονισμός σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες» του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος.

Η σύνταξη των ΤΠΔ αποτελεί από το 2004 ευθύνη του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (European Union Agency for Railways - ERA). Η έγκρισή τους γίνεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, μετά από σύμφωνη γνώμη Επιτροπής που απαρτίζεται από εκπροσώπους των Κρατών-Μελών και ορίζεται στο Άρθρο 21 της πρώτης Οδηγίας για τη Διαλειτουργικότητα 96/48/ΕΚ (Επιτροπή RISC).

5.2 Έγκριση θέσης σε λειτουργία – Authorization for Placing in Service (APIS)

Δυνάμει του Ν. 4199/2013, η ΡΑΣ έχει αναλάβει τις αρμοδιότητες της Εθνικής Αρχής για την Ασφάλεια (ΕΑΑ), όπως αυτές περιγράφονται στο ΠΔ 104/2010 και στην ΥΑ ΑΣ 16.4/οικ.24863 /2723 του 2012. Στο πεδίο της διαλειτουργικότητας, η κεντρική αρμοδιότητα της ΡΑΣ, ως ΕΑΑ, είναι η **χορήγηση της Έγκρισης Θέσης σε Λειτουργία** (Authorization for Placing In Service- APIS) όλων των οχημάτων και των δομικών υποσυστημάτων του σιδηροδρομικού συστήματος.

Η έγκριση θέσης υποσυστήματος σε λειτουργία, είναι η αναγνώριση εκ μέρους του Κράτους Μέλους, ότι το εν λόγω υποσύστημα πληροί όλες τις βασικές απαιτήσεις της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ, κατά την ενσωμάτωσή του στο σιδηροδρομικό σύστημα. Η αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας για χρήση στοιχείων διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) διενεργείται από Κοινοποιημένο Οργανισμό (**Notified Body – NoBo**). Ο NoBo είναι υπεύθυνος για την κατάρτιση του τεχνικού φακέλου που πρέπει να συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης CE και περιέχει όλα τα αναγκαία έγγραφα και δικαιολογητικά, από τα οποία προκύπτει η συμμόρφωση των στοιχείων διαλειτουργικότητας ενός υποσυστήματος.

Στις περιπτώσεις μη ύπαρξης ΤΠΔ, αίτησης παρέκκλισης ή ειδικών περιπτώσεων που απαιτούν εφαρμογή Τεχνικών Κανόνων που δεν περιέχονται στις ΤΠΔ, τα Κράτη Μέλη καταρτίζουν για κάθε υποσύστημα κατάλογο Εθνικών Κανόνων. Η αξιολόγηση της συμμόρφωσης προς τους Εθνικούς Κανόνες διενεργείται από Ορισμένο Οργανισμό (Designated Body – DeBo). Στην περίπτωση των Εθνικών Κανόνων, ο DeBo εφαρμόζει διαδικασία παρόμοια με τη διαδικασία επαλήθευσης CE, συντάσσοντας πιστοποιητικό επαλήθευσης προς τους Εθνικούς Κανόνες.

Η δήλωση επαλήθευσης CE που συνοδεύει τον τεχνικό φάκελο, καθώς και το πιστοποιητικό επαλήθευσης που συνοδεύει τους Εθνικούς Κανόνες συνυποβάλλονται στη ΡΑΣ, προκειμένου αυτή να χορηγήσει έγκριση θέσης σε λειτουργία ενός υποσυστήματος.

Οι Κοινοποιημένοι Οργανισμοί δραστηριοποιούνται σε όλη την ΕΕ (αναρτημένοι στον ιστότοπο <http://ec.europa.eu/growth/tools-databases/nando/index.cfm>), σε αντίθεση με τους Ορισμένους Οργανισμούς που δραστηριοποιούνται μόνο στο Κράτος Μέλος στο οποίο έχουν οριστεί. Στην Ελλάδα δραστηριοποιούνται πλέον **τέσσερις DeBo**, οι Bureau Veritas Italia S.p.A, Italcert S.p.A., RINA Services S.p.A. και η Eurocert A.E.

5.3 Επιμέρους δραστηριότητες διαλειτουργικότητας

5.3.1 Εθνικό Μητρώο Οχημάτων (EMO)

Σε εφαρμογή σχετικής πρόβλεψης του Ν.4199/2013, η ΡΑΣ τηρεί το EMO, το οποίο είναι συνδεδεμένο με το Κεντρικό Ευρωπαϊκό Μητρώο Οχημάτων (European Centralized Virtual Vehicle Register – ECVVR) και τηρείται από τον ERA. Στο παραπάνω πλαίσιο η ΡΑΣ:

- Παρέδωσε κωδικούς πρόσβασης, σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Νομοθεσία, για το Εθνικό Μητρώο Οχημάτων (EMO) στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.
- Σε συνεργασία με τον ERA, προχώρησε σε ενημέρωση λογισμικού και διόρθωση του κωδικού της Ελλάδας από GR σε EL, με ταυτόχρονη ενημέρωση των υπόλοιπων κρατών μελών.
- Προχωρά στην επικαιροποίηση του μητρώου, μετά από επιστολή της ΓΑΙΑΟΣΕ για απόσυρση, προσθήκη και τροποποίηση οχημάτων της.

5.3.2 Σήμα Κατόχου Οχήματος (ΣΚΟ)

Το Σήμα Κατόχου Οχήματος είναι αλφαβητικός κωδικός, οποίος αναγράφεται σε κάθε σιδηροδρομικό όχημα πλησίον του ευρωπαϊκού αριθμού οχήματος και ταυτοποιεί τον κάτοχο οχήματος, κατά την καταχώρησή του στο μητρώο τροχαίου υλικού.

Η ΣΤΑΣΥ, μετά την καταχώρηση των οχημάτων της στο ΕΜΟ, απέστειλε αίτημα προκειμένου να αποκτήσει ΣΚΟ. Η ΡΑΣ προώθησε την αίτηση στον ERA, ο οποίος την έκανε δεκτή και δημοσίευσε το ΣΚΟ στην 85^η λίστα.

Η ΡΑΣ εντόπισε **κενό** στη διαδικασία που πρέπει να ακολουθείται στην περίπτωση που Κάτοχος Οχήματος αιτείται ΣΚΟ στην Αρχή Ασφαλείας της χώρας στην οποία δραστηριοποιείται, αλλά τα οχήματά του είναι εγγεγραμμένα στο Μητρώο άλλης χώρας κράτους μέλους. Στο πλαίσιο αυτό και κατόπιν παρέμβασης της ΡΑΣ προς τον ERA, αναγνωρίστηκε από τον Οργανισμό η **ανάγκη νέου τρόπου προσέγγισης των αιτημάτων ΣΚΟ, έκδοσης νέου Οδηγού εφαρμογής ΣΚΟ** σε συνεργασία με τον ΟΤΙΦ, καθώς και **επικαιροποίησης της φόρμας αίτησης ΣΚΟ** με στόχο τη συλλογή πρόσθετων πληροφοριών για τον Κάτοχο.

5.3.3 Μερική αναθεώρηση της ΤΠΔ «Τροχαίο Υλικό-Θόρυβος» (ΤΠΔ 1304/2014/ΕΕ) - Συγκρότηση ομάδας εργασίας με τη συμμετοχή της ΓΑΙΑΟΣΕ και της ΕΕΣΣΤΥ

Ο ERA συγκρότησε ομάδα εργασίας με αντικείμενο τη μερική αναθεώρηση της ΤΠΔ «Τροχαίο Υλικό – Θόρυβος» (ΤΠΔ 1304/2014/ΕΕ), έχοντας ως στόχο τη δημιουργία «αθόρυβων διαδρομών», δηλαδή τμημάτων του σιδηροδρομικού δικτύου στα οποία κατά τις νυκτερινές ώρες, κυκλοφορεί αριθμός εμπορευματικών φορταμαξών μεγαλύτερος από 12, που πληρούν τις προδιαγραφές της ΤΠΔ. Η αναθεώρηση της ΤΠΔ θα έχει αναδρομική εφαρμογή και σε υφιστάμενες φορτάμαξες.

Στο πλαίσιο της μερικής αναθεώρησης, ο ERA απέστειλε ερωτηματολόγιο προκειμένου κάθε κράτος μέλος να γνωστοποιήσει τον αριθμό φορταμαξών που είναι συμμορφούμενες με την ΤΠΔ «Τροχαίο Υλικό – Θόρυβος», τον αριθμό που δύναται σχετικά εύκολα να συμμορφωθεί (οικονομικά και τεχνικά) καθώς και τον αριθμό αυτών των οποίων η μετασκευή τους είναι κοστοβόρα.

Η ΡΑΣ, εντόπισε ερωτήματα και προβληματισμούς σχετικά με την εφαρμογή των προτάσεων της μερικής αναθεώρησης της ΤΠΔ στην Ελλάδα και συγκρότησε για το σκοπό αυτό ομάδα εργασίας με τη συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων της ΓΑΙΑΟΣΕ ως Κάτοχο του Τροχαίου Υλικού και της ΕΕΣΣΤΥ ως συντηρητή του. Η ομάδα εργασίας συνεδριάζει ανά τακτά χρονικά διαστήματα, παράγοντας πρακτικά συσκέψεων. Μέχρι στιγμής έχει αποσαφηνιστεί, σε συνεργασία με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ο αριθμός των εκτελούμενων «νυκτερινών δρομολογίων» των εμπορευματικών αμαξοστοιχιών που καθορίζουν την «ησυχότερη διαδρομή», ενώ βρίσκεται σε εξέλιξη αλληλογραφία με τους κατασκευαστές τροχών και τροχοπέδλων, σχετικά με την τεchnοοικονομική διερεύνηση της δυνατότητας μετασκευής των υπαρχουσών φορταμαξών με

τοποθέτηση συνθετικών τροχοπέδων για τη μείωση του παραγόμενου θορύβου αλλά και του αντίστοιχου κόστους.

5.3.4 Παράβολα τα οποία απαιτούνται για την έγκριση θέσης σε λειτουργία των δομικών υποσυστημάτων του σιδηροδρομικού συστήματος και των οχημάτων.

Δυνάμει του άρθρου 32 του Ν. 3911/2011 «Πιστοποίηση των μηχανοδηγών και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 12/Α'/8.2.2011), οι αιτήσεις που προβλέπονται από το άρθρο 2 του Π.Δ. 104/2010 (ΦΕΚ 181/Α'/12.10.2010) όπως ισχύει, για την έγκριση θέσης σε λειτουργία των δομικών υποσυστημάτων του σιδηροδρομικού συστήματος και των οχημάτων, συνοδεύονται από παράβολο υπέρ του Δημοσίου, το ύψος του οποίου καθορίζεται με ΚΥΑ των Υπουργών Οικονομικών και Οικονομίας, Υποδομών, & Μεταφορών.

Στο πλαίσιο αυτό, η ΡΑΣ **προέβη στη σύνταξη προτεινόμενης ΚΥΑ** προς το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών και το Υπουργείο Οικονομικών, που καθορίζει το ύψος των ανωτέρω παραβόλων, αλλά και τη διαδικασία υπολογισμού. Η εν λόγω ΚΥΑ έχει ήδη λάβει τις τελικές υπογραφές και αναμένεται η έκδοσή της σε ΦΕΚ.

5.3.5 Συνεργασία με εμπλεκόμενους φορείς με αντικείμενο την έγκριση θέσης σε λειτουργία δομικών υποσυστημάτων

Προκειμένου να διευκολυνθεί το έργο της έγκρισης θέσης σε λειτουργία δομικών υποσυστημάτων και να αποσαφηνιστούν οι αρμοδιότητες, οι υποχρεώσεις του κάθε εμπλεκόμενου φορέα καθώς και η διαδικασία που πρέπει να ακολουθηθεί, λαμβάνουν χώρα στη ΡΑΣ τακτικές συναντήσεις με στελέχη του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, της ΕΡΓΟΣΕ και του ΟΣΕ. Από τις συναντήσεις παράγονται πρακτικά που αποσαφηνίζουν τα ενδεδειγμένα μέτρα που πρέπει να ακολουθηθούν ώστε τα εν λόγω υποσυστήματα να τίθενται σε χρήση κατά τρόπο που να ικανοποιεί τη σχετική νομοθεσία διαλειτουργικότητας.

Η ΡΑΣ το καλοκαίρι του 2017, **προχώρησε σε σειρά επαφών με εκπροσώπους των DEBO/NOBO** με σκοπό την καταρχήν γνωριμία, την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τα έργα στα οποία είναι ορισμένοι και την υιοθέτηση κοινού πλάνου περαιτέρω συνεργασίας. Οι εταιρείες με τις οποίες ήρθε σε επαφή ήταν η ITALCERTIFER και η RINA Hellas Ltd.

5.3.6 Γνωμοδότηση επί του σχεδίου εκτελεστικού Κανονισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για της πρακτικές ρυθμίσεις για την έγκριση οχημάτων και τη διαδικασία έγκρισης τύπου σιδηροδρομικού οχήματος

Με αφορμή την ψήφιση στην 80^η Συνεδρίαση της RISC (Railway Interoperability and Safety Committee) του εκτελεστικού Κανονισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις πρακτικές ρυθμίσεις για την έγκριση των οχημάτων και τη διαδικασία έγκρισης τύπου σιδηροδρομικού οχήματος, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών το οποίο συμμετέχει και ψηφίζει, απέστειλε στη ΡΑΣ σχέδιο Κανονισμού για σχολιασμό.

Με την εναρμόνιση της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 στο εθνικό δίκαιο, ο εν λόγω Κανονισμός θα καταργήσει τα προβλεπόμενα στην ΥΑ ΑΣ16.4/οικ.24863/2723/30.5.2012 (Β' 1812), αναφορικά με τη έγκριση σιδηροδρομικών οχημάτων για διάθεση στην αγορά. Η ΡΑΣ **απέστειλε σχόλια** και τελικά ο **Κανονισμός ψηφίστηκε στην 80^η RISC.**

6 Συμμέτοχος σε συνέδρια – εκθέσεις, συνεργασίες - συναντήσεις

6.1 Γενική Διεύθυνση Μεταφορών και Κινητικότητας (DG-MOVE)

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

Η ΡΑΣ συμμετείχε 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.

6.1.1 Γενικές Συνελεύσεις του Δικτύου των Ρυθμιστικών Φορέων Σιδηροδρόμων

Η ΡΑΣ ως μέλος του Ευρωπαϊκού Δικτύου Ρυθμιστικών Φορέων Σιδηροδρόμων (European Network of Railway Regulatory Bodies ή ENRRB), συμμετείχε στις συναντήσεις που διοργανώθηκαν το 2017 :

- Στη 12^η**, που έλαβε χώρα στις 21-22.03.2017 στις Βρυξέλλες και συζητήθηκαν θέματα που αφορούν στην **εφαρμογή των προβλεπόμενων στην Οδηγία 34/2012 και ιδιαίτερα στη συνεργασία μεταξύ ρυθμιστικών φορέων για την παρακολούθηση της αγοράς και το χειρισμό καταγγελιών, στα τέλη χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής και των υπηρεσιών & της πρόσβασης στις εγκαταστάσεις**. Επίσης αναφέρθηκαν στην προετοιμασία των θεμάτων της συνάντησης RNE-Ρυθμιστικών Φορέων τον Απρίλιο, αναφορικά με τη κοινή δομή της Δήλωσης Δικτύου και του εντύπου παροχής υπηρεσιών ανά εμπορευματικό διάδρομο που αναπτύσσει ο RNE. Η Επιτροπή παρείχε ενημέρωση για τις εκτελεστικές πράξεις που αφορούν στο παράρτημα VII της Οδηγίας, όπου περιγράφεται το χρονοδιάγραμμα της διαδικασίας κατανομής χωρητικότητας του Διαχειριστή Υποδομής, για παροχή υπηρεσιών στις εγκαταστάσεις καθώς και για το τεστ οικονομικής ισορροπίας για εθνικές επιβατικές μεταφορές. Τέλος, έγινε παρουσίαση των εργασιών του ανεξάρτητου σιδηροδρομικού φορέα IRG Rail.
- Στη 14^η**, τελευταία συνεδρίαση του 2017, στις 28 & 29 Νοεμβρίου, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή οργάνωσε κοινή συνάντηση των Ρυθμιστικών Φορέων Σιδηροδρόμων με τις αντίστοιχες ευρωπαϊκές Αρχές Ανταγωνισμού, με σκοπό την ανταλλαγή πληροφοριών και την ενίσχυση της απαιτούμενης συνεργασίας τους.

Η Πρόεδρος του Δικτύου, που ανήκει στη Δ/ση της EE Mobility and Transport -Unit DDG2.3 – Single European Rail Area, ενημέρωσε τα μέλη για την πρόοδο του υπό έκδοση εκτελεστικού κανονισμού, που θα εξειδικεύει τη διαδικασία και τα κριτήρια, βάσει των οποίων θα διενεργείται το τεστ οικονομικής ισορροπίας, από το ρυθμιστικό φορέα, κατόπιν αιτήματος (είτε της αρμόδιας αρχής που ανέθεσε την σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, είτε του IM, είτε της RU που έχει την σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, είτε της RU που διεκδικεί την πρόσβαση), ώστε να προσδιορίσει, αν τίθεται σε κίνδυνο η οικονομική ισορροπία της υπάρχουσας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας από την είσοδο μιας νέας RU. Η απόφαση που θα εκδίδει θα πρέπει αιτιολογημένα, είτε να επιτρέπει την πρόσβαση, είτε να την περιορίζει ή να την απαγορεύει. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συγκεντρώνει σχόλια και παρατηρήσεις επί του κειμένου του συγκεκριμένου εκτελεστικού κανονισμού και αναμένεται η έγκριση και ψήφισή του μέσα στο 2018.

Ακολούθησαν ενδιαφέρουσες παρουσιάσεις, με συγκριτική ανάλυση, για τα συστήματα χρεώσεων στις οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές, για το κόστος της ηλεκτρικής ενέργειας και πώς αυτό μετράται από το Διαχειριστή Υποδομής και χρεώνεται, αντίστοιχα, στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που κινούνται στο δίκτυο. Υπήρξε ιδιαίτερη αναφορά για τα κριτήρια που θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη του ο Διαχειριστής Υποδομής, ώστε να μην υπάρχουν αμφισβητήσεις, για τις περιπτώσεις που το τροχαίο υλικό είναι παλιό και δε μπορεί να γίνει μέτρηση της κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας.

6.1.2 Συνάντηση PRIME - ENRRB

Η ΡΑΣ συμμετείχε στις 12.10.2018 στη Βαρσοβία, στη συνάντηση μεταξύ των μελών του Δικτύου Ρυθμιστικών Φορέων Σιδηροδρόμων (ENRRB) και Δικτύου Διαχειριστών Σιδηροδρομικής Υποδομής στην Ευρώπη (PRIME - Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe). Εκπρόσωπος του RNE παρουσίασε το «Corridor Information Document» επί του οποίου έγιναν προτάσεις βελτίωσης. Η εκπρόσωπος της DG Move παρουσίασε θέματα που αφορούν στην κορεσμένη υποδομή και τη χρήση σχετικών τελών, των συμφωνιών πλαίσιο και συζητήθηκε η δυνατότητα των “μη – αιτούντων” να ζητήσουν χωρητικότητα στην υποδομή. Παρουσιάστηκε η υπόθεση Rastatt, ατύχημα σε τμήμα της σιδηροδρομικής υποδομής του διαδρόμου 1, και των συνεπειών του στη σιδηροδρομική αγορά. Με αφορμή την υπόθεση αυτή αναπτύσσονται έκτακτα πλάνα δράσης σε περιπτώσεις μεγάλης διαταραχής της κυκλοφορίας.

6.2 Ένωση Ανεξάρτητων Ρυθμιστικών Αρχών Σιδηροδρόμων (IRG-Rail)

Στον IRG-Rail εκτός από την Ολομέλεια και το Συμβούλιο Στρατηγικής, έχουν συγκροτηθεί οι ακόλουθες ομάδες εργασίας:

- Για την πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή (Access) και υποομάδα εργασίας για την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις παροχής υπηρεσιών (Access to Service Facilities).
- Αναδυομένων νομοθετικών προτάσεων στον σιδηροδρομικό τομέα (Emerging Legislative Proposals in the Railway Sector).
- Παρακολούθησης της σιδηροδρομικής αγοράς (Market Monitoring).
- Για τα τέλη χρέωσης για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής (Charges), καθώς και υποομάδα εργασίας για τα τέλη χρέωσης για την χρήση των εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών (Charges for Service Facilities).

Τα κύρια αποτελέσματα των εργασιών αποτυπώθηκαν στα ακόλουθα έγγραφα:

- Στρατηγική IRG-Rail 2017-2020.
- 6η Ετήσια Έκθεση παρακολούθησης της σιδηροδρομικής αγοράς 2016, καλύπτοντας δεδομένα για τα έτη 2016 και προηγούμενα από 28 Ευρωπαϊκές χώρες.
- Βασικοί Δείκτες Απόδοσης.
- Επισκόπηση Συστήματος Επιδόσεων.
- Επισκόπηση πρακτικών χρέωσης της ελάχιστης δέσμης πρόσβασης.
- Επισκόπηση πρακτικών χρέωσης για την πρόσβαση & χρήση των εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών.
- Πρόγραμμα εργασίας 2017.

Η ΡΑΣ συμμετείχε στη **διαμόρφωση των αναφερομένων κειμένων** και συμπλήρωσε κατά τη διάρκεια του έτους ανάλογα ερωτηματολόγια που τα σημαντικότερα αφορούσαν:

- Στις χρεώσεις των εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών.
- Στο σύστημα επιδόσεων.
- Στο άρθρο 56 (6) της Οδηγίας 2012/34.
- Σε ορισμούς που περιλαμβάνονται στην Οδηγία 2012/34 για την υποδομή, το διαχειριστή υποδομής, την εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών και τον φορέα εκμετάλλευσης εγκατάστασης.
- Σε ποσοτικά στοιχεία για την παρακολούθηση της ελληνικής σιδηροδρομικής αγοράς έτους 2016 για την έκδοση της 6^{ης} ετήσιας έκθεσης.
- Σε στοιχεία για την ποιότητα των παρεχόμενων επιβατικών υπηρεσιών στην Ελλάδα.

6.2.1 Γενικές Συνελεύσεις του IRG- Rail

Η ΡΑΣ συμμετείχε σε **Ολομέλειες του IRG- Rail** και συγκεκριμένα:

- Στις 12.05.2017 στο Παρίσι, στο πλαίσιο της οποίας παρουσιάστηκε η 5^η ετήσια έκθεση της Ομάδας Market Monitoring της Ένωσης με τα στοιχεία παρακολούθησης της σιδηροδρομικής αγοράς που συλλέγει από τα μέλη της και συζητήθηκε αναλυτικά, το υπό διαμόρφωση έγγραφο καθορισμού των στρατηγικών στόχων του IRG- Rail για τα έτη 2018-2020. Η Πρόεδρος της Ολομέλειας καλωσόρισε το νέο μέλος της Ένωσης, το ρυθμιστικό φορέα της Λιθουανίας και ο Γενικός Διευθυντής μίλησε για το ρόλο και τις αρμοδιότητες που τους έχουν ανατεθεί.
Επίσης συζητήθηκαν θέματα καταγγελιών που έχουν υποβληθεί σε ρυθμιστικούς φορείς και αφορούν θέματα αντι-ανταγωνιστικής πρακτικής και διακριτικής μεταχείρισης στο πλαίσιο της ανταλλαγής απόψεων και εμπειριών.
- Στις 23 & 24.11.2017 στο Παρίσι, όπου επιλέχθηκαν ομόφωνα με ψηφοφορία ο Αντιπρόεδρος του IRG- Rail για το 2018 και οι συμπρόεδροι των ομάδων εργασίας “Access”, “charges” και “access to service facilities”. Καλωσόρισαν, ως νέο μέλος, τον τσέχικο ρυθμιστικό φορέα. Ακολούθησε παρουσίαση των ομάδων εργασίας αναφορικά με το έργο που παρήγαγαν το 2017, ιδιαίτερα τα σχέδια εγγράφων θέσης, θέτοντάς τα προς υιοθέτηση από την Ολομέλεια. Επίσης παρουσιάστηκε το προτεινόμενο πρόγραμμα εργασιών για το 2018. Παράλληλα, στη συνάντηση αυτή, εκπροσωπήθηκαν και παρουσίασαν τις δράσεις τους φορείς τελικών καταναλωτών, ERFA, Trainline και European Passengers Federation και ακολούθησε ανταλλαγή απόψεων και προβληματισμών για το πώς επηρεάζονται από αποφάσεις ρυθμιστικών φορέων.

6.2.2 Συμμετοχή σε Ομάδες Εργασίας του IRG- Rail

Στη συνάντηση της υποομάδας “charges for service facilities (SF)” στις 25.4.2017 στο Παρίσι συμμετείχε η ΡΑΣ, παρουσιάστηκε το μοντέλο των SF στην Ισπανία, και ακολούθησε ανταλλαγή ερωτημάτων και απόψεων ιδιαίτερα από τους φορείς που είναι στη φάση διαμόρφωσης ενός μοντέλου χρέωσης. Στη συνέχεια η επικεφαλής του Working Group για το Market Monitoring κλήθηκε στη συνάντηση και ενημέρωσε για τα στοιχεία που συγκεντρώνει αυτή η Ομάδα Εργασίας, όπως τον αριθμό των παρόχων και υπηρεσιών στους σταθμούς, τους τερματικούς σταθμούς, τις υπηρεσίες συντήρησης κ.ά., στοιχεία τα οποία, επειδή σχετίζονται και με τα SF, αφού τύχουν της απαραίτητης επεξεργασίας, θα είναι διαθέσιμα και για την ομάδα εργασίας “Charges for SF”.

6.3 Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA)

6.3.1 Γενικές Συνελεύσεις του Δικτύου των Εθνικών Αρχών για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων

Η ΡΑΣ συμμετέχει στις **συναντήσεις της Ολομέλειας (Γενικές Συνελεύσεις) του Δικτύου των Εθνικών Αρχών για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων**, οι οποίες πραγματοποιούνται υπό την οργάνωση και το συντονισμό του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στα κεντρικά γραφεία του στη Valenciennes της Γαλλίας. Επίσης, συμμετέχει στις Κοινές Συναντήσεις του Δικτύου των Εθνικών Αρχών για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων και των Εθνικών Φορέων Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, οι οποίες πραγματοποιούνται την επόμενη ημέρα των συναντήσεων της Ολομέλειας του Δικτύου των ΕΑΑ.

Η Ολομέλεια του Δικτύου συνέρχεται σε κάθε περίπτωση, όχι λιγότερο από δύο φορές το χρόνο με βασικό στόχο την επίτευξη βαθμιαίας εναρμόνισης των κριτηρίων λήψης αποφάσεων καθώς και ευρωπαϊκής προσέγγισης στη ρύθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων και της διαλειτουργικότητας, μέσω της ανταλλαγής εμπειριών, πληροφοριών, απόψεων και βέλτιστων πρακτικών.

Κατά το 2017, πραγματοποιήθηκαν οι ακόλουθες **τρεις (3) Γενικές Συνελεύσεις (ΓΣ)** του Δικτύου των ΕΑΑ και Κοινές Συναντήσεις του Δικτύου των ΕΑΑ και των Εθνικών Φορέων Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων:

1. Η 44η ΓΣ και η 4^η Κοινή Συνάντηση στις 08-09/02/2017.
2. Η 45η ΓΣ και η 5^η Κοινή Συνάντηση στις 16-17/05/2017.
3. Η 46η ΓΣ και η 6^η Κοινή Συνάντηση στις 21-22/11/2017.

Η ΡΑΣ εκπροσωπήθηκε στις υπ. αριθ. 2 και 3 παραπάνω συναντήσεις.

Η θεματολογία (agenda) των παραπάνω ΓΣ επικεντρώθηκε κυρίως:

- Στην προετοιμασία των Οργανισμού και την ενημέρωση των ΕΑΑ ενόψει εφαρμογής του τεχνικού πυλώνα του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου, ο οποίος δημοσιεύθηκε στο Φύλλο της Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις 25-06-2016. Σύμφωνα μ' αυτό, ο ERA θα αναλάβει την αρμοδιότητα χορήγησης ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις και έκδοσης έγκρισης θέσης οχημάτων σε λειτουργία, υποχρεωτικά για όσους λειτουργούν σε περισσότερα του ενός Κράτη-Μέλη. Οι σχετικές αιτήσεις θα προωθούνται μέσω συστήματος μονοαπευθυντικής θυρίδας (One Stop Shop). Η συνεργασία μεταξύ του Οργανισμού και των Εθνικών Αρχών Ασφάλειας θα εξασφαλισθεί μέσω συμφωνιών συνεργασίας.
- Στην υιοθέτηση κοινής Δήλωσης για την κουλτούρα ασφάλειας (Safety culture) από τις διοικήσεις των σιδηροδρομικών οργανισμών.

- Στην προετοιμασία του περιεχομένου των συμφωνιών συνεργασίας μεταξύ του Οργανισμού και των ΕΑΑ.
- Στα αποτελέσματα και στην ανταλλαγή πληροφοριών από την εκτέλεση του Προγράμματος «NSA Cross Audit» σε διάφορες ΕΑΑ.

6.3.2 Συμμετοχή σε Ομάδες Εργασίας και Συναντήσεις Εργασίας του ERA

Η ΡΑΣ, στο πλαίσιο της συνεργασίας της με τον Οργανισμό, συμμετέχει με δύο (2) στελέχη της στην Ομάδα Εργασίας/Χρηστών του ERA για την πλατφόρμα υπηρεσίας μίας στάσης (One Stop Shop), την ανάπτυξη της οποίας έχει αναλάβει ο Οργανισμός, σύμφωνα με τις προβλέψεις του 4^{ου} Σιδηροδρομικού Πακέτου. **Σκοπός** αυτού του έργου είναι η ανάπτυξη μιας κοινής πλατφόρμας πληροφόρησης και επικοινωνίας με μια εικονική λειτουργική δυνατότητα υπηρεσίας μίας στάσης, κατά περίπτωση, βάσει των υφιστάμενων εφαρμογών και μητρώων, μέσω της επέκτασης της λειτουργικής δυνατότητάς τους με στόχο την διαρκή ενημέρωση του Οργανισμού, των ΕΑΑ και των Αιτούντων, σχετικά με όλες τις αιτήσεις για εγκρίσεις θέσης σε λειτουργία οχημάτων, πιστοποιητικών ασφάλειας και τεχνικών λύσεων για παρατρόχο εξοπλισμό ERTMS (European Railway Traffic Management System), τα στάδια των διαδικασιών αυτών και τα αποτελέσματά τους.

Η συγκεκριμένη Ομάδα Χρηστών εστιάζεται στον προσδιορισμό & στην ανασκόπηση των απαιτήσεων, καθώς και στις δοκιμές του συστήματος και υποβάλλει σχετικές αναφορές στο Δίκτυο των ΕΑΑ και στους εκπροσώπους του σιδηροδρομικού τομέα. Τα στελέχη της ΡΑΣ συμμετείχαν σε 2 συναντήσεις της ομάδας εργασίας το Φεβρουάριο και το Νοέμβριο του 2017.

6.4 Διεθνής Ένωση Διασύνδεσης των Κρατικών Σωμάτων Επιθεωρητών Ασφαλείας (ILGGRI)

Στο πλαίσιο της συνεργασίας της ΡΑΣ με το ILGGRI, η ΡΑΣ συμμετείχε σε **Πρόγραμμα Ανταλλαγής Εμπειρογνομώνων μεταξύ Εθνικών Αρχών για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων**. Η εφαρμογή του Προγράμματος Ανταλλαγής Εμπειρογνομώνων μεταξύ Εθνικών Αρχών για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων, ξεκίνησε πιλοτικά το 2013, με πρωτοβουλία των αρμόδιων Αρχών – μελών του ILGGRI - της Ολλανδίας, της Ιρλανδίας και της Ελβετίας με πολύ θετικά αποτελέσματα. Το εν λόγω Πρόγραμμα επικεντρώνεται ιδίως στην Εποπτεία των Επιδόσεων στην Ασφάλεια (Supervision of Safety Performance), η οποία αποτελεί ένα από τα βασικότερα καθήκοντα των Αρχών και διέπεται από τον Κανονισμό ΕΕ 1077/2012.

Το 2016 η ΡΑΣ συμμετείχε για πρώτη φορά σε πρόγραμμα ανταλλαγής, με την αποστολή δύο στελεχών της στην CRR (Ιρλανδικής ΕΑΑ) στο Δουβλίνο.

Το 2017 η ΡΑΣ συμμετείχε για δεύτερη φορά σε **πρόγραμμα ανταλλαγής**, αυτήν την φορά με τον ORR (Βρετανική ΕΑΑ). Από πλευράς ΡΑΣ συμμετείχαν δύο στελέχη της και η υλοποίηση του προγράμματος έγινε στο Μάντσεστερ, κατά το χρονικό διάστημα από 15 έως 26 Μαΐου 2017. Από πλευράς ORR συμμετείχαν εννέα εξειδικευμένα στελέχη της τα οποία κάλυψαν όλη την παρακάτω θεματολογία:

- Την εφαρμογή των Κοινών Μεθόδων Ασφάλειας στην Μ. Βρετανία.
- Τον κανονισμό Ασφάλειας σιδηροδρόμων της Μ. Βρετανίας (ROGS 2006 UK).
- Τη χρήση εποπτικών αποδεικτικών στοιχείων (supervisory evidence).
- Τον εντοπισμό και ιεράρχηση των στρατηγικών κινδύνων (strategic risk).
- Τη χρήση μοντέλου διαχείρισης ωριμότητας RM3 (management maturity model RM3).
- Την εποπτεία Υπευθύνων Φορέων Συντήρησης Τροχαίου Υλικού (ECM).
- Την πρακτική εμπειρία στις επιθεωρήσεις.
- Τον κανονισμό ΕΚ 1371/2007 για δικαιώματα επιβατών.

Τα στελέχη της ΡΑΣ συνέταξαν Έκθεση για το Πρόγραμμα Ανταλλαγής η οποία κοινοποιήθηκε στην ηγεσία του Υπουργείου (ΥΠΥΜΕ) και δημοσιεύτηκε στην ιστοσελίδα της ΡΑΣ (<http://www.ras-el.gr/>).

Η ΡΑΣ, αξιοποιώντας τις εμπειρίες και τις γνώσεις που αποκόμισε από τη συμμετοχή της στα ανωτέρω δύο προγράμματα ανταλλαγής, προχώρησε στις παρακάτω ενέργειες:

- Με την υπ. αριθμ. 5791 / 29.05.2017 (ΦΕΚ Β΄ 2158) Απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ, έθεσε **το πλαίσιο για την παρακολούθηση των επιδόσεων ασφάλειας** μετά τη χορήγηση Πιστοποιητικού Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων ή Έγκρισης Ασφάλειας Διαχειριστή Υποδομής (απαίτηση άρθρου 7.1 Κανονισμού (ΕΕ) 1077/2012).
- **Προετοιμασία και έγκριση Ετήσιου Προγράμματος Εποπτικών Δραστηριοτήτων** της ΡΑΣ όσον αφορά στον **Διαχειριστή Υποδομής και τις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις**, στην αρχή κάθε έτους.
- **Προετοιμασία και έγκριση Ετήσιου Προγράμματος Εποπτικών Δραστηριοτήτων** της ΡΑΣ όσον αφορά στον **Υπεύθυνο Φορέα για τη Συντήρηση τροχαίου υλικού (ΥΦΣ)**, στην αρχή κάθε έτους.
- **Σχεδίαση και Έκδοση καρτών** από τον Πρόεδρο της ΡΑΣ **για τα στελέχη/επιθεωρητές της ΡΑΣ** μέσω των οποίων πιστοποιείται ότι είναι εξουσιοδοτημένοι επιθεωρητές της ΡΑΣ.
- **Πιστοποίηση των επιθεωρητών της ΡΑΣ στις τεχνικές διεξαγωγής εποπτείας**, οι οποίες προβλέπονται στο διεθνές πρότυπο ISO 19011 "Guidelines for auditing management systems", μέσω συμμετοχής τους σε αντίστοιχα σεμινάρια.

- **Καθιέρωση υποβολής ετήσιας έκθεσης σχετικά με την συντήρηση από την ΕΕΣΣΤΥ (ΥΣΦ) στην ΡΑΣ (παρ. ΙΙΙ του Κανονισμού 445/2011).**

6.4.1 Γενικές Συνελεύσεις ILGGRI

Επίσης η ΡΑΣ, συμμετείχε στη **συνεδρίαση της ολομέλειας του ILGGRI** που πραγματοποιήθηκε στις 12 και 13 Δεκεμβρίου στο Σάλτσμπουργκ με θέματα σχετικά με την εφαρμογή του 4^{ου} σιδηροδρομικού πακέτου από τις Ευρωπαϊκές Αρχές Ασφαλείας.

6.5 Συνεργασία με Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών

Η ΡΑΣ συμμετείχε σε συνάντηση εργασίας στο Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών με την Ελληνίδα εθνική εμπειρογνώμονα στον Οργανισμό, με αντικείμενο διάφορα θέματα που αφορούν στην ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων.

Επίσης, συμμετέχει με δυο (2) στελέχη της στην ομάδα εργασίας που έχει συγκροτήσει το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών με αντικείμενο το Εθνικό Σχέδιο Εφαρμογής (ΕΣΕ) της ΤΠΔ ΑΜΚ (για την προσβασιμότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης για τα άτομα με αναπηρία και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα).

Σύμφωνα με το άρθρο 8 της ΤΠΔ ΑΜΚ, τα κράτη μέλη, σε συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς, διαμορφώνουν στρατηγική και κανόνα ιεράρχησης, για τον καθορισμό των κριτηρίων και των προτεραιοτήτων για τους σταθμούς και τις μονάδες τροχαίου υλικού που πρέπει να υποβληθούν σε ανακαίνιση ή αναβάθμιση.

Στο πλαίσιο του άρθρου 15 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ και του ΕΚ 2015/1100 της ΕΕ, τα κράτη μέλη πρέπει να συμπληρώνουν ετησίως ερωτηματολόγιο για την παρακολούθηση της σιδηροδρομικής αγοράς (RMMS) με σκοπό την ευρύτερη παρακολούθηση των τεχνικών και των οικονομικών συνθηκών και των εξελίξεων της αγοράς του σιδηροδρομικού τομέα στην Ένωση. Η ΡΑΣ, απέστειλε το Δεκέμβριο του 2017 στο ΥΠΥΜΕ στοιχεία για το έτος 2016, που αφορούν στο έργο της. Το Υπουργείο με τη σειρά του, αφού συλλέξει τα στοιχεία κι από τους λοιπούς σιδηροδρομικούς φορείς, το υποβάλλει στη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών και Κινητικότητας (DG-MOVE).

6.6 Ανταλλαγή Απόψεων & Πληροφοριών

Η ΡΑΣ απηύθυνε ερώτημα στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αναφορικά με το χρονικό σημείο έναρξης κάλυψης αστικής ευθύνης για τις νεοεισερχόμενες στη σιδηροδρομική αγορά επιχειρήσεις, σύμφωνα με την Οδηγία 2012/34 ΕΕ και τον ΕΚ 201/171. Όπως έχουμε πληροφορηθεί, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναμένεται να δώσει διευκρινίσεις επί του θέματος μέσα στο 2018.

Η ΡΑΣ, στο πλαίσιο της συνεργασίας της με τον ERA και προκειμένου να διερευνήσει τη δυνατότητα διαμόρφωσης εθνικού νομοθετικού πλαισίου, **υπέβαλε** στον Οργανισμό ερωτήματα για τη διατύπωση γνώμης σχετικά με:

- Την **ενδεδειγμένη διαδικασία έγκρισης θέσης σε λειτουργία, τμημάτων δομικών υποσυστημάτων ή τμημάτων έργου.**
- Την **αποσαφήνιση της διαδικασίας ελέγχου** των διεπαφών των υποσυστημάτων Υποδομής, Ενέργειας και Έλεγχος-Χειρισμός και Σηματοδότηση, με το υποσύστημα Τροχαίο Υλικό από NoBo.

Επίσης, η ΡΑΣ προώθησε σχόλια και προτάσεις για βελτίωση της δομής και του περιεχομένου του εγγράφου «Πιστοποιητικό Υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα εμπορευματικών φορταμαξών», στο πλαίσιο του Κανονισμού (ΕΕ) 445/2011.

Κατόπιν σχετικού αιτήματος του ERA, δήλωσε την πρόθεσή της για τον ορισμό πέντε (5) στελεχών της ως αξιολογητών (τρία στον τομέα των Ενιαίων Πιστοποιητικών Ασφάλειας και δύο στον τομέα των Εγκρίσεων Οχημάτων), τα οποία θα ενταχθούν στην Δεξαμενή Ειδικών (Pool of Experts) ενόψει των απαιτήσεων του 4^{ου} ΣΠ.

Στο πλαίσιο της ενεργού συμμετοχής της στην ανταλλαγή πληροφοριών και εμπειριών με άλλες Εθνικές Αρχές για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων, η ΡΑΣ αντάλλαξε απόψεις για διάφορα θέματα σχετικά:

- Με τις χρεώσεις που ισχύουν σε εθνικό επίπεδο για παροχή υπηρεσιών πιστοποίησης Υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα εμπορευματικών φορταμαξών, στο πλαίσιο του Κανονισμού (ΕΕ) 445/2011.
- Με τη διαδικασία που ακολουθούν οι Αρχές Ασφαλείας για την έγκριση θέσης σε λειτουργία τμημάτων δομικών υποσυστημάτων ή τμημάτων έργου.
- Με τον καθορισμό μιας μεταβολής ως σημαντική ή μη, σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) 402/2013.
- Με την ύπαρξη θεσμοθετημένου ανώτατου ηλικιακού ορίου απασχόλησης των μηχανοδηγών που εργάζονται σε χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

6.7 Δίκτυο Οικονομικών Ρυθμιστών ΟΟΣΑ

Η ΡΑΣ είναι μέλος του Δικτύου Οικονομικών Ρυθμιστών (Network of Economic Regulators- NER) του ΟΟΣΑ, που σκοπό έχει να βοηθήσει τους ρυθμιστικούς φορείς σε όλα τα δίκτυα και ειδικότερα την ενέργεια, τις τηλεπικοινωνίες, τις μεταφορές και το νερό, να ανταλλάξουν πληροφορίες, εμπειρίες και καλές πρακτικές.

Συμμετείχε στην **8^η συνάντηση του Δικτύου Οικονομικών Ρυθμιστών (NER)**, τον Απρίλιο του 2017, όπου συζητήθηκε, μεταξύ άλλων η επικαιροποίηση της επόμενης σειράς δεικτών (Product Market Regulator) του κανονισμού για τα προϊόντα του ΟΟΣΑ που θα κυκλοφορήσουν το 2018. Οι συζητήσεις επικεντρώθηκαν στη μεθοδολογία και το πεδίο εφαρμογής των δεικτών, οι οποίοι καλύπτουν γενικά θέματα που σχετίζονται με πρακτικές κανονιστικής διαχείρισης, κανονιστικές διατάξεις για τους τομείς δικτύων και επίσημες απαιτήσεις ανεξαρτησίας, λογοδοσίας και πεδίου δράσης.

Το PMR περιλαμβάνει δύο ευρείες σειρές δεικτών, οικονομικών και τομεακών και καλύπτει τρεις συγκεκριμένες διαστάσεις: Κρατικό έλεγχο, εμπόδια στην επιχειρηματικότητα και εμπόδια στο εμπόριο και στις επενδύσεις. Ο δείκτης PMR μετρά επί του παρόντος περίπου 70 χώρες, από χώρες του ΟΟΣΑ και από χώρες εταίρους.

Επίσης, τον Ιούλιο του 2017 συμμετείχε **σε συνάντηση κλιμακίου του ΟΟΣΑ και του Υπουργείου Οικονομικών**, με σκοπό την παροχή πληροφοριών που αφορούν στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά, στο πλαίσιο σύνταξης της ετήσιας οικονομικής έρευνας του ΟΟΣΑ.

6.8 Shift2Rail

Η ΡΑΣ συμμετείχε με στελέχη της τον Ιανουάριο 2017, στην **ενημερωτική ημερίδα “Shift2Rail” (S2R)** που διοργανώθηκε από τον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών σε συνεργασία με την Κοινή Επιχείρηση “Shift2Rail” (S2R), προκειμένου να τονωθούν και να συντονιστούν πιο αποτελεσματικά, οι επενδύσεις στην έρευνα και την καινοτομία στην Ελλάδα στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Απώτερος σκοπός ήταν η διάχυση πληροφορίας σε υφιστάμενα ή δυνητικά δίκτυα επικοινωνίας, ώστε να πολλαπλασιαστεί ο αριθμός των δυνητικών δικαιούχων που θα λάβουν σχετική ενημέρωση για τη δεύτερη χρηματοδοτούμενη πρόσκληση (call) της Επιχείρησης.

6.9 82η Διεθνής Έκθεση Θεσσαλονίκης

Για πρώτη φορά το 2017, η ΡΑΣ συμμετείχε στην **82^η Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης** με σκοπό την προβολή του έργου της και την ενημέρωση των ενδιαφερομένων για τις αρμοδιότητες και το ρόλο της στον σιδηροδρομικό χώρο. Ειδικότερα, στο πλαίσιο της Έκθεσης:

- Πραγματοποιήθηκαν συναντήσεις και επαφές με στελέχη επιχειρήσεων που ενδιαφέρονται να δραστηριοποιηθούν στη σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων.

- Έγιναν συζητήσεις με πολίτες – επιβάτες για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις, όπως απορρέουν από την νομοθεσία.
- Διανεμήθηκε ενημερωτικό υλικό.

6.10 Εκδήλωση: Νέα εποχή στο σιδηροδρομικό χώρο

Η Πρόεδρος της ΡΑΣ συμμετείχε στην **εκδήλωση που διοργάνωσαν ο ΟΣΕ & τα ΚΕΚ – ΕΛΤΑ** στην Καβάλα, στις 14.11.2017 με θέμα «**Νέα εποχή στο σιδηροδρομικό χώρο: Εξελίξεις & Προοπτικές**». Στην ομιλία της, ανέπτυξε ιδιαίτερα το έργο της Αρχής και τις προτεραιότητες της Διοίκησης προκειμένου ο σιδηρόδρομος να γίνει πυλώνας ανάπτυξης στην Ελλάδα.

6.11 Forum για την ανάπτυξη του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα

Στο **Forum** με τίτλο: «**Επενδύοντας στις σιδηροδρομικές μεταφορές – μια πρωτοβουλία για την ανάπτυξη του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα**» που διοργάνωσε ο ΟΣΕ στις 28 & 29 .06.2017 συμμετείχε η Πρόεδρος της ΡΑΣ, παρουσιάζοντας το έργο και τις αρμοδιότητες της ΡΑΣ, το ρόλο που καλείται να διαδραματίσει στο νέο τοπίο που διαμορφώνεται στη σιδηροδρομική αγορά, καθώς και τις αλλαγές που επιφέρει το 4ο Σιδηροδρομικό Πακέτο, με στόχο την περαιτέρω απελευθέρωση της αγοράς. Στα θέματα του φόρουμ περιλαμβάνονταν ακόμα, η συμβολή του σιδηροδρόμου στην ανάπτυξη ανταγωνιστικών εμπορευματικών μεταφορών και στην καλύτερη εξυπηρέτηση των βιομηχανικών περιοχών, η εξέλιξη των επενδύσεων στον τομέα των εμπορευματικών κέντρων και συνολικότερα στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών, οι προϋποθέσεις εξασφάλισης των πλέον ασφαλών συνθηκών σιδηροδρομικής μεταφοράς, τα διαθέσιμα ευρωπαϊκά και άλλα χρηματοδοτικά μέσα για έργα και επενδύσεις καθώς και η καλύτερη αξιοποίηση της ενεργειακής διάστασης του σιδηροδρόμου.

6.12 1ο Συνέδριο Υποδομών και Μεταφορών

Η ΡΑΣ συμμετείχε με στελέχη της στο «**1^ο Συνέδριο Υποδομών και Μεταφορών στην Ελλάδα: Προοπτικές Ανάπτυξης**» που έλαβε χώρα στις 24.05.2017 στο αμφιθέατρο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Σκοπός του συνεδρίου ήταν να αναδείξει την δυναμική του κλάδου των κατασκευών, με τις νέες συνθήκες χρηματοδότησης, αλλά και τις μεγάλες ευκαιρίες ανάπτυξης στο χώρο των μεταφορών, λόγω των αποκρατικοποιήσεων και της περαιτέρω απελευθέρωσης της αγοράς, δεδομένης και της αναβάθμισης των οδικών, αεροπορικών, σιδηροδρομικών και λιμενικών δικτύων της χώρας.

Για το έτος 2018, προγραμματίζεται η διενέργεια ημερίδων, με θέματα που αφορούν στην προώθηση της κουλτούρας ασφάλειας, καθώς και η ενημέρωση για τις εξελίξεις στο 4^ο σιδηροδρομικό πακέτο.

7 Ευρωπαϊκή Σιδηροδρομική Νομοθεσία

7.1 Δημοσίευση Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2017/2177

Τον Νοέμβριο του 2017, δημοσιεύτηκε ο (ΕΕ) 2017/2177, σε εφαρμογή της παρ. 9 του άρθρου 13 της Οδηγίας 2012/34, που προβλέπει τη διαδικασία και τα κριτήρια που πρέπει να τηρούνται για την απόκτηση πρόσβασης σε υπηρεσίες παρεχόμενες στις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης που περιγράφονται στα σημεία 2, 3 και 4 του Παραρτήματος II της Οδηγίας 2012/34.

Η ΡΑΣ, σε συνεργασία με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς του σιδηροδρομικού συστήματος, θα επιχειρήσει, μέσα στο 2018, να **συνδιαμορφώσει το σχετικό πλαίσιο** που θα πρέπει να εφαρμοσθεί από την ημερομηνία δημοσίευσης της Δήλωσης Δικτύου του **2020**, δηλ. το Δεκέμβριο του 2018.

7.2 Δημοσίευση Τεχνικού Πυλώνα του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου

Ο τεχνικός πυλώνας του 4^{ου} Σιδηροδρομικού Πακέτου (ΣΠ) δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις 26-05-2016. Ο τεχνικός πυλώνας περιλαμβάνει:

- Τον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/796 σχετικά με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του Κανονισμού (ΕΚ) 881/2004.
- Την Οδηγία (ΕΕ) 2016/797 σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (αναδιατύπωση).
- Την Οδηγία (ΕΕ) 2016/798 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (αναδιατύπωση).

Οι σημαντικότερες αλλαγές που επιφέρει το παραπάνω νομοθετικό πλαίσιο συνοψίζονται ως εξής:

1. Ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναλαμβάνει **κεντρικό ρόλο**, εκτελώντας το αργότερο από τον Ιούνιο 2019, καθήκοντα σχετικά με την έκδοση ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, την έγκριση θέσης σε λειτουργία οχημάτων και την προέγκριση παρατρόχιου εξοπλισμού ERTMS.
2. Όταν ο χώρος λειτουργίας περιορίζεται σε ένα μόνο κράτος μέλος, η οικεία σιδηροδρομική επιχείρηση έχει τη δυνατότητα να **επιλέξει** αν θα υποβάλει την αίτησή της για ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας, μέσω της υπηρεσίας μιας στάσης, στον Οργανισμό ή στην Εθνική Αρχή Ασφάλειας.
3. Κάθε σιδηροδρομικό όχημα θα λαμβάνει **μόνο μία έγκριση θέσης** σε λειτουργία. Όταν ο χώρος χρήσης περιορίζεται σε ένα ή περισσότερα δίκτυα εντός ενός μόνο κράτους

μέλους, ο αιτών έχει τη δυνατότητα να επιλέξει αν θα υποβάλει αίτηση για έγκριση οχήματος, μέσω της υπηρεσίας μιας στάσης που αναφέρεται στον παρόντα κανονισμό, στον Οργανισμό ή στην Εθνική Αρχή Ασφάλειας.

4. Δεδομένης της σημασίας του ERTMS για την ομαλή ανάπτυξη του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου και την ασφάλειά του, ο Οργανισμός, πριν από οποιαδήποτε πρόσκληση υποβολής προσφορών σχετικά με παρατρόχιο εξοπλισμό ERTMS, θα **ελέγχει** αν οι προβλεπόμενες τεχνικές λύσεις συμμορφώνονται πλήρως προς τις σχετικές ΤΠΔ και είναι πλήρως διαλειτουργικές.
5. Αναφορικά με την νέα κατανομή αρμοδιοτήτων και καθηκόντων μεταξύ των Εθνικών Αρχών Ασφάλειας και του Οργανισμού, θα συναφθούν **συμφωνίες συνεργασίας** μεταξύ του Οργανισμού και των Εθνικών Αρχών Ασφάλειας που θα περιλαμβάνουν και πτυχές κόστους.
6. Θα καταρτισθούν και θα αναθεωρηθούν οι **Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας** (ΤΠΔ) καθώς και οι Κοινές Μέθοδοι Ασφάλειας (ΚΜΑ), οι Κοινοί Στόχοι Ασφάλειας (ΚΣΑ) και οι Κοινοί Δείκτες Ασφάλειας (ΚΔΑ).
7. Η διάκριση μεταξύ των όρων «εθνικοί κανόνες ασφάλειας» και «εθνικοί τεχνικοί κανόνες» όπως αυτοί ορίζονται αντιστοίχως στην Οδηγία 2004/49/ΕΚ και στην Οδηγία 2008/57/ΕΚ αίρεται και αυτοί αντικαθίστανται από την έννοια των «εθνικών κανόνων», οι οποίοι πρέπει να κοινοποιούνται βάσει των νέων Οδηγιών. Οι εθνικοί κανόνες πρέπει να κοινοποιούνται βάσει της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, κυρίως αν αφορούν στη διάθεση στην αγορά ή τη θέση σε λειτουργία δομικών υποσυστημάτων. Θα πρέπει να κοινοποιούνται βάσει της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, εάν αφορούν στη λειτουργία του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος ή στα ειδικά θέματα, συμπεριλαμβανομένου του ρόλου των παραγόντων του σιδηροδρομικού συστήματος, της πιστοποίησης ασφάλειας, της έγκρισης ασφάλειας και της διερεύνησης των ατυχημάτων.

8 Ολομέλεια – Ανθρώπινο Δυναμικό ΡΑΣ

8.1 Ολομέλεια ΡΑΣ

Με την Πράξη 12 της 30.06.2017 του Υπουργικού Συμβουλίου που δημοσιεύτηκε την 03.07.2017 (ΥΟΔΔ 324) επιλέγησαν και διορίστηκαν τα νέα μέλη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, με πενταετή θητεία:

1. Ιωάννα Τσιαπαρίκου, Οικονομολόγος, ως **Πρόεδρος**.
2. Κωνσταντίνος Γεωργόπουλος, Φυσικός, ως **Αντιπρόεδρος**.

Τακτικά μέλη:

3. Αντώνιος Γάκης, Οικονομολόγος- Περιβαλλοντολόγος.
4. Παρασκευή Γεωργίου, Δικηγόρος.
5. Αναστασία Ασημακοπούλου, Πολιτικός μηχανικός & Μηχανικός Σιδηροδρομικής Επιδομής.

Αναπληρωματικά μέλη:

6. Μιχαήλ Παπαδημητρίου, Χημικός μηχανικός.
7. Αναστάσιος Μάνος, Δικηγόρος.
8. Ειρήνη Ράμφου, Οικονομολόγος.

8.2 Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης

Η ΡΑΣ, σε εφαρμογή του άρθρου 31 του ιδρυτικού της Νόμου, αλλά και θεωρώντας την ύπαρξη ενός ολοκληρωμένου και λειτουργικού Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης που να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες διοικητικές δομές και απαιτήσεις ως βασικό και προαπαιτούμενο συστατικό για ορθή και παραγωγική λειτουργία της, συνέταξε σχετικό **σχέδιο**, το οποίο και **υπέβαλε** τον Ιούλιο του 2017 στον Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών και στη συνέχεια, το Νοέμβριο διαβιβάστηκε στο Υπουργείο Διοικητικής Ανασυγκρότησης και Οικονομικών. Ακολούθησε ανταλλαγή απόψεων μεταξύ των αρμόδιων φορέων και η διαδικασία αναμένεται να ολοκληρωθεί το α' εξάμηνο του 2018.

Η **κατάρτιση ενός λειτουργικού Κανονισμού** και η **ύπαρξη Οργανογράμματος** αποτελούν σημαντικά εργαλεία κάθε σύγχρονης διοίκησης. Διευκολύνουν στη λήψη αποφάσεων, καθορίζουν τις σχέσεις και τους ρόλους των εργαζομένων και συμβάλλουν στην αποτελεσματικότερη αξιοποίηση των διαθέσιμων ανθρώπινων πόρων και διαδικασιών.

8.3 Αποσπάσεις Ανθρώπινου Δυναμικού

Η ΡΑΣ προκειμένου να ανταποκριθεί στο ολοένα αυξανόμενο έργο της, με αποφάσεις της Ολομέλειας, έκανε δεκτά 5 αιτήματα υπαλλήλων για απόσπαση. Τα αιτήματα προωθήθηκαν στα αρμόδια Υπουργεία για υπογραφή και η διαδικασία ολοκληρώθηκε το α' τρίμηνο του 2018. Με την έκδοση του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της ΡΑΣ θα **συνεχιστεί η διαδικασία προσέλκυσης εξειδικευμένων στελεχών** για απόσπαση – μετάταξη, προκειμένου να δοθεί λύση στο παρατεταμένο πρόβλημα της υποστελέχωσης της Αρχής, αλλά και στην καλύτερη αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού της.

8.4 Διαδικασία έγκρισης πρόσληψης Δικηγόρου

Η Ολομέλεια της ΡΑΣ μέσα στο 2017 ενέκρινε την **πρόσληψη δικηγόρου** που, σε συνεργασία με το Νομικό Σύμβουλο, θα καλύψει τις εξειδικευμένες απαιτήσεις της Αρχής σε θέματα ανταγωνισμού, διαφάνειας στο «άνοιγμα» της σιδηροδρομικής αγοράς αλλά και ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών. Η υλοποίηση της πρόσληψης εκτιμάται ότι θα ολοκληρωθεί μέσα στο 2018, καθώς έχει ληφθεί η έγκριση της Επιτροπής ΠΥΣ 33/2006, όπως ισχύει.

8.5 Παρακολούθηση Σεμιναρίων στο ΙΝΕΠ

Στο πλαίσιο της **διαρκούς επιμόρφωσης και ενημέρωσης**, στελέχη της ΡΑΣ παρακολούθησαν τα ακόλουθα σεμινάρια που πραγματοποιήθηκαν στο ΕΚΔΔΑ/ΙΝ.ΕΠ:

1. Γενικός Κανονισμός Προστασίας Δεδομένων: οι υποχρεώσεις της Δημόσιας Διοίκησης.
2. Δημοσιονομική Διαχείριση: Έλεγχος και Εκκαθάριση Δαπανών στους Φορείς της Γενικής Κυβέρνησης.
3. Δημοσιονομική Διαχείριση: Έλεγχος και Πληρωμή Δαπανών στην Κεντρική Διοίκηση.

8.6 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. 2 & 3 του Ν. 3891/2010. Οι ελεγμένες οικονομικές καταστάσεις δημοσιεύονται σε ΦΕΚ και

αναρτώνται στην ιστοσελίδα της. Υποβάλλονται επίσης στον Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών και στον Πρόεδρο της Βουλής.

Οι **οικονομικές καταστάσεις έτους 2016**, οι οποίες επισυνάπτονται στο *Παράρτημα* της Έκθεσης, συντάχθηκαν το Δεκέμβριο 2017, εγκρίθηκαν από την Ολομέλεια στην 21η/12.1.2018 συνεδρίαση, δημοσιεύθηκαν στο υπ' αριθμ. 43/16-01-18 ΦΕΚ και απεστάλησαν στον Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών και στον Πρόεδρο της Βουλής.

Οι **οικονομικές καταστάσεις έτους 2017**, στις οποίες θα αποτυπώνεται η υλοποίηση του συνημμένου -στο *Παράρτημα* της Έκθεσης- **Προϋπολογισμού**, αναμένεται να δημοσιευτούν, μετά την έγκρισή τους, το α' τετράμηνο του 2018.

9 Στρατηγικοί Στόχοι Διοίκησης έτους 2018

Για την αποδοτικότερη και αποτελεσματικότερη λειτουργία της ΡΑΣ, η νέα διοίκηση αναγνώρισε την ανάγκη εφαρμογής του **Συστήματος Διοίκησης μέσω Στόχων** του Ν.3230/2004. Από τις πρώτες της ενέργειες, αποτέλεσαν η λήψη αποφάσεων για τον καθορισμό των Στρατηγικών, και στη συνέχεια των τομεακών, Στόχων της Αρχής, για το έτος 2018.

Συγκεκριμένα, οι **Στρατηγικοί - τομεακοί στόχοι** της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, για το έτος 2018 αναλύονται ως εξής:

1. **Ενίσχυση της απελευθέρωσης της σιδηροδρομικής αγοράς και της ισότιμης πρόσβασης σε αυτή.** Χορήγηση νέων αδειών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και εποπτεία έλεγχος των βασικών προϋποθέσεων χορήγησης αδείας των υφιστάμενων.

Τομέας: **Ρύθμιση Σιδηροδρομικής Αγοράς**

- Σύνταξη σχεδίου υπουργικής απόφασης για την αδειοδότηση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων προς αντικατάσταση της ισχύουσας, με βάση το Ν.4408/2016 και υποβολή σχεδίου ΥΑ στο ΥΠΥΜΕ.
- Επικαιροποίηση Οδηγού Αδειοδότησης Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων, με βάση το Ν.4408/2016 και τη νέα δημοσιευμένη ΥΑ.

2. **Ανάπτυξη και διάδοση των κουλτούρας ασφάλειας (safety culture)** και ενημέρωση ως προς τις αλλαγές που θεσπίζει το **4^ο σιδηροδρομικό πακέτο**, στους τομείς της ασφάλειας και της ρύθμισης.

Τομείς: **Ρύθμιση Σιδηροδρομικής Αγοράς και Ασφάλεια Σιδηροδρόμων**

- Οργάνωση ημερίδων και εργαστηρίων (workshops), με στόχο την ενημέρωση όλων των εμπλεκόμενων φορέων και των αρμόδιων στελεχών τους, προκειμένου να ενστερνισθούν και να αναπτύξουν κουλτούρα ασφάλειας (safety culture). Η προσπάθεια αυτή έχει ξεκινήσει κεντρικά, από τον ERA και προωθείται από όλες τις Αρχές Ασφαλείας της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Διοργάνωση ημερίδας από κοινού με το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, με στόχο τη συζήτηση και ενημέρωση όλων των εμπλεκόμενων φορέων, ως προς τις αλλαγές που θεσπίζει το 4^ο σιδηροδρομικό πακέτο.

3. **Ενίσχυση της αποτελεσματικότητας και αποδοτικότητας στην αντιμετώπιση αιτημάτων/καταγγελιών πολιτών και νομικών προσώπων** σε θέματα του ρυθμιστικού

φορέα για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, της επιβολής της τήρησης του ΕΚ 1371/2007 των δικαιωμάτων των επιβατών, της Εθνικής Αρχής Ασφάλειας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Τομείς: **Ρύθμιση Σιδηροδρομικής Αγοράς και Ασφάλεια Σιδηροδρόμων**

- Σύνταξη χειρισμού, διαδικασίας καταγγελίας στον τομέα της Ρύθμισης της Σιδηροδρομικής Αγοράς (άρθρο 56.8 ν.4408/2016).
- Σύνταξη χειρισμού, διαδικασίας καταγγελίας επιβατών ως Υπεύθυνος Φορέας για την εφαρμογή του ΕΚ 1371/2007 (άρθρο 28.12 ν.3891/2010).
- Σύνταξη χειρισμού διαδικασίας καταγγελιών στον τομέα της Ασφάλειας, ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

4. **Σύνταξη, έγκριση και δημοσίευση Στρατηγικής για την εποπτεία των επιδόσεων ασφάλειας, τριετούς διάρκειας, ήτοι για τα έτη 2018 – 2020.**

Τομέας: **Ασφάλεια Σιδηροδρόμων**

5. **Εγκατάσταση και πιστοποίηση συστήματος διαχείρισης ποιότητας** κατά το διεθνές Πρότυπο **ISO 9001:2015** για τη μεγιστοποίηση της διαφάνειας και της εταιρικής ευθύνης (2018-2019).

Τομείς: **Όλοι**

6. **Χρήση νέων τεχνολογιών και επιστημονικών μέσων για την ενημέρωση, συλλογή, και παροχή πληροφοριών** για την εξυπηρέτηση φυσικών και νομικών προσώπων.

Τομέας: **Οικονομικά – διοικητικά θέματα**

- Προμήθεια Συστήματος Ηλεκτρονικού Πρωτοκόλλου και Διαχείρισης Εγγράφων.
- Αύξηση κατά 15% σε σχέση με το 2017, της χρήσης της διακίνησης της αλληλογραφίας με προηγμένη ηλεκτρονική υπογραφή.
- Μεταφορά - Αποθήκευση των αρχείων της ΡΑΣ σε cloud.

7. **Αναδιοργάνωση των εσωτερικών δομών και βελτιστοποίηση των εσωτερικών λειτουργιών**, με στόχο τη μεγιστοποίηση των λειτουργικών αποτελεσμάτων.

Τομέας: **Οικονομικά – διοικητικά θέματα**

Έκδοση Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της ΡΑΣ, τοποθέτηση προσωπικού, πλήρωση των θέσεων ευθύνης.

10 Παράρτημα

10.1 Ισολογισμός της 31^{ης} Δεκεμβρίου 2016

ρυθμιστική αρχή σιδηροδρόμων regulatory authority for railways		ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ (Ρ.Α.Σ.) ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ 31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2016 7η Χρήση (01/01/2016 - 31/12/2016)							
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	Ποσά κλειόμενης χρήσεως 2016			Ποσά προηγούμενης χρήσεως 2015			ΠΑΘΗΤΙΚΟ	Ποσά κλειόμενης χρήσεως 2016	Ποσά προηγούμενης χρήσεως 2015
	Αξία κτήσεως	Αποσβέσεις	Αναπόσβ. αξία	Αξία κτήσεως	Αποσβέσεις	Αναπόσβ. αξία			
Β. ΕΞΟΔΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ							Α. ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ		
4. Λοιπά έξοδα εγκαταστάσεως	14.951,10	11.787,08	3.164,02	13.861,14	9.964,99	3.896,15	II. Διαφορές αναπροσαρμογής - Επιχορηγήσεις επενδύσεων- Δωρές παγίων		
Γ. ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ							4. Επιχορηγήσεις επενδύσεων	70.051,50	68.961,54
II. Ενσωματες ακινητοποιήσεις							Μείον: Αναλογούσες αποσβέσεις παγίων στοιχεί	54.343,66	46.889,98
6. Επιπλα και λοιπά εξοπλισμός	55.100,40	42.556,58	12.543,82	55.100,40	36.924,99	18.175,41			
Σύνολο ακινητοποιήσεων (ΠΙ)	55.100,40	42.556,58	12.543,82	55.100,40	36.924,99	18.175,41			
Σύνολο παγίου ενεργητικού (ΠΙ)			12.543,82			18.175,41	Σύνολο ιδίων κεφαλαίων (ΑII)	15.707,84	22.071,56
Δ. ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ							Γ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ		
II. Απατήσεις							II. Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις		
1. Απατήσεις από Ελληνικό Δημόσιο			29.607,99			17.656,91	1. Προμήθειες	22.873,96	15.959,28
			29.607,99			17.656,91	5. Υποχρεώσεις από φόρους - τέλη	0,00	0,00
Σύνολο κυκλοφορούντος ενεργητικού (ΔII)			29.607,99			17.656,91	6. Ασφαλιστικοί Οργανισμοί	0,00	0,00
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (Β+Γ+Δ)			45.315,83			39.728,47	8. Πιστωτές Διάφοροι	6.734,03	1.697,63
ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΧΡΕΩΣΤΙΚΟΙ							Σύνολο υποχρεώσεων (ΓII)	29.607,99	17.656,91
2. Χρεωστικοί Λογαριασμοί Δημοσίου Λογιστικού		1.608.000,00			1.628.000,00		ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ (Α+Γ)	45.315,83	39.728,47
		1.608.000,00			1.628.000,00		ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΠΙΣΤΩΤΙΚΟΙ		
							2. Πιστωτικοί Λογαριασμοί Δημοσίου Λογιστικού	1.608.000,00	1.628.000,00
								1.608.000,00	1.628.000,00
Επικυρώσεις: 1. Στους λογαριασμούς τάξεως αναφέρονται τα κονδύλια του Προϋπολογισμού όπως προκύπτουν από εγγραφές σε αντίστοιχους λογαριασμούς τάξεως 2. Η ταμειακή διαχείριση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων κατά την χρήση 2016 ασκήθηκε μέσω της Υπηρεσίας Δημοσιονομικού Ελέγχου του Υπουργείου Οικονομικών. 3. Στα κονδύλια της κατάστασης αποτελεσμάτων χρήσεως "Έσοδα (Επιχορήγηση από Ελληνικό Δημόσιο)" και "Έξοδα διοικητικής λειτουργίας" συμπεριλήφθηκε ποσό ύψους 414.829,59 € που αφορά την μισθοδοσία των υπαλλήλων της Ρ.Α.Σ.									
ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΧΡΗΣΕΩΣ 31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2016 (1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ - 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2016)									
		Ποσά κλειόμενης χρήσεως 2016			Ποσά προηγούμενης χρήσεως 2015				
I. Αποτελέσματα εκμεταλλεύσεως									
Εσοδα (Επιχορήγηση από Ελληνικό Δημόσιο)			552.947,11			506.899,59			
			552.947,11			506.899,59			
Μείον: 1. Έξοδα διοικητικής λειτουργίας		552.947,11			506.899,59				
Μερικά αποτελέσματα εκμεταλλεύσεως			0,00			0,00			
II. ΠΛΕΟΝ (μείον): Έκτακτα αποτελέσματα									
1. Έκτακτα και ανόργανα έσοδα		7.453,68			11.948,58				
Οργανικά και έκτακτα αποτελέσματα			7.453,68			11.948,58			
Μείον: Σύνολο αποσβέσεων παγίων στοιχείων		7.453,68			11.948,58				
Μείον: Οι από αυτές ενσωματωμένες στο λειτουργικό κόστος		0,00	7.453,68		0,00	11.948,58			
ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ			0,00			0,00			
ΑΘΗΝΑ 23/10/2017									
Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ Ρ.Α.Σ. ΙΩΑΝΝΑ Α. ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ ΑΔΤ. ΑΕ 595836							Ο ΣΥΝΤΑΞΑΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ ΚΛΙΝΟΤΟΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΟΙ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ Α.Ε. ΤΖΟΡΤΖ 30-32, 106 82 ΑΘΗΝΑ Α.Φ.Μ 999399139 Δ.Ο.Υ ΦΑΕ ΑΘΗΝΩΝ ΑΜ 05Ε480/2003 ΛΑΖΑΡΟΣ ΟΥΖΑΣ ΑΔΤ: ΑΖ 928923 Αρ. Αδείας ΟΕΕ 0008143		
ΕΚΘΕΣΗ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΩΝ ΟΡΚΩΤΩΝ ΕΛΕΓΚΤΩΝ ΛΟΓΙΣΤΩΝ Προς τον Πρόεδρο και τα Μέλη της «Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.)»									
Έκθεση Ελέγχου επί των Οικονομικών Καταστάσεων Ελέγξαμε τις ανωτέρω οικονομικές καταστάσεις της ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ οι οποίες αποτελούνται από τον ισολογισμό της 31 ^{ης} Δεκεμβρίου 2016, την κατάσταση αποτελεσμάτων και τον πίνακα γενικής εκμεταλλεύσεως της χρήσεως που έληξε την ημερομηνία αυτή, καθώς και το σχετικό προϋπόγραμμο.									
Ευθύνη της Διοίκησης για τις Οικονομικές Καταστάσεις Η Διοίκηση έχει την ευθύνη για την κατάρτιση και ελόγη παρουσίαση αυτών των Οικονομικών Καταστάσεων σύμφωνα με το ΠΛ 205/1998 Κλαδικό Λογιστικό Σχέδιο των Νορμικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου, όπως και για εκείνες τις εσωτερικές διαδικασίες που η διοίκηση καθορίζει ως απαραίτητες ώστε να καθιστούν δυνατή η κατάρτιση οικονομικών καταστάσεων, απαλλαγμένων από ουσιαστική ανακρίβεια, που οφείλονται είτε: σε απάτη είτε σε λάθος.									
Ευθύνη των Ελεγκτών Η δική μας ευθύνη είναι να εκφράσουμε γνώμη επί αυτών των Οικονομικών Καταστάσεων, με βάση τον έλεγχό μας σύμφωνα με τα Διατάγματα Ελέγχου που έχουν ενσωματωθεί στην Ελληνική Νομοθεσία (ΦΕΚ/Β' /2848/23.10.2012). Τα πρότυπα αυτά απαιτούν να συμμορφωνόμαστε με κανόνες δεοντολογίας, καθώς και να σχεδιάζουμε και διενεργούμε τον έλεγχό με σκοπό την απόκτηση εύλογης διασφάλισης για το εάν οι οικονομικές καταστάσεις είναι απαλλαγμένες από ουσιαστική ανακρίβεια. Ο έλεγχος περιλαμβάνει τη διενέργεια διαδικασιών για την απόκτηση ελεγκτικών τεκμηρίων, σχετικά με τα ποσά και τις γνωστοποιήσεις στις οικονομικές καταστάσεις. Οι επιλεγμένες διαδικασίες βασίζονται στην κρίση του ελεγκτή περιλαμβανομένης της εκτίμησης των κινδύνων ουσιαστικής ανακρίβειας των οικονομικών καταστάσεων, που οφείλονται είτε σε απάτη είτε σε λάθος. Κατά τη διενέργεια αυτών των εκτιμήσεων κινδύνου, ο ελεγκτής εξετάζει τις εσωτερικές διαδικασίες που σχετίζονται με την κατάρτιση των οικονομικών καταστάσεων της ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ, με σκοπό το σχεδιασμό κατάλληλων ελεγκτικών διαδικασιών για τις περιπτώσεις και όχι με σκοπό την έκφραση γνώμης επί της αποτελεσματικότητας των εσωτερικών διαδικασιών της ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ. Ο έλεγχος περιλαμβάνει επίσης την αξιολόγηση της καταλληλότητας των λογιστικών αρχών και μεθόδων που χρησιμοποιήθηκαν και του ελλογού των εκτιμήσεων που έγιναν από τη διοίκηση, καθώς και αξιολόγηση της συνολικής παρουσίας των οικονομικών καταστάσεων. Πιστεύουμε ότι τα ελεγκτικά τεκμηρίων που έχουμε αποκτήσει είναι επαρκή και κατάλληλα για τη θεμελίωση της ελεγκτικής μας γνώμης.									
Γνώμη Κατά τη γνώμη μας, οι ανωτέρω οικονομικές καταστάσεις παρουσιάζουν εύλογα, από κάθε ουσιαστική άποψη την οικονομική θέση της ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ και τη χρηματοοικονομική της επίδοση για τη χρήση που έληξε την 31 ^η Δεκεμβρίου 2016, σύμφωνα με το ΠΛ 205/1998 Κλαδικό Λογιστικό Σχέδιο Νορμικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου.									
Άλλο Θέμα Οι οικονομικές καταστάσεις της ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ για τη χρήση που έληξε την 31 ^η Δεκεμβρίου 2015 είχαν ελεγχθεί από άλλους Ορκωτούς Ελεγκτές Λογιστές, οι οποίοι εξέφρασαν Γνώμη χωρίς επιφύλαξη την 8 ^η Μαρτίου 2016.									
ΚΣΙ Greece Ίδρυση Ίδιωτική Κεφαλαιοχρητική Εταιρεία Ορκωτών Ελεγκτών & Συμβούλων Επιτηρητήσεων		Αθήνα, 27 Δεκεμβρίου 2017 Οι Ορκωτοί Ελεγκτές Λογιστές Ιωάννης Κ. Νίκου ΑΜ ΣΟΕ ΑΕ 21841 Δημήτριος Τ. Τσαπατζής ΑΜ ΣΟΕ ΑΕ 22381							
Λεωφ. Κηφισίας 62 & Πρεμετής 151 25, Μαρούσι Φθάνγων 6-8 546 26, Θεσσαλονίκη ΑΜ ΣΟΕ ΑΕ 171									

10.2 Προϋπολογισμός έτους 2017

Με την αριθμ. πρωτ. 5225/12-12-2016 Απόφαση του διατάκτη της Ανεξάρτητης Διοικητικής Αρχής «Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων» (ΡΑΣ) έγινε η κατανομή των εγκεκριμένων πιστώσεων του προϋπολογισμού οικονομικού έτους 2017 ανά ΚΑΕ, Φορέας 39-750, σύμφωνα με τα επιμέρους όρια των πιστώσεων ανά μείζονα κατηγορία δαπανών που ήδη έχει γίνει από το Υπουργείο Οικονομικών ως εξής:

ΜΕΙΖΟΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 0001: ΑΠΟΔΟΧΕΣ & ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ		444.000,00
0211	Βασικός μισθός	260.000,00
0213	Οικογενειακή Παροχή	9.000,00
0215	Επίδομα θέσεως ευθύνης	5.000,00
0221	Μισθ/γικές διαφορές βάσει ενιαίου μισθολογίου-βαθμολογίου (Άρθρο 29 παρ.2 Ν.4024/27.10.2011)	75.000,00
0229	Λοιπά ειδικά επιδόματα	15.000,00
0291	Εισφορές ΙΚΑ	50.000,00
0292	Εισφορές σε ασφαλιστικούς οργανισμούς	30.000,00
ΜΕΙΖΟΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 0002: ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ & ΠΑΡΕΠΟΜΕΝΕΣ ΠΑΡΟΧΕΣ		30.000,00
0511	Αποζημίωση για υπερωριακή εργασία	21.000,00
0515	Αποζημίωση Μελών Συλλογικών Οργάνων	9.000,00
ΜΕΙΖΟΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 0003. ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΙΚΕΣ & ΣΥΝΘΕΤΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ		320.000,00
0719	Λοιπά έξοδα μετακίνησης (περιλαμβάνονται το αντίτιμο των εισιτηρίων εσωτερικού & εξωτερικού, η χιλιομετρική αποζημίωση, η δαπάνη διοδίων, ναύλος οχήματος και μίσθωση ΙΧ εκτός όσων εντάσσονται στους ΚΑΕ 0715,0716,0717	12.000,00
0721	Ημερήσια αποζημίωση μετακινούμενων στο εσωτερικό & εξωτερικό εκτός όσων εντάσσονται στους ΚΑΕ 0715,0716,0717	10.000,00
0722	Έξοδα διανυκτέρευσης στο εσωτερικό & εξωτερικό εκτός όσων εντάσσονται στους ΚΑΕ 0715,0716,0717	10.000,00
0813	Μισθώματα κτιρίων	40.800,00
0814	Μισθώματα μεταφορικών μέσων	1.000,00
0819	Λοιπές μισθώσεις	500,00
0823	Ταχυδρομικά	500,00
0824	Υποχρεώσεις από παροχή τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών	7.000,00
0826	Δαπάνες κινητής τηλεφωνίας	500,00
0831	Υδρευση και άρδευση	1.700,00
0832	Ηλεκτρική ενέργεια	15.000,00

0841	Διαφημίσεις & δημοσιεύσεις γενικά	2.000,00
0843	Εκδόσεις - εκτυπώσεις - βιβλιοδεσία	1.000,00
0845	Κάθε είδους δαπάνες δημοσίων σχέσεων	10.000,00
0851	Αμοιβές για συντήρηση και επισκευή κτιρίων και λοιπών μονίμων εγκαταστάσεων	5.000,00
0869	Αμοιβές για συντήρηση και επισκευή λοιπού εξοπλισμού	5.000,00
0871	Αμοιβές φυσικών προσώπων	15.000,00
0873	Αμοιβές νομικών προσώπων	40.000,00
0875	Αμοιβές για δαπάνες καθαριότητας	13.000,00
0881	Αμοιβές για εκπαίδευση, μετεκπαίδευση, επιμόρφωση (περιλαμβάνει επίσης δαπάνες για εκπαιδευτικά σεμινάρια και επαγγελματικά διπλώματα)	7.000,00
1111	Προμήθεια ειδών γραφικής ύλης	3.000,00
1121	Προμήθεια βιβλίων, περιοδικών, εφημερίδων, συγγραμμάτων και λοιπών συναφών εκδόσεων	5.000,00
1211	Προμήθεια υγειονομικού, φαρμακευτικού υλικού	500,00
1231	Προμήθεια ειδών καθαριότητας	500,00
1329	Προμήθεια ειδών συντήρησης και επισκευής κάθε είδους λοιπού εξοπλισμού	1.000,00
1511	Προμήθεια καυσίμων και λιπαντικών	1.000,00
1512	Προμήθεια καυσίμων θέρμανσης και δαπάνες κοινοχρήστων	15.000,00
1699	Λοιπές προμήθειες	8.500,00
1711	Προμήθεια επίπλων	12.000,00
1712	Προμήθεια συσκευών θέρμανσης και κλιματισμού	1.000,00
1713	Προμήθεια μηχανημάτων φωτοαντιγραφής κλπ.	1.500,00
1723	Προμήθεια ηλεκτρονικών υπολογιστών, προγραμμάτων και λοιπών υλικών	20.000,00
1725	Προμήθεια κάθε είδους τηλεπικοινωνιακού και συναφούς ηλεκτρονικού εξοπλισμού	3.000,00
1729	Προμήθεια κάθε είδους μηχανικού και λοιπού εξοπλισμού	50.000,00
5124	Δαπάνες υποχρεώσεων από διεθνείς διμερείς συμφωνίες	1.000,00
ΣΥΝΟΛΟ		794.000,00



ρυθμιστική
αρχή
σιδηροδρόμων



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ