



ρυθμιστική αρχή  
σιδηροδρόμων

regulatory  
authority  
for railways



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
HELLENIC REPUBLIC

# ΕΚΘΕΣΗ ΠΕΠΡΑΓΜΕΝΩΝ 2011



## Περιεχόμενα

Μήνυμα Προέδρου .....	1
1 Καταγραφή της Σιδηροδρομικής Αγοράς.....	2
1.1 Διαχειριστής Σιδηροδρομικής Υποδομής.....	2
1.2 Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις .....	2
1.3 Σιδηροδρομική Αγορά στην Ευρώπη .....	3
2 Δραστηριότητες της ΡΑΣ (Απρίλιος 2011 – Απρίλιος 2012).....	4
2.1 Ιδρυτικός Νόμος (3891/2010), Ορισμός Ολομέλειας, Στελέχωση.....	4
2.2 Ενέργειες για την Έναρξη Λειτουργίας .....	4
2.3 Κανονιστικές Ρυθμίσεις.....	5
2.4 Συνεργασία με Ευρωπαϊκούς και Διεθνείς Οργανισμούς.....	8
2.5 Εφαρμοστικές Δράσεις .....	9
2.6 Λοιπές Δράσεις.....	10
2.7 Μελλοντικές Δράσεις .....	12
3 Ανταπόκριση της ΡΑΣ στις Απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στις Υποχρεώσεις που Απορρέουν από το Ν. 4046/2011 .....	13
Παράρτημα.....	14

## Μήνυμα Προέδρου

Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων; Γιατί δημιουργήθηκε και τι κάνει;

Σε μία σιδηροδρομική αγορά όπου μέχρι το 2008 ένας όμιλος, ο ΟΣΕ, είχε την ιδιοκτησία και την διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής και ο ίδιος αποκλειστικά εκτελούσε δρομολόγια στην υποδομή αυτή, με δική του εταιρεία την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η οποία δεν ανήκει πλέον στον όμιλο του ΟΣΕ, αλλά εξακολουθεί να είναι ο μοναδικός πρακτικά πάροχος, ποια είναι η χρησιμότητα της δημιουργίας μιας ρυθμιστικής αρχής;

Είναι τα ερωτήματα που καλούμαστε συχνά να απαντήσουμε στον ένα χρόνο της λειτουργίας μας.

Πράγματι, σε μία αγορά με ένα πάροχο υπηρεσίας, η πρώτη σκέψη που γεννιέται σε κάποιον είναι σε τι βοηθάει η ύπαρξη μιας ρυθμιστικής αρχής;

Η απάντηση είναι ότι ακριβώς σ' αυτή τη φάση όπου μία αγορά έχει απελευθερωθεί νομοθετικά αλλά ακόμα δεν έχουν εισέλθει άλλοι πάροχοι, ο ρόλος της ρυθμιστικής αρχής είναι ιδιαίτερα καθοριστικός, γιατί είναι αυτή που αφενός μεν θα συμπληρώσει το κανονιστικό πλαίσιο, αφετέρου δε, θα επιτηρήσει και θα επιβάλλει στον διαχειριστή της υποδομής και στον μοναδικό πάροχο την τήρηση βασικών κανόνων του ανταγωνισμού, διευκολύνοντας έτσι την είσοδο νέων παρόχων.

Ανατρέχοντας σε άλλες ρυθμιστικές αρχές με παρόμοιο αντικείμενο, όπως π.χ. η EETT και η ΡΑΕ, διαπιστώνει κανείς ότι αυτό το «άχαρο» διάστημα, από την σύστασή τους μέχρι την είσοδο των πρώτων παρόχων, ήταν αρκετά μακρύ, αλλά ήταν σ' αυτό που με το έργο τους δημιούργησαν τις προϋποθέσεις για την ουσιαστική απελευθέρωση των αντιστοίχων αγορών τηλεπικοινωνιών και ενέργειας.

Εμείς πιστεύουμε ότι με το έργο μας στον πρώτο χρόνο της λειτουργίας μας, που περιγράφουμε πιο κάτω, συμβάλλουμε σημαντικά στο πρόδρομο αυτό στάδιο της προετοιμασίας και ωρίμανσης της αγοράς για την είσοδο νέων παρόχων.

Βασίλειος Τσιαμαντής

Πρόεδρος

# 1 Καταγραφή της Σιδηροδρομικής Αγοράς

Οι βασικοί συμμετέχοντες στην αγορά σιδηροδρομικών υπηρεσιών είναι ο διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

## 1.1 Διαχειριστής Σιδηροδρομικής Υποδομής

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

Θυγατρικές εταιρείες του ομίλου ΟΣΕ αποτελούν η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. που διαχειρίζεται έργα του επενδυτικού προγράμματος του Οργανισμού και ιδιαίτερα εκείνων που συγχρηματοδοτούνται από Προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. που παρέχει υπηρεσίες που σχετίζονται με την αξιοποίηση, διαχείριση και εκμετάλλευση της ακίνητης περιουσίας του ΟΣΕ.

Το ενεργό σιδηροδρομικό δίκτυο με μήκος γραμμής σε εκμετάλλευση 2.552 χιλ., είναι χωρισμένο γεωγραφικά σε πέντε κλάδους:

- Τον κύριο άξονα Πειραιάς-Αθήνα - Θεσσαλονίκη-Ειδομένη με τις διακλαδώσεις του (Οινόη-Χαλκίδα, Παλαιοφάρσαλος-Καλαμπάκα, Λάρισα-Βόλος),
- Τον άξονα της Δυτικής Μακεδονίας,
- Τον άξονα της Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης,
- Το δίκτυο της Πελοποννήσου,
- Τη γραμμή του Προαστιακού Αττικής (ΣΚΑ-Αεροδρόμιο, ΣΚΑ-Κιάτο).

## 1.2 Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις

Η μοναδική πρακτικά σήμερα εταιρεία παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά είναι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. Λειτουργεί εκτελώντας προαστιακά, περιφερειακά και υπεραστικά δρομολόγια. Τα τρένα της εταιρείας πραγματοποιούν πάνω από 500 δρομολόγια την ημέρα, μεταφέροντας 15 εκατομμύρια επιβάτες και 4,5 εκατομμύρια τόνους εμπορευμάτων σε ετήσια βάση.

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

### **1.3 Σιδηροδρομική Αγορά στην Ευρώπη**

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι αυτή τη στιγμή δραστηριοποιούνται στον τομέα των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών στη Γερμανία περίπου 370 σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, την Αυστρία 28, στην Ολλανδία 24, στην Ιταλία 34, στη Γαλλία 16, στη Ρουμανία 32 και στη γειτονική Βουλγαρία 10.

## 2 Δραστηριότητες της ΡΑΣ (Απρίλιος 2011 – Απρίλιος 2012)

### 2.1 Ιδρυτικός Νόμος (3891/2010), Ορισμός Ολομέλειας, Στελέχωση

Η «Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων» (ΡΑΣ) συστάθηκε το Νοέμβριο του 2010, με το Ν. 3891/2010 (ΦΕΚ Α' 188/04-11-2010). Έχει λειτουργική ανεξαρτησία, διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια και δεν υπόκειται σε έλεγχο από κυβερνητικά όργανα ή άλλη διοικητική αρχή. Τα άρθρα 22-34 του Ν. 3891/2010 περιγράφουν την σύσταση, συγκρότηση, ασυμβίβαστα-υποχρεώσεις των μελών, σύνθεση-συνεδριάσεις-λειτουργία-αποφάσεις, αρμοδιότητες, πόρους-οικονομική διαχείριση, προσωπικό, κ.ά. στοιχεία της ΡΑΣ.

Η βασική αποστολή της ΡΑΣ είναι να εξασφαλίζει τη δίκαιη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή και υπηρεσίες.

Η ΡΑΣ ασκεί τις αρμοδιότητες που προβλέπει η ελληνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία για το ρυθμιστικό φορέα στις σιδηροδρομικές μεταφορές. Εποπτεύει τη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς και την τήρηση των διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, παρακολουθεί την τήρηση των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, εξασφαλίζει τη δίκαιη και χωρίς διακρίσεις αντιμετώπιση πάντων, λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα και εκδίδει τις απαιτούμενες εκτελεστέες πράξεις. Διενεργεί ελέγχους κατόπιν προσφυγών ή και αυτεπαγγέλτως για τα θέματα αρμοδιότητάς της.

Το Μάρτιο του 2011 συστάθηκε η ολομέλεια της ΡΑΣ, αποτελούμενη από τον Πρόεδρο, την Αντιπρόεδρο, τρία (3) τακτικά και τρία (3) αναπληρωματικά μέλη – με πενταετή θητεία. Η στελέχωση της ΡΑΣ έγινε στις αρχές Νοεμβρίου του 2011 με μεταφορά από εταιρεία του δημοσίου τομέα δεκατεσσάρων (14) στελεχών με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου. Τα στελέχη αυτά είναι μηχανικοί, οικονομολόγοι και νομικοί με γνώσεις και εμπειρία στον σιδηροδρομικό τομέα.

### 2.2 Ενέργειες για την Έναρξη Λειτουργίας

Στις αρχές Σεπτεμβρίου 2011, η ΡΑΣ εγκαταστάθηκε σε γραφεία επί της οδού Ανθιμου Γαζή 4 και Χρήστου Λαδά στο κέντρο της Αθήνας.

Η ΡΑΣ προχώρησε στις απαιτούμενες ενέργειες για την έναρξη λειτουργία της, όπως στην έκδοση αριθμού φορολογικού μητρώου (ΑΦΜ) και αριθμού μητρώου εργοδότη στα ασφαλιστικά ταμεία, στην συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες του Δημοσίου (Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, Ενιαία Αρχή Πληρωμών, Υπηρεσία Δημοσιονομικού Ελέγχου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (ΥΠΥΜΕΔΙ)), και στην προμήθεια του απαιτούμενου εξοπλισμού για την λειτουργία της.

Για τη προβολή του έργου της και τη διαρκή ενημέρωση των ενδιαφερόμενων, η ΡΑΣ προχώρησε στη δημιουργία λογοτύπου και ιστοσελίδας ([www.ras-el.gr](http://www.ras-el.gr)) σύμφωνα και με την υποχρέωση της § 4 του αρ. 31 του Ν. 3891/2010. Στη διάθεση του κοινού έχει επίσης τεθεί και τηλεφωνική γραμμή για παροχή πληροφοριών, σύμφωνα με την υποχρέωση της § 4 του αρ. 31 του Ν. 3891/2010.

Ο λογότυπος της ΡΑΣ καθώς και η εφαρμογή του στα επιστολόχαρτα, τους φακέλους και τις επαγγελματικές κάρτες σχεδιάστηκε σε ελληνική και αγγλική απόδοση. Η ιστοσελίδα διαθέτει πλούσιο ενημερωτικό υλικό και η διαχείριση της γίνεται από το προσωπικό της ΡΑΣ. Η θεματολογία είναι οργανωμένη σύμφωνα με τις ενότητες:

- Σχετικά με την ΡΑΣ,
- Σχετικά με την Σιδηροδρομική αγορά,
- Πρόσβαση στη Σιδηροδρομική Υποδομή,
- Θέματα Επιβατών,
- Νέα και Ανακοινώσεις,

τόσο στην ελληνική όσο και στην αγγλική γλώσσα.

Το περιεχόμενο της ιστοσελίδας της ΡΑΣ ενημερώνεται διαρκώς μιας και αποτελεί κεντρικό σημείο αναφοράς για τη δημοσιοποίηση πληροφοριών για το έργο της, καθώς και για την ενημέρωση των δρώμενων στη σιδηροδρομική αγορά.

## **2.3 Κανονιστικές Ρυθμίσεις**

### **2.3.1 Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης**

Η ΡΑΣ προχώρησε στη κατάρτιση και στην έγκριση σχεδίου Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης, ο οποίος συντάχθηκε από σχετικό Τμήμα του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών (ΕΚΠΑ) με τη συμμετοχή του προσωπικού της ΡΑΣ.

Με τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης, ο οποίος στοχεύει στην ενίσχυση της αποτελεσματικότητας της δράσης της ΡΑΣ, ρυθμίζεται η εσωτερική οργάνωση και λειτουργία της ΡΑΣ, οργανωτικές διατάξεις για το τρόπο συγκρότησης και λειτουργίας της για τη λήψη των αποφάσεών της, η διάρθρωση και τις αρμοδιότητες των υπηρεσιακών μονάδων της, ο αριθμός των οργανικών θέσεων και η διάκρισή τους σε κατηγορίες προσωπικού (τακτικό και ειδικό επιστημονικό προσωπικό) και κλάδους, ο τρόπος διαχείρισης των πόρων της, η ανάθεση μελετών, έργων παροχής υπηρεσιών και προμηθειών, καθώς και η διαδικασία για την άσκηση προσφυγής και υποβολή καταγγελίας ενώπιόν της από όποιον έχει έννομο συμφέρον.



Η προτεινόμενη οργανωτική δομή της Αρχής προβλέπει οργανωτικές μονάδες για την εποπτεία και έλεγχο του Διαχειριστή Υποδομής (Δήλωσης Δικτύου, Πολυετούς Συμβολαίου και Συστήματος Επιδόσεων), για τον στρατηγικό σχεδιασμό και την ευρωπαϊκή πολιτική, για την εφαρμογή της σιδηροδρομικής νομοθεσίας και την τεχνική υποστήριξη, για την αδειοδότηση, εποπτεία και για τον έλεγχο των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, για τα δικαιώματα των επιβατών και για τις οικονομικές και διοικητικές της δραστηριότητες.

Ο Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης έχει σταλεί στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, για την κατ' αρχήν έγκρισή του και την προώθησή του στα συναρμόδια Υπουργεία για έγκρισή του και απ' αυτά και έκδοση του σχετικού Προεδρικού Διατάγματος.

### 2.3.2 Κανονισμός Ακροάσεων

Η ΡΑΣ προχώρησε επίσης στην κατάρτιση και έγκριση σχεδίου Κανονισμού Ακροάσεων, ο οποίος ομοίως συντάχθηκε από το σχετικό Τμήμα του ΕΚΠΑ με την συνεργασία του προσωπικού της ΡΑΣ.

Σκοπός του είναι να καθορίσει το θεσμικό πλαίσιο με βάση το οποίο η ΡΑΣ θα καλεί σε ακρόαση τους ενδιαφερόμενους προκειμένου, αφενός μεν να διερευνήσει περιστατικά παραβάσεων της κείμενης σιδηροδρομικής νομοθεσίας ή και των διατάξεων του ελεύθερου ανταγωνισμού, αφετέρου δε να επιβάλλει τις νόμιμες κυρώσεις. Τα περιστατικά μπορούν να υποπίπτουν στην αντίληψή της κατόπιν έγγραφης καταγγελίας φυσικών προσώπων ή σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή και άλλων νομικών προσώπων του σιδηροδρομικού τομέα, ή κατόπιν αυτεπάγγελτης διερεύνησης.

Ο Κανονισμός Ακροάσεων έχει σταλεί στο ΥΠΥΜΕΔΙ, για την έγκρισή του και την έκδοση Υπουργικής Απόφασης.

### 2.3.3 Θέσπιση Πλαισίου και Διαδικασιών Αδειοδότησης Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων

Προκειμένου να ολοκληρωθεί το θεσμικό πλαίσιο αδειοδότησης σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, η ΡΑΣ:

- Εκπόνησε σχέδιο Υπουργικής Απόφασης για την αδειοδότηση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, η οποία συμπληρώνει την υφιστάμενη νομοθεσία (Π.Δ. 41/2005), και υπέβαλε το σχέδιο στον Υπουργό Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων για την έγκριση, υπογραφή και δημοσίευση της Υπουργικής Απόφασης στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (Φ4/οικ1594/107(2) (ΦΕΚ 28 Α' 14-2-2012)).



- Εκπόνησε Αναλυτικό Οδηγό προς τις επιχειρήσεις που θα ενδιαφερθούν να δραστηριοποιηθούν στις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα, στον οποίο αναφέρονται, η υφιστάμενη νομοθεσία, οι προϋποθέσεις που θα πρέπει να πληρούν, και τα δικαιολογητικά που θα πρέπει να συγκεντρώσουν προκειμένου να προχωρήσουν σε αιτήσεις αδειοδότησης.

Ήδη τα πιο πάνω έχουν καταχωρηθεί στον ιστότοπό της.

#### 2.3.4 Πρόταση Βελτιωτικών Τροποποιήσεων / Προσθηκών στον Ν. 3891/2010

Η ΡΑΣ συνέταξε και υπέβαλε στο ΥΠΥΜΕΔΙ αναλυτική πρόταση συνοδευόμενη από αιτιολογική έκθεση για τροπολογία και προσθήκη στο Ν. 3891/2010 για:

- Απλοποίηση των διαδικασιών με στόχο την εύρυθμη λειτουργία της,
- Δημιουργία οικονομικών πόρων για την ελάφρυνση του Κρατικού Προϋπολογισμού,
- Κατοχύρωση της αρμοδιότητάς της να προβαίνει στην έκδοση κανονιστικών πράξεων και να εκδίδει και τροποποιεί τον κανονισμό ακροάσεων,
- Συμπλήρωση και διεύρυνση αρμοδιοτήτων,
- Επιτάχυνση δικαστικών διαδικασιών,
- Δυνατότητα λήψης προσωρινών μέτρων.

#### 2.3.5 Παρέμβαση στην Κατεύθυνση Εφαρμογής της Ελληνικής και Ευρωπαϊκής Νομοθεσίας

Στα πλαίσια της απελευθέρωσης της σιδηροδρομικής αγοράς στην Ελλάδα, εντοπίστηκαν και μελετήθηκαν εκκρεμότητες έκδοσης εφαρμοστικών αποφάσεων που απορρέουν από την ελληνική νομοθεσία, η οποία ενσωματώνει αντίστοιχη ευρωπαϊκή, προς την κατεύθυνση της δίκαιης και χωρίς διακρίσεις πρόσβασης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή. Ενδεικτικά αναφέρονται:

- Παρέμβαση στη κατεύθυνση της εφαρμογής των προβλεπόμενων του Π.Δ. 104/2010 και της οδηγίας 2008/57/ΕΚ περί της διαδικασίας πιστοποίησης διαλειτουργικότητας των υποσυστημάτων της σιδηροδρομικής υποδομής,
- Παρέμβαση στο τομέα της θεσμικής ολοκλήρωσης των απαιτούμενων διαδικασιών για την απρόσκοπτη πρόσβαση υποψηφίων μηχανοδηγών στη διαδικασία εκπαίδευσης και πιστοποίησής σύμφωνα με το Ν. 3911/2011 και την οδηγία 2007/59/ΕΚ.

## 2.4 Συνεργασία με Ευρωπαϊκούς και Διεθνείς Οργανισμούς

### 2.4.1 Αλληλογραφία με την DG-MOVE

Από τη σύστασή της και μετά τη συμμετοχή της στις συναντήσεις των ομόλογων ρυθμιστικών αρχών δημιουργήθηκε ένα κανάλι επικοινωνίας με τη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών και Κινητικότητας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (DG-MOVE) η οποία κατά διαστήματα απευθύνεται στην ΡΑΣ για πληροφορίες που αφορούν στην σιδηροδρομική αγορά στην Ελλάδα και στο βαθμό εφαρμογής των σχετικών ευρωπαϊκών οδηγιών στις επί μέρους προβλέψεις.

Προηγήθηκαν βέβαια ερωτήματα και διευκρινήσεις που αφορούσαν την ανεξαρτησία της ΡΑΣ, το εύρος των αρμοδιοτήτων της και τον βαθμό ενεργοποίησής της.

Ακόμα διατυπώθηκαν μεταξύ άλλων ερωτήματα για:

- Το συμβόλαιο μεταξύ Κράτους και Διαχειριστή Υποδομής και τα κίνητρα για τη μείωση του κόστους της υποδομής και τον μηχανισμό, με τον οποίον αυτή θα περνά στον χρήστη,
- Τη Δήλωση Δικτύου,
- Το Σύστημα Επιδόσεων,
- Την αδειοδότηση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

### 2.4.2 Συμμετοχή στο IRG RAIL

Η ΡΑΣ αιτήθηκε (Δεκέμβριος 2011) την ένταξή της στην Ένωση Ανεξάρτητων Ρυθμιστικών Αρχών Σιδηροδρόμου (Independent Regulators' Group – Rail ή IRG-Rail), έναν φορέα που εκπροσωπεί τις ευρωπαϊκές Ρυθμιστικές Αρχές και λειτουργεί ανεξάρτητα από τις πολιτικές δομές (Υπουργεία κτλ) των κρατών-μελών. Η αίτηση, αφού εξετάστηκε ως προς τη πλήρωση των προϋποθέσεων ένταξης, έγινε δεκτή και από τον Απρίλιο 2012 η ΡΑΣ είναι το 18<sup>ο</sup> μέλος του IRG-Rail σε σύνολο 20 μελών.

Στο πλαίσιο του IRG-Rail δραστηριοποιούνται πέντε Ομάδες Εργασίας, με αντικείμενο την αποσαφήνιση και εξειδίκευση των διατάξεων της ευρωπαϊκής νομοθεσίας, στο μέτρο που αφορούν τις Ρυθμιστικές Αρχές. Οι Ομάδες Εργασίας συνεργάζονται με τα κατά περίπτωση αρμόδια ευρωπαϊκά όργανα, κυρίως τη DG-MOVE.

Η ΡΑΣ αρχικά συμμετέχει στις Ομάδες Εργασίας «Εμπορευματικοί Διάδρομοι», «Τέλη Χρήσης Υποδομής» και «Οικονομική Ισορροπία Επιχειρήσεων Εσωτερικών Επιβατικών Μεταφορών και του Συναφούς Κυρίου Σκοπού των Διεθνών Επιβατικών Δρομολογίων», με προοπτική να εμπλακεί σταδιακά και στις υπόλοιπες.

## 2.5 Εφαρμοστικές Δράσεις

### 2.5.1 Αδειοδότηση Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων

Η ΡΑΣ χορηγεί άδειες στις ενδιαφερόμενες Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις (άρθρο 28 παρ. 8 του Ν. 3891/2010), σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ. 41/2005 και της Υ.Α. Φ.4/οικ. 1594/107 (ΦΕΚ Β΄ 56/25-01-2012).

Προκειμένου να της χορηγηθεί άδεια σιδηροδρομικής επιχείρησης, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ υπέβαλε με την υπ' αριθμ. πρωτ. 424/22-03-2012 αίτησή της φάκελο με στοιχεία, τα οποία αναφέρονται στην φερεγγυότητα, χρηματοοικονομική επιφάνεια, επαγγελματική ικανότητα και κάλυψη της αστικής ευθύνης της.

Η διαδικασία ελέγχου των υποβληθέντων δικαιολογητικών βρίσκεται σε εξέλιξη.

Άδεια σιδηροδρομικής επιχείρησης υποχρεούται να λάβει και η ΣΤΑΣΥ, η οποία έχει κληθεί να υποβάλει τα απαραίτητα δικαιολογητικά και αναμένεται ο σχετικός φάκελος.

### 2.5.2 Έλεγχος ΤΡΑΙΝΟΣΕ

Μεταξύ των βασικών καθηκόντων της ΡΑΣ είναι η παρακολούθηση της τήρησης των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, αλλά και της σχετικής νομοθεσίας. Ειδικότερα, έχοντας ως βάση τα αναφερόμενα στην παράγραφο 1 του άρθρου 8 του Π.Δ. 41/2005, αρμοδιότητα της ΡΑΣ είναι ο έλεγχος του συστήματος λογιστικού διαχωρισμού που εφαρμόζεται από κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση.

Για το λόγο αυτό, έχει ήδη ξεκινήσει η διαδικασία ελέγχου του συστήματος λογιστικού διαχωρισμού, το οποίο είναι υποχρεωμένη να τηρεί η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, και έχουν διατυπωθεί οι πρώτες παρατηρήσεις, κατόπιν των διενεργηθέντων ελέγχων.

Μια από τις κύριες αρμοδιότητες της ΡΑΣ, σύμφωνα με το αρ. 28 παρ. 11 του Ν. 3891/ 2010 είναι η παρακολούθηση και ο έλεγχος της τήρησης εφαρμογής του Κανονισμού ΕΚ αρ. 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών, αναλαμβάνοντας ουσιαστικά καθήκοντα υπεύθυνου Εθνικού Φορέα για την Επιβολή της Εφαρμογής του (National Enforcement Body ή NEB). Η ΡΑΣ, μέσω της ιστοσελίδας της, ενημερώνει το επιβατικό κοινό για τα δικαιώματα, τις υποχρεώσεις, τη διαδικασία, τις διευθύνσεις και τη γλώσσα/γλώσσες, στις οποίες μπορεί να υποβάλει τα παράπονά του.

Η ΡΑΣ, ελέγχοντας το σύστημα παραπόνων που τηρεί η ΤΡΑΙΝΟΣΕ και έχοντας γίνει δέκτης παραπόνων από επιβάτες, επισήμανε τις υποχρεώσεις της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ως προς την εφαρμογή της σχετική νομοθεσίας, διατύπωσε παρατηρήσεις και παρακολουθεί την εφαρμογή τους.

### 2.5.3 Έλεγχος ΟΣΕ

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

Η ΡΑΣ έχει ελέγξει τον Διαχειριστή Υποδομής (ΟΣΕ) ως προς την υποχρέωση του για την από πλευράς του δημοσίευση επικαιροποιημένης Δήλωσης Δικτύου, έχει επισημάνει την έλλειψή της και είναι σε εξέλιξη η διαδικασία συμμόρφωσης του Διαχειριστή Υποδομής στις απαιτήσεις της Ελληνικής και Ευρωπαϊκής Νομοθεσίας.

Η ΡΑΣ έχει ξεκινήσει την διαδικασία ελέγχου των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής που χρεώνει ο ΟΣΕ, όσον αφορά στη συμμόρφωσή τους με το Π.Δ. 41/2005 και τη σχετική Υπουργική Απόφαση, έλεγξε την ύπαρξη και εφαρμογή, ή όχι, οικονομικού μοντέλου και διαπίστωσε την έλλειψη του. Είναι σε εξέλιξη η διαδικασία συμμόρφωσης του Διαχειριστή Υποδομής στις απαιτήσεις της Ελληνικής και Ευρωπαϊκής Νομοθεσίας.

Η ΡΑΣ έλεγξε το εφαρμοζόμενο Σύστημα Επιδόσεων του ΟΣΕ, το οποίο είναι βασικό στοιχείο για την παρακολούθηση και βελτιστοποίηση της λειτουργίας του, και έχει στείλει τις σχετικές παρατηρήσεις της. Εκκρεμεί συμμόρφωση του ελεγχόμενου.

## 2.6 Λοιπές Δράσεις

### 2.6.1 Ενημέρωση Θεσμικών Φορέων για την Απελευθέρωση της Ελληνικής Σιδηροδρομικής Αγοράς

Η ΡΑΣ συνέταξε επιστολές προς 12 ελληνικούς θεσμικούς φορείς (ΣΕΒ, ΕΒΕΑ, ΕΒΕΘ., διάφορα ελληνοαλλοεθνή Επιμελητήρια, κλπ.), ώστε να ενημερωθούν τα μέλη αυτών των φορέων για την ύπαρξη, τον ρόλο, τα καθήκοντα και την λειτουργία της ΡΑΣ και για την δυνατότητα αξιοποίησης από τα μέλη τους της απελευθέρωσης της σιδηροδρομικής αγοράς στην Ελλάδα στον τομέα της διεθνούς μεταφοράς επιβατών και της εσωτερικής και διεθνούς μεταφοράς εμπορευμάτων. Ομοίως, έχουν συνταχθεί και αποστέλλονται αντίστοιχες επιστολές προς ένα αριθμό ευρωπαϊκών και διεθνών θεσμικών φορέων (ενώσεις σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, Ένωση Διαχειριστών Υποδομής, κλπ.).

### 2.6.2 Πολυετές Συμβόλαιο Κράτους – ΟΣΕ

Σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από τις ευρωπαϊκές οδηγίες και την ελληνική νομοθεσία, πρέπει να συνταχθεί και να υπογραφεί μεταξύ του Δημοσίου και του Διαχειριστή Υποδομής πολυετές συμβόλαιο, το οποίο θα καθορίσει τις σχέσεις τους, σχετικά με τις υποχρεώσεις του Διαχειριστή της Υποδομής για την συντήρηση του

δικτύου και την διαχείριση της κυκλοφορίας, καθώς και τις υποχρεώσεις του Κράτους για την χρηματοδότηση του Διαχειριστή της Υποδομής, και στο οποίο συμπεριλαμβάνονται και τα κίνητρα για τη μείωση του κόστους χρήσης της υποδομής και ο μηχανισμός μεταφοράς της μείωσης αυτού στον καταναλωτή.

Στο συμβόλαιο προβλέπεται ουσιαστικός ρόλος παρακολούθησης της εφαρμογής για την ΡΑΣ. Σχέδιο του συμβολαίου έχει συνταχθεί από το ΥΠΥΜΕΔΙ και το Υπουργείο Οικονομικών και έχει τεθεί υπόψη της ΡΑΣ, η οποία το μελέτησε και διατύπωσε παρατηρήσεις και σημειώσεις.

### 2.6.3 Αναδιατύπωση – Διαμόρφωση Ευρωπαϊκής Σιδηροδρομικής Νομοθεσίας (RECAST)

Ως γνωστό, την τελευταία διετία ξεκίνησε η μελέτη για αναδιατύπωση της ευρωπαϊκής σιδηροδρομικής νομοθεσίας σε ενιαία κωδικοποιημένη μορφή. Στις διάφορες φάσεις της διαδικασίας αυτής συμμετείχε και η ΡΑΣ εκφράζοντας παρατηρήσεις και απόψεις μέσω του ΥΠΥΜΕΔΙ και της Μόνιμης Ελληνικής Αντιπροσωπείας στην Ευρωπαϊκή Ένωση (ΜΕΑ). Ομοίως, η ΡΑΣ συμμετείχε στην διατύπωση απόψεων μέσω της αντίστοιχης παράλληλης διαδικασίας που διενεργείται από το IRG-Rail.

### 2.6.4 Συμμετοχή σε Συνέδρια – Ημερίδες

Η ΡΑΣ συμμετέχει με εκπροσώπους της σε συναντήσεις εργασίας των ομόλογων Ρυθμιστικών Αρχών, του IRG-Rail καθώς και σε ημερίδες και σε συνέδρια συναφή με το αντικείμενό της. Ενδεικτικά, το τελευταίο έτος έχει συμμετάσχει στις κάτωθι συναντήσεις και συνέδρια:

- Εξαμηνιαίες συναντήσεις των Σιδηροδρομικών Ρυθμιστικών Αρχών της Ευρωπαϊκής Ένωσης υπό την αιγίδα της DG-MOVE,
- Συναντήσεις των αρμόδιων φορέων για την εφαρμογή του Ευρωπαϊκού Κανονισμού για τα Δικαιώματα των Επιβατών,
- 17<sup>η</sup> συνάντηση της Ομάδας Εργασίας για θέματα σιδηροδρόμων του Παρατηρητηρίου Μεταφορών των Κρατών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης (SEETO),
- Συνάντηση εργασίας της DG-MOVE για την εναρμόνιση μεταξύ των κρατών-μελών της ανάπτυξης και υλοποίησης του νέου προτύπου διαλειτουργικότητας για τις εφαρμογές τηλεματικής στις εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές (TAF-TAP TSI),
- Συνάντηση της Ομάδας Εργασίας «Εμπορευματικοί Διάδρομοι» του IRG-Rail, με αντικείμενο την επεξεργασία κοινών κατευθυντήριων γραμμών για την ενιαία εφαρμογή του ευρωπαϊκού Κανονισμού 913/2010,

- Συνάντηση της Ομάδας Εργασίας «Εμπορευματικοί Διάδρομοι» του IRG-Rail, με την Ευρωπαϊκή Ένωση Διαχειριστών Υποδομής Rail Net Europe (RNE), με αντικείμενο τη μεθοδολογία κατάρτισης των προκαθορισμένων εμπορευματικών διαδρομών,
- 10<sup>ο</sup> Συνέδριο της Διεθνούς Ενώσεως Σιδηροδρόμων UIC για το ευρωπαϊκό πρότυπο διαλειτουργικότητας στη διαχείριση της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας European Rail Traffic Management System (ERTMS),
- 2<sup>ο</sup> Συνέδριο για τους Ευρωπαϊκούς Εμπορευματικούς Σιδηροδρομικούς Διαδρόμους που διοργανώθηκε από το RNE, με σκοπό την καταγραφή και προώθηση των διαδικασιών εγκαθίδρυσης των 9 ευρωπαϊκών εμπορευματικών διαδρόμων.

### 2.6.5 Σύνταξη και Έλεγχος Οικονομικών Καταστάσεων της Πρώτης Οικονομικής Διαχείρισης

Η ΡΑΣ σύνταξε οικονομικές καταστάσεις για την πρώτη οικονομική διαχείριση και προχώρησε στον ορισμό εταιρίας ορκωτών ελεγκτών για έλεγχο αυτών, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στο άρθρο 29 παρ. 3 του Ν. 3891/2010. Με την ολοκλήρωση του ελέγχου, η εν λόγω εταιρία εξέδωσε πιστοποιητικό εγκυρότητας των οικονομικών στοιχείων που αποτυπώνονται στις οικονομικές καταστάσεις, προσάρτημα του ισολογισμού και έκθεση ελέγχου επί των οικονομικών καταστάσεων της ΡΑΣ. Οι ελεγμένες οικονομικές καταστάσεις πρόκειται να δημοσιευθούν σε ΦΕΚ και να αναρτηθούν στην ιστοσελίδα της.

Στο Παράρτημα της παρούσας απεικονίζονται οι πιστοποιημένες οικονομικές καταστάσεις της πρώτης οικονομικής διαχείρισης.

## 2.7 Μελλοντικές Δράσεις

### 2.7.1 Στρατηγικός Σχεδιασμός και Στοχοθεσία

Η ΡΑΣ έχει ξεκινήσει την εκπόνηση στρατηγικού σχεδίου, στο οποίο θα τίθενται μακροπρόθεσμοι στόχοι, καθώς και θα περιγράφονται οι δράσεις για την υλοποίησή τους. Οι στόχοι αυτοί σχετίζονται με την συμβολή της ΡΑΣ στο άνοιγμα της σιδηροδρομικής αγοράς (προσέλκυση νέων επιχειρήσεων), καθώς και στη διαμόρφωση του ευρωπαϊκού και εθνικού νομοθετικού και κανονιστικού πλαισίου για τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

### 2.7.2 Σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας

Στις προθέσεις της ΡΑΣ είναι η σύνταξη κύριων διαδικασιών, αρχικά για θέματα που άπτονται της αρχειοθέτησης εγγράφων και της επικοινωνίας και εν συνεχεία επί του συνόλου των δραστηριοτήτων της.

### 3 Ανταπόκριση της ΡΑΣ στις Απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στις Υποχρεώσεις που Απορρέουν από το Ν. 4046/2011

Στο Ν. 4046/2011 και για το θέμα των σιδηροδρόμων γίνεται συγκεκριμένη αναφορά για τον ρόλο και τις υποχρεώσεις της ΡΑΣ.

Ήδη η ΡΑΣ ανταποκρίνεται στις υποχρεώσεις αυτές και συγκεκριμένα:

- Θέσπιση Διαδικασιών Έκδοσης Αδειών: Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η ΡΑΣ έγκαιρα ανταποκρίθηκε στην απαίτηση για την «θέσπιση διαδικασιών έκδοσης αδειών και αποφάσεων που επηρεάζουν την άνευ διακρίσεων πρόσβαση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων της ΕΕ στις ελληνικές σιδηροδρομικές υποδομές».
- Αδειοδότηση Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων: Είναι σε εξέλιξη η διαδικασία αδειοδότησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ενώ αναμένεται και η υποβολή αίτησης της ΣΤΑΣΥ, σύμφωνα με το Π.Δ. 41/2005 και την σχετική Υ.Α. για την «Αδειοδότηση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων» Φ4/οικ.1594/107 (ΦΕΚ Β' 56/25-1-2012).
- Αποτελεσματικότητα Κόστους Διαχειριστή Υποδομής: Έχει ξεκινήσει και είναι σε εξέλιξη η επεξεργασία στοιχείων αναφοράς (benchmarking data) για την αποτελεσματικότητα κόστους (cost effectiveness) του ΟΣΕ, ως Διαχειριστή Υποδομής.
- Καθορισμός Κριτηρίων και Διαδικασιών Ελέγχου Διεθνών Επιβατικών Δρομολογίων: Η οδηγία 91/440 και το εφαρμοστικό Π.Δ. 41/05 προβλέπει μεν την απελευθέρωση πρόσβασης στην σιδηροδρομική υποδομή για την πραγματοποίηση διεθνών επιβατικών δρομολογίων, δίνει όμως την δυνατότητα στα κράτη μέλη να θέτουν περιορισμούς στα δρομολόγια αυτά όσον αφορά την αποβίβαση και επιβίβαση επιβατών σε ενδιάμεσες στάσεις. Οι περιορισμοί αυτοί μπορούν να επιβληθούν εφόσον κριθεί ότι παραβιάζεται η αρχή του «κύριου σκοπού» του δρομολογίου ή ότι λόγω του δρομολογίου αυτού ανατρέπεται η «οικονομική ισορροπία» άλλης εταιρείας που λαμβάνει αποζημίωση για ζημιογόνα επιβατικά δρομολόγια (ΥΔΥ-PSO). Αρμόδια για την θέσπιση κριτηρίων και διαδικασιών για την εξέταση των πιο πάνω είναι η ΡΑΣ και γι' αυτό, ήδη λαμβάνοντας υπόψη την εμπειρία άλλων Ρυθμιστικών Αρχών και σε συνεργασία με αυτούς, προχωρά στη μελέτη για τον καθορισμό των ανωτέρω.



## Παράρτημα

### ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ (Ρ.Α.Σ.)

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2011  
2η ΧΡΗΣΗ (1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ - 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2011)

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	Ποσά σε €			ΠΑΘΗΤΙΚΟ	Ποσά Κλειόμενης Χρήσεως 2011
	Αξία κτήσεως	Αμφοβίσεις	Αναν/στη αξία		
<b>Β. ΕΞΟΔΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ</b>				<b>Α. ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ</b>	
4. Λοιπά έξοδα εγκαταστάσεως	5.820,63	165,07	5.655,56	II. Διαφορές αναπροσαρμογής-Επιχορηγήσεις επενδύσεων-Δωρεές παγίων	
<b>Γ. ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</b>				4. Επιχορηγήσεις επενδύσεων	39.990,27
II. Ενοσιώματες ακινητοποιήσεις				<b>Σύνολο ιδίων κεφαλαίων (ΑII)</b>	<b>39.990,27</b>
6. Επιπλα και λοιπός εξοπλισμός	36.141,80	1.807,09	34.334,71	<b>Γ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ</b>	
<b>Σύνολο παγίου ενεργητικού (ΓII)</b>			<b>34.334,71</b>	II. Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	
<b>Δ. ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</b>				1. Προμηθευτές	31.277,39
II. Απαιτήσεις				5. Υποχρεώσεις από φόρους και τέλη	3.784,61
1. Απαιτήσεις από Ελληνικό Δημόσιο			81.700,20	6. Ασφαλιστικοί οργανισμοί	19.388,75
<b>Σύνολο κυκλοφορούντος ενεργητικού (ΔII)</b>			<b>81.700,20</b>	8. Πιστωτές διάφοροι	27.249,45
<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (Β+Γ+Δ)</b>			<b>121.690,47</b>	<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ (Α+Γ)</b>	<b>121.690,47</b>
<b>ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΧΡΕΩΣΤΙΚΟΥ</b>				<b>ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΠΙΣΤΩΤΙΚΟΥ</b>	
2. Χρεωστικοί λογαριασμοί Δημοσίου Λογιστικού			575.800,00	2. Πιστωτικοί λογαριασμοί Δημοσίου Λογιστικού	575.800,00

**Σημείωση:** Η Ρ.Α.Σ. άρνησε τις συναλλακτικές δραστηριότητες την 24-10-2011 και ως εκ τούτου δεν συντάσσει οικονομικές καταστάσεις κατά την τη χρήση που έληξε την 31-12-2010.

#### ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΧΡΗΣΕΩΣ 31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2011 (1η ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ - 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2011)

Ποσά Κλειόμενης χρήσεως 2011	
<b>I. Αποτελέσματα εκμεταλλεύσεως</b>	
Έσοδα (Επιχορήγηση από Ελληνικό Δημόσιο)	61.567,31
ΜΕΙΟΝ: 1. Έξοδα διοικητικής λειτουργίας	-61.567,31
<b>Οδικά αποτελέσματα (έλλειμμα) εκμεταλλεύσεως</b>	<b>0,00</b>
<b>II. ΠΛΕΟΝ: Έκτακτα αποτελέσματα</b>	
Έκτακτα και ανόργανα έσοδα	1.972,16
<b>Οργανικά και έκτακτα αποτελέσματα</b>	<b>1.972,16</b>
<b>ΜΕΙΟΝ:</b>	
Σύνολο αποσβέσεων παγίων στοιχείων	1.972,16
Μείον: Οι από αυτές ενσωματωμένες στο λειτουργικό κόστος	0,00
<b>ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ</b>	<b>0,00</b>

Αθήνα 15 Απριλίου 2012

Ο Πρόεδρος της Ρ.Α.Σ.

Βασίλειος Σ. Τσιραμάνης

Ο Προϊστάμενος Λογιστηρίου

Αγγελός Κ. Φράγκος

Για την εταιρεία

ΦΡΑΓΚΟΣ Α ΠΑΥΛΙΔΗΣ Λ ΕΠΕ  
ΛΟΓΙΣΤΙΚΟ ΦΟΡΟΤΕΧΝΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ  
ΑΦΜ 998470750 ΑΡ ΑΔΕΙΑΣ 833 Α ΤΑΞΕΩΣ  
ΑΡ ΑΔΕΙΑΣ 833 Α ΤΑΞΕΩΣ

#### Έκθεση Ελέγχου Ανεξάρτητων Ορκωτών Ελεγκτών Λογιστών Προς τον Πρόεδρο και τα Μέλη της ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

Έκθεση επί των Οικονομικών Καταστάσεων: Ελέγξαμε τις ανωτέρω οικονομικές καταστάσεις της ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ (Ρ.Α.Σ.) οι οποίες αποτελούνται από τον ισολογισμό της 31ης Δεκεμβρίου 2011, την κατάσταση αποτελεσμάτων και την κατάσταση γενικής εκμετάλλευσης της χρήσεως που έληξε την ημερομηνία αυτή, καθώς και το σχετικό πρόσρτημα. Ευθύν της Διοίκησης για τις Οικονομικές Καταστάσεις: Η Διοίκηση της Ρ.Α.Σ. έχει την ευθύνη για την κατάρτιση αυτών των Οικονομικών Καταστάσεων σύμφωνα με το Π.Δ. 205/1998 «Κλαδικό Λογιστικό Σχέδιο Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου», όπως και για εκείνες τις εσωτερικές διαδικασίες που η διοίκηση καθορίζει ως απαραίτητες ώστε να καθίσταται δυνατή η κατάρτιση οικονομικών καταστάσεων, απαλλαγμένων από ουσιώδη ανακρίβεια, που οφείλονται είτε σε απάτη είτε σε λάθος. Ευθύνη του Ελεγκτή: Η δική μας ευθύνη είναι να εκφράσουμε γνώμη επί αυτών των Οικονομικών Καταστάσεων, με βάση τον έλεγχό μας. Διενεργήσαμε τον έλεγχό μας σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Ελέγχου. Τα πρότυπα αυτά απαιτούν να συμμορφωνώμαστε 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 ουσιώδη ανακρίβεια. Ο έλεγχος περιλαμβάνει τη διενέργεια διαδικασιών για την απόκτηση ελεγκτικών τεκμηρίων, σχετικά με τα ποσά και τις γνωστοποιήσεις στις οικονομικές καταστάσεις. Οι επιλεγόμενες διαδικασίες βασίζονται στην κρίση του ελεγκτή περίλαμβανομένης της εκτίμησης των κινδύνων ουσιώδους 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, με σκοπό το σχεδιασμό κατάλληλων ελεγκτικών διαδικασιών για τις περιστάσεις και όχι με σκοπό την έκφραση γνώμης επί της αποτελεσματικότητας των εσωτερικών δικλίδων της Ρ.Α.Σ. Ο έλεγχος περιλαμβάνει επίσης την αξιολόγηση της καταλληλότητας των λογιστικών αρχών και μεθόδων που χρησιμοποιήθηκαν και του εύλογου των εκτιμήσεων που έγιναν από τη διοίκηση, καθώς και αξιολόγηση της συνολικής παρουσίας των οικονομικών καταστάσεων. Πιστεύουμε ότι τα ελεγκτικά τεκμήρια που έχουμε αποκτήσει είναι επαρκή και κατάλληλα για τη θεμελίωση της ελεγκτικής μας γνώμης. Γνώμη: Κατά τη γνώμη μας, οι Οικονομικές Καταστάσεις της Ρ.Α.Σ. για τη χρήση που έληξε την 31η Δεκεμβρίου 2011, έχουν καταρτιστεί, από κάθε ουσιώδη άποψη, σύμφωνα με το Π.Δ. 205/1998 «Κλαδικό Λογιστικό Σχέδιο Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου».

Αθήνα, 29 Απριλίου 2012

Οι Ορκωτοί Ελεγκτές Λογιστές

Αποστόλος Ο. Πολύζος  
ΑΜ ΣΟΕΛ 14491

Αναστασία Π. Παταϊδού  
ΑΜ ΣΟΕΛ 33361

Συνεργαζόμενοι Ορκωτοί Λογιστές α.ε.ο.ε.  
μέλος της Crowe Horwath International  
Φωκ. Νέγρη 3, 11257 Αθήνα  
Αρ Μ ΣΟΕΛ 125

