



ρυθμιστική αρχή
σιδηροδρόμων

regulatory
authority
for railways



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
HELLENIC REPUBLIC



ΕΚΘΕΣΗ ΠΕΠΡΑΓΜΕΝΩΝ 2014

Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων

Έκθεση Πεπραγμένων 2014



ρυθμιστική αρχή
σιδηροδρόμων

regulatory
authority
for railways

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.....	1
1 Σιδηροδρομική Αγορά – Φορείς.....	3
1.1 Ελλάδα.....	3
1.1.1 Διαχειριστής Σιδηροδρομικής Υποδομής.....	3
1.1.2 Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις.....	4
1.1.3 ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.....	4
1.1.4 Υπεύθυνος Φορέας για τη Συντήρηση Τροχαίου Υλικού.....	4
1.1.5 Σιδηροδρομικό Έργο.....	5
1.2 Ευρώπη.....	5
1.2.1 Φορείς Άμεσης Συνεργασίας με τη ΡΑΣ.....	8
1.2.1.1 Ευρωπαϊκό Δίκτυο Ρυθμιστικών Φορέων Σιδηροδρόμων (ENRRB).....	8
1.2.1.2 Γενική Διεύθυνση Μεταφορών και Κινητικότητας (DG-MOVE).....	9
1.2.1.3 Ένωση Ανεξάρτητων Ρυθμιστικών Αρχών Σιδηροδρόμων (IRG-Rail).....	9
1.2.1.4 Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων (ERA).....	9
1.2.1.5 Δίκτυο Εθνικών Αρχών Ασφαλείας (NSA – Network).....	10
1.2.1.6 Διεθνής Ένωση Διασύνδεσης των Κρατικών Σωμάτων Επιθεωρητών Ασφαλείας (ILGGRI).....	10
1.2.2 Λοιποί Φορείς.....	10
1.2.2.1 Ευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρόμων (RNE).....	10
1.2.2.2 Ευρωπαϊκή Ένωση Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών (ERFA).....	11
1.2.2.3 Διεθνής Ένωση Σιδηροδρόμων (UIC).....	11
1.2.2.4 Ευρωπαϊκή Ένωση Σιδηροδρομικών Εταιριών (CER).....	12
1.2.2.5 Διακυβερνητικός Οργανισμός για τις Διεθνείς Σιδηροδρομικές Μεταφορές (OTIF).....	12
1.2.2.6 Φορέας Συνεργασίας για τον Άξονα Μεταφορών Νοτιοανατολικής Ευρώπης (SEETAC).....	13
2 Ρύθμιση Σιδηροδρομικής Αγοράς.....	14
2.1 Αδειοδότηση Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων.....	14
2.2 Έλεγχος και Παρεμβάσεις στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ.....	14
2.3 Έλεγχος και Παρεμβάσεις στον ΟΣΕ.....	14
3 Παρακολούθηση Τήρησης του (ΕΚ) 1371/2007 για τα Δικαιώματα και Υποχρεώσεις των Επιβατών Σιδηροδρομικών Γραμμών.....	17
4 Ασφάλεια.....	19
4.1 Γενικά.....	19
4.2 Πιστοποίηση Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων.....	19
4.3 Έγκριση Ασφάλειας ΔΥ.....	19
4.4 Εποπτεία μετά την Έκδοση Πιστοποιητικών Ασφάλειας ΣΕ.....	21
4.5 Ετήσια Έκθεση Ασφαλείας.....	21
4.6 Κανονιστικό Πλαίσιο Ασφαλείας.....	22
4.6.1 Εθνικοί Κανόνες Ασφαλείας (ΕΚΑ).....	22
4.7 Αναμόρφωση Γενικού Κανονισμού Κινήσεως ΟΣΕ.....	24
4.8 Πιστοποίηση Φορέων Υπεύθυνων για τη Συντήρηση Εμπορευματικών Φορταμαξών (ECM).....	25
4.9 Επιτήρηση μετά την Έκδοση Πιστοποιητικών (ECM).....	25

4.10	Αδειοδότηση & Πιστοποίηση Μηχανοδηγών.....	26
4.11	Κατάρτιση Προσωπικού Διαχειριστή Υποδομής και Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων με Βασικά Καθήκοντα Ασφάλειας	27
4.12	Εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 402/2013 της Επιτροπής της 30ης Απριλίου 2013 σχετικά με την Κοινή Μέθοδο Ασφάλειας (ΚΜΑ) για την Αξιολόγηση και την Εκτίμηση της Επικινδυνότητας και την Κατάργηση του Κανονισμού (ΕΚ) 352/2009	28
4.13	Σιδηροδρομική Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (RID).....	28
4.14	Επιβολή Ρυθμιστικού Πλαισίου Ασφάλειας / Ακροάσεις / Επιβολή Κυρώσεων	29
5	Διαλειτουργικότητα	30
5.1	Πεδίο Εφαρμογής - Νομικό Πλαίσιο.....	30
5.2	Αρμοδιότητες - Δράσεις ΡΑΣ	30
6	Συνεργασία με Ευρωπαϊκούς Σιδηροδρομικούς Φορείς.....	32
6.1	DG-MOVE	32
6.2	IRG-Rail	33
6.3	Συμμετοχή σε Εκδηλώσεις του ERA και του ILGGRI	36
6.4	Συμμετοχή σε Εκδηλώσεις λοιπών Ευρωπαϊκών Φορέων Σιδηροδρομικού ενδιαφέροντος	37
7	Γενικές Δράσεις	38
7.1	Νομοθετικές – Κανονιστικές Δράσεις	38
7.1.1	Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης	38
7.1.2	Τροπολογίες-Προσθήκες στο Ν.3891/2010 ΦΕΚ Α 188.....	38
7.1.3	Υποβολή Σχεδίου ΚΥΑ στο ΥΠΥΜεΔι για τον Καθορισμό Ανταποδοτικών Τελών υπέρ της ΡΑΣ:	38
7.1.4	Ενσωμάτωση της Οδηγίας 34/2012:	39
7.2	Σύνταξη και Έλεγχος Οικονομικών Καταστάσεων	39
7.3	Διοργάνωση Ημερίδων από τη ΡΑΣ	39
	Παράρτημα - Ισολογισμός 2014	41

Μήνυμα Προέδρου

Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει συμπληρώσει τέσσερα χρόνια λειτουργίας με αρμοδιότητες στην ρύθμιση και έλεγχο στη σιδηροδρομική αγορά και στον έλεγχο του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών και ένα χρόνο με αρμοδιότητες στην ασφάλεια και διαλειτουργικότητα των σιδηροδρομικών συστημάτων.

Οι δραστηριότητές της το 2014 στους πιο πάνω τομείς φαίνονται αναλυτικά στην παρούσα έκθεση πεπραγμένων της.

Όπως φαίνεται και σε πίνακες που παραθέτουμε σε άλλη θέση, ο όγκος των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα, επιβατικών και εμπορευματικών, μειώνεται τα τελευταία χρόνια και σε απόλυτα μεγέθη αλλά και σε ποσοστό των χερσαίων μεταφορών.

Η μείωση αυτή, πέρα από την επιρροή της οικονομικής κρίσης δείχνει και ύπαρξη παραγόντων που δημιουργούν προβλήματα στην ελκυστικότητα και ανταγωνιστικότητα του σιδηρόδρομου ως μέσου μεταφοράς στην Ελλάδα.

Ως συνέπεια αυτών είναι και η απροθυμία σιδηροδρομικών επιχειρήσεων να δραστηριοποιηθούν στον ελληνικό χώρο παρόλο που στην Ελλάδα σε εφαρμογή των Ευρωπαϊκών οδηγιών έχουν απελευθερωθεί οι εμπορευματικές από 1.1.2007 και οι διεθνείς επιβατικές μεταφορές από 1.1.2010.

Χαρακτηριστικός είναι και ο πίνακας στην σελίδα 6 όπου φαίνονται οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπου στην Γερμανία είναι 311 αλλά και στην γειτονική μας Βουλγαρία είναι 11.

Όμως η θέση της Ελλάδας δίνει σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα κυρίως για εμπορευματικές μεταφορές, λειτουργώντας με τα λιμάνια της σαν κόμβος για προώθηση προϊόντων προς την Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη.

Βασική βέβαια προϋπόθεση είναι η αναβάθμιση των υποδομών των βασικών αυτών ελληνικών λιμένων καθώς και του κεντρικού άξονα των γραμμών μέχρι τα σύνορα με την Βουλγαρία και την FYROM, αλλά και των αξόνων των κρατών από τα οποία διέρχονται οι αντίστοιχοι διεθνείς εμπορευματικοί διάδρομοι.

Θετική ένδειξη προς αυτή την κατεύθυνση είναι και ο διπλασιασμός των εμπορευματοκιβωτίων που μεταφέρθηκαν σιδηροδρομικά από το λιμάνι του Ικόνιου (Πειραιώς) προς το εξωτερικό, τους πρώτους μήνες του 2015, σε σχέση με αντίστοιχους του 2014.

Στον τομέα της ρύθμισης, η ΡΑΣ έχοντας ως στόχο την συνεχή και πλήρη εφαρμογή των απαιτήσεων της Ευρωπαϊκής και Ελληνικής Νομοθεσίας στην Ελληνική σιδηροδρομική αγορά, έχει επιδιώξει με την συνεχή συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και τους Ελληνικούς σιδηροδρομικούς φορείς, να εξασφαλίζεται η διαφάνεια, η πρόσβαση στην σιδηροδρομική αγορά, ο ελεύθερος ανταγωνισμός και η μη διακριτική μεταχείριση.

Στον τομέα της ασφάλειας έχει δώσει ιδιαίτερη βαρύτητα στο να επωφεληθεί από την πολυετή εμπειρία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας (ERA) καθώς και των Αρχών Ασφάλειας των Ευρωπαϊκών Κρατών συμμετέχοντας σε συναντήσεις εργασίας και οργανώνοντας αντίστοιχες και στην Ελλάδα προκειμένου να χρησιμοποιήσει την εμπειρία απ' αυτές, για τις επιθεωρήσεις και ελέγχους που ασκεί στους σιδηροδρομικούς φορείς, με στόχο την συνεχή βελτίωση των Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας που εφαρμόζουν αλλά και γενικότερα για τις δράσεις της στον τομέα της Ασφάλειας και Διαλειτουργικότητας στον Σιδηρόδρομο.

Βασίλειος Τσιαμαντής
Πρόεδρος

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 μιας 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 χορήγησής της.
- Την εποπτεία της εφαρμογής των απαιτήσεων του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών των σιδηροδρομικών μεταφορών.
- 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.

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. Είναι υπεύθυνος για την κατασκευή νέας υποδομής καθώς και της συντήρησης και λειτουργίας της υφιστάμενης.

Η κατασκευή της νέας υποδομής εκτελείται κατά κύριο λόγο από τη θυγατρική εταιρεία του ομίλου ΟΣΕ, την ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., η οποία διαχειρίζεται έργα του επενδυτικού

προγράμματος του ΟΣΕ και ιδιαίτερα εκείνα που συγχρηματοδοτούνται από προγράμματα της ΕΕ.

Το ενεργό σιδηροδρομικό δίκτυο με μήκος γραμμής σε εκμετάλλευση 2.265 χιλιομέτρων, είναι χωρισμένο γεωγραφικά σε πέντε κλάδους:

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

1.1.2 Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις

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.

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

1.1.3 ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.

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

Πρόσφατα, με την παρ. 4 του άρθρου 44 του Ν. 4313/2014, αρμοδιότητα και ευθύνη της ΓΑΙΑΟΣΕ αποτελούν επίσης η αποκλειστική διαχείριση, αξιοποίηση και εμπορική εκμετάλλευση του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού που είτε ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο είτε ανήκει στη EUROFIMA και μισθώνεται από το Ελληνικό Δημόσιο.

1.1.4 Υπεύθυνος Φορέας για τη Συντήρηση Τροχαίου Υλικού

Η Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Α.Ε., με το διακριτικό τίτλο «ΕΕΣΣΤΥ», δραστηριοποιείται στην παροχή υπηρεσιών συντήρησης, επισκευής και ανακατασκευής τροχαίου και λοιπού σιδηροδρομικού υλικού και άλλων μέσων σταθερής τροχιάς.

1.1.5 Σιδηροδρομικό Έργο

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

Μεταφορικό Έργο	2009	2010	2011	2012	2013
Επιβατοχιλιόμετρα (σε χιλιάδες)	1.466.700	1.382.908	957.969	851.340	774.386
Έσοδα από επιβάτες (σε χιλιάδες €)	73.120	78.236	62.023*	68.740*	65.420*
Τονοχιλιόμετρα (σε χιλιάδες)	562.580	615.720	351.885	282.719	237.352
Έσοδα από εμπορευματικές μεταφορές (σε χιλιάδες €)	23.626	23.244	22.199	20.050	16.040
Ποσοστό σιδηροδρομικών επιβατοχιλιομέτρων επί χερσαίων επιβατοχιλιομέτρων	1,2	1,1	0,8	0,7	
Ποσοστό σιδηροδρομικών τονοχιλιομέτρων επί χερσαίων τονοχιλιομέτρων	1,9	2,0	1,7	1,3	

* Επιπλέον, τα έτη 2011-2013, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ εισέπραξε στο πλαίσιο Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ) 50 εκατ. € έτος, ως κρατική αποζημίωση για τα επιβατικά ζημιογόνα δρομολόγια.

1.2 Ευρώπη

Σύμφωνα με την Ετήσια Έκθεση Παρακολούθησης της Σιδηροδρομικής Αγοράς στην Ευρώπη, που συντάχθηκε από την Ένωση Ανεξάρτητων Ρυθμιστικών Αρχών Σιδηροδρόμων (IRG-Rail) για το έτος 2013, στην Ευρώπη ο αριθμός των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον τομέα των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών αποτυπώνεται στο Σχήμα 1 που ακολουθεί.

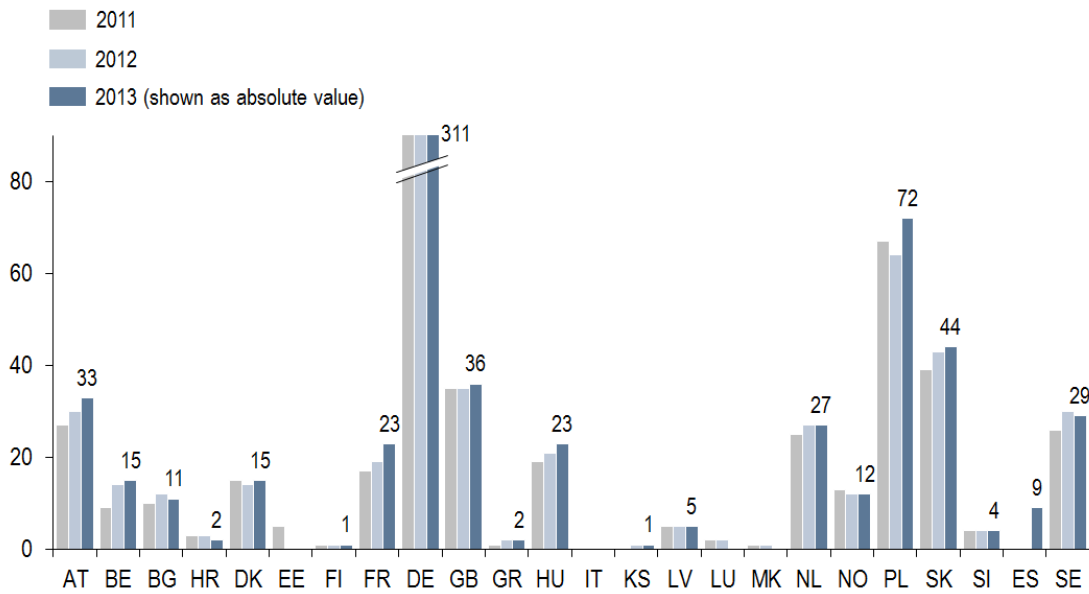
Η επιβατική σιδηροδρομική αγορά συνεχίζει να κυριαρχείται από τις κρατικές επιχειρήσεις, ενώ και στις εμπορευματικές μεταφορές το μερίδιο των κρατικών επιχειρήσεων παραμένει υψηλό, παρά την απελευθέρωση της αγοράς.

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

Τέλος, το μεταφορικό επιβατικό και εμπορευματικό έργο στην Ευρώπη, σε επιβατοχιλιόμετρα και τονοχιλιόμετρα αντίστοιχα, αποτυπώνεται στα Σχήματα 4 και 5 που ακολουθούν, όπου χρησιμοποιούνται τα κάτωθι υπομνήματα χωρών:

AT = ΑΥΣΤΡΙΑ, BE = ΒΕΛΓΙΟ, BG = ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ, HR = ΚΡΟΑΤΙΑ, DK = ΔΑΝΙΑ, EE = ΕΣΘΟΝΙΑ, FI = ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ, FR = ΓΑΛΛΙΑ, DE = ΓΕΡΜΑΝΙΑ, GB = ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ, GR = ΕΛΛΑΔΑ, HU = ΟΥΓΓΑΡΙΑ, IT = ΙΤΑΛΙΑ, KS = ΚΟΣΟΒΟ, LV = ΛΕΤΟΝΙΑ, LU = ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ, MK = ΠΓΔΜ, NL = ΟΛΛΑΝΔΙΑ, NO = ΝΟΡΒΗΓΙΑ, PL = ΠΟΛΩΝΙΑ, SK = ΣΛΟΒΑΚΙΑ, SI = ΣΛΟΒΕΝΙΑ, ES = ΙΣΠΑΝΙΑ, SE = ΣΟΥΗΔΙΑ

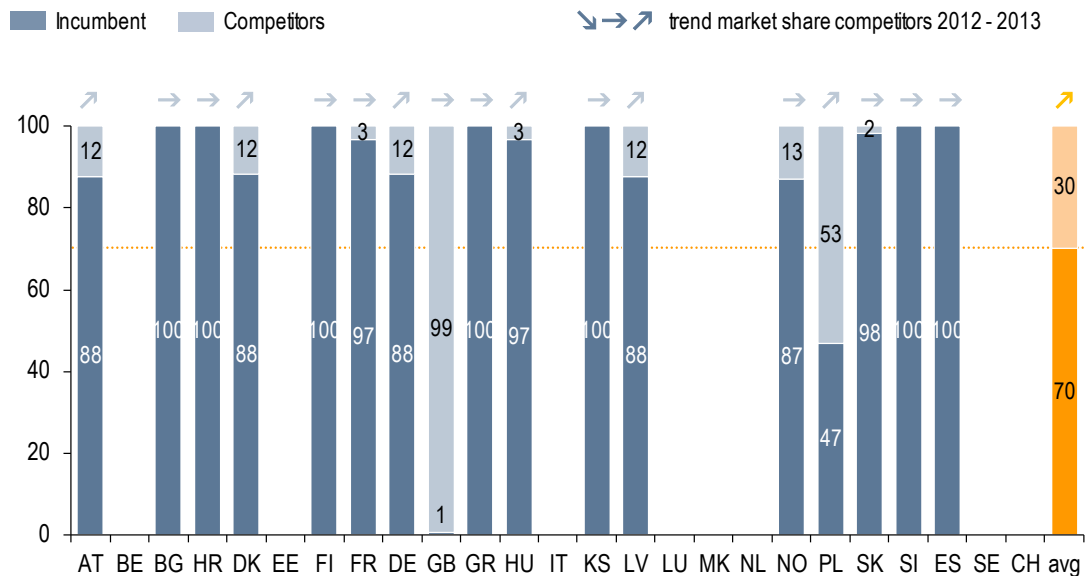
Number of active railway undertakings 2011-2013



Σχήμα 1: Αριθμός Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων για τα έτη 2011 -2013

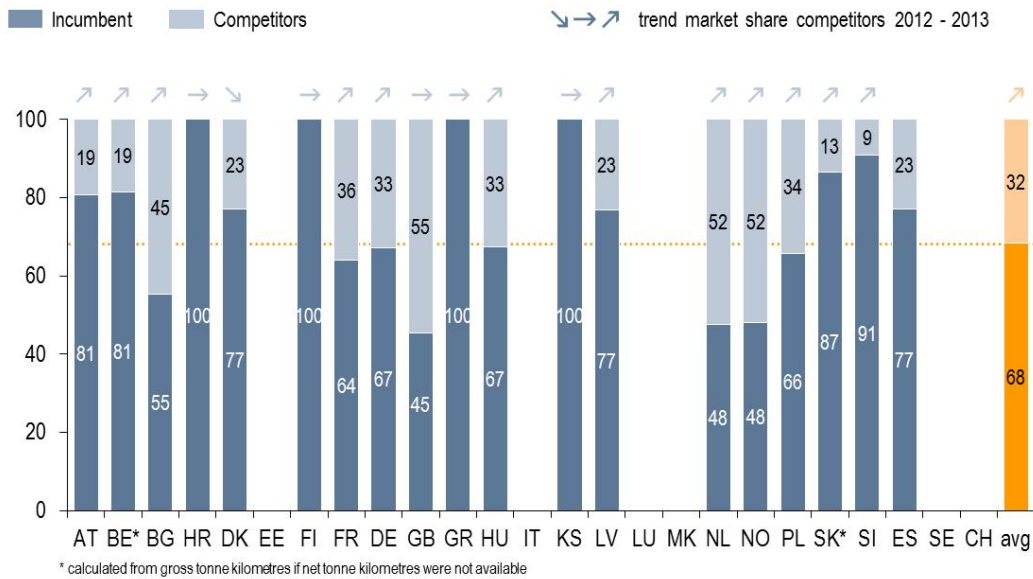
Market shares of passenger train companies

Percentage of passenger kilometres in 2013



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

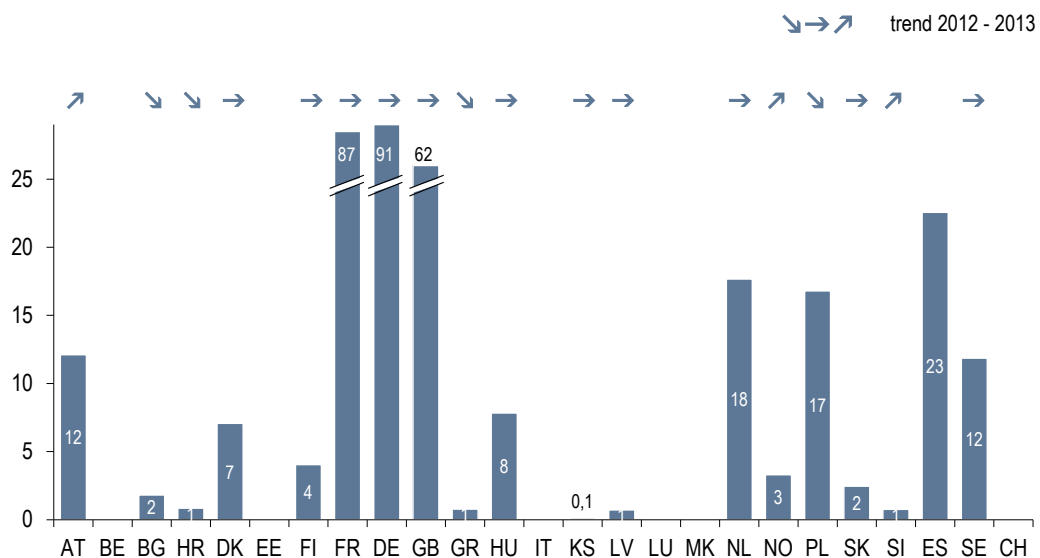
Percentage of net tonne kilometres* in 2013



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

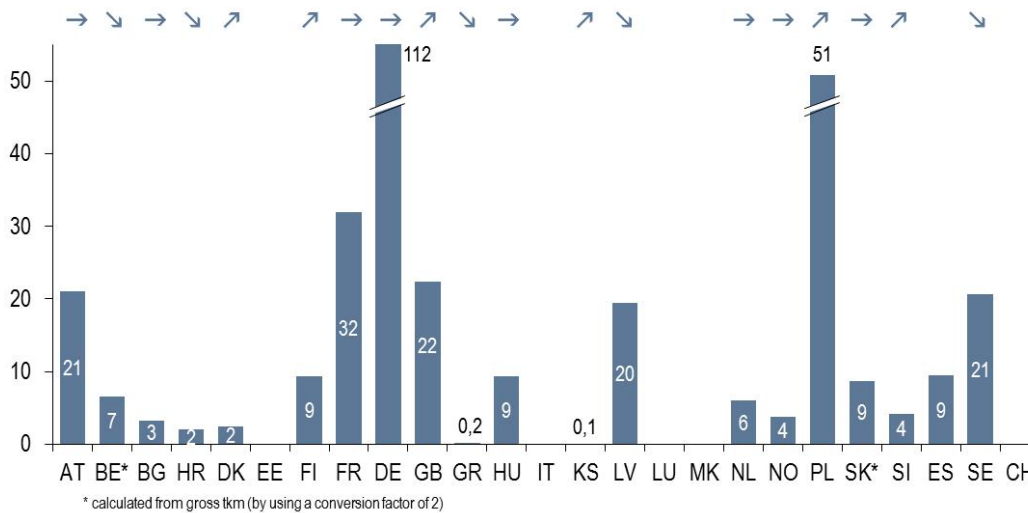
Passenger train km performance

Billion passenger kilometres in 2013



Σχήμα 4: Επιβατοχιλιόμετρα σιδηροδρομικού έργου

Billion net tonne kilometres in 2013



Σχήμα 5: Τονοχιλιόμετρα (καθαρό βάρος φορτίου) σιδηροδρομικού έργου

1.2.1 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:

1.2.1.1 Ευρωπαϊκό Δίκτυο Ρυθμιστικών Φορέων Σιδηροδρόμων (ENRRB)

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

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

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

1.2.1.2 Γενική Διεύθυνση Μεταφορών και Κινητικότητας (DG-MOVE)

Πρόκειται για μια από τις Γενικές Διευθύνσεις της ΕΕ, με αντικείμενο τις μεταφορές (αεροπορικές, σιδηροδρομικές, οδικές, θαλάσσιες και εσωτερικές υδάτινες). Η ρύθμιση της σιδηροδρομικής αγοράς εμπίπτει στις αρμοδιότητες της Μονάδας Β2 της DG-MOVE (Single European Rail Area – Ενιαίος Ευρωπαϊκός Σιδηροδρομικός Χώρος) και η παρακολούθηση της εφαρμογής του ΕΚ 1371/2007 αναφορικά με τα δικαιώματα των σιδηροδρομικών επιβατών στη Μονάδα D4.

1.2.1.3 Ένωση Ανεξάρτητων Ρυθμιστικών Αρχών Σιδηροδρόμων (IRG-Rail)

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

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

Η ΡΑΣ είναι μέλος του IRG-Rail, στον οποίο συμμετέχουν Ρυθμιστικές Αρχές Σιδηροδρόμων από 25 συνολικά κράτη.

1.2.1.4 Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων (ERA)

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

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

Ο ERA στοχεύει στην προώθηση ασφαλών και συμβατών σιδηροδρομικών συστημάτων στα όρια της ΕΕ. Με έδρα τη Γαλλία (Valenciennes), συμβάλλει στην εναρμόνιση των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών συστημάτων, καθιστώντας το σιδηρόδρομο ασφαλέστερο και ικανό να διασχίζει τα εθνικά σύνορα των κρατών-μελών χωρίς στάση. Από το 2006, έχει εργαστεί για την ανάπτυξη οικονομικά βιώσιμων κοινών τεχνικών προτύπων καθώς και των στόχων για ασφάλεια, οι οποίοι συνοδεύονται από τα κατάλληλα συστήματα μέτρησης. Συνεργάζεται στενά με τη βιομηχανία των σιδηροδρομικών μεταφορών, τις εθνικές αρχές ασφάλειας, τα όργανα

της ΕΕ και άλλους φορείς. Επίσης, μεριμνά για τη δημιουργία ενιαίων προτύπων σηματοδότησης σε όλη την Ευρώπη.

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

1.2.1.5 Δίκτυο Εθνικών Αρχών Ασφαλείας (NSA – Network)

Πρόκειται για γνωμοδοτικό όργανο που απαρτίζεται από τις Εθνικές Αρχές Ασφάλειας των Κρατών – Μελών, συντονίζεται από τον ERA και παρέχει ανατροφοδότηση της εμπειρίας από την εφαρμογή του κανονιστικού – τεχνικού πλαισίου (Οδηγίες Ασφάλειας, Διαλειτουργικότητας, ΤΠΔ).

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

Πρόκειται για 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 Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων. Στόχος της Διεθνούς Ένωσης Διασύνδεσης των Κρατικών Σωμάτων Επιθεωρητών Ασφαλείας (International Liaison Group of Government Railway Inspectorates ή ILGGRI) είναι να υπάρξει ένα αποτελεσματικό φόρουμ για τις Ευρωπαϊκές Αρχές Ασφάλειας, που θα μπορεί να γνωμοδοτεί για θέματα σιδηροδρόμων σχετικά με την υγεία, την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα.

1.2.2 Λοιποί Φορείς

Στους παρακάτω φορείς, η ΡΑΣ παρακολουθεί τις εξελίξεις χωρίς να συμμετέχει ενεργά:

1.2.2.1 Ευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρόμων (RNE)

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

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

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

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

1.2.2.2 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:

- Υποστηρίζει την ανάπτυξη ενός οικονομικά ελκυστικού περιβάλλοντος για την ενίσχυση των αποτελεσματικών ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών καθ' όλη τη διάρκεια της εφοδιαστικής αλυσίδας.
- Βελτιώνει την ανταγωνιστική θέση των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών έναντι άλλων τρόπων μεταφοράς κυρίως μέσω ενός πολιτικού και νομικού πλαισίου.
- Βελτιώνει τις συνθήκες λειτουργίας για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές στο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο.
- Μειώνει τα νομικά και υλικά εμπόδια στις διασυνοριακές και διεθνείς υπηρεσίες μεταφορών.
- Αναπτύσσει τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές μέσω της απελευθέρωσης για μια πλήρως διαφανή, ανεξάρτητη και ελεύθερη αγορά.
- Προάγει την ανάπτυξη της διαλειτουργικότητας και τον καθορισμό κοινών προτύπων ασφάλειας.

1.2.2.3 Διεθνής Ένωση Σιδηροδρόμων (UIC)

Η Διεθνής Ένωση Σιδηροδρόμων (International Union of Railways ή UIC) είναι ένας διεθνής οργανισμός του τομέα μεταφορών και απαρτίζεται από 190 μέλη από όλες τις ηπείρους.

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

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

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

1.2.2.4 Ευρωπαϊκή Ένωση Σιδηροδρομικών Εταιριών (CER)

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

- Σιδηροδρομική υποδομή
- Εμπορευματικές μεταφορές
- Επιβατικές μεταφορές

Εκπονεί και δημοσιεύει μελέτες για ζητήματα που άπτονται των ανωτέρω τριών αξόνων, συνεργάζεται με άλλους φορείς του σιδηροδρομικού τομέα, δημοσιοποιεί τις απόψεις του με συστηματικό τρόπο στα ΜΜΕ, πάντα με γνώμονα την ανάδειξη των πλεονεκτημάτων του σιδηροδρόμου ως μέσου.

1.2.2.5 Διακυβερνητικός Οργανισμός για τις Διεθνείς Σιδηροδρομικές Μεταφορές (OTIF)

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

- CIM για τις εμπορευματικές μεταφορές
- CIV για τις επιβατικές μεταφορές
- CUV για τους wagon keepers

- RID για τα επικίνδυνα εμπορεύματα (ως υποπερίπτωση της CIM)
- CUI για τους διαχειριστές υποδομής
- APTU για τις τεχνικές προδιαγραφές τροχαίου υλικού
- ATMF για την έγκριση θέσης σε λειτουργία τροχαίου υλικού

Ο ΟΤΙF περιλαμβάνει 48 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.

1.2.2.6 Φορέας Συνεργασίας για τον Άξονα Μεταφορών Νοτιοανατολικής Ευρώπης (SEETAC)

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

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, επικεντρώθηκαν, το έτος 2014, κυρίως στην παρακολούθηση εφαρμογής της ευρωπαϊκής και ελληνικής σιδηροδρομικής νομοθεσίας στις αδειοδοτημένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα, 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. Πιο λεπτομερής περιγραφή των δραστηριοτήτων αυτών δίδεται στη συνέχεια.

2.1 Αδειοδότηση Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων

Η ΡΑΣ, ως φορέας αδειοδότησης σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (άρθρο 28 παρ. 8 του Ν. 3891/2010), έχει ήδη χορηγήσει άδεια σιδηροδρομικής επιχείρησης στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ και στην ΣΤΑΣΥ από το 2012. Στο πλαίσιο παρακολούθησης ισχύος της τήρησης των προϋποθέσεων βάσει των οποίων χορηγήθηκαν οι άδειες αυτές, η ΡΑΣ εποπτεύει και παρεμβαίνει όποτε κρίνεται απαραίτητο. Ειδικότερα:

2.2 Έλεγχος και Παρεμβάσεις στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ

Λογιστικός διαχωρισμός λογαριασμών μεταξύ υπηρεσιών σιδηροδρομικής

Το 2014 διενεργήθηκε έλεγχος, για τη χρήση 2013, ο οποίος επικεντρώθηκε στις παρατηρήσεις που είχαν καταγραφεί στην έκθεση ελέγχου για τη χρήση 2012 και συγκεκριμένα στις διορθωτικές ενέργειες που θα πρέπει να γίνουν στην επόμενη χρήση, στις κατηγορίες εξόδων που αφορούσαν στη μίσθωση και συντήρηση του τροχαίου υλικού καθώς και στα τέλη χρήσης υποδομής.

Από τον έλεγχο διαπιστώθηκε ότι για τις κατηγορίες εξόδων «τέλη χρήσης υποδομής» και «μίσθωση τροχαίου υλικού», υπήρξε συμμόρφωση στις υποδείξεις της ΡΑΣ ενώ παραμένει σε εκκρεμότητα η συμμόρφωση για την κατηγορία εξόδου «συντήρηση του τροχαίου υλικού» όπου παρουσιάζονται βασικές ελλείψεις. Στις δράσεις 2015 έχει προγραμματιστεί ο έλεγχος συμμόρφωσης και στη απαίτηση αυτή.

2.3 Έλεγχος και Παρεμβάσεις στον ΟΣΕ

Δήλωση Δικτύου

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

Η Δήλωση Δικτύου καθώς και η βάσει αυτής διαδικασία υποβολής ενδιαφέροντος από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για την παροχή χωρητικότητας στην υποδομή και οι αντίστοιχες συμφωνίες μεταξύ Διαχειριστή Υποδομής και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων έχουν ιδιαίτερη σημασία στη διαφάνεια της σιδηροδρομικής αγοράς και στην ίση αντιμετώπιση των παραγόντων της, χωρίς διακρίσεις.

Η ΡΑΣ στο πλαίσιο άσκησης των ρυθμιστικών της καθηκόντων, είχε και στο παρελθόν επισημάνει στον ΟΣΕ σημαντικές καθυστερήσεις στη δημοσίευση της Δήλωσης Δικτύου και είχε προβεί σε παρατηρήσεις αναφορικά με το περιεχόμενο και την πληρότητα αυτής.

Το 2014 η ΡΑΣ προχώρησε σε κλήση σε ακρόαση του Διαχειριστή Υποδομής – ΟΣΕ για παράβαση των διατάξεων που αφορούν στην ενημέρωση και τροποποίηση της δημοσιευμένης Δήλωσης Δικτύου 2014 με κρίσιμα για την υποδομή στοιχεία. Η διαδικασία ολοκληρώθηκε με την συμμόρφωση του ΟΣΕ και τη δημοσίευση τον Ιούλιο του 2014 επικαιροποιημένης Δήλωσης Δικτύου καθώς και την επιβολή της διοικητικής κύρωσης της σύστασης από πλευράς της ΡΑΣ.

Επιπροσθέτως, σημαντική καθυστέρηση επισημάνθηκε και στη δημοσίευση της Δήλωσης Δικτύου του έτους 2015, η οποία μετά από παρεμβάσεις της ΡΑΣ και τη διαδικασία ακρόασης του ΟΣΕ που ακολούθησε, δημοσιεύτηκε το Νοέμβριο του 2014.

Σύστημα ενθάρρυνσης επιδόσεων

Πραγματοποιήθηκαν επιθεωρήσεις της ΡΑΣ στον ΟΣΕ για το σύστημα επιδόσεων (σύμφωνα με το Π.Δ. 41 και άρθρο 19). Από τις επιθεωρήσεις αυτές, έγιναν παρατηρήσεις που αποτυπώθηκαν σε αντίστοιχες τεχνικές εκθέσεις οι οποίες διαβιβάστηκαν στο ΟΣΕ για τις απαιτούμενες διορθωτικές ενέργειες. Προγραμματίστηκε επόμενη επιθεώρηση στις αρχές του 2015.

Σύμβαση πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή

Σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από την ευρωπαϊκή και ελληνική νομοθεσία οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που κάνουν χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής, υποχρεούνται να έχουν υπογράψει σύμβαση πρόσβασης με το Διαχειριστή Υποδομής.

Απαραίτητη προϋπόθεση είναι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να κατέχουν άδεια λειτουργίας και πιστοποιητικό ασφαλείας. Η ΡΑΣ, μετά τη χορήγηση αδειας στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, είχε επανειλημμένως επισημάνει την έλλειψη σύμβασης πρόσβασης μεταξύ του Διαχειριστή Υποδομής – ΟΣΕ και της Σιδηροδρομικής Επιχείρησης – ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Τον Μάρτιο του 2014 η Ολομέλεια της ΡΑΣ κάλεσε σε ακρόαση τον ΟΣΕ και την ΤΡΑΙΝΟΣΕ με θεματικό αντικείμενο την παράλειψη σύναψης σύμβασης πρόσβασης. Η διαδικασία ολοκληρώθηκε με τη συμμόρφωση των δύο εταιριών και την υπογραφή της σχετικής σύμβασης για το έτος 2014 καθώς και την επιβολή της διοικητικής κύρωσης της σύστασης από πλευράς της ΡΑΣ.

Παράλληλα, ο ΟΣΕ και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ απέστειλαν στη ΡΑΣ προς έγκριση, όπως προβλέπεται από την σχετική νομοθεσία, σχέδιο σύμβασης-πλαίσιο τριετούς διάρκειας

για τη χρήση της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής και της πρόσβασης σε αυτήν. Μετά από επεξεργασία του κειμένου η ΡΑΣ υπέβαλε παρατηρήσεις επί του κειμένου της σύμβασης-πλαίσιο, οι οποίες έγιναν αποδεκτές και ενσωματώθηκαν στην υπογραφείσα μεταξύ ΟΣΕ-ΤΡΑΙΝΟΣΕ, τον Σεπτέμβριο, συμφωνία-πλαίσιο για τα έτη 2015-2018.

3 Παρακολούθηση Τήρησης του (ΕΚ) 1371/2007 για τα Δικαιώματα και Υποχρεώσεις των Επιβατών Σιδηροδρομικών Γραμμών.

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:

- Χειρίστηκε παράπονα επιβατών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ τα οποία έλαβε απευθείας ή μέσω του ΥπΥΜεΔι και παρακολούθησε τη διεκπεραίωσή τους από τη σιδηροδρομική επιχείρηση.
- Πραγματοποίησε συνάντηση με στελέχη της ΤΡΑΙΝΟΣΕ για εγκατάσταση μηχανισμού διεκπεραίωσης παραπόνων που πρέπει να τεθεί σε λειτουργία στο πλαίσιο σχετικής πρόβλεψης του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 και των στοιχείων που θα πρέπει να περιλαμβάνει προκειμένου να υπάρχει δυνατότητα ολοκληρωμένης παρακολούθησης των υποβαλλόμενων παραπόνων. Η ΡΑΣ υπέβαλε προτεινόμενα στοιχεία καταχώρησης και ζήτησε να της αποστέλλονται αναλυτικά εκτυπωτικά στοιχεία που θα τροφοδοτούνται από το νέο μηχανισμό διεκπεραίωσης παραπόνων. Η ΡΑΣ είναι σε συνεννόηση και αναμονή του μηχανισμού αυτού.
- Απέστειλε, κατόπιν αιτήματος, στο τμήμα Δικαιωμάτων Επιβατών της DG Move σχόλια και ερωτήματα αναφορικά με την εφαρμογή του Κανονισμού 1371/2007. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή τον 8/2013 πρότεινε την έκδοση ερμηνευτικών κατευθυντήριων οδηγιών που θα διευκολύνουν και θα βελτιώσουν την ομοιόμορφη εφαρμογή του Κανονισμού δίνοντας κυρίως διευκρινίσεις και προβάλλοντας καλές πρακτικές σε ζητήματα που απασχολούν τους επιβάτες, τους φορείς παρακολούθησης της επιβολής της εφαρμογής του Κανονισμού και των εταιρειών.
- Διενήργησε έλεγχο στους συρμούς του Προαστιακού σχετικά με την ύπαρξη σφυρακίων ασφαλείας μετά από διαμαρτυρία επιβάτη για παρατεταμένες ελλείψεις. Αφού διαπίστωσε την έλλειψή τους, συνέταξε Έκθεση Ελέγχου συνιστώντας τη συνεχή αντικατάσταση αυτών ως στοιχείων ασφάλειας που έχει εγκαταστήσει ο κατασκευαστής των οχημάτων, προκειμένου να διασφαλίζεται η ασφάλεια των επιβατών σε περίπτωση ατυχήματος ή και έκτακτης ανάγκης. Ο σχετικός φάκελος ανατέθηκε στην Ομάδα Ασφάλειας της ΡΑΣ για σχετικές ενέργειες.
- Στο πλαίσιο συνεργασίας μεταξύ των φορέων υπεύθυνων για την επιβολή της εφαρμογής του Κανονισμού, αντάλλαξε πληροφορίες κατόπιν σχετικού ερωτήματος της πολωνικής αρχής, αναφορικά με τους τρόπους παροχής πληροφοριών στους επιβάτες.

- Με αφορμή τη λήξη της πρώτης πενταετίας από τη θέση σε ισχύ του Κανονισμού, το τμήμα Δικαιωμάτων Επιβατών της ΕΕ ζήτησε να ενημερωθεί για την πρόθεση του Κράτους μέλους ανανέωσης των εξαιρέσεων από άρθρα του Κανονισμού καθώς και τη χρονική διάρκειά τους. Η ΡΑΣ επανυπέβαλε στο αρμόδιο τμήμα του ΥπΥΜεΔι επιστολή – πρόταση μη επέκτασης του χρόνου ισχύος των εξαιρέσεων που δόθηκαν στη σιδηροδρομική επιχείρηση ΤΡΑΙΝΟΣΕ με την υπ. Αρ. Φ. 4/61802/6533/17.12.2009 υπουργική απόφαση, προκειμένου να εντατικοποιηθεί η προσπάθεια βελτίωσης των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και να μη δημιουργούνται στρεβλώσεις στην αγορά.

Με την με αρ. πρωτ Φ 4/59820/4768/1.12.2014 απόφαση ανανεώθηκαν οι εξαιρέσεις των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για πέντε επιπλέον έτη (άρθρα 13, 15, 16, 17, 18, 28) και επεκτάθηκαν (άρθρο 10).

4 Ασφάλεια

4.1 Γενικά

Δυνάμει 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 καθήκοντα της ΕΑΑ περιγράφονται στο άρθρο 15 του ΠΔ 160/2007 (ΦΕΚ Α' 201) όπως ισχύει. 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).

4.2 Πιστοποίηση Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων

Σύμφωνα με το άρθρο 10 του Π.Δ. 160/2007, κάθε Σιδηροδρομική Επιχείρηση (ΣΕ) που δραστηριοποιείται στο εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο οφείλει να λάβει πιστοποιητικό ασφαλείας από την ΡΑΣ.

Το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων του Υπ.Υ.Με.Δι. που ασκούσε τα καθήκοντα της ΕΑΑ έως τον Οκτώβριο 2013 χορήγησε στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ πιστοποιητικό ασφαλείας Μέρος Α (ΕΛ 11 2013 0001) και Μέρος Β (ΕΛ 12 2013 0001), πενταετούς διάρκειας ισχύος έως τις 31/12/2017.

Η ΡΑΣ τον Οκτώβριο του 2012 χορήγησε στην ΣΤΑΣΥ, άδεια σιδηροδρομικής επιχείρησης για το τμήμα Δουκίσσης Πλακεντίας – Αεροδρόμιο. Σύμφωνα με την Υ.Α. ΑΣ.4.2/οικ. 26697/2422/2009 (ΦΕΚ Β' 986) για την παροχή πρόσβασης στο τμήμα αυτό, η σιδηροδρομική επιχείρηση οφείλει να λάβει και πιστοποιητικό ασφαλείας. Η ΡΑΣ ενημέρωσε εγγράφως την ΣΤΑΣΥ για την ανωτέρω υποχρέωση της και οργάνωσε συναντήσεις μεταξύ των στελεχών της και της ΣΤΑΣΥ, προκειμένου να δοθούν κατευθύνσεις για την κατάρτιση του φακέλου με τα απαιτούμενα δικαιολογητικά.

Η ΣΤΑΣΥ ζήτησε από τον ΟΣΕ με τα με αρ. πρωτ. 17245/15.11.13 και 5202/17.3.14 έγγραφά της, στοιχεία αναφορικά με τη σιδηροδρομική υποδομή επί των οποίων ο ΟΣΕ απάντησε με την με αρ. πρωτ. 1576349/2.10.14 επιστολή. Βάση των στοιχείων αυτών, η ΣΤΑΣΥ επεξεργάζεται σχέδιο διαχείρισης ασφαλείας.

4.3 Έγκριση Ασφάλειας ΔΥ

Υποχρέωση του Διαχειριστή Υποδομής- ΟΣΕ ΑΕ 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 (ΦΕΚ Α' 201/23-08-2007) όπως ισχύει.

Η Έγκριση Ασφάλειας περιλαμβάνει την έγκριση της αποδοχής του συστήματος διαχείρισης ασφάλειας και την έγκριση που επιβεβαιώνει την αποδοχή των μέτρων που έχει λάβει ο διαχειριστής υποδομής προκειμένου να τηρούνται συγκεκριμένες προδιαγραφές απαραίτητες για τον ασφαλή σχεδιασμό, συντήρηση και λειτουργία της σιδηροδρομικής υποδομής συμπεριλαμβανομένης εφόσον παρίσταται ανάγκη, της συντήρησης και λειτουργίας του συστήματος ελέγχου κυκλοφορίας και σηματοδότησης.

Προκειμένου να λάβει την Έγκριση Ασφάλειας, ο ΟΣΕ υπέβαλε στις 20-03-2012 το Εγχειρίδιο του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (Σ.Δ.Α.) στο Υπουργείο και αυτό στη συνέχεια απέστειλε στις 26-04-2013 τις σχετικές παρατηρήσεις του επί του Εγχειριδίου αυτού.

Μετά την ανάληψη των αρμοδιοτήτων της ως ΕΕΑ, η ΡΑΣ παρέλαβε τους αντίστοιχους φακέλους από το Υπουργείο και μετά από την μελέτη αυτών κατέληξε σε επιστολή της στις 22-01-2014 προς τον ΟΣΕ ζητώντας του να υποβάλει το αναθεωρημένο Σ.Δ.Α. το οποίο θα έπρεπε να είναι δομημένο σύμφωνα με την Υ.Α. και οι διαδικασίες του να αντιστοιχούν με τα κριτήρια / απαιτήσεις του παραρτήματος II του ευρωπαϊκού Κανονισμού (ΕΕ) 1169/2010.

Ο ΟΣΕ όφειλε να λάβει υπόψη του τόσο στις διαδικασίες του Εγχειριδίου του Σ.Δ.Α. όσο και στις διαδικασίες του Φακέλου εγγράφων τις αλλαγές στις αρμοδιότητες του και την οργανωτική δομή του (όπως η απόσχιση του κλάδου της συντήρησης τροχαίου υλικού κ.α.).

Με την εν λόγω επιστολή ο ΟΣΕ κλήθηκε, εντός δυο μηνών από τη λήψη αυτής, να υποβάλει την σχετική τυποποιημένη Αίτηση για έκδοση Έγκρισης Ασφαλείας, συνοδευόμενη από τα προβλεπόμενα στην ισχύουσα νομοθεσία δικαιολογητικά και λοιπά έγγραφα.

Στην συνέχεια στις 12-02-2014 ο ΟΣΕ με επιστολή του ενημέρωσε την ΡΑΣ ότι βρίσκεται σε εξέλιξη διαγωνισμός για την πρόσληψη συμβούλου για την υλοποίηση επικαιροποίησης του συστήματος του. Στο πλαίσιο αυτό ζήτησε παράταση για επανυποβολή έως τις 15-05-2014. Η ΡΑΣ επισημαίνοντας ξανά ότι η εκ μέρους του έλλειψη Έγκρισης Ασφάλειας παρέμενε σημαντική εκκρεμότητα αναφορικά με τη δυνατότητα διαχείρισης και εκμετάλλευσης της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, αποδέχθηκε την δέσμευσή του ΟΣΕ για την υποβολή αίτησης για Έγκριση Ασφάλειας το αργότερο έως τις 15-05-2014.

Στις 22-05-2014 ο ΟΣΕ υπέβαλε τελικώς το αναθεωρημένο Σύστημα Διαχείρισης Ασφαλείας (ΣΔΑ) και τα λοιπά στοιχεία, στις 30-05-2014 υπέβαλε συμπληρωματικά στοιχεία επί του φακέλου στην ΡΑΣ και ακολούθησε παραλαβή του φακέλου και αξιολόγηση αυτού με αποτέλεσμα στις 17-06-2014 να αποστείλει επιστολή στον ΟΣΕ επισημαίνοντας ελλείψεις υπό τον υποβαλλομένων στοιχείων.

Ο ΟΣΕ στις 21-07-2014 υπέβαλε τα υπόλοιπα στοιχεία και η ΡΑΣ αξιολόγησε την πλήρη αίτησή & των συνοδευτικών εγγράφων για την έκδοση Έγκρισης Ασφάλειας

Διαχειριστή Υποδομής και στις 28-08-2014 απέστειλε στον ΟΣΕ επιστολή με σχόλια και γενικές παρατηρήσεις σε 4 διαφορετικούς πίνακες σύμφωνα με την νομοθεσία.

Ο ΟΣΕ στις 30-09-2014 με επιστολή του υπέβαλλε σχετικά στοιχεία έχοντας διορθώσει σημαντικό μέρος των παρατηρήσεων της ΡΑΣ. Η ΡΑΣ συνέχισε την αξιολόγηση του τροποποιημένου ΣΔΑ σύμφωνα με την εθνική και την ευρωπαϊκή νομοθεσία και ενημέρωσε τον ΟΣΕ ότι εξακολουθούν να παραμένουν σε εκκρεμότητα παρατηρήσεις της και απέστειλε εκ νέου επιστολή στις 04-12-2014 με παρατηρήσεις.

4.4 Εποπτεία μετά την Έκδοση Πιστοποιητικών Ασφάλειας ΣΕ

Σε συνέχεια της χορήγησης του πιστοποιητικού ασφαλείας στην σιδηροδρομική επιχείρηση ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ομάδα Ελέγχου αποτελούμενη από στελέχη της ΡΑΣ πραγματοποίησε τον πρώτο έλεγχο και επιτόπου επιθεώρηση. Πρωταρχικός σκοπός του ελέγχου / επιθεώρησης ήταν η εξακρίβωση της ορθότητας των στοιχείων που υποβλήθηκαν για τη χορήγηση των προαναφερθέντων Πιστοποιητικών Ασφάλειας, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 3 του άρθρου 8 της υπ. αριθμ. ΑΣ.4.2/οικ. 26697/2422 (ΦΕΚ Β' 986/22-05-2013, αλλά και για την εφαρμογή της παραγράφου 2 του άρθρου 16 του ισχύοντος Π.Δ. 160/2007 (ΦΕΚ Α' 201 / 23-08-2007).

Ο προαναφερθείς έλεγχος – επί τόπου επιθεώρηση πραγματοποιήθηκε στα γραφεία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ σε τρεις επισκέψεις κατά τις ημερομηνίες 21/05/2014, 05/06/2014 και 26/06/2014, οι οποίες συμφωνήθηκαν από κοινού μεταξύ της ΡΑΣ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Η επιθεώρηση περιλάμβανε Ι) Γενικό έλεγχο τήρησης των απαιτούμενων διαδικασιών του εγκεκριμένου Εγχειριδίου Διαχείρισης Ασφάλειας και του ΣΔΑ και ΙΙ) Αναλυτικό έλεγχο και πληρότητα τριών διαδικασιών. Όλα τα ευρήματα αποτυπώθηκαν στην 1η έκθεση ελέγχου και απεστάλησαν στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ για να προβεί στις απαιτούμενες διορθωτικές ενέργειες.

Με επιστολή της η ΡΑΣ ζήτησε από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ να υποβάλλει πρόγραμμα διορθωτικών ενεργειών καθώς και χρονοδιάγραμμα υλοποίησής τους για την τακτοποίηση των ευρημάτων που προέκυψαν κατά την 1η Επιθεώρηση Ελέγχου, μετά την έκδοση των Πιστοποιητικών Ασφάλειας (Μέρος Α και Β). Στο πρόγραμμα αυτό να συμπεριληφθούν και οι διορθωτικές ενέργειες που έχουν ήδη υλοποιηθεί.

Στο πλαίσιο άσκησης των εποπτικών δραστηριοτήτων της ΡΑΣ βάση του Κανονισμού (ΕΕ) 1077/2012, η ΡΑΣ προγραμματίζει εντός του 2015 να διενεργήσει νέα επιθεώρηση εποπτείας εφαρμογής του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας στην οποία θα ελεγχθεί, μεταξύ άλλων, η κατάσταση των ευρημάτων της επιθεώρησης και η πρόοδος των σχετικών διορθωτικών ενεργειών.

4.5 Ετήσια Έκθεση Ασφάλειας

Σύμφωνα με το άρθρο 17 του Π.Δ. 160/2007, η ΡΑΣ δημοσιεύει ετήσια έκθεση ασφαλείας για τις δραστηριότητές της του προηγούμενου έτους και την αποστέλλει

στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων (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) 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) αποτελέσματα και εμπειρίες από την εποπτεία του Διαχειριστή Υποδομής και των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων.

ε) τις παρεκκλίσεις που αποφασίστηκαν σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφο 7.

Η ΡΑΣ μετά από την αποστολή στοιχείων ασφαλείας απ' όλους τους εμπλεκόμενους (Σιδηροδρομικές Εταιρείες και Διαχειριστή Υποδομής) εξέδωσε την έκθεση του 2013 την οποία απέστειλε στον ERA και την ανάρτησε στον ιστότοπό της στην παρακάτω ιστοσελίδα:

<http://www.ras-el.gr/el/page/rassafetyreports>

4.6 Κανονιστικό Πλαίσιο Ασφάλειας

Μία από τις σημαντικότερες 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.

4.6.1 Εθνικοί Κανόνες Ασφάλειας (ΕΚΑ)

Σύμφωνα με την περ. (ε) του άρθρου 3 του Π.Δ. 160 / 2007, «Εθνικοί Κανόνες Ασφάλειας» είναι το σύνολο των κανόνων που εγκρίνονται από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και περιλαμβάνουν τις απαιτήσεις σιδηροδρομικής ασφάλειας και ισχύουν για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις οι οποίες έχουν δικαίωμα πρόσβασης ή διέλευσης στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή. Με βάση το Παράρτημα ΙΙ της ισχύουσας Οδηγίας 2004/49/ΕΚ και του ισχύοντος ΠΔ 160/2007, οι εθνικές διατάξεις ασφαλείας που κοινοποιούνται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται στο άρθρο 8 της Οδηγίας και του ΠΔ περιλαμβάνουν:

- Κανόνες που αφορούν τους υφιστάμενους εθνικούς στόχους ασφαλείας και τις μεθόδους ασφαλείας,
- Κανόνες που αφορούν τις απαιτήσεις για τα συστήματα διαχείρισης της ασφαλείας και την πιστοποίηση ασφαλείας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων,

- Κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης του σιδηροδρομικού δικτύου που δεν καλύπτονται ακόμα από ΤΠΔ, μεταξύ των οποίων κανόνες που αφορούν το σύστημα σηματοδότησης και διαχείρισης της κυκλοφορίας,
- Κανόνες στο πλαίσιο των οποίων θεσπίζονται οι απαιτήσεις για τις πρόσθετες εσωτερικές ρυθμίσεις λειτουργίας (εταιρικοί κανόνες) που πρέπει να καθορισθούν από τους διαχειριστές υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις,
- Κανόνες που αφορούν τις απαιτήσεις για το προσωπικό που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, μεταξύ των οποίων κριτήρια επιλογής, καλή ιατρική κατάσταση και επαγγελματική κατάρτιση, καθώς και πιστοποίηση, εφόσον δεν καλύπτονται από ΤΠΔ,
- Κανόνες σχετικά με τη διερεύνηση των ατυχημάτων και συμβάντων.

Κατ' εξουσιοδότηση της παρ. 1 του άρθρου 7 του Π.Δ. 41 / 2005 όπως ισχύει, εκδόθηκε και δημοσιεύθηκε η υπ. αριθμ. Φ4 /οικ.27887/2166 (ΦΕΚ Β' 643 / 23-05-2006) Απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών με τίτλο «Έγκριση τεχνικών κανόνων ασφάλειας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές». Η Απόφαση αυτή περιλαμβάνει ~ 550 κανόνες και κανονισμούς, χωρίς ωστόσο να έχει γίνει διαχωρισμός και κατάταξή τους στις επιμέρους κατηγορίες.

Μετά την έκδοση του Π.Δ. 160/2007 και κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 8 αυτού, τον Ιανουάριο του 2008 το Υπουργείο Μεταφορών κοινοποίησε ως ΕΚΑ στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή το σύνολο των κανόνων που περιλαμβάνονται στην προαναφερθείσα Απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Τον Μάιο του 2008 εκδόθηκε και δημοσιεύθηκε η υπ. αριθμ. ΑΣ 10/11249/1018 (ΦΕΚ Β' 911 / 19-05-2008) Απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών με τίτλο «Τροποποίηση της υπ. αριθμ. Φ4 /οικ.27887/2166 (ΦΕΚ Β' 643 / 23-05-2006) Απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών σχετικά με την «Έγκριση τεχνικών κανόνων ασφάλειας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές».

Το 2013 ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων (ERA) ζήτησε από το Υπ.Υ.Με.Δι. να διευκρινίσει ρητά ποιους από τους πολυάριθμους κανόνες που στάλθηκαν μέσω της πρώτης Υπουργικής Απόφασης του 2006 θεωρεί ως ΕΚΑ. Το Υπ.Υ.Με.Δι. διευκρίνισε ότι ο Γενικός Κανονισμός Κινήσεως (ΓΚΚ) του ΟΣΕ και ειδικότερα το Μέρος Α: Κανονισμός Σημάτων και το Μέρος Β: Κανονισμός Κυκλοφορίας αποτελούν ΕΚΑ.

Αναφορικά με τον Κανονισμό Σημάτων, ο ERA τον ενέκρινε στο σύνολό του ως ΕΚΑ ενώ για τον Κανονισμό Κυκλοφορίας επανήλθε προς το Υπ.Υ.Με.Δι., ζητώντας περαιτέρω διευκρινίσεις για το ποια συγκεκριμένα άρθρα του Κανονισμού Κυκλοφορίας μπορούν να θεωρηθούν ΕΚΑ.

Στις 24-01-2014 πραγματοποιήθηκε συνάντηση στο Υπ.Υ.Με.Δι. με τη συμμετοχή του ΟΣΕ και της ΡΑΣ στην οποία προσδιορίστηκαν και συμφωνήθηκαν τα άρθρα του Κανονισμού Κυκλοφορίας που δεν μπορούν να θεωρηθούν ΕΚΑ. Στις 03-02-2014, το Υπ.Υ.Με.Δι. γνωστοποίησε τις συγκεκριμένες πληροφορίες στον ERA.

Στις 31-01-2014 η ΡΑΣ με επιστολή της προς το Υπ.Υ.Με.Δι. προέβη σε δύο σημαντικές επισημάνσεις / προτάσεις :

- Να αξιολογηθούν από τα εμπλεκόμενα μέρη και να προσδιορισθούν ως ΕΚΑ και άλλες κανονιστικές διατάξεις που περιλαμβάνονται στην Υπουργική Απόφαση του 2006 όπως π.χ. οι Εγκύκλιοι ΔΕΤ που εξειδικεύουν και με την ευρεία έννοια συμπληρώνουν τον ΓΚΚ και οι οποίες δεν έχουν ενσωματωθεί σ' αυτόν
- Ν' αναζητηθούν τυχόν άλλες κανονιστικές διατάξεις ασφάλειας του ΟΣΕ με ημερομηνία έκδοσης προ της 30ης Απριλίου 2005 οι οποίες δεν περιλαμβάνονταν στην προαναφερθείσα Υπουργική Απόφαση και οι οποίες θα μπορούσαν να προσδιορισθούν ως ΕΚΑ.

Με αφορμή τις επισημάνσεις αυτές της ΡΑΣ, το Υπ.Υ.Με.Δι. οργάνωσε νέες συσκέψεις στο Υπουργείο στις 26-02-2014, στις 27-03-2014 και στις 29-04-2014 με τη συμμετοχή επίσης των : ΡΑΣ, ΟΣΕ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ΣΤΑΣΥ. Στις συναντήσεις αυτές αξιολογήθηκαν και καθορίστηκαν από κοινού οι Εγκύκλιοι ΔΕΤ και λοιπές κανονιστικές διατάξεις που πληρούν τις προϋποθέσεις για να αποτελέσουν ΕΚΑ.

4.7 Αναμόρφωση Γενικού Κανονισμού Κινήσεως ΟΣΕ

Στο πλαίσιο του ρόλου της και με αφορμή τη συμμετοχή της στις προαναφερθείσες συσκέψεις για τους ΕΚΑ, η ΡΑΣ επεσήμανε τον Απρίλιο 2014 με επιστολή της προς το Υπ.Υ.Με.Δι. 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 υπευθυνοτήτων (δικαιωμάτων και υποχρεώσεων), μεταξύ του Διαχειριστή Υποδομής, των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων και των εταιριών συντήρησης τροχαίου υλικού, που πλέον αποτελούν ξεχωριστές νομικές και εταιρικές οντότητες που συνδέονται ήδη 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 Υπ.Υ.Με.Δι. 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 τελεί υπό το συντονισμό του ΟΣΕ έχει ως μέλη της, επίσης, εκπροσώπους από το Υπ.Υ.Με.Δι., τη ΡΑΣ, την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, τη ΣΤΑΣΥ, την ΕΕΣΣΤΥ, την ΕΡΓΟΣΕ και ξεκίνησε τις συναντήσεις της στα τέλη του 2014. Σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του παραπάνω «έργου», η αναμόρφωση του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως αναμένεται να ολοκληρωθεί στο τέλος του 2015 και η εφαρμογή του να ξεκινήσει στις αρχές του 2016.

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

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού (ΕΕ) 445/2011 κάθε Φορέας που είναι Υπεύθυνος για τη Συντήρηση (ΥΦΣ) εμπορευματικών φορταμαζών χρησιμοποιούμενων στο σιδηροδρομικό δίκτυο εντός της ΕΕ οφείλει να διαθέτει πιστοποιημένο σύστημα συντήρησης. Βάσει του άρθρου 14 του ΠΔ 160/2007, στην Ελλάδα αρμόδιος φορέας πιστοποίησης του συστήματος συντήρησης κάθε ΥΦΣ είναι η ΕΑΑ.

Οι πιστοποιημένοι ΥΣΦ στην Ελλάδα τη δεδομένη χρονική στιγμή είναι ο ΟΣΕ και η ΕΕΣΣΤΥ. Αρχικά, το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων του Υπ.Υ.Με.Δι. πιστοποίησε το σύστημα συντήρησης 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 απορρόφησης από τον ΕΕΣΣΤΥ τον Αύγουστο 2013, το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων του Υπ.Υ.Με.Δι. πιστοποίησε το σύστημα συντήρησης του 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.

4.9 Επιτήρηση μετά την Έκδοση Πιστοποιητικών (ECM)

Η ΡΑΣ σύμφωνα με το άρθρο 7 παρ. 6 του Κανονισμού ΕΕ 445/2011, πραγματοποίησε την πρώτη περιοδική επιθεώρηση του συστήματος συντήρησης εμπορευματικών φορταμαζών της ΕΕΣΣΤΥ. Η επιθεώρηση ξεκίνησε στα κεντρικά γραφεία της ΕΕΣΣΤΥ στην Αθήνα (Κάρολου 1) την 23/06/2014 και ολοκληρώθηκε την 10/7/2014 στο Εργοστάσιο της ΕΕΣΣΤΥ στη Θεσσαλονίκη, όπου συντηρείται ο κύριος όγκος του στόλου των Φορταμαζών.

Στην συνέχεια συντάχθηκε «Έκθεση Επιθεώρησης» στην οποία καταγράφονται αναλυτικά οι διαπιστώσεις της επιθεώρησης και κοινοποιήθηκε στην ΕΕΣΣΤΥ για να προβεί στις απαιτούμενες διορθωτικές ενέργειες.

Όσον αφορά τον ΟΣΕ, η ΡΑΣ έχει προγραμματίσει επιθεώρηση του συστήματος συντήρησης εμπορευματικών φορταμαξών εντός του έτους 2015.

4.10 Αδειοδότηση & Πιστοποίηση Μηχανοδηγών

Η ΡΑΣ είναι η αρμόδια αρχή για την εποπτεία της εφαρμογής των διατάξεων του Ν.3911/2011 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 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 την ΕΑΑ όσον αφορά στην άδεια και από τη ΣΕ ή από το ΔΥ για το μέρος που αφορά στο πιστοποιητικό.

Η ΡΑΣ, στο πλαίσιο του ρόλου της ως εθνικού ρυθμιστικού φορέα για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, επεσήμανε στο Υπ.Υ.Με.Δι. 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 εκπαιδεύσουν 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.

Από την ανάληψη των αρμοδιοτήτων της ΕΑΑ, η ΡΑΣ τηρεί πλέον το μητρώο μη αδειοδοτημένων κατά το Ν.3911/2011 μηχανοδηγών και με παρεμβάσεις της συμβάλλει στην ενεργοποίηση του συστήματος αδειοδότησης και πιστοποίησης των μηχανοδηγών σύμφωνα με το Ν.3911/2011. Ειδικότερα, το 2014 με δύο επιστολές της προς τον Εθνικό Οργανισμό Πιστοποίησης Προσόντων και Επαγγελματικού Προσανατολισμού (Ε.Ο.Π.Π.Ε.Π.), η ΡΑΣ επισήμανε την εκκρεμότητα της πιστοποίησης – αναγνώρισης του εκπαιδευτικού κέντρου του ΟΣΕ το οποίο θα παρέχει επαγγελματική εκπαίδευση σε μηχανοδηγούς και υποψηφίους μηχανοδηγούς για την απόκτηση άδειας και πιστοποιητικού μηχανοδηγού και συγχρόνως αιτήθηκε σχετική

ενημέρωση για τους λόγους που δυσχεραίνουν την ολοκλήρωση της αναγνώρισης και της λειτουργίας του εκπαιδευτικού κέντρου του ΟΣΕ. Η ΡΑΣ υπογράμμισε ότι η απουσία τέτοιων αναγνωρισμένων και λειτουργικών εκπαιδευτικών κέντρων δημιουργεί στρέβλωση στην αγορά των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Εξακολουθούν να παραμένουν σε εκκρεμότητα:

- η δημοσίευση της ΚΥΑ σχετικά με τις προϋποθέσεις αναγνώρισης από τη ΡΑΣ των ιατρών που διενεργούν τις ιατρικές εξετάσεις των μηχανοδηγών και τη δημιουργία μητρώου ιατρών,
- η δημοσίευση της ΚΥΑ σχετικά με θέματα που αφορούν στην προμήθεια των εντύπων των αδειών, τη διαδικασία εκτύπωσής τους από τη Διεύθυνση Διαβατηρίων του Αρχηγείου της Ελληνικής Αστυνομίας και τον καθορισμό του ύψους του παραβόλου για την χορήγηση της άδειας μηχανοδηγού,
- η δημιουργία μητρώου εκπαιδευτών από τον ΕΟΠΠΕΠ.

4.11 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 2014, αφού προηγουμένως αξιολόγησε την πληρότητά τους με βάση τις ισχύουσες Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας, ή τους Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας:

- Βασική Εκπαίδευση του Κλάδου Κυκλοφορίας (Σταθμάρχες) του ΟΣΕ με βασικά καθήκοντα ασφάλειας,
- Βασική Εκπαίδευση του Κλάδου Κυκλοφορίας (Κλειδούχοι) του ΟΣΕ με βασικά καθήκοντα ασφάλειας,
- Βασική Εκπαίδευση του Κλάδου Ελέγχου και Κίνησης Αμαξοστοιχιών (Προσωπικό Συνοδείας Τρένων) της Σιδηροδρομικής Επιχείρησης ΤΡΑΙΝΟΣΕ με βασικά καθήκοντα ασφάλειας.

Από τα προαναφερθέντα προγράμματα έτους 2014 υλοποιήθηκε τελικά μόνο το τελευταίο για το οποίο η ΡΑΣ παρείχε έγκριση υλοποίησής του καθώς επίσης και έγκριση του σχετικού προγράμματος γραπτών και προφορικών εξετάσεων.

Επίσης, η ΡΑΣ παρακολούθησε την εξέλιξη υλοποίησης των παρακάτω βασικών προγραμμάτων έτους 2013 η οποία ολοκληρώθηκε από τον ΟΣΕ εντός του 2014 :

- Εκπαίδευση υποψήφιων Βοηθών Μηχανοδηγού ΤΡΑΙΝΟΣΕ,
- Βασική Εκπαίδευση του Κλάδου Ελέγχου και Κίνησης Αμαξοστοιχιών (Προσωπικό Συνοδείας Τρένων) της Σιδηροδρομικής Επιχείρησης ΤΡΑΙΝΟΣΕ με βασικά καθήκοντα ασφάλειας.

4.12 Εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 402/2013 της Επιτροπής της 30ης Απριλίου 2013 σχετικά με την Κοινή Μέθοδο Ασφάλειας (ΚΜΑ) για την Αξιολόγηση και την Εκτίμηση της Επικινδυνότητας και την Κατάργηση του Κανονισμού (ΕΚ) 352/2009

Σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) 402/2013, ο Φορέας Εκτίμησης (Assessment Body) ο οποίος προβλέπεται στο άρθρο 6 του Κανονισμού είναι είτε:

1. διαπιστευμένος από τον εθνικό οργανισμό διαπίστευσης που αναφέρεται στο άρθρο 13 παράγραφος 1 με βάση τα κριτήρια του παραρτήματος II του Κανονισμού (ΕΕ) 402/2013, είτε
2. αναγνωρισμένος από τον φορέα αναγνώρισης που αναφέρεται στο άρθρο 13 παράγραφος 1 με βάση τα κριτήρια του παραρτήματος II του Κανονισμού (ΕΕ) 402/2013, είτε
3. η εθνική αρχή ασφάλειας βάσει της απαίτησης του άρθρου 9 παράγραφος 2 του Κανονισμού (ΕΕ) 402/2013.

Η ΡΑΣ κατόπιν σχετικού αιτήματος του Υπ.Υ.Με.Δι. εξέφρασε τις απόψεις της για θέματα που σχετίζονται με τον Φορέα Εκτίμησης, ιδίως για το προς καθορισμό σχήμα διαπίστευσης ή αναγνώρισής του. Θέση της ΡΑΣ είναι ότι η διαφανής διαπίστευση (μέσω Εθνικών Αρχών Διαπίστευσης) πρέπει να θεωρείται σ' όλη την ΕΕ ως το προτιμητέο μέσο απόδειξης της τεχνικής επάρκειας των Φορέων Εκτίμησης έναντι της αναγνώρισής τους από φορέα αναγνώρισης ή της άσκησης των καθηκόντων τους από την Εθνική Αρχή για την Ασφάλεια.

4.13 Σιδηροδρομική Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (RID)

Βάσει του άρθρου 6.8.2.4.5 της κ.υ.α. 40955/4862/2013 (Β'254) οι δοκιμές, επιθεωρήσεις και έλεγχοι στις δεξαμενές βυτιοφόρων φορταμαξών διενεργούνται από «ειδικό» (expert) ο οποίος εγκρίνεται από τη ΡΑΣ ως «Αρμόδια Αρχή» του Κανονισμού σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (RID).

Στο πλαίσιο αυτό η ΕΕΣΣΤΥ με επιστολή της (Μάιος 2014), ζήτησε να ενημερωθεί από την ΡΑΣ εάν μπορεί σαν Υπεύθυνος για την Συντήρηση Φορέας (ECM) των φορταμαξών, να πραγματοποιεί τους παραπάνω ελέγχους, εκδίδοντας ακολούθως τα απαραίτητα πιστοποιητικά.

Με αφορμή την ανωτέρω επιστολή, η ΡΑΣ ξεκίνησε σειρά επαφών και διαβουλεύσεων με τους εμπλεκόμενους φορείς ΥΠΥΜΕΔΙ και ΟΤΙΦ για να καθορίσει το πλαίσιο και τις διαδικασίες με τις οποίες οι υποψήφιοι «ειδικοί» θα εγκρίνονται από αυτήν. Σε συνέχεια των ανωτέρω η ΡΑΣ απέστειλε απαντητική επιστολή στην οποία ανέφερε ότι προκειμένου η ΕΕΣΣΤΥ να έχει το δικαίωμα να πραγματοποιεί περιοδικές επιθεωρήσεις στα βυτιοφόρα οχήματα, θα πρέπει σε συνδυασμό με συγκεκριμένα άτομα του προσωπικού της να διαπιστεύει από τον ΕΣΥΔ βάση του προτύπου ENISO/EC 17020/2012.

Σχετικά με τους Συμβούλους Ασφαλούς Μεταφοράς Επικινδύνων Εμπορευμάτων (ΣΑΜΕΕ) κατά RID, η ΡΑΣ έχει ξεκινήσει σειρά επαφών με τα εκπαιδευτικά κέντρα και τους εξεταστικούς φορείς ώστε να καθορισθούν οι διαδικασίες εκπαίδευσης και εξέτασης των υποψηφίων συμβούλων για το σιδηροδρομικό τομέα.

4.14 Επιβολή Ρυθμιστικού Πλαισίου Ασφάλειας / Ακροάσεις / Επιβολή Κυρώσεων

Η ΡΑΣ, στο πλαίσιο άσκησης των αρμοδιοτήτων της ως φορέας ελέγχου και διασφάλισης της εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΕ) 1371/2007 σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών και ως Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών, επέβαλε στη Σιδηροδρομική Επιχείρηση ΤΡΑΙΝΟΣΕ τη διοικητική κύρωση του πρόστιμου ύψους δέκα χιλιάδων (€ 10.000) ευρώ. Το συγκεκριμένο πρόστιμο επιβλήθηκε μετά από έγγραφη καταγγελία επιβάτη της Σιδηροδρομικής Επιχείρησης, ο οποίος επεσήμανε την έλλειψη σφυρακίων θραύσης υαλοπινάκων στους συρμούς EMU Siemens Desiro της προαστιακής γραμμής Κιάτου-Αεροδρομίου.

Το παραπάνω πρόστιμο επιβλήθηκε αφού προηγουμένως και σύμφωνα και με τις προβλέψεις του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ, στις 15-05-2014 διεξήχθη ακρόαση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ενώπιον της ορισθείσας Επιτροπής Ακρόασης της ΡΑΣ και στις 11-06-2014 κατατέθηκε σχετικό υπόμνημα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στη ΡΑΣ. Επίσης, την 01-07-2014 στελέχη της ΡΑΣ πραγματοποίησαν δειγματοληπτικά έλεγχο για την αντικατάσταση σφυρακίων στους συρμούς του δικτύου του προαστιακού σιδηροδρόμου όπου διαπιστώθηκε ότι ο αριθμός σφυρακίων για θραύση υαλοπινάκων σε περίπτωση κινδύνου δεν ήταν ικανοποιητικός.

Η ΡΑΣ έχει προγραμματίσει ήδη νέο σχετικό έλεγχο το πρώτο εξάμηνο του 2015.

5 Διαλειτουργικότητα

5.1 Πεδίο Εφαρμογής - Νομικό Πλαίσιο

Όπως προαναφέρθηκε, σύμφωνα με το ισχύον ευρωπαϊκό πλαίσιο για την απελευθέρωση των σιδηροδρομικών μεταφορών, οι συρμοί (εμπορευματικοί και υπό κάποιους ακόμα περιορισμούς και επιβατικοί) επιτρέπεται να κινούνται ελεύθερα σε όλα τα ευρωπαϊκά δίκτυα. Η ελευθερία αυτή, όπως επίσης προαναφέρθηκε, προϋποθέτει εναρμόνιση των κανονισμών ασφαλείας που εφαρμόζει κάθε δίκτυο. Επίσης όμως προϋποθέτει συμβατότητα, τόσο τεχνική όσο και λειτουργική, του τροχαίου υλικού με τις υποδομές των δικτύων στα οποία κινείται. Αυτή ακριβώς είναι η έννοια της διαλειτουργικότητας (interoperability).

Πώς διασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα; Με μια συγκεκριμένη μεθοδολογία, που περιγράφεται εκτενώς στην πλέον πρόσφατη Οδηγία για τη Διαλειτουργικότητα 2008/57/ΕΚ, η οποία μεταφέρθηκε στο ελληνικό δίκαιο με το ΠΔ 104/2010 (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 (Παραρτήματα II και III, αντίστοιχα, της Οδηγίας). Το πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας παρατίθεται στο Παράρτημα I αυτής.

Προκειμένου να εξασφαλιστεί η κατά το δυνατόν ομοιόμορφη ικανοποίηση των βασικών απαιτήσεων από όλα τα ευρωπαϊκά δίκτυα και σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, έχουν αναπτυχθεί με πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής μια σειρά από πρότυπες προδιαγραφές, μια 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 Κ-Μ χωρίς να απαιτείται η ενσωμάτωσή τους στο εθνικό δίκαιο καθενός. Οι πρώτες ΤΠΔ εκδόθηκαν το 2002 και έκτοτε επικαιροποιούνται για να λάβουν υπόψη τις εξελίξεις στον τεχνικό και λειτουργικό τομέα.

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

5.2 Αρμοδιότητες - Δράσεις ΡΑΣ

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, όπως ισχύουν. 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, εφόσον πληρούν τις βασικές απαιτήσεις και συμμορφώνονται προς τις ισχύουσες ΤΠΔ. Στο πλαίσιο αυτό, η ΡΑΣ έχει προβεί στις ακόλουθες δράσεις κατά τη διάρκεια του 2014:

– Επικαιροποίηση του Εθνικού Μητρώου Οχημάτων (ΕΜΟ)

Σε εφαρμογή σχετικής πρόβλεψης του Ν.4199/2013, η ΡΑΣ ανέλαβε πλέον την τήρηση του ελληνικού ΕΜΟ, το οποίο είχε συσταθεί σε πρωτόλεια μορφή ήδη από το (μέχρι τότε αρμόδιο) Τμήμα Ασφαλείας Σιδηροδρόμων του Υπουργείου. Στο πλαίσιο αυτό, η ΡΑΣ μερίμνησε για τη διασύνδεση του ΕΜΟ με το Κεντρικό Ευρωπαϊκό Μητρώο Οχημάτων (European Centralized Virtual Vehicle Register – ECVVR), το οποίο τηρείται από τον ERA. Στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της, η ΡΑΣ επικαιροποίησε τις εγγραφές του ΕΜΟ για να απεικονίσει αλλαγές στο ιδιοκτησιακό καθεστώς του τροχαίου υλικού, οι οποίες προέκυψαν από υπουργικές αποφάσεις.

6 Συνεργασία με Ευρωπαϊκούς Σιδηροδρομικούς Φορείς

Οι σημαντικότερες συνεργασίες της ΡΑΣ με ευρωπαϊκούς σιδηροδρομικούς φορείς επικεντρώθηκαν σε συναντήσεις με την DG-MOVE, τον IRG-Rail και τον ERA, καθώς και τη συμμετοχή της σε εκδηλώσεις λοιπών ευρωπαϊκών φορέων σιδηροδρομικού ενδιαφέροντος. Πιο λεπτομερής περιγραφή των δραστηριοτήτων αυτών παρατίθεται στη συνέχεια.

6.1 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, καθώς και σε ημερίδες και συνέδρια συναφή με το αντικείμενό της. Συγκεκριμένα:

1. Στις 20 Φεβρουαρίου 2014, στη 29η συνάντηση της Ομάδας Εργασίας για το πρόγραμμα παρακολούθησης της σιδηροδρομικής αγοράς (Rail Market Monitoring Scheme / RMMS), εντός του πλαισίου του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου (Single European Railway Area Committee / SERAC) (Οδηγία 2012/34/ΕΕ), που πραγματοποιήθηκε στις Βρυξέλλες.
2. Στις 27 & 28 Μαρτίου 2014, στην 4η συνάντηση εργασίας του Ευρωπαϊκού Δικτύου Σιδηροδρομικών Ρυθμιστικών Φορέων που έγινε στις Βρυξέλλες υπό την προεδρεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Σε αυτή τη συνάντηση δόθηκε η ευκαιρία στους ρυθμιστικούς φορείς να παρουσιάσουν τις δραστηριότητές τους και να ανταλλάξουν ερωτήσεις και διευκρινίσεις στα πλαίσια της πρόβλεψης της Οδηγίας 2012/34 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για συνεργασία και διαμόρφωση κοινών αρχών δράσης.
3. Στις 30 Απριλίου 2014, στην 5η συνάντηση της Ομάδας Εργασίας για τους εμπορευματικούς σιδηροδρόμους (rail freight corridors) εντός του πλαισίου του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου (Single European Railway Area Committee / SERAC) (Οδηγία 2012/34/ΕΕ) που έγινε στις Βρυξέλλες.
4. Στις 11 και 12 Ιουνίου 2014, στην 70η συνάντηση της Επιτροπής σχετικά με την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου (RISC) όπως ορίζεται σύμφωνα με τις Οδηγίες 49/2004, 59/2007 και 57/2008.
5. Σε συνάντηση εργασίας η οποία πραγματοποιήθηκε στις 17 Ιουνίου στις Βρυξέλλες στα πλαίσια του SERAC (Single European Railway Area Committee). Στη συνάντηση συμμετείχαν Διαχειριστές Υποδομής, Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις, Αρμόδια Υπουργεία και Ρυθμιστικοί Φορείς. Η

- συνάντηση αφορούσε στη διαμόρφωση της εκτελεστικής πράξης για τον καθορισμό της διαδικασίας και των κριτηρίων, σε εφαρμογή της παρ.8 του άρθρου 42 της Οδηγίας 34/2012, για την σύναψη συμφωνίας - πλαίσιο για τη δέσμευση χωρητικότητας μεταξύ του Διαχειριστή Υποδομής και του αιτούντος.
6. Στην 5η συνάντηση του Ευρωπαϊκού Δικτύου Σιδηροδρομικών Ρυθμιστικών Φορέων που έγινε στη Βόννη στις 1-2 Ιουλίου 2014
 7. Στις 31 Οκτωβρίου 2014 στη 29η συνάντηση της Ομάδας Εργασίας επί του σχεδίου εφαρμογής κανονισμού για το πρόγραμμα παρακολούθησης της σιδηροδρομικής αγοράς (Rail Market Monitoring Scheme / RMMS) εντός του πλαισίου του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου (Single European Railway Area Committee / SERAC) (Οδηγία 2012/34/ΕΕ) που έγινε στις Βρυξέλλες.
 8. Στην 6η συνάντηση του Ευρωπαϊκού Δικτύου Σιδηροδρομικών Ρυθμιστικών Φορέων που έγινε στις Βρυξέλλες στις 10-11 Νοεμβρίου 2014.

6.2 IRG-Rail

Οι θέσεις του IRG-Rail αποφασίζονται από την Ολομέλεια (Plenary Assembly) αυτού. Από την ένταξή της στον IRG-Rail, η ΠΑΣ εκπροσωπούσαν από τον Πρόεδρό της στις συσκέψεις της Ολομέλειας και από στελέχη της σε ομάδες εργασίας που είχαν σχηματιστεί. Πιο συγκεκριμένα για το έτος 2014:

1. Στις 6 Μαΐου 2014 έγινε Γενική Συνέλευση των μελών του IRG-Rail στο Λουξεμβούργο. Τη ΠΑΣ εκπροσώπησε ο Πρόεδρός της. Η Γενική Συνέλευση έλαβε χώρα στα γραφεία του ILR Institut Luxembourgeois de Régulation (Σιδηροδρομικός Ρυθμιστικός Φορέας του Λουξεμβούργου) που προεδρεύει για το 2014 στον IRG-Rail. Κύριο θέμα στη Γενική Συνέλευση ήταν να συμφωνηθούν κοινές θέσεις επί τρεχόντων θεμάτων νομοθετικών και σχετικών με τα τέλη χρήσης, πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή, παρακολούθησης της αγοράς.
2. Στις 19-20 Νοεμβρίου 2014 πραγματοποιήθηκε στο Λουξεμβούργο Γενική Συνέλευση των μελών του IRG-Rail, στην οποία συμμετείχε και η ΠΑΣ με τον Πρόεδρό της. Οι Ρυθμιστικές Αρχές της Αυστρίας, του Βελγίου, της Βουλγαρίας, της Κροατίας, της Δανίας, της Εσθονίας, της Φιλανδίας, της πρώην Γιουγκοσλαβικής Δημοκρατίας της Μακεδονίας (FYROM), της Γαλλίας, της Γερμανίας, της Ελλάδας, της Ουγγαρίας, της Ιταλίας, του Κοσσοβού, της Λετονίας, του Λουξεμβούργου, της Ολλανδίας, της Νορβηγίας, της Πολωνίας, της Σλοβακίας, της Σλοβενίας, της Ισπανίας, της Σουηδίας, της Ελβετίας και του Ηνωμένου Βασιλείου υπέγραψαν ένα μνημόνιο κατανόησης για συνεργασία στα πλαίσια του IRG-Rail.

Κύρια θέματα προς συζήτηση ήταν τα σχέδια των κειμένων θέσεων επί α) της επικείμενης πράξης εφαρμογής σχετικά με τους τρόπους υπολογισμού του άμεσου κόστους χρέωσης τελών για χρήση σιδηροδρομικής υποδομής, β) μιας

αρχικής προσέγγισης για την περίπτωση χρέωσης με περιορισμούς στη χωρητικότητα (capacity constraints) που είχε επεξεργαστεί η σχετική ομάδα του IRG-Rail, καθώς και ο ρόλος των ρυθμιστικών αρχών στην παρακολούθηση του εμπορευματικού διάδρομου μονο-απευθυντικής θυρίδας (corridor one-stop-shop). Μετά από αναλυτική συζήτηση, ανταλλαγή απόψεων και των τελικών τροποποιήσεων, εγκρίθηκαν ομόφωνα τα τελικά κείμενα θέσεων του IRG-Rail.

Από το 2014 οι ομάδες εργασίας του IRG-Rail είναι οι εξής τέσσερις:

1. Η ομάδα για την πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή (Access). Το 2014 δημιουργήθηκε μια υποομάδα εργασίας για την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις παροχής υπηρεσιών (Access to Service Facilities).
2. Η ομάδα αναδυόμενων νομοθετικών προτάσεων στον σιδηροδρομικό τομέα (Emerging Legislative Proposals in the Railway Sector)
3. Η ομάδα παρακολούθησης της αγοράς (Market Monitoring)
4. Η ομάδα για τα τέλη χρέωσης για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής (Charges). Το 2014 δημιουργήθηκε μια υποομάδα εργασίας για τα τέλη χρέωσης για την χρήση των εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών (Charges for Service Facilities)

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

1. Για την ομάδα για την πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή (Access) και την υποομάδα αυτής για την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις παροχής υπηρεσιών (Access to Service Facilities) η ΡΑΣ συμμετείχε σε συναντήσεις εργασίας, στις 10-11 Ιουνίου 2014 στη Χάγη, σχετικά με την υφιστάμενη κατάσταση του πλαισίου για την κατανομή χωρητικότητας για τους εμπορευματικούς διαδρόμους 1 και 2, την εξέλιξη της συμφωνίας συνεργασίας όλων των εμπορευματικών διαδρόμων και τη διαμόρφωση σχεδίου εγγράφου θέσεων για πρόσβαση σε εγκαταστάσεις παροχής υπηρεσιών.

Τα αποτελέσματα των εργασιών της Ομάδας και της Υποομάδας αυτής αποτυπώθηκαν στα ακόλουθα τρία (3) έγγραφα:

- i. Κείμενο θέσεων σχετικά με τις προτάσεις της Επιτροπής για τη διαμόρφωση της εκτελεστικής πράξης επί των συμφωνιών πλαίσιο, στις 6 Μαΐου 2014
- ii. Κατευθυντήριες γραμμές για την παρακολούθηση του εμπορευματικού διάδρομου μονο-απευθυντικής θυρίδας, στις 19-20 Νοεμβρίου 2014 και
- iii. Κείμενο θέσεων επί των προτάσεων της Επιτροπής στη διαμόρφωση της εκτελεστικής πράξης για τον καθορισμό της διαδικασίας και των κριτηρίων για την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις παροχής υπηρεσιών, στις 11 Σεπτεμβρίου 2014

2. Το 2014 για την ομάδα αναδυομένων νομοθετικών προτάσεων στον σιδηροδρομικό τομέα (Emerging Legislative Proposals in the Railway Sector WG), η ΡΑΣ συμμετείχε στην κατάρτιση ενός κειμένου θέσεων επί των προτάσεων του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για το 4ο Σιδηροδρομικό Πακέτο “position paper on the European Parliament’s position (first reading) for a Fourth Railway Package», που δημοσιεύθηκε από τον Σύνδεσμο των Ανεξάρτητων Σιδηροδρομικών Ρυθμιστικών Αρχών (IRG Rail) στις 6 Μαΐου 2014.
3. Για την ομάδα παρακολούθησης της σιδηροδρομικής αγοράς (WG for market monitoring) η ΡΑΣ συμμετείχε σε συνάντηση εργασίας, στη Χάγη στις 12 Ιουνίου 2014).

Τα αποτελέσματα των εργασιών της Ομάδας αποτυπώθηκαν σε δύο (2) έγγραφα:

- i. 2η Ετήσια Έκθεση παρακολούθησης της σιδηροδρομικής αγοράς, στις 27 Φεβρουαρίου 2014 και
 - ii. Κείμενο θέσεων επί των ορισμών που αναφέρονται στο ερωτηματολόγιο της Επιτροπής που αφορά στο σχέδιο για το πρόγραμμα παρακολούθησης της σιδηροδρομικής αγοράς, στις 6 Μαΐου 2014
4. Στην ομάδα για τα τέλη χρέωσης για την χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής (WG for charges) και στην αντίστοιχη υποομάδα αυτής για τα τέλη χρέωσης για την χρήση των εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών (Charges for Service Facilities) η ΡΑΣ συμμετείχε σε συναντήσεις εργασίας στο Παρίσι στις 9 Ιουλίου 2014 και στη Βιέννη 23-24 Σεπτεμβρίου 2014 αντίστοιχα.

Τα αποτελέσματα των εργασιών της Ομάδας αποτυπώθηκαν στα έγγραφα:

- i. Κείμενο θέσεων επί της επερχόμενης εκτελεστικής πράξης για τον τρόπο υπολογισμού του άμεσου κόστους χρέωσης τελών για χρήση σιδηροδρομικής υποδομής, στις 19-20 Νοεμβρίου 2014
- ii. Κείμενο θέσεων σχετικά με μια αρχική προσέγγιση όσον αφορά στη χρέωση βάσει χωρητικότητας, στις 19-20 Νοεμβρίου 2014

Όλα τα ανωτέρω αναφερόμενα κείμενα βρίσκονται στην ηλεκτρονική διεύθυνση <http://www.irg-rail.eu/public-documents/2014/>.

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

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

Επειδή στα πλαίσια του δημιουργηθέντος, σύμφωνα με την Οδηγία της Οδηγίας 2012/34/EU της ΕΕ (Αναδιατύπωση του 1ου Σιδηροδρομικού Πακέτου - Recast), European Network of Railway Regulatory Bodies, οι Ρυθμιστικές Αρχές Σιδηροδρόμων

των κρατών της ΕΕ θα πρέπει να συνεργάζονται στενά, ο ρόλος του IRG-Rail καθίσταται καθοριστικός και η στενή συνεργασία των εθνικών Ανεξάρτητων Ρυθμιστικών Αρχών με τον IRG-Rail καθίσταται απολύτως επιβεβλημένη.

6.3 Συμμετοχή σε Εκδηλώσεις του ERA και του ILGGRI

1. Η ΡΑΣ συμμετείχε, μέσω του Προέδρου της, στις συναντήσεις της Ολομέλειας (Γενικές Συνελεύσεις) του Δικτύου των Εθνικών Αρχών για την Ασφάλεια οι οποίες πραγματοποιούνται υπό την οργάνωση και το συντονισμό του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (European Railway Agency / ERA), στα κεντρικά γραφεία του στη Valenciennes της Γαλλίας.

Κατά το 2014 πραγματοποιήθηκαν οι ακόλουθες τρεις Γενικές Συνελεύσεις (ΓΣ) του Δικτύου :

1. Η 34η ΓΣ στις 20-21/05/2014
2. Η 35η ΓΣ στις 16-17/09/2014
3. Η 36η ΓΣ στις 09-10/12/2014
4. Στις 24 και 25 Ιουνίου και 13 και 14 Νοεμβρίου 2014 έγιναν δύο Γενικές Συνελεύσεις των μελών του ILGGRI όπου συμμετείχε και η ΡΑΣ
5. Στις 7-8 Μαΐου 2014 έγινε στη Λιλ της Γαλλίας συνέδριο για τους ευρωπαϊκούς σιδηροδρόμους. Η ΡΑΣ συμμετείχε εκπροσωπούμενη από τον Πρόεδρό της
6. Στις 12 και 13 Ιουνίου 2014 η ΡΑΣ συμμετείχε σε συναντήσεις εργασίας που διοργάνωσε ο ERA στη Λιλ με θέματα τη συνεργασία μεταξύ κρατών μελών σχετικά με την εφαρμογή της ευρωπαϊκής οδηγίας 59/2007 καθώς και εκπαιδευτική συνάντηση σχετικά με μια πλατφόρμα ανταλλαγής τυποποιημένων πληροφοριών για συγκεκριμένα θέματα (IMI) μεταξύ κρατών μελών.
7. Στις 21 Οκτωβρίου 2014 η ΡΑΣ συμμετείχε στη συνάντηση εργασίας DV29bis που διοργάνωσε ο ERA στη Λιλ
8. Στις 25 - 28 Νοεμβρίου 2014 η ΡΑΣ συμμετείχε στο πρόγραμμα εκπαίδευσης NSA Cross-audit training που πραγματοποιήθηκε στο συνεδριακό κέντρο του ERA στη Λιλ Γαλλίας. Κύριος στόχος του προγράμματος ήταν να μεταφέρει στους υποψήφιους επιθεωρητές – στελέχη του ERA και Εθνικών Αρχών για την Ασφάλεια (ΕΑΑ) - τις γνώσεις, τις δεξιότητες και την εμπιστοσύνη προκειμένου να αναλάβουν αποτελεσματικό ρόλο σε ομάδες επιθεωρήσεων των ΕΑΑ.
9. Στις 9 Δεκεμβρίου 2014 η ΡΑΣ συμμετείχε σε συνάντηση εργασίας που πραγματοποιήθηκε στο Βαλενσιέν με αντικείμενο «Οι επιπτώσεις των συμβατικών ρυθμίσεων μεταξύ Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων (ΣΕ) στην ασφάλεια των σιδηροδρόμων», ιδιαίτερα σε σχέση με το θέμα της υπεργολαβίας από τις ΣΕ της έλξης και του προσωπικού των τρένων, ιδίως στη διασυνοριακή κυκλοφορία.

6.4 Συμμετοχή σε Εκδηλώσεις λοιπών Ευρωπαϊκών Φορέων Σιδηροδρομικού ενδιαφέροντος

1. Η ΡΑΣ συμμετείχε σε συνάντηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής το οποίο έλαβε χώρα στις 27-28 Νοεμβρίου 2014 στις Βρυξέλλες με θέματα μεταξύ άλλων την ανάπτυξη των εμπορευματικών διαδρόμων, τη δημιουργία ενός διαλειτουργικού δικτύου για τους εμπορευματικούς σιδηρόδρομους, το τροχαίο υλικό και την αναζωογόνηση της ευρωπαϊκής αγοράς των φορταμαξών.
2. Η ΡΑΣ συμμετείχε στο 2ο Οικονομικό Συνέδριο της ARAF, Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων της Γαλλίας, το οποίο έλαβε χώρα στις 26 Μαΐου 2014 στο συνεδριακό κέντρο Maison de l'Amérique Latine, στο Παρίσι.
3. Η ΡΑΣ εκπροσωπήθηκε στο 11ο Διεθνές Συνέδριο για το πανευρωπαϊκό πρότυπο σύστημα διαχείρισης σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (European Rail Traffic Management System-ERTMS). Το σύστημα αυτό αποτελείται από δύο συστατικές: το Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Συρμών (European Train Control System / ETCS) και το Σιδηροδρομικό Σύστημα Κινητών Επικοινωνιών (Global System for Mobile communications-Railways / GSM-R). Στο Συνέδριο παρουσιάστηκε η εμπειρία από την εφαρμογή των συστημάτων αυτών ανά την Ευρώπη. Επίσης, δόθηκε έμφαση στο σχέδιο υλοποίησης του ERTMS στα ευρωπαϊκά δίκτυα, κατά τρόπο που να καλύπτει τις ανάγκες διασυνοριακής κυκλοφορίας και εμπορευματικών διαδρόμων.
4. Στις 27 Μαΐου 2014 πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο εποικοδομητική συνάντηση εργασίας μεταξύ της βρετανικής Αρχής για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων & Σιδηροδρομικού Ρυθμιστικού Φορέα ORR και της αντίστοιχης ελληνικής ΡΑΣ. Η συνάντηση πραγματοποιήθηκε στα γραφεία του ORR με αντικείμενο θέματα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων.

Στη συνάντηση αυτή δόθηκε στους δύο φορείς η ευκαιρία να παρουσιάσουν τις δραστηριότητες και τις προτεραιότητές τους στον τομέα της Ασφάλειας των Σιδηροδρόμων και να ανταλλάξουν απόψεις και εμπειρίες αναφορικά με την Πιστοποίηση Ασφάλειας Σιδηροδρομικής Επιχείρησης και την Έγκριση Ασφάλειας Διαχειριστή Υποδομής. Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στις διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις απόκτησης Πιστοποιητικού & Έγκρισης Σιδηροδρομικής Ασφάλειας καθώς επίσης και στις εποπτικές δραστηριότητες (έλεγχοι και επιθεωρήσεις) των δύο Αρχών μετά την έκδοση σχετικού Πιστοποιητικού Ασφάλειας και Έγκρισης Ασφάλειας.

5. Η ΡΑΣ συμμετείχε στις 23-25 Σεπτεμβρίου 2014 σε συνάντηση που έγινε στο Βερολίνο στα πλαίσια της διεθνούς έκθεσης Innotrans 2014 σχετικά με θέματα εφαρμογής της ευρωπαϊκής νομοθεσίας για την απελευθέρωση των σιδηροδρομικών μεταφορών.

7 Γενικές Δράσεις

7.1 Νομοθετικές – Κανονιστικές Δράσεις

7.1.1 Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης

Με τη ψήφιση του Ν. 4254/2014 (ΦΕΚ 85Α /7.4.14) τροποποιήθηκε το άρθρο 30 του Ν.3891/2010 και προστέθηκαν στη ΡΑΣ δέκα (10) επιπλέον θέσεις προσωπικού, δύο (2) Τακτικού Προσωπικού και οκτώ (8) Ειδικού Επιστημονικού Προσωπικού, για την κάλυψη των πρόσθετων αρμοδιοτήτων της.

Για το λόγο αυτό, κρίθηκε αναγκαίο να γίνουν οι απαιτούμενες τροποποιήσεις στο σχέδιο Κανονισμού που είχε υποβληθεί στο ΥπΥΜεΔι ήδη από το 2012, που αφορούν στη δύναμη προσωπικού και στη διάρθρωση των Δ/σεων και Τμημάτων. Μετά από αλληλογραφία μεταξύ των συναρμόδιων Υπουργείων (ΥπΥΜεΔι και ΥΔιΜΗΔ) και της ΡΑΣ, υποβλήθηκε τελικό σχέδιο Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Αρχής με ενσωματωμένες τις παρατηρήσεις των αναφερόμενων Υπουργείων καθώς και συνημμένη έκθεση αυτό - αξιολόγησης δομών της Αρχής, το Δεκέμβριο του 2014.

Η εκκρεμότητα ύπαρξης Κανονισμού δημιουργεί σημαντικά προβλήματα στη λειτουργία της ΡΑΣ και επ αυτού έχουν καταβληθεί συνεχείς προσπάθειες από τη σύστασή της χωρίς μέχρι σήμερα να έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία.

7.1.2 Τροπολογίες-Προσθήκες στο Ν.3891/2010 ΦΕΚ Α 188

Η ΡΑΣ επεξεργάστηκε και υπέβαλλε στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων (ΥπΥΜεΔι) προτάσεις για τροποποιήσεις – προσθήκες στο Ν. 3891/2010 (ΦΕΚ Α' 188) οι οποίες αφορούσαν κυρίως παρεμβάσεις για την ενίσχυση της λειτουργικής ανεξαρτησίας, της διοικητικής και οικονομικής αυτοτέλειας της Αρχής καθώς και για την ενίσχυση του αριθμού του προσωπικού της ώστε να μπορέσει να ανταποκριθεί στα αυξημένα καθήκοντα ασφάλειας και διαλειτουργικότητας που της έχουν ανατεθεί.

Οι παρεμβάσεις αυτές υλοποιήθηκαν με τους Ν.4254/2014 ΦΕΚ 85 Α 07.04.2014 και Ν.4313/2014 ΦΕΚ 261 Α 17.12.2014.

7.1.3 Υποβολή Σχεδίου ΚΥΑ στο ΥπΥΜεΔι για τον Καθορισμό Ανταποδοτικών Τελών υπέρ της ΡΑΣ:

Σε εκτέλεση των προβλεπομένων της παρ. 4 του άρθρου 29 του Ν. 3891/10 όπως τροποποιήθηκε και ισχύει με την παρ. 3 του αρθ. 85 του Ν. 4199/13, ΦΕΚ-216 Α/11-10-13, συντάχθηκε από τη ΡΑΣ προτεινόμενο σχέδιο ΚΥΑ προς συνυπογραφή από τους αρμόδιους υπουργούς (Υπουργό ΥΠΥΜΕΔΙ και Υπουργό Οικονομικών) και προωθήθηκε στο ΥπΥΜεΔι τον 1/2014, για τον καθορισμό ανταποδοτικών τελών υπέρ

της ΡΑΣ. Το ΓΛΚ με το με αρ. πρωτ. 2/65065-19.11.2014 έγγραφό του πρότεινε παρατηρήσεις οι οποίες βρίσκονται στο ΥΠΥΜεΔι για περαιτέρω επεξεργασία.

7.1.4 Ενσωμάτωση της Οδηγίας 34/2012:

Η μεταφορά της Οδηγίας 34/2012 «για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου» στην εθνική μας νομοθεσία οφείλει να υλοποιηθεί μέχρι τον 6/2015.

Η ΡΑΣ έχει συνεχή συνεργασία με το ΥΠΥΜεΔι προκειμένου να ληφθούν υπόψη προτάσεις και θέσεις της με σκοπό να συμβάλει στην ορθή και αποτελεσματική ενσωμάτωση της σχετικής ευρωπαϊκής οδηγίας.

7.2 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 οικονομικές καταστάσεις δημοσιεύονται σε ΦΕΚ και αναρτώνται στην ιστοσελίδα. Υποβάλλονται επίσης στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων και στον Πρόεδρο της Βουλής.

Οι οικονομικές καταστάσεις του έτους 2013 συντάχθηκαν τον Απρίλιο του 2014, έλαβαν πιστοποιητικό Ορκωτού Ελεγκτή, εγκρίθηκαν από την Ολομέλεια στην 115η/29.4.2014 συνεδρίαση, δημοσιεύθηκαν στο υπ' αριθμ. 4942/26-05-14 ΦΕΚ και απεστάλησαν στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων και στον Πρόεδρο της Βουλής

7.3 Διοργάνωση Ημερίδων από τη ΡΑΣ

Υλοποίηση Συνάντησης Εργασίας (Workshop) με Κεντρικό Θέμα την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων

Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), στο πλαίσιο ανάληψης των νέων καθηκόντων της ως ΕΑΑ, διοργάνωσε με τη συνεργασία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (European Railway Agency / E.R.A.) συνάντηση εργασίας με κεντρικό θέμα την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων η οποία πραγματοποιήθηκε με επιτυχία στις 5 & 6 Μαρτίου 2014 στην αίθουσα εκδηλώσεων του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας (Τ.Ε.Ε.) στην Αθήνα. Στόχος της συνάντησης ήταν η διάχυση πληροφοριών και η ενημέρωση των εκπροσώπων του σιδηροδρομικού τομέα σχετικά με την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων. Την πρώτη ημέρα διεξαγωγής της συνάντησης παρακολούθησαν εκπρόσωποι όλων των φορέων του σιδηροδρομικού τομέα ενώ η δεύτερη ημέρα απευθύνθηκε αποκλειστικά στα στελέχη του Υπ.Υ.Με.Δι. και της ΡΑΣ. Η θεματολογία της συνάντησης επικεντρώθηκε ιδίως σε θέματα που αφορούν στο ευρωπαϊκό νομικό πλαίσιο για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας που οφείλουν να εγκαθιστούν και να τηρούν ο ΔΥ και οι ΣΕ, τα συστήματα διαχείρισης συντήρησης που οφείλουν να εφαρμόζουν οι ΥΦΣ, την Κοινή Μέθοδο Ασφάλειας για την αξιολόγηση της επικινδυνότητας, την Κοινή Μέθοδο Ασφάλειας για την παρακολούθηση από ΣΕ ή ΔΥ ή ΥΦΣ μετά την χορήγηση πιστοποιητικού ασφάλειας ή

έγκρισης ασφάλειας ή ΥΦΣ, την Κοινή Μέθοδο Ασφάλειας για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις απόκτησης πιστοποιητικών σιδηροδρομικής ασφάλειας και έγκρισης ασφάλειας κ.α.

Υλοποίηση Συνάντησης Εργασίας (Workshop) με Κεντρικό Θέμα τη Διαλειτουργικότητα των Σιδηροδρόμων

Αναγνωρίζοντας τον κομβικό ρόλο του ERA στην επίτευξη της διαλειτουργικότητας, η ΡΑΣ οργάνωσε το Δεκέμβριο του 2014 μια ημερίδα, με ομιλητές εκπροσώπους του ERA. Η εκδήλωση ήταν ανοικτή σε κάθε ενδιαφερόμενο και οι παρουσιάσεις κάλυπταν όλο το φάσμα των θεμάτων γύρω από τη διαλειτουργικότητα, τόσο των σταθερών υποσυστημάτων όσο και των οχημάτων. Δόθηκε η ευκαιρία στους παρευρισκόμενους να εμβαθύνουν στη διαδικασία πιστοποίησης και έγκρισης ενός υποσυστήματος/οχήματος, τους φορείς που εμπλέκονται, την έννοια του «αιτούντα» καθώς και πολλά άλλα θέματα που καλύπτονται από την πρόσφατα εκδοθείσα Σύσταση 2014/897. Τις παρουσιάσεις ακολούθησε γόνιμος διάλογος με τους συμμετέχοντες, μέσα από τον οποίο δόθηκε και στους εκπροσώπους του ERA η δυνατότητα να διαμορφώσουν άποψη για το επίπεδο συμμόρφωσης των εμπλεκόμενων εταιριών και φορέων με τις απαιτήσεις της ευρωπαϊκής και ελληνικής νομοθεσίας στο συγκεκριμένο αντικείμενο.

Παράρτημα - Ισολογισμός 2014

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ		Ποσό κλειστής χρήσης 2013			Ποσό προηγούμενης χρήσης 2012			ΠΑΘΗΤΙΚΟ		Ποσό κλειστής χρήσης 2013		Ποσό προηγούμενης χρήσης 2012	
		Αξία επίσημος	Αποσβέσεις	Αντιστάθμιση	Αξία επίσημος	Αποσβέσεις	Αντιστάθμιση			Αξία επίσημος	Αποσβέσεις		
Β. ΕΙΣΟΔΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ								Α. ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ					
4. Λοπά (έσοδα εγκαταστάσεως)		11.387,61	5.155,69	6.231,92	10.435,59	3.008,24	7.427,35	8. Διαφορές αναπροσαρμογής - Επιπροσφύσεις επιπτώσεων - Διαφορές πηγών		53.407,06	51.104,63	24.023,93	14.996,41
Γ. ΠΑΘΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ								4. Επιπροσφύσεις επενδύσεων		29.383,13	36.188,22		
8. Ενδογενείς οικονομικές								Μείον: Αναλογισμός αποσβέσεως παγίων στοιχείων					
6. Επίπλο και λοιπός εξοπλισμός		42.019,45	18.969,24	23.151,21	40.669,04	11.988,17	28.680,87	Σύνολο όλων κεφαλαίων (ΑΒ)		29.383,13	36.188,22		
Σύνολο οικονομικών (Γ8)		42.919,45	18.969,24	23.151,21	40.669,04	11.988,17	28.680,87						
Σύνολο πάγιοι ενεργητικά (Γ8)				23.151,21			28.680,87	Γ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ					
Δ. ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ								8. Προσφύσεις παροχών		3.651,23	5.040,76		
8. Αποσβέσεις								1. Προμήθειες		190,33	336,41		
1. Αποσβέσεις από Ελληνικό Δημόσιο								5. Υποχρεώσεις από φόρους - Η/Δ		100,24	191,96		
								6. Ασφαλιστικά Οργανισμοί		2.822,73	3.397,16		
								8. Προμήθειες Διαφορών		6.474,53	8.956,29		
Σύνολο κυκλοφορούντων ενεργητικών (Δ8)				6.474,53			8.956,29	Σύνολο υποχρεώσεων (Γ9)		6.474,53	8.956,29		
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (Β+Γ+Δ)				35.857,66			45.064,51	ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ (Α+Γ)		35.857,66	45.064,51		
ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΧΡΕΔΕΤΙΚΟΙ								ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΠΡΟΤΙΤΗΤΙΚΟΙ					
2. Χρηματικά Λογαριασμοί Δημόσιου Λογιστικού				-1.844.000,00			-2.356.800,00	2. Πιστωτικοί Λογαριασμοί Δημόσιου Λογιστικού		1.844.000,00	2.356.800,00		
				1.844.000,00			2.356.800,00			1.844.000,00	2.356.800,00		

Σημειώσεις:
 1. Στους λογαριασμούς τίτλων αναφέρονται τα κονδύλια του Προϋπολογισμού όπως τροποποιήθηκαν από κυρωθείς σε αντίστοιχους λογαριασμούς τίτλων.
 2. Η τριμηνιαία διαχείριση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων κατά την χρήση 2013 συνήλθε μέρη της Υπουργείου Δημοσίου Οικονομικού Έλεγχου του Υπουργείου Οικονομικών.
 3. Στο κονδύλιο της κατάστασης αποτελεσμάτων χρήσης "Εσοδα (Επιπροσφύσεις από Ελληνικό Δημόσιο)" και "Έξοδα Διακρίσης Αποσβέσεων", συμπεριλαμβάνεται ποσό ύψους 475.431,76 € που αφορά την μεθοδολογία των υπαλλήλων της Ρ.Α.Σ.

Λογαριασμοί	Ποσό κλειστής χρήσης 2013		Ποσό προηγούμενης χρήσης 2012	
	Αξία επίσημος	Αποσβέσεις	Αξία επίσημος	Αποσβέσεις
Λογαριασμοί εκμεταλλεύσεως				
Εσοδα (Επιπροσφύσεις από Ελληνικό Δημόσιο)	562.798,50	0,00	644.355,26	0,00
Μείον: 1. Έξοδα Διακρίσης Αποσβέσεων	562.798,50	0,00	644.355,26	0,00
Μείον: 2. Αποσβέσεις από Ελληνικό Δημόσιο	0,00	0,00	0,00	0,00
Λογαριασμοί (μείον): Έκτακτα αποτελέσματα				
1. Έσοδα και ανάσφατοι τόκοι	9.027,52	0,00	13.024,25	0,00
Οργανωτικά και έκτακτα αποτελέσματα	9.027,52	0,00	13.024,25	0,00
Μείον: Σύνολο αποσβέσεων παγίων στοιχείων	9.027,52	0,00	13.024,25	0,00
Μείον: 0 από αυτής ενσωματωμένων στο λειτουργικό κόστος	0,00	0,00	0,00	0,00
ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ	0,00		0,00	

ΑΘΗΝΑ 16/4/2014

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ Ρ.Α.Σ.

 ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Σ. ΤΣΙΜΑΝΘΗΣ
 ΑΔΤ. ΑΕ 087050

Ο ΣΥΝΤΑΞΕΑΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ
 ΚΑΘΟΤΟΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΩΝ Α.Ε.
 12525/17 30-32 100 02 ΑΘΗΝΑ 8. 8. Μ. 555551120
 Δ.Ο.Υ ΣΜΑΤΕΙΩΝ ΑΜ ΟΕΕ-4802003

ΚΑΖΑΡΗΣ ΘΩΜΑΣ
 ΑΔΤ / ΑΖ 829923
 Αρ. Αδείας ΟΕΕ 6008143

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΟΡΚΙΣΤΟΥ ΕΛΕΓΧΤΗ ΛΟΓΙΣΤΗ
 Προς τον Πρόεδρο και τα Μέλη της
 «ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ (ΡΑ.Σ.)»
 Τελικής επί των Οικονομικών Καταστάσεων

Ελέγχμα της συνάρτησης οικονομικών καταστάσεων της «ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ (ΡΑ.Σ.)», οι οποίες αποτελούνται από τον ενοποιημένο της 31ης Δεκεμβρίου 2013, την κατάσταση αποτελεσμάτων και την κατάσταση γενικής εκμεταλλεύσεως της χρήσης που έλαβε την ημερομηνία αυτή, καθώς και τα σχετικά προσαρτήματα.

Ευθύνη της Διοίκησης για τις Οικονομικές Καταστάσεις
 Η διοίκηση έχει την ευθύνη για την κατάρτιση και εύλογη παρουσίαση αυτών των οικονομικών καταστάσεων σύμφωνα με το Π.Δ. 205/1998 «Κανονικό Λογιστικό Σχέδιο Νομίμων Προσώπων Δημόσιου Δικαίου», όπως και για εκείνες τις συστατικές διαδικασίες που η διοίκηση καθορίζει ως απαραίτητες, ώστε να καθίσταται δυνατή η κατάρτιση οικονομικών καταστάσεων αποτελεσμάτων από συναφή στοιχεία, που οφείλονται είτε σε λάθος είτε σε απάτες.

Ευθύνη του Ελεγκτή
 Η δική μας ευθύνη είναι να εκφράσουμε γνώμη επί αυτών των οικονομικών καταστάσεων με βάση τον έλεγχό μας. Διακρίνουμε τον έλεγχό μας σύμφωνα με τα διεθνή Πρότυπα Έλεγχου. Τα πρότυπα αυτά απαιτούν να συμμορφωνόμαστε με κανόνες δεοντολογίας, καθώς και να σχεδιάζουμε και διενεργούμε τον έλεγχό μας με σκοπό την επίτευξη εύλογης διασφάλισης για το εάν οι οικονομικές καταστάσεις είναι αποτελεσματικές από ουσιαστική άποψη.

Ο έλεγχος περιλαμβάνει τη διεξαγωγή διαδικασιών για την απόκτηση ελεγκτικών τελεματιών, σχετικά με τα ποσά και τις γνωστοποιήσεις στις οικονομικές καταστάσεις. Οι επικυρωμένες διαδικασίες βασίζονται στην κρίση του ελεγκτή περιλαμβανομένης της εκτίμησής των κινδύνων ουσιώδους ανακρίβειας των οικονομικών καταστάσεων, που οφείλονται είτε σε απάτες είτε σε λάθος. Κατά τη διεξαγωγή αυτών των τελεματιών κινδύνων, ο ελεγκτής ελέγχει τις συστατικές διαδικασίες που σχετίζονται με την κατάρτιση και εύλογη παρουσίαση των οικονομικών καταστάσεων της εταιρείας, με σκοπό το σχεδιασμό ελεγκτικών διαδικασιών κατάλληλων για τις περιστάσεις. Ωμά ή με σκοπό την επίτευξη γνώσης επί της αποτελεσματικότητας των οικονομικών δεδομένων της ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ (ΡΑ.Σ.). Ο έλεγχος περιλαμβάνει επίσης την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των λογιστικών εφοδίων και μεθόδων που χρησιμοποιούνται και του εύλογου των εκτιμήσεων που έγιναν από τη διοίκηση, καθώς και αξιολόγηση της ουσιαστικής παρουσίας των οικονομικών καταστάσεων. Παρ'όλο που οι ελεγκτικοί τελεματιών που έχουμε συγκεκριμένα είναι επαρκή και κατάλληλα για τη θεμελίωση της ελεγκτικής μας γνώμης.

Γνώμη
 Κατά τη γνώμη μας, οι συνάρτησης οικονομικών καταστάσεων παρουσιάζουν εύλογη από κάθε ουσιώδη άποψη, τη οικονομική θέση της «ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ (ΡΑ.Σ.)» κατά την 31^η Δεκεμβρίου 2013 και τη χρηματοοικονομική της επίδοση για τη χρήση του 2013 που έλαβε την ημερομηνία αυτή σύμφωνα με το Π.Δ. 205/1998 «Κανονικό Σχέδιο Νομίμων Προσώπων Δημόσιου Δικαίου».

Αθήνα, 28 Απριλίου 2014
 Ο Ορκιστός Ελεγκτής - Λογιστής

 Χαράλαμπος Ζήσις
 Α.Μ. ΣΩΔΕΑ 37881

Ελένη Χατζοπούλου
 Α.Μ. ΣΩΔΕΑ 29171

NEA INTERNATIONAL
 ΝΕΑ ΕΚΔΟΣΤΕΥΣΗ Α.Ε.
 Αιφροσίου Φραγιάς 34
 Αρ Μ ΣΩΔΕΑ 141
 Member of
 NEA INTERNATIONAL

