



ρυθμιστική αρχή  
σιδηροδρόμων

regulatory  
authority  
for railways



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
HELLENIC REPUBLIC

# ΕΚΘΕΣΗ ΠΕΠΡΑΓΜΕΝΩΝ 2015



# Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων

Έκθεση Πεπραγμένων 2015

Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ)

Σταδίου 33

105 59 Αθήνα

t: 210 3860141-142

f: 210 3860149

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

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

# 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 (ΥΣΦ).....	5
1.1.5 Σιδηροδρομικό Έργο.....	5
1.2 Ευρώπη .....	5
1.2.1 Φορείς Άμεσης Συνεργασίας με τη ΡΑΣ .....	11
1.2.2 Λοιποί Φορείς .....	13
2 Ρύθμιση σιδηροδρομικής αγοράς .....	17
2.1 Αδειοδότηση Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων .....	17
2.2 Έλεγχος και Παρεμβάσεις στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ.....	18
2.3 Έλεγχος και Παρεμβάσεις στον ΟΣΕ .....	18
3 Παρακολούθηση τήρησης του (ΕΚ) 1371/2007 για τα δικαιώματα και υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών.....	20
4 Ασφάλεια Σιδηροδρόμων .....	22
4.1 Γενικά .....	22
4.2 Πιστοποίηση Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων (ΣΕ) .....	22
4.3 Εποπτεία μετά την Έκδοση Πιστοποιητικών Ασφάλειας (ΣΕ) .....	23
4.4 Έγκριση Ασφάλειας Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ).....	24
4.5 Εποπτεία μετά την Έκδοση Έγκρισης Ασφάλειας (ΔΥ).....	26
4.5.1 Έλεγχοι – Επιτόπου Επιθεωρήσεις .....	26
4.5.2 Ανάλυση Πληροφοριών από Πορίσματα Επιτροπών Διερεύνησης Συμβάντων και Ατυχημάτων .....	27
4.6 Πιστοποίηση Φορέων Υπεύθυνων για τη Συντήρηση Εμπορευματικών Φορταμαξιών (ECM).....	27
4.7 Επιτήρηση μετά την Έκδοση Πιστοποιητικών ECM.....	28
4.8 Ετήσια Έκθεση Ασφάλειας .....	28
4.9 Κανονιστικό Πλαίσιο Ασφάλειας .....	29
4.10 Αναμόρφωση Γενικού Κανονισμού Κινήσεως ΟΣΕ.....	29
4.11 Αδειοδότηση & Πιστοποίηση Μηχανοδηγών.....	30
4.12 Κατάρτιση προσωπικού διαχειριστή υποδομής και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων με βασικά καθήκοντα ασφάλειας.....	31
4.13 Εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 402/2013 της Επιτροπής της 30 <sup>ης</sup> 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	32
4.14 Σιδηροδρομική Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (RID).....	33
4.15 Πλαίσιο Συνεργασίας με το Κέντρο Μελετών Ασφαλείας (ΚΕ.ΜΕ.Α.).....	33
5 Διαλειτουργικότητα .....	35
5.1 Πεδίο Εφαρμογής - Νομικό Πλαίσιο .....	35
5.2 Αρμοδιότητες-Δράσεις ΡΑΣ .....	35

5.2.1	Εγγραφή οχημάτων της ΣΤΑΣΥ στο Εθνικό Μητρώο Οχημάτων (EMO).	36
5.2.2	Συμμετοχή σε ομάδα εργασίας για την επικαιροποίηση - εκκαθάριση των Εθνικών Τεχνικών Κανόνων (ETK) και μεταφορά τους στην αντίστοιχη Ευρωπαϊκή Βάση Δεδομένων RDD (Reference Document Database)...	36
5.2.3	Συνάντηση εργασίας για την εκκαθάριση των ETK, με συμμετοχή εκπροσώπων του ERA.	36
5.2.4	Συμμετοχή της ΡΑΣ στο GIG (Geographical Interest Group) Central East – South στη Σόφια της Βουλγαρίας.	37
5.2.5	Παράβολα τα οποία απαιτούνται για την έγκριση θέσης σε λειτουργία των δομικών υποσυστημάτων του σιδηροδρομικού συστήματος και των οχημάτων.	37
5.2.6	Εφαρμογή νομοθεσίας σχετικά με την Έγκριση Θέσης σε Λειτουργία υποσυστημάτων (Authorization for Placing in Service - APIS).	37
5.2.7	Κοινοποιημένοι Οργανισμοί (Notified Bodies - NoBo) και Ορισμένοι Οργανισμοί (Designated Bodies – DeBo).	38
5.3	Μητρώο Υποδομής (RINF)	38
6	Συνεργασία με Ευρωπαϊκούς Σιδηροδρομικούς Φορείς	39
6.1	DG-MOVE	39
6.2	IRG-Rail	40
6.3	Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων (ERA)	41
6.3.1	Γενικές Συνελεύσεις του Δικτύου των Εθνικών Αρχών για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων	41
6.3.2	Παροχή Τεχνικής Γνώμης	41
6.3.3	Συμμετοχή σε έρευνες και παροχή σχολίων	42
6.4	Εθνικές Αρχές για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων	42
7	Γενικές Δράσεις	44
7.1	Νομοθετικές – Κανονιστικές Δράσεις	44
7.1.1	Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης	44
7.1.2	Κ.Υ.Α. για την παροχή κινήτρου στο Διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής:	44
7.1.3	Ενσωμάτωση της Οδηγίας 34/2012:	45
7.1.4	Διακρατική Συμφωνία Ελλάδας – Βουλγαρίας	45
7.1.5	Συμμετοχή της ΡΑΣ σε Ομάδες Εργασίας με άλλους ευρωπαϊκούς ρυθμιστικούς φορείς και Συνέδρια	45
7.1.6	Συνεργασία της ΡΑΣ με το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων	47
7.2	Σύνταξη και Έλεγχος Οικονομικών Καταστάσεων	47
7.3	Πρόσληψη Νομικού Συμβούλου	47
	Παράρτημα - Ισολογισμός 2015	49

## Μήνυμα Προέδρου

Σχολιάζοντας στο περυσινό μου μήνυμα, στην αντίστοιχη έκθεση πεπραγμένων, την συνεχιζόμενη μείωση του σιδηροδρομικού έργου στην Ελλάδα είχα αναφερθεί, ως θετικό αντίβαρο, στο μέλλον των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών δεδομένου ότι: *«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.»*

Με ιδιαίτερη χαρά διαπιστώνουμε ότι στο 2015 υπήρξε ισχυρή επιβεβαίωση της πρόβλεψης αυτής αφού, αφενός παρατηρήθηκε αξιόλογη αύξηση του σιδηροδρομικού εμπορευματικού έργου, σύμφωνα με τα δημοσιευμένα στοιχεία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, αφετέρου αδειοδοτήθηκε από την ΡΑΣ κατόπιν σχετικής αίτησης συνοδευόμενης από πλήρη φάκελο, μία κοινοπραξία δύο ισχυρών στο χώρο τους ομίλων για εκτέλεση εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών σε όλο το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο.

Η αδειοδότηση αλλά και στην συνέχεια η δραστηριοποίηση της κοινοπραξίας αυτής τον επόμενο χρόνο αναδεικνύει πλέον έμπρακτα ότι στη Ελλάδα εφαρμόζονται πλήρως οι προβλέψεις της ενσωματωμένης στην Ελληνική νομοθεσία Ευρωπαϊκής Οδηγίας για ελεύθερη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στη εμπορευματική σιδηροδρομική αγορά κάθε ενδιαφερόμενης σιδηροδρομικής επιχείρησης που πληροί τις προβλεπόμενες προϋποθέσεις.

Μία ακόμα ενδιαφέρουσα εξέλιξη η οποία αξίζει να αναφερθεί είναι η εκδηλωθείσα από πλευράς ΤΡΑΙΝΟΣΕ πρόθεση, με διαμεσολάβηση της ΡΑΣ, για υπογραφή και υλοποίηση συμφωνιών αμοιβαίων διασυνοριακών μεταφορών στα σύνορα Ελλάδας-Βουλγαρίας μεταξύ ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ενδιαφερόμενων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων της Βουλγαρίας. Οι συμφωνίες αυτές είναι βέβαιο ότι θα διευκολύνουν τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των δύο χωρών, οι οποίες και αποτελούν το νότιο τμήμα του 7<sup>ου</sup> διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού εμπορευματικού διαδρόμου και θα οδηγήσουν σε αύξηση του αντίστοιχου έργου.

Στο τομέα της ασφάλειας πιστεύω ότι θα πρέπει να σημειώσω δύο χαρακτηριστικές περιπτώσεις παρεμβάσεων της ΡΑΣ.

Η πρώτη αφορά στην ολοκλήρωση από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ του σχεδιασμού και της εφαρμογής συστήματος άντλησης και αποθήκευσης των δεδομένων καταγραφής των ταχυτήτων στους συρμούς όλων των δρομολογίων και στην συνέχεια τον συστηματικός δειγματοληπτικός έλεγχος τυχαίων εξ αυτών με αντικειμενικό και αδιάβλητο σύστημα επιλογής.

Η δεύτερη αφορά στην συστηματική καταγραφή από τον ΟΣΕ ως διαχειριστή υποδομής τυχόν ελλείψεων όλων των συστημάτων παρακολούθησης και επέμβασης των σηράγγων του σιδηροδρομικού δικτύου και στη συνέχεια τον προγραμματισμός και την υλοποίηση της αποκατάστασης αυτών.

Από πλευράς Ευρωπαϊκής σιδηροδρομικής νομοθεσίας υπήρξε σημαντική και έντονη δραστηριότητα κατά την διάρκεια του 2015.

Ήδη έχουν εγκριθεί οι έξι από τους προβλεπόμενους οκτώ από την Ευρωπαϊκή Οδηγία 2012/34 (Recast) εφαρμοστικούς κανονισμούς και επίκειται η έγκριση και των υπολοίπων.

Η δε συνεργασία και οι διαβουλεύσεις μεταξύ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για την έγκριση του ονομαζόμενου 4<sup>ου</sup> Σιδηροδρομικού Πακέτου ολοκληρώθηκαν στο δεύτερο εξάμηνο του 2015 και αναμένεται η τελική έγκρισή του στο πρώτο εξάμηνο του 2016.

Ο τελικός βέβαια στόχος της νομοθετικής αυτής δραστηριότητας είναι η πλήρης απελευθέρωση της σιδηροδρομικής αγοράς και η διευκόλυνση της κυκλοφορίας των συρμών σε όλο το Ευρωπαϊκό δίκτυο, χωρίς φραγμούς και εμπόδια, ώστε να αυξηθεί σημαντικά το σχετικά χαμηλό ποσοστό των σιδηροδρομικών μεταφορών σε σχέση με τα υπόλοιπα μέσα.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της EUROSTAT (πίνακες στις σελίδες 11 & 12 της παρούσας έκθεσης) για το 2013 ο μέσος όρος του ποσοστού συμμετοχής των σιδηροδρομικών μεταφορών στο σύνολο των χερσαίων στον Ευρωπαϊκό χώρο είναι 17,8% για τις εμπορευματικές και 7,6% για τις επιβατικές ενώ για την Ελλάδα είναι 1,2% και 0,9% αντίστοιχα, γεγονός που δείχνει τον βαθμό υποτίμησης και υποβάθμισης του σιδηρόδρομου στην Ελλάδα αλλά και το έργο που θα πρέπει να γίνει σε βάθος χρόνου για να πλησιάσουμε τα Ευρωπαϊκά ποσοστά.

Η ΡΑΣ, στο μέτρο των δυνατοτήτων της, συμμετείχε με τον ρυθμιστικό της ρόλο στις συναντήσεις του Δικτύου των Ευρωπαϊκών Ρυθμιστικών Αρχών Σιδηροδρόμου (ENRRB) υπό την προεδρία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής καθώς και του συνδέσμου των Ευρωπαϊκών Ρυθμιστικών Αρχών Σιδηροδρόμου (IRG-rail) και με τον ρόλο της ως Αρχής Ασφάλειας στις υπό την Προεδρία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμου (ERA) Γενικές Συνελεύσεις καθώς και στις συναντήσεις του συνδέσμου των Αρχών Ασφάλειας Σιδηροδρόμου (ILGGRI) των Ευρωπαϊκών Χωρών, διατυπώνοντας απόψεις και συνεισφέροντας στην διαμόρφωση των θέσεων αυτών στην πιο πάνω αναφερθείσα ευρωπαϊκή νομοθετική δραστηριότητα στον σιδηρόδρομο αλλά και γενικότερα στην επισκόπηση των δράσεων των αντίστοιχων Ευρωπαϊκών Αρχών.

Και βέβαια θα πρέπει επίσης να αναφέρω ότι συνεχίστηκε σε άριστο κλίμα και το 2015 η επιτυχή και παραγωγική πιστεύω συνεργασία με τα στελέχη της Διεύθυνσης Συνδυασμένων Μεταφορών του Υπουργείου Μεταφορών Υποδομών και Δικτύου.

Βασίλειος Τσιαμαντής  
Πρόεδρος ΡΑΣ

# 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 ρυθμιστικής αρχής. Η ΡΑΣ έχει τις ακόλουθες βασικές αρμοδιότητες:

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

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

## 1.1 Ελλάδα

### 1.1.1 Διαχειριστής Σιδηροδρομικής Υποδομής

Καθήκοντα διαχειριστή της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής ασκεί ο ΟΣΕ. Στα καθήκοντα περιλαμβάνονται η διαχείριση και εκμετάλλευση της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, η ευθύνη κατασκευής νέας υποδομής, η συντήρηση και λειτουργία της υφιστάμενης υποδομής, η διαχείριση των συστημάτων ρύθμισης και ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, η κατανομή της χωρητικότητας του δικτύου στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και η διαχείριση υπηρεσιών όπως επιβατικών σταθμών, τερματικών σταθμών μεταφοράς φορτίου, σταθμών διαλογής, εγκαταστάσεων σχηματισμού συρμών, εγκαταστάσεων ανεφοδιασμού.



Η κατασκευή της νέας υποδομής εκτελείται κατά κύριο λόγο από τη θυγατρική 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».

Η ΡΑΣ, ως φορέας αδειοδότησης σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, χορήγησε στο τέλος του 2015 την πρώτη άδεια σιδηροδρομικής επιχείρησης σε ιδιωτική εταιρία και συγκεκριμένα στη Rail Cargo Logistics Goldair Α.Ε. Η άδεια αφορά στην εκτέλεση εθνικών και διεθνών εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών και η λειτουργία της αναμένεται να ξεκινήσει το 2017.

### 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 Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας.

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

παρακολουθεί και να δηλώνει στη ΡΑΣ οιαδήποτε τροποποίηση των δεδομένων των οχημάτων αυτών.

#### 1.1.4 Υπεύθυνος Φορέας για τη Συντήρηση Τροχαίου Υλικού (ΥΣΦ)

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, καθώς και στη διαχείριση ή/και εκμίσθωση σε τρίτους τροχαίου υλικού είτε ιδιόκτητου είτε εξ ονόματος άλλων, συμπεριλαμβανομένου τροχαίου υλικού που τυχόν της ανατεθεί από το Ελληνικό Δημόσιο δυνάμει του άρθρου 23 του Ν. 4111/13.

Ο ΟΣΕ Α.Ε. διατηρούσε επίσης πιστοποιητικό ΥΣΦ το οποίο και ανεστάλη την 22/09/2015.

#### 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	2014
Επιβατοχιλιόμετρα (σε χιλιάδες)	1.466.700	1.382.908	957.969	851.340	774.386	777.016
Έσοδα από επιβάτες (σε χιλιάδες €)	73.120	78.236	62.023*	68.740*	65.420*	67.076*
Τονοχιλιόμετρα (σε χιλιάδες)	562.580	615.720	351.885	282.719	237.352	342.747
Έσοδα από εμπ. μεταφορές (σε χιλιάδες)	23.626	23.244	22.199	20.050	16.040	18.466
Ποσοστό σιδηροδρομικών επιβατοχιλιομέτρων επί χερσαίων επιβατοχιλιομέτρων	1,2	1,1	0,8	0,7	0,9	**
Ποσοστό σιδηροδρομικών τονοχιλιομέτρων επί χερσαίων τονοχιλιομέτρων	1,9	2,0	1,7	1,3	1,2	**

\* Επιπλέον, τα έτη 2011 – 2014, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ εισέπραξε στο πλαίσιο Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ) 50 εκατ. €/έτος, ως κρατική αποζημίωση για τα επιβατικά ζημιογόνα δρομολόγια.

\*\*Μη διαθέσιμα στοιχεία

## 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 2014, στην Ευρώπη ο αριθμός των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον τομέα των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών αποτυπώνεται στο Σχήμα 1 που ακολουθεί.

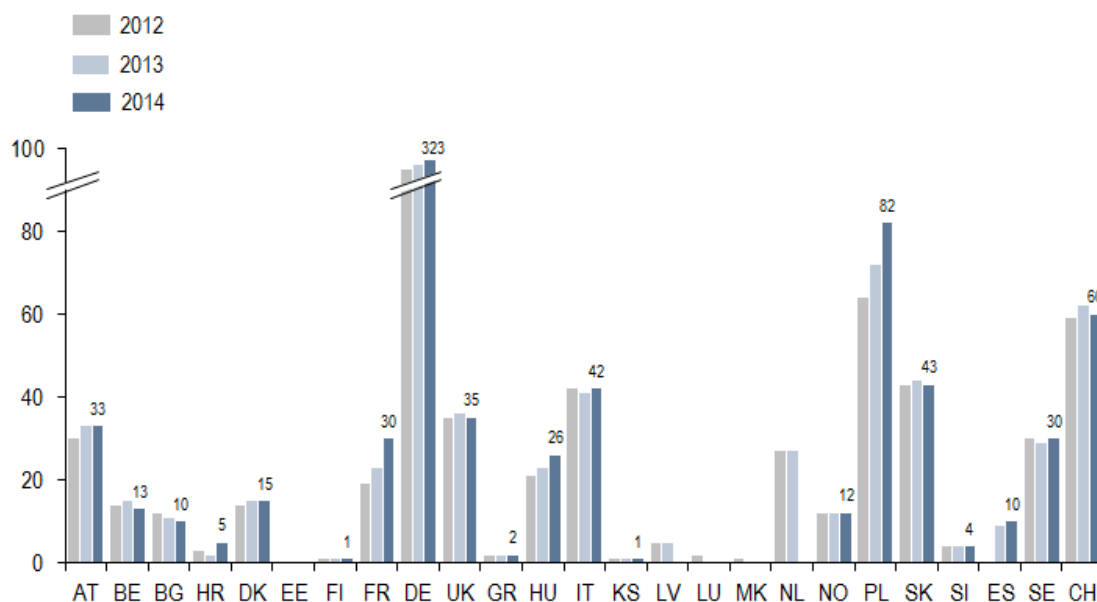
Η επιβατική σιδηροδρομική αγορά συνεχίζει να κυριαρχείται από τις κρατικές επιχειρήσεις, ενώ και στις εμπορευματικές μεταφορές το μερίδιο των κρατικών επιχειρήσεων παραμένει υψηλό, παρά την απελευθέρωση της αγοράς.

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

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

Στα Σχήματα 6 και 8 παρουσιάζεται σε μορφή πίνακα η διαχρονική εξέλιξη στην Ευρώπη, μεταξύ 2004 και 2013, του ποσοστού των σιδηροδρομικών τονοχιλιομέτρων και επιβατοχιλιομέτρων επί των συνολικών χερσαίων τονοχιλιομέτρων και επιβατοχιλιομέτρων αντίστοιχα. Τέλος στα Σχήματα 7 και 9, αποτυπώνεται το ποσοστό των σιδηροδρομικών τονοχιλιομέτρων και επιβατοχιλιομέτρων επί των συνολικών χερσαίων τονοχιλιομέτρων και επιβατοχιλιομέτρων αντίστοιχά για το έτος 2013.

#### Total number of active railway undertakings (2012-2014)

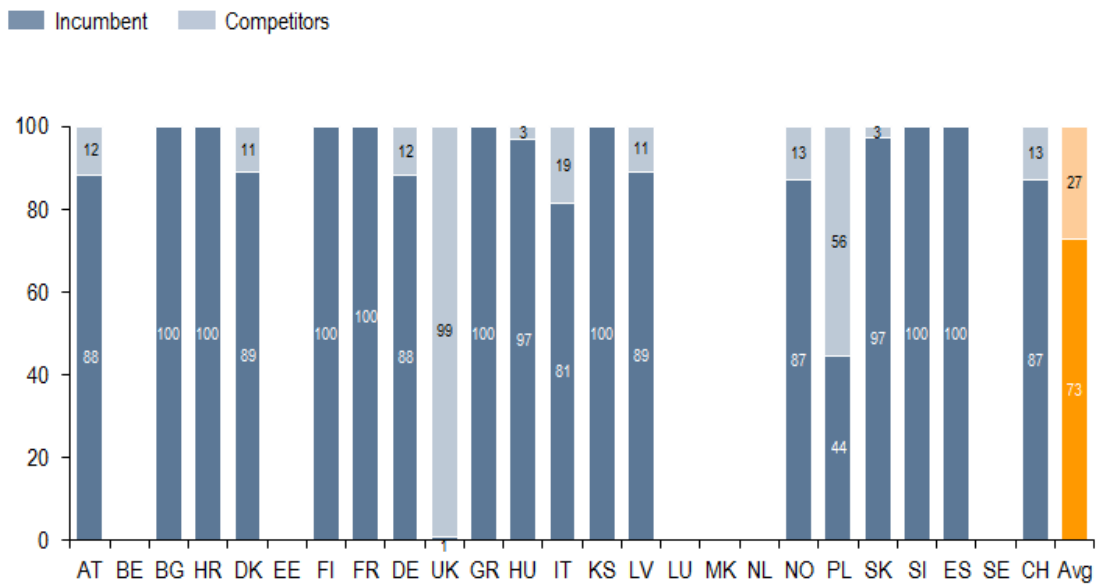


Σχήμα 1: Αριθμός Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων για τα έτη 2012 -2014

#### ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΧΩΡΩΝ

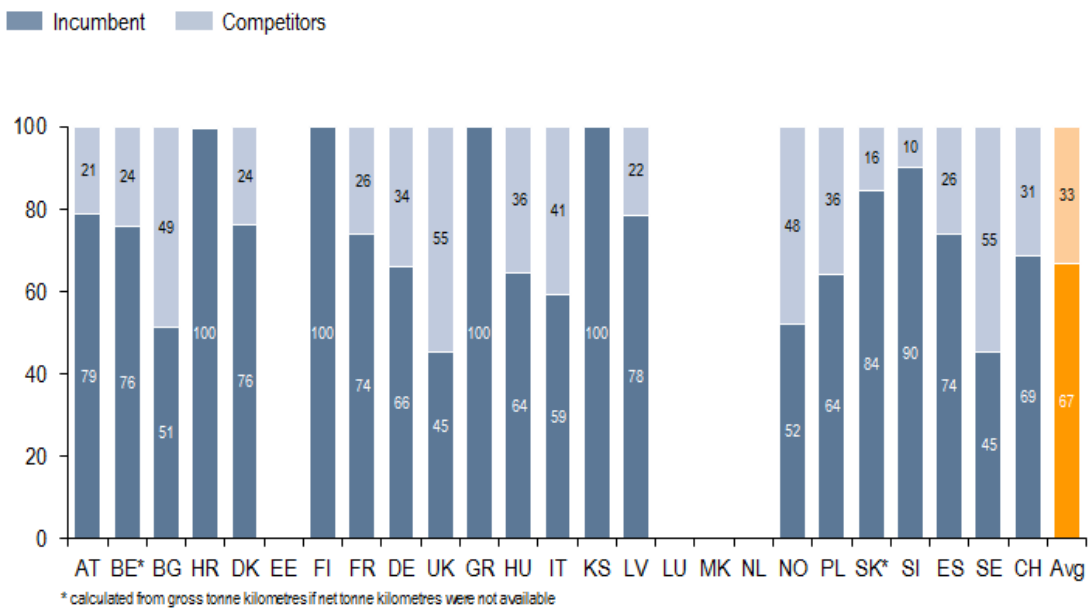
AT = ΑΥΣΤΡΙΑ, BE = ΒΕΛΓΙΟ, BG = ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ, HR = ΚΡΟΑΤΙΑ, DK = ΔΑΝΙΑ, EE = ΕΣΘΟΝΙΑ, FI = ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ, FR = ΓΑΛΛΙΑ, DE = ΓΕΡΜΑΝΙΑ, GB = ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ, GR = ΕΛΛΑΔΑ, HU = ΟΥΓΓΑΡΙΑ, IT = ΙΤΑΛΙΑ, KS = ΚΟΣΟΒΟ, LV = ΛΕΤΟΝΙΑ, LU = ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ, MK = ΠΓΔΜ, NL = ΟΛΛΑΝΔΙΑ, NO = ΝΟΡΒΗΓΙΑ, PL = ΠΟΛΩΝΙΑ, SK = ΣΛΟΒΑΚΙΑ,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

### Market shares in passenger kilometres in 2014



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

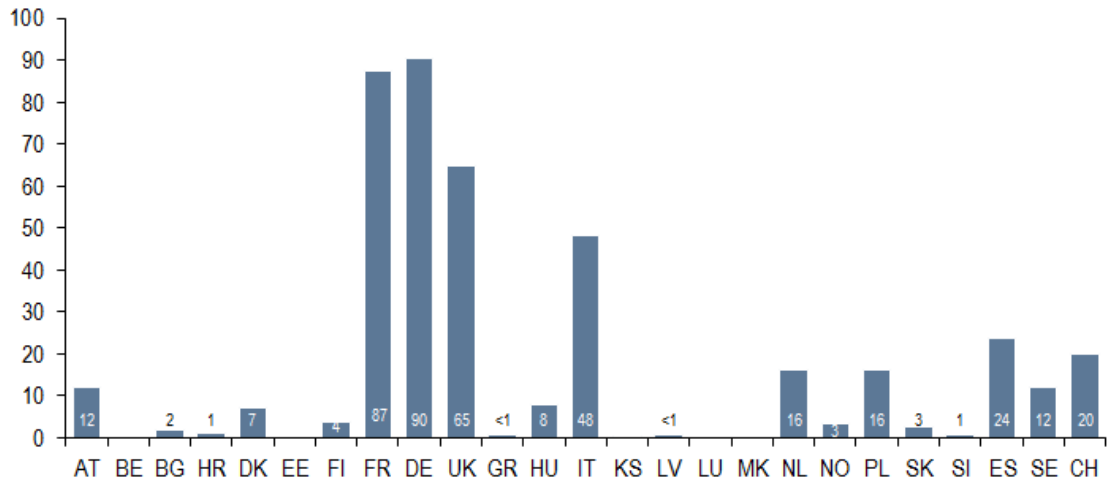
### Percentage of net tonne kilometres\* in 2014



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

## Passenger traffic in 2014

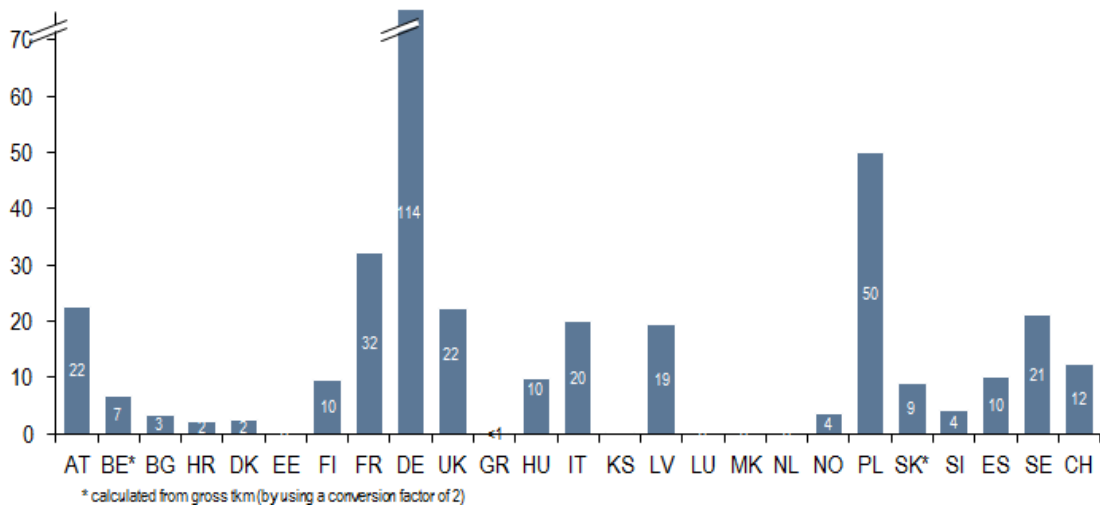
Billion passenger kilometres



Σχήμα 4: Επιβατοχιλιόμετρα σιδηροδρομικού έργου

## Freight traffic in 2014

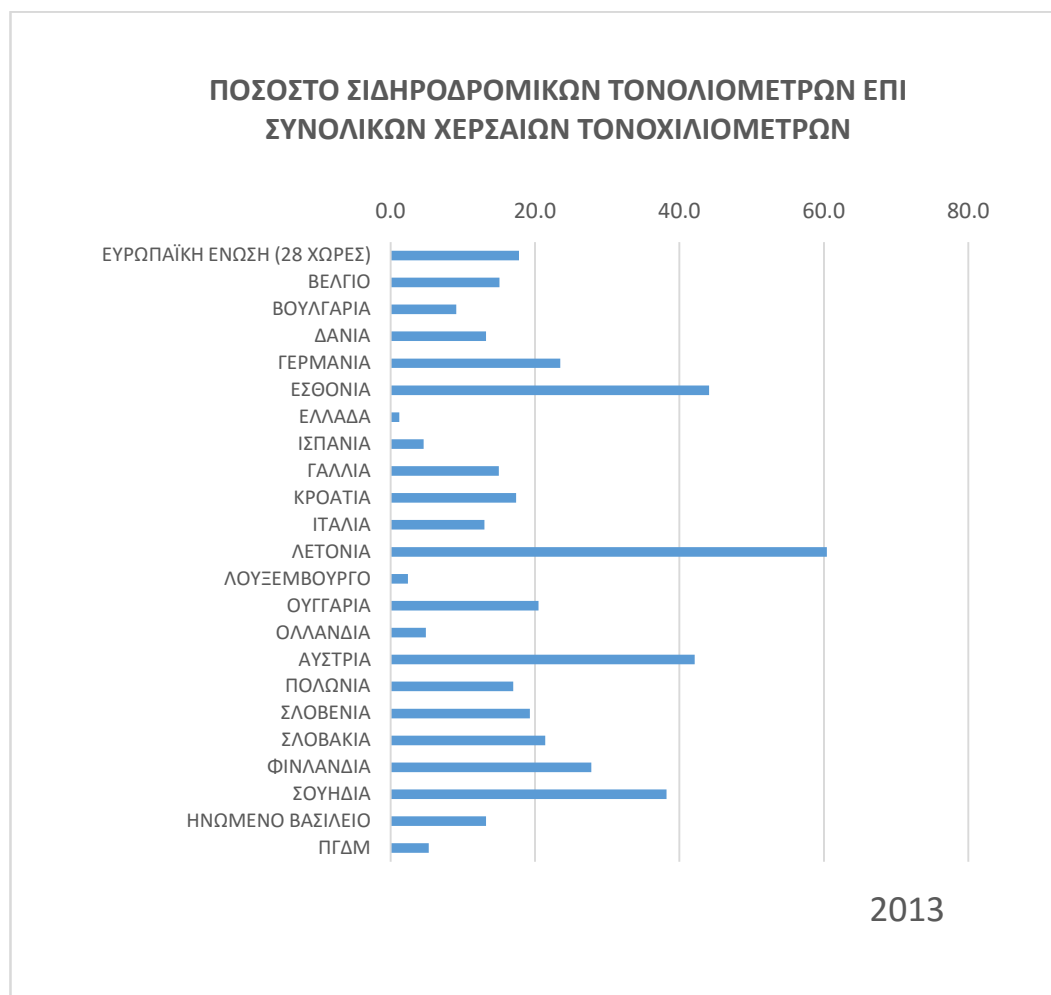
Billion net tonne kilometres



Σχήμα 5: Τonoχιλιόμετρα (καθαρό βάρος φορτίου) σιδηροδρομικού έργου

ΧΩΡΑ	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ (28 ΧΩΡΕΣ)	17,9	17,7	18	17,9	17,9	16,6	17,1	18,3	18,1	17,8
ΒΕΛΓΙΟ	12	13,4	15,4	15,3	15,9	12,8	14,5	15,2	15	15,1
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	29,2	25,4	27,1	25,1	20,5	11,9	10,7	11,4	8,9	9,1
ΔΑΝΙΑ	9,1	7,8	8,2	7,8	8,7	9,2	13	14	12	13,2
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	19	20,3	21,4	21,9	22,2	20,9	22,2	23	23,1	23,5
ΕΣΘΟΝΙΑ	67,3	64,6	65,3	56,8	44,7	52,7	54,2	51,5	47	44,1
ΕΛΛΑΔΑ	1,6	2,5	1,9	2,9	2,7	1,9	2	1,7	1,3	1,2
ΙΣΠΑΝΙΑ	5,3	4,7	4,6	4,2	4,3	3,6	4,1	4,4	4,5	4,6
ΓΑΛΛΙΑ	17	16	15,7	15,7	15,9	15	13,5	14,9	15,2	15
ΚΡΟΑΤΙΑ	20,4	23,1	24,3	25,2	21,8	20,6	21,2	20,2	19,8	17,4
ΙΤΑΛΙΑ	10,1	9,7	11,4	12,3	11,7	9,6	9,6	12,2	14	13
ΛΕΤΟΝΙΑ	71,6	70,2	61	58,1	61,3	69,8	61,9	63,8	64,2	60,4
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ	5,3	4,1	4,6	5,5	2,9	2,3	3,4	3,1	2,7	2,4
ΟΥΓΓΑΡΙΑ	28	25	23,9	20,9	20,6	17,1	19,6	20	20,5	20,5
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	4,2	4,4	4,8	5,5	5,4	4,9	4,6	5	5,1	4,9
ΑΥΣΤΡΙΑ	31,4	32,8	33,8	34,8	37,4	36,4	39	39,9	40,8	42,1
ΠΟΛΩΝΙΑ	33,7	30,8	29,4	26,4	24	19,4	19,4	20,5	18	17
ΣΛΟΒΕΝΙΑ	25,9	22,7	21,8	20,8	17,8	16	17,7	18,6	17,9	19,3
ΣΛΟΒΑΚΙΑ	34,3	29,5	30,9	25,5	23,4	19,6	22	20,9	19,8	21,4
ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	23,8	23,3	27,1	25,9	25,7	24,1	24,8	25,8	26,6	27,8
ΣΟΥΗΔΙΑ	36,1	36	35,8	36,4	35,1	36,8	39,3	38,2	39,7	38,2
ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ	12,2	11,7	11,7	11,1	11,6	12,1	11,2	12	11,9	13,2
ΠΓΔΜ	7,4	8,7	6,9	11,6	15,7	11	11	5,1	4,5	5,3

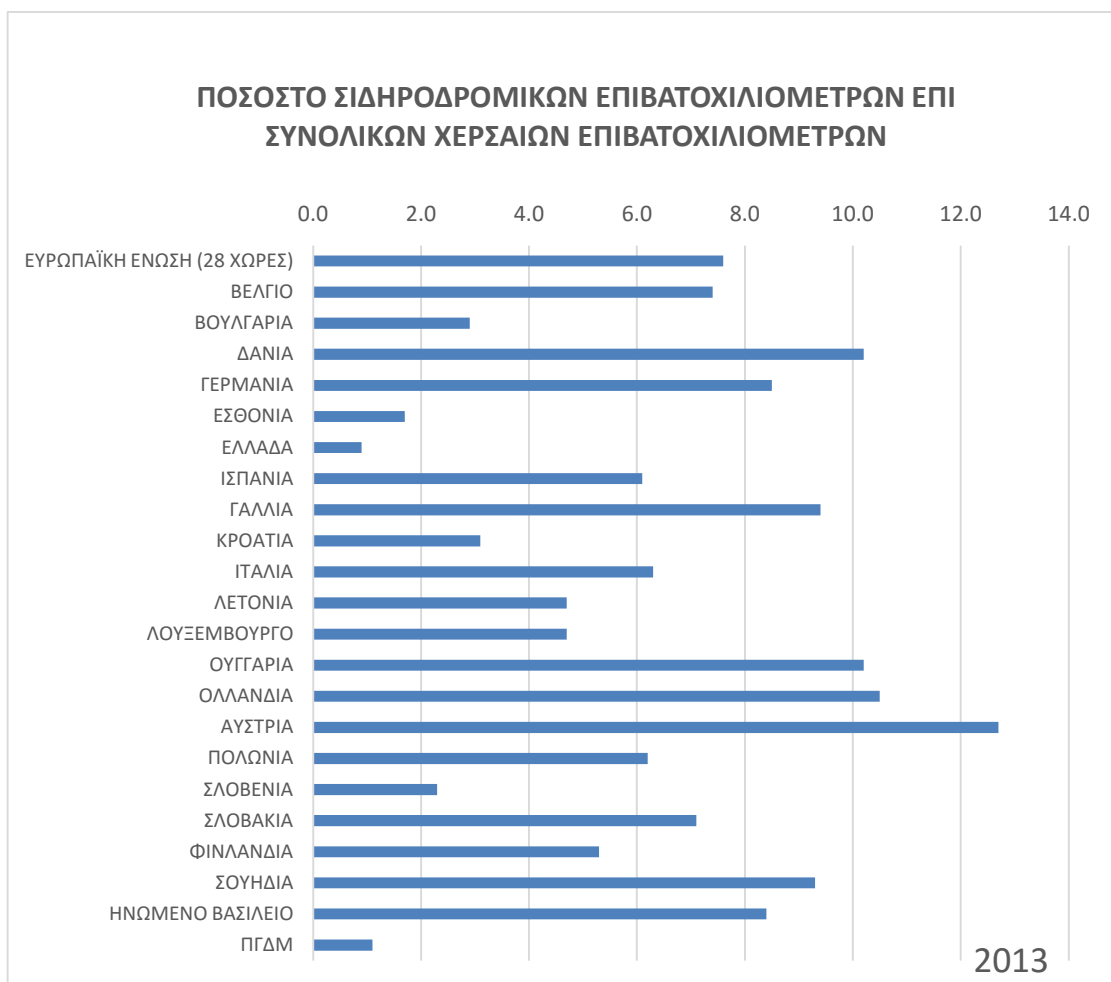
Σχήμα 6: Διαχρονική εξέλιξη του ποσοστού των σιδηροδρομικών τονοχιλιόμετρων στην Ευρώπη επί των συνολικών χερσαίων τονοχιλιόμετρων



Σχήμα 7: Ποσοστό των σιδηροδρομικών τονοχιλιόμετρων στην Ευρώπη επί των συνολικών χερσαίων τονοχιλιόμετρων για το έτος 2013.

ΧΩΡΑ	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ (28 ΧΩΡΕΣ)	6,8	6,9	7,1	7,2	7,3	7,1	7,2	7,3	7,6	7,6
ΒΕΛΓΙΟ	7,1	6,6	6,9	7,1	7,5	7,5	7,7	7,7	7,4	7,4
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	5,1	4,8	4,7	4,4	4	3,7	3,6	3,5	3	2,9
ΔΑΝΙΑ	9,3	9,5	9,7	9,7	9,7	9,5	9,8	10	10,2	10,2
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	7,5	7,5	7,8	7,8	8,1	7,9	8	8,2	8,9	8,5
ΕΣΘΟΝΙΑ	1,8	1,9	2	2,2	2,1	2	2	2	1,8	1,7
ΕΛΛΑΔΑ	1,6	1,7	1,6	1,6	1,3	1,2	1,1	0,8	0,7	0,9
ΙΣΠΑΝΙΑ	5	5,1	5,2	5	5,5	5,4	5,4	5,6	5,6	6,1
ΓΑΛΛΙΑ	8,7	9,1	9,4	9,6	9,3	9,4	9,3	9,3	9,5	9,4
ΚΡΟΑΤΙΑ	4,2	4,3	4,4	5	5,4	5,6	5,6	4,9	3,5	3,1
ΙΤΑΛΙΑ	5,5	6	6,1	6	6	5,5	5,6	5,8	6,4	6,3
ΛΕΤΟΝΙΑ	5,2	5,4	5,4	4,9	5,2	4,7	4,7	4,9	4,8	4,7
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ	3,6	3,6	3,9	4,1	4,3	4,3	4,5	4,4	4,6	4,7
ΟΥΓΓΑΡΙΑ	13,4	12,6	11,9	11	10,4	10,2	10	10,2	10,1	10,2
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	8,4	8,9	9,4	9,6	9,2	8,8	8,9	9,9	10	10,5
ΑΥΣΤΡΙΑ	9,5	9,8	10	10,1	11,1	11,1	11	11	11,5	12,7
ΠΟΛΩΝΙΑ	8,5	8,2	8,2	8,5	8,2	7,4	7,1	6,9	6,7	6,2
ΣΛΟΒΕΝΙΑ	2,7	2,7	2,7	2,6	2,7	2,6	2,5	2,3	2,3	2,3
ΣΛΟΒΑΚΙΑ	6	5,9	5,9	6	6,4	6,6	6,7	7	7,1	7,1
ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	4,7	4,8	4,8	5	5,4	5,1	5,2	5	5,3	5,3
ΣΟΥΗΔΙΑ	7,5	7,7	8,3	8,7	9,4	9,5	9,4	8,8	9,1	9,3
ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ	5,7	5,9	6,2	6,6	6,9	6,9	7,5	7,9	8,2	8,4
ΠΓΔΜ	1,7	1,7	1,8	1,9	2,3	2,4	2,2	2	1,5	1,1

Σχήμα 8: Διαχρονική εξέλιξη του ποσοστού των σιδηροδρομικών επιβατοχιλιομέτρων στην Ευρώπη επί των συνολικών χερσαίων επιβατοχιλιομέτρων



Σχήμα 9: Ποσοστό των σιδηροδρομικών επιβατοχιλιομέτρων στην Ευρώπη επί των συνολικών χερσαίων επιβατοχιλιομέτρων για το έτος 2013.

### 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.α., στους παρακάτω ευρωπαϊκούς φορείς:

#### 1.2.1.1 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 - 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 στην ΕΕ. Με έδρα τη Γαλλία (Valenciennes), συμβάλλει στην εναρμόνιση των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών συστημάτων, καθιστώντας το σιδηρόδρομο ασφαλέστερο και ικανό να διασχίζει τα εθνικά σύνορα 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, 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).

#### 1.2.1.2 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).

#### 1.2.1.3 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 B2 της DG-MOVE (Single European Rail Area – Ενιαίος Ευρωπαϊκός Σιδηροδρομικός Χώρος).



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

Το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Ρυθμιστικών Φορέων Σιδηροδρόμων (European Network of Railway Regulatory Bodies - 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. Στα δύο τελευταία χρόνια με την εναρμόνιση της εθνικής νομοθεσίας σε όλα τα κράτη μέλη με τις απαιτήσεις της ευρωπαϊκής νομοθεσίας, όλες πλέον οι Ρυθμιστικές Αρχές Σιδηροδρόμων έχουν καταστεί Ανεξάρτητες.

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

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

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

Η ΡΑΣ έγινε το 17<sup>ο</sup> μέλος του IRG-Rail το 2012, στον οποίον πλέον συμμετέχουν Ρυθμιστικές Αρχές Σιδηροδρόμων από 26 συνολικά κράτη.

#### 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 - 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 195 μέλη από όλες τις ηπείρους.

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

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

Οι στόχοι της UIC είναι να διευκολύνει τις ανταλλαγές βέλτιστων πρακτικών μεταξύ των μελών (benchmarking), να υποστηρίζει τα μέλη στις προσπάθειές τους για την ανάπτυξη νέων επιχειρήσεων και νέων τομέων δραστηριοτήτων, να προτείνει νέους τρόπους για τη βελτίωση των τεχνικών και περιβαλλοντικών επιδόσεων, να προωθήει 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 OTIF περιλαμβάνει 50 κράτη από την Ευρώπη, τη βόρεια Αφρική και τη Μέση Ανατολή τα περισσότερα από τα οποία έχουν κυρώσει τις συμβάσεις COTIF. Η Ελλάδα συμμετέχει και έχει κυρώσει τις συμβάσεις COTIF.

#### 1.2.2.6 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, αφορούσαν, το έτος 2015:

- στην παρακολούθηση εφαρμογής της ευρωπαϊκής και ελληνικής σιδηροδρομικής νομοθεσίας στις ήδη αδειοδοτημένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα, ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ και ΣΤΑΣΥ ΑΕ, στο διαχειριστή υποδομής ΟΣΕ ΑΕ, και στο φορέα συντήρησης του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού ΕΕΣΣΤΥ ΑΕ, για θέματα αρμοδιότητάς τους, με διαρκή εποπτικό έλεγχο και παρεμβάσεις, όπου κρίθηκε απαραίτητο
- στην αδειοδότηση της πρώτης ιδιωτικής σιδηροδρομικής εταιρίας στην Ελλάδα

### 2.1 Αδειοδότηση Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων

Η ΡΑΣ, ως φορέας αδειοδότησης σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (άρθρο 28 παρ. 8 του Ν. 3891/2010), χορήγησε στο τέλος του 2015 την πρώτη άδεια σιδηροδρομικής επιχείρησης σε ιδιωτική εταιρία.

Συγκεκριμένα, η Rail Cargo Logistics - Goldair Διεθνών Σιδηροδρομικών Διαμεταφορών και Logistics Ανώνυμη Εταιρία (Rail Cargo Logistics - Goldair Α.Ε υπέβαλε αίτηση χορήγησης άδειας λειτουργίας σιδηροδρομικής επιχείρησης για εκτέλεση εθνικών και διεθνών εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών με παροχή έλξης ή/και πλήρων συρμών στο σύνολο του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου και συνοδευτικό φάκελο.

Η εταιρία Rail Cargo Logistics Goldair Α.Ε. ιδρύθηκε το Δεκέμβριο του 2014 και από την αρχή του 2015 δραστηριοποιείται στον τομέα της διεθνούς σιδηροδρομικής διαμεταφοράς εμπορευμάτων. Η εταιρία αποτελεί σύμπραξη της ελληνικής εταιρίας Goldair Cargo Α.Ε κατά 51% και της αυστριακής εταιρίας Rail Cargo Logistics GmbH κατά 49%. Η εταιρία Rail Cargo Logistics – Austria GmbH είναι 100% θυγατρική του κρατικού Αυστριακού εμπορευματικού σιδηροδρομικού ομίλου Rail Cargo Austria Group, ο οποίος είναι 100% θυγατρική της Österreichische Bundesbahnen – ÖBB – Κρατικοί Αυστριακοί Σιδηρόδρομοι.

Η ΡΑΣ μελέτησε τον υποβληθέντα φάκελο και αφού διαπίστωσε την πληρότητα του ως προς τα απαιτούμενα δικαιολογητικά που ορίζονται από τη σχετική νομοθεσία και εξειδικεύονται στον δημοσιευμένο Οδηγό της ΡΑΣ, έκρινε ότι η εταιρία Rail Cargo Logistics Goldair πληροί τις προϋποθέσεις της Υ.Α. Φ4/οικ.1594/107/ΦΕΚ 56 Β' 25/01/2012, όπως αυτές ορίζονται από τα άρθρα 41-47 και 49 του Π.Δ. 41/2005 για τη χορήγηση άδειας λειτουργίας σιδηροδρομικής επιχείρησης.

Η είσοδος της πρώτης ιδιωτικής εταιρίας στις σιδηροδρομικές μεταφορές αναμένεται να συμβάλει στην περαιτέρω ανάπτυξη και αξιοποίηση της σιδηροδρομικής υποδομής, αφού η αύξηση του μεταφορικού έργου αυτονόητα λειτουργεί ως κυκλικό πλεονέκτημα

για την ανάπτυξη της υποδομής και κατ' επέκταση την αύξηση των εσόδων του Διαχειριστή της Σιδηροδρομικής Υποδομής. Παράλληλα εκτιμάται ότι θα αυξήσει σταδιακά το μερίδιο των σιδηροδρομικών μεταφορών στην αγορά των μεταφορών αναδεικνύοντας τα πλεονεκτήματα της σιδηροδρομικής μεταφοράς ως την πλέον ασφαλή, οικονομική και φιλική προς το περιβάλλον λύση.

Στο πλαίσιο του εποπτικού της ρόλου προς τις αδειοδοτημένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις η ΡΑΣ, το 2015, προχώρησε στις ακόλουθες παρεμβάσεις:

## **2.2 Έλεγχος και Παρεμβάσεις στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ**

### **Λογιστικός διαχωρισμός λογαριασμών μεταξύ υπηρεσιών σιδηροδρομικής**

Το 2015 ξεκίνησε έλεγχος λογιστικού διαχωρισμού στη χρήση 2014, ο οποίος βρίσκεται σε εξέλιξη, για να διαπιστωθεί η συμμόρφωση σε διορθωτικές ενέργειες που είχαν ζητηθεί σε προηγούμενη έκθεση ελέγχου και αφορούσαν ελλείψεις σε έγγραφο-δικαιολογητικά τεκμηρίωσης σχετικά με την κατηγορία εξόδου «συντήρηση του τροχαίου υλικού».

Ο έλεγχος δεν κατέστη δυνατό να ολοκληρωθεί λόγω μη έγκρισης οικονομικών καταστάσεων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, χρήσης 2014, μέχρι το τέλος του 2015.

Στις δράσεις 2016 αναμένεται η ολοκλήρωση του ελέγχου και η σύνταξη της σχετικής έκθεσης ελέγχου.

### **Αιτήματα συνδρομής για υπογραφή διασυνοριακών συμφωνιών**

Το 2015 υποβλήθηκαν στη ΡΑΣ δύο αιτήματα παροχής συνδρομής για την υπογραφή διασυνοριακών συμφωνιών συνεργασίας μεταξύ της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ιδιωτικών βουλγαρικών σιδηροδρομικών εταιρειών. Αντίστοιχες παρεμβάσεις για την επίλυση του θέματος υπήρξαν και από τον Βουλγαρικό Ρυθμιστικό Φορέα. Οι επιφυλάξεις που παρουσίαζε η ΤΡΑΙΝΟΣΕ για την υπογραφή διασυνοριακών συμφωνιών, μετά από ανταλλαγή αλληλογραφίας και εποικοδομητική συνεργασία με όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, φαίνεται να αίρονται καθώς η ΤΡΑΙΝΟΣΕ εξεδήλωσε εγγράφως την πρόθεσή της να προχωρήσει στην υπογραφή των εν λόγω συμφωνιών.

## **2.3 Έλεγχος και Παρεμβάσεις στον ΟΣΕ**

### **Δήλωση Δικτύου**

Ο ΟΣΕ, ως Διαχειριστής Υποδομής, έχει υποχρέωση να συντάσσει και να 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 μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών στο δίκτυό του.

Η ΡΑΣ δίνει ιδιαίτερη βαρύτητα στην ορθή τήρηση της απαίτησης αυτής από το Διαχειριστή Υποδομής γιατί αντικατοπτρίζει σε μεγάλο βαθμό τη διαφάνεια στη

σιδηροδρομική αγορά και την ίση αντιμετώπιση των παραγόντων της, χωρίς διακρίσεις.

Η ΡΑΣ, στο πλαίσιο άσκησης των εποπτικών της καθηκόντων, είχε προχωρήσει το 2014 σε κλήση σε ακρόαση του Διαχειριστή Υποδομής – ΟΣΕ για σημαντική καθυστέρηση στη δημοσίευση της Δήλωσης Δικτύου του έτους 2015. Μετά από παρεμβάσεις της και τη διαδικασία ακρόασης που ακολούθησε, δημοσιεύτηκε το Νοέμβριο του 2014. Η διαδικασία της ακρόασης ολοκληρώθηκε στις αρχές του 2015 επιβάλλοντας στον ΟΣΕ τη διοικητική κύρωση της σύστασης σωρευτικά με τη διοικητική κύρωση του προστίμου για μη επανάληψη της εκπρόθεσμης δημοσίευσης Δήλωσης Δικτύου.

Η δεύτερη παρέμβαση της ΡΑΣ προς το Διαχειριστή Υποδομής αφορούσε στην παραβίαση του προβλεπόμενου από τη νομοθεσία 4μηνου που οφείλει να υπάρχει μεταξύ της δημοσίευσης της ΔΔ και της καταληκτικής ημερομηνίας υποβολής αιτημάτων χωρητικότητας για λόγους διαφάνειας και ισότιμης πρόσβασης στην σιδηροδρομική υποδομή. Συγκεκριμένα ο Διαχειριστής Υποδομής δημοσίευσε τη Δήλωση Δικτύου έτους 2016 στις 07-05-2015 και όρισε ως καταληκτική ημερομηνία υποβολής αιτημάτων εκχώρησης χωρητικότητας την 13-06-2015. Μετά από παρέμβαση της Αρχής ο ΟΣΕ προχώρησε σε επαναδημοσίευση της Δήλωσης Δικτύου 2016 τον Ιούνιο και όρισε το 4μηνο υποβολής αιτημάτων με καταληκτική ημερομηνία τον Οκτώβριο του 2015.

### **Σύστημα Ενθάρρυνσης Επιδόσεων**

Πραγματοποιήθηκε ετήσια επιθεώρηση της ΡΑΣ στον ΟΣΕ Α.Ε. για το Σύστημα Ενθάρρυνσης Επιδόσεων (ΣΕΕ) (σύμφωνα με το Π.Δ. 41 και άρθρο 19). Διαπιστώθηκε ότι οι παρατηρήσεις της προηγούμενης επιθεώρησης, όσον αφορά την εναρμόνιση των παραδοχών του ΣΕΕ με τη Δήλωση Δικτύου του 2015 και την επίσπευση του χρόνου έκδοσης των τιμολογίων χρέωσης μεταξύ ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ, έχουν καλυφθεί. Επισημάνθηκε ότι ο αριθμός των δρομολογίων που παρακολουθούνται από το ΣΕΕ παραμένει μικρός και θα πρέπει να γίνει προσπάθεια αύξησης.

Έχει προγραμματιστεί αντίστοιχος έλεγχος του συστήματος για τις αρχές του 2016.



### 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, κατά τη διάρκεια του 2015:

- Έλαβε 25 παράπονα επιβατών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στον ιστότοπό της ή της κοινοποιήθηκαν μέσω του Υπ.Υ.Με.Δι., που αφορούσαν στην πλειοψηφία τους αποζημιώσεις κομίστρου λόγω καθυστέρησης, προβλήματα σε έλλειψη πληροφόρησης ή έλλειψη ποιότητας παροχής υπηρεσιών και παρακολούθησε τη διεκπεραίωσή τους από τη σιδηροδρομική επιχείρηση. Πολλά παράπονα δεν στοιχειοθετούσαν παρέμβαση της Αρχής λόγω της ανανέωσης της εξαίρεσης από την εφαρμογή των άρθρων 10,13-18 & 28 του Κανονισμού που έχουν χορηγηθεί στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ με τη με αρ. πρωτ. Φ.4/59820/4768/1.12.2014 Υπουργική Απόφαση, μέχρι 1.12.2019.
- Πραγματοποίησε συνάντηση με στελέχη της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και έγινε δειγματοληπτικός έλεγχος της ηλεκτρονικής εφαρμογής του μηχανισμού διεκπεραίωσης παραπόνων. Διαπιστώθηκε ότι η περσινή πρόταση της ΡΑΣ για την κατηγοριοποίηση των παραπόνων έγινε αποδεκτή από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ενσωματώθηκε. Η εφαρμογή είναι αρκετά λειτουργική, εύκολη στη χρήση της, με πολλές δυνατότητες παροχής στοιχείων. Τα στελέχη είναι εκπαιδευμένα και εξοικειωμένα με τη χρήση της και ήδη αναζητούν και προσπαθούν να βρουν τρόπους βελτίωσής της, μετά από εξάμηνη χρήση. Το βασικότερο πλεονέκτημα είναι ότι έχει συμβάλει στη μείωση του χρόνου απασχόλησης των υπαλλήλων για τη διεκπεραίωση των παραπόνων αλλά και την ταχύτερη και ποιοτικότερη απάντηση των επιβατών. Η ΡΑΣ επισήμανε στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ την υποχρέωση για διαβίβαση ενημερωτικής επιστολής στους επιβάτες, σε περίπτωση που ο χρόνος αιτιολογημένης απόκρισης σε υποβαλλόμενο παράπονο ξεπερνάει τις τριάντα (30) μέρες.
- Ξεκίνησε από το Μάρτιο να λαμβάνει ανά δίμηνο στατιστικά στοιχεία εξέλιξης παραπόνων από την ηλεκτρονική εφαρμογή του μηχανισμού διεκπεραίωσης παραπόνων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, όπου εξετάζει την ορθή τους διεκπεραίωση.
- Με βάση το άρθρο 8 «Ταξιδιωτικές πληροφορίες» του Κανονισμού 1371/2007 καθώς και του Παραρτήματος II του Κανονισμού «Ελάχιστες πληροφορίες που οφείλουν να παρέχουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή/και οι πωλητές εισιτηρίων», η ΡΑΣ ζήτησε από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ να αποστείλει σχετική αλληλογραφία των παραπόνων για το έτος 2015, συνοδευόμενη από λίστα με κατηγοριοποίηση ως προς το είδος της έλλειψης πληροφόρησης καθώς και τον

τόπο εντοπισμού της προκειμένου να προβεί σε περαιτέρω ελέγχους αλλά και, από κοινού με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, σε βελτιωτικές ενέργειες.

- Συμμετείχε με ερωτήματα και σχόλια στη διαμόρφωση του σχεδίου ερμηνευτικών κατευθυντήριων γραμμών για τον Κανονισμό ΕΚ 1371/2007. Σκοπός ήταν η αντιμετώπιση - μέσω βέλτιστων κυρίως πρακτικών - ζητημάτων που θέτουν συχνά οι εθνικοί εκτελεστικοί φορείς, οι επιβάτες και οι ενώσεις τους. Δημοσιεύτηκαν στις 4.7.2015.
- Συμμετείχε στις 31.03.2015 στις Βρυξέλλες στη συνάντηση των εθνικών φορέων ελέγχου της τήρησης του ΕΚ 1371/2007 με σκοπό την ανταλλαγή απόψεων και καλών πρακτικών, στο πλαίσιο της έκδοσης, μέσα στο τρέχον έτος, ερμηνευτικών κατευθυντήριων οδηγιών που θα συμβάλλουν στην ορθότερη κατανόηση και εφαρμογή Κανονισμού.

## 4 Ασφάλεια Σιδηροδρόμων

### 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 Π.Δ. 160/2007 (ΦΕΚ Α' 201 / 23-08-2007) 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), ενώ δυνάμει του άρθρου 14<sup>α</sup> του Π.Δ. 160/2007 ασκεί επιπλέον τα καθήκοντα του αρμόδιου φορέα πιστοποίησης Υπεύθυνων Φορέων για τη Συντήρηση (ΥΦΣ) εμπορευματικών φορταμαξιών σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κανονισμού (ΕΕ) 445/2011.

### 4.2 Πιστοποίηση Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων (ΣΕ)

Σύμφωνα με το άρθρο 10 του Π.Δ. 160/2007, κάθε Σιδηροδρομική Επιχείρηση (ΣΕ) που δραστηριοποιείται στο εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο οφείλει να λάβει Πιστοποιητικό Ασφάλειας από την ΡΑΣ. Στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά δραστηριοποιούνται η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και η ΣΤΑΣΥ Α.Ε. (στο τμήμα Δουκίσσης Πλακεντίας Αεροδρόμιο). Η Rail Cargo Logistics Goldair Α.Ε. η οποία έχει αδειοδοτηθεί από την ΡΑΣ, εκτιμά την έναρξη της δραστηριότητάς της ως ΣΕ στις αρχές του 2017.

Στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. έχει χορηγηθεί από το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων του Υπ.Υ.Με.Δι. Πιστοποιητικό Ασφάλειας Μέρος Α (ΕΛ 11 2013 0001) και Μέρος Β (ΕΛ 12 2013 0001) πενταετούς διάρκειας, ισχύος έως τις 31/12/2017.

Κατόπιν σχετικών επιστολών της ΡΑΣ, η ΣΤΑΣΥ υπέβαλλε στις 09-02-2015 φάκελο με τα απαραίτητα έγγραφα στην ΡΑΣ προκειμένου να της χορηγηθεί πιστοποιητικό ασφάλειας. Ομάδα αξιολογητών της ΡΑΣ παρέλαβε τα υποβληθέντα στοιχεία προκειμένου να προχωρήσει στην αναλυτική εξέταση τους. Η ΡΑΣ στις 12-03-2015 και πριν οι αξιολογητές προχωρήσουν στην αναλυτική εξέταση του φακέλου, απέστειλε στην ΣΤΑΣΥ έγγραφο με το οποίο επιβεβαίωνε την λήψη του φακέλου και απέστειλε παρατηρήσεις σχετικά με την επάρκεια τεκμηρίωσης του. Η ΣΤΑΣΥ με την υπ. αριθμ. Πρωτ. 13895 / 10-07-2015 επιστολή της, απέστειλε στη ΡΑΣ αντίγραφο του ε-παραβόλου ύψους 10.000€ για την έκδοση πιστοποιητικών ασφάλειας (ΣΕ) και ζήτησε τις αναλυτικές παρατηρήσεις της ΡΑΣ επί του ΣΔΑ, προκειμένου στη συνέχεια να εγκριθεί από τη Διοίκησή της και να επανυποβληθεί. Στις 15-09-2015 η ΡΑΣ απέστειλε στην ΣΤΑΣΥ τις παρατηρήσεις που αφορούσαν την αξιολόγηση της αίτησής & των συνοδευτικών εγγράφων για την έκδοση Πιστοποιητικού Ασφάλειας (ΣΕ), τάσσοντας προθεσμία ενός μήνα για την επανυποβολή φακέλου συμπληρωμένο / διορθωμένο σύμφωνα με τις παρατηρήσεις. Η ΣΤΑΣΥ με τις υπ. αριθμ. Πρωτ. 21642/03-11-2015 & 23653/27-11-2015 επιστολές της αιτήθηκε παράταση για την υποβολή του

αναθεωρημένου φακέλου. Η ΡΑΣ με επιστολή της στις 08-12-2015 χορήγησε παράταση στην ΣΤΑΣΥ έως τις 10 Ιανουαρίου 2016 για την αποστολή του αναθεωρημένου φακέλου. Η ΣΤΑΣΥ στις 10-02-2016 υπέβαλλε στη ΡΑΣ νέο αίτημα παράτασης για την υποβολή του αναθεωρημένου φακέλου έως 29-02-2016, λόγω αλλαγής της Διοίκησής της.

Όσον αφορά την Rail Cargo Logistics Goldair A.E. αναμένεται εντός του 2016 η υποβολή αίτησής & των συνοδευτικών εγγράφων για την έκδοση Πιστοποιητικού Ασφάλειας ΣΕ.

### 4.3 Εποπτεία μετά την Έκδοση Πιστοποιητικών Ασφάλειας (ΣΕ)

Στο πλαίσιο άσκησης των εποπτικών δραστηριοτήτων και αρμοδιοτήτων της, η ΡΑΣ διενέργησε κατά την διάρκεια του 2015, τον 2ο & 3ο έλεγχο – επιτόπου επιθεώρηση μετά την έκδοση των Πιστοποιητικών Ασφαλείας (Μέρος Α και Β) της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Ο 1ος έλεγχος - επιτόπου επιθεώρηση είχε πραγματοποιηθεί το 2014 και αφορούσε την εξακρίβωση της ορθότητας των στοιχείων που υποβλήθηκαν για τη χορήγηση των προαναφερθέντων Πιστοποιητικών Ασφάλειας.

Οι έλεγχοι – επιτόπου επιθεωρήσεις διενεργήθηκαν βάσει του Κανονισμού (ΕΕ) 1077/2012, του άρθρου 16.2 του ισχύοντος Π.Δ. 160/2007 και του άρθρου 8.3 της υπ. αριθμ. ΑΣ.4.2/οικ. 26697/2422 (ΦΕΚ Β' 986 / 22-05-2009) Υπουργικής Απόφασης.

Ο προαναφερθείς 2ος έλεγχος - επιτόπου επιθεώρηση πραγματοποιήθηκε από Ομάδα Ελέγχου της ΡΑΣ σε τρεις επισκέψεις κατά τις ημερομηνίες 30-06-2015, 01-07-2015 και 02-07-2015. Σκοπός του ελέγχου – επιτόπου Επιθεώρησης ήταν i) η παρακολούθηση της κατάστασης των ευρημάτων (ελλείψεις, παρατηρήσεις) του προηγούμενου ελέγχου -επιτόπου επιθεώρησης και της προόδου των σχετικών διορθωτικών ενεργειών, ii) ο αναλυτικός έλεγχος εφαρμογής των διαδικασιών ΔΑ-02 «Εκτίμηση Επικινδυνότητας», ΔΑ-05 «Εσωτερικοί Έλεγχοι – Διαχείριση Μη Συμμορφούμενων», Διαδικασία Ασφάλειας ΔΑ-09 «Ανασκόπηση Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας» και iii) ο έλεγχος των θεματικών περιοχών α) Έλεγχος Ορίων Ταχύτητας Αμαξοστοιχιών & β) Σιδηροδρομική Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων.

Όλα τα ευρήματα αποτυπώθηκαν στην έκθεση του 2ου ελέγχου – επιτόπου επιθεώρησης. 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 τον 2ο έλεγχο - επιτόπου επιθεώρηση, μετά την έκδοση των Πιστοποιητικών Ασφαλείας (Μέρος Α και Β).

Σχετικά με τον έλεγχο της θεματικής περιοχής «Έλεγχος Ορίων Ταχύτητας Τρένων» διαπιστώθηκε ότι η διαδικασία παρακολούθησης και ελέγχου των ορίων ταχύτητας τρένων εφαρμόζεται μόνο στις περιπτώσεις όπου προκύπτει συμβάν ή / και ατύχημα. Λόγω των ευρημάτων και της ιδιαιτερότητας / σοβαρότητας της συγκεκριμένης θεματικής περιοχής, η ΡΑΣ με την υπ' αριθμ. 3535/15-07-2015 επιστολή της απέστειλε

προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ συστάσεις και πρόγραμμα για την διενέργεια 3ου ελέγχου – επιθεώρησης. Ο 3ος έλεγχος – επιτόπου επιθεώρηση διενεργήθηκε στις 05 & 06 Αυγούστου 2015, με σκοπό τον έλεγχο της συμμόρφωσής προς τις συστάσεις που αναφέρονταν στην ανωτέρω επιστολή.

Σύμφωνα με τον 3ο έλεγχο – επιτόπου επιθεώρηση, η παρακολούθηση της τήρησης των προβλεπόμενων ορίων ταχύτητας τρένων έπρεπε να αποτελεί ανεξάρτητη Διαδικασία του ΣΔΑ, να περιγράφει το σύνολο των απαιτούμενων πληροφοριών & ενεργειών, να εγκριθεί, να ενσωματωθεί στο ΣΔΑ, να διανεμηθεί στο σύνολο των εμπλεκόμενων οργανωτικών μονάδων και να ξεκινήσει άμεσα η εφαρμογή της από τα αρμόδια Τμήματα. Αναλυτικά τα ευρήματα και οι μη συμμορφώσεις που προέκυψαν κατά τον 3ο έλεγχο – επιτόπου επιθεώρηση καταγράφηκαν στην έκθεση / αναφορά του 3ου ελέγχου – επιτόπου επιθεώρησης, η οποία γνωστοποιήθηκε στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ προκειμένου να προβεί άμεσα σε ανάληψη κατάλληλων διορθωτικών ενεργειών.

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ με την υπ. αριθμ. Πρωτ. 2.471.100/25-11-2015 επιστολή της, απέστειλε στην ΡΑΣ το πρόγραμμα / σχέδιο εξειδίκευσης των διορθωτικών ενεργειών καθώς και το χρονοδιάγραμμα υλοποίησής τους.

Επίσης στις 11-12-2015 απέστειλε την αναθεωρημένη διαδικασία ΔΑ 03 του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας, όπως επίσης και την ξεχωριστή νέα διαδικασία ΔΑ 03α που περιγράφει τον έλεγχο καταγραφών πορείας, (μαζί με τα αναθεωρημένα έντυπά τους) σύμφωνα με τις υποδείξεις της 3ης έκθεσης ελέγχου – επιτόπου επιθεώρησης από την ΡΑΣ.

Οι Διαδικασίες ΔΑ 03 & ΔΑ 03α παρελήφθησαν και μελετήθηκαν από την ομάδα ελέγχου της ΡΑΣ και αναμένεται να ακολουθήσει νέος έλεγχος – επιτόπου επιθεώρηση στις αρχές Μαρτίου 2016 με αντικείμενο την τήρηση των νέων Διαδικασιών.

#### **4.4 Έγκριση Ασφάλειας Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ)**

Υποχρέωση του Διαχειριστή Υποδομής ΟΣΕ προκειμένου να έχει το δικαίωμα της διαχείρισης και της εκμετάλλευσης της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής είναι η λήψη Έγκρισης Ασφάλειας την οποία χορηγεί η ΡΑΣ.

Η υποχρέωση αυτή απορρέει από το άρθρο 11 της Οδηγίας 2004/49/EK και το άρθρο 11 του Π.Δ. 160/2007 όπως ισχύει.

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

Προκειμένου να λάβει την Έγκριση Ασφάλειας ο ΟΣΕ υπέβαλε στις 22-05-2014 στη ΡΑΣ το αναθεωρημένο Σ.Δ.Α.

Μετά από συνεχή αλληλογραφία με τον ΟΣΕ επισημαίνοντας ελλείψεις από τα υποβαλλόμενα στοιχεία, η ΡΑΣ αξιολόγησε την πλήρη αίτησή Έγκρισης Ασφάλειας & των συνοδευτικών εγγράφων για την έκδοση Έγκρισης Ασφάλειας ΔΥ και με την υπ. αριθμ. 3369 / 13-05-2015 Απόφαση η Ολομέλεια της ΡΑΣ αποφάσισε την έκδοση και την χορήγηση της Έγκρισης Ασφάλειας στον ΟΣΕ σύμφωνα με συνημμένο έντυπο και την επισήμανση για λήψη των ακόλουθων μέτρων που απαιτούνταν για την επανόρθωση σχετικών ελλείψεων:

1. Να συμπληρωθούν και υποβληθούν τα Σχέδια Έκτακτων Αναγκών (ΣΕΑ) σύμφωνα με τις κατηγορίες όπως περιγράφονται στο κεφάλαιο Γ του Σχεδίου Διαχείρισης Κρίσεων, τα οποία οφείλουν να καλύπτουν εκτός από τις απαιτήσεις προειδοποίησης και πληροφόρησης και τις δράσεις για την αντιμετώπιση των εκτάκτων αναγκών αυτών σε επαρκή βαθμό. Επιπλέον τα διαθέσιμα ΣΕΑ να κοινοποιηθούν για το σύμφωνο στις αρμόδιες δημόσιες αρχές και επίσης στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις προκειμένου να εκπονήσουν και να εναρμονίσουν τα δικά τους αντίστοιχα ΣΕΑ προς αυτά του ΟΣΕ. Επισημαίνεται ότι τα ΣΕΑ ως έγγραφα του ΣΔΑ θα πρέπει να είναι ελεγχόμενα έγγραφα σύμφωνα με τις απαιτήσεις της περίπτωσης (ζ) του άρθρου 4 της Υπουργικής Απόφασης ΑΣ.4.2/οικ.26697/2422 (ΦΕΚ Β' 986 / 22-05-2009). (Χρονικό πλαίσιο για την συμμόρφωση: έξι (6) μήνες).
2. Να προσκομισθούν οι αποφάσεις τοποθέτησης των αναπληρωτών των επικεφαλής Μονάδων / υπομονάδων του ΟΣΕ, αρμοδίων για θέματα του ΣΔΑ, διερεύνησης και ανάλυσης ατυχημάτων, διαχείρισης έκτακτης ανάγκης, διαλειτουργικότητας και επαγγελματικής κατάρτισης. (Χρονικό πλαίσιο για την συμμόρφωση: ένας (1) μήνας).
3. Να υποβληθεί ενιαίος φάκελος με το σύνολο των ισχυόντων Εντύπων που περιέχονται στο ΣΔΑ. Ειδικά για τις τροποποιηθείσες Διαδικασίες και Έντυπα απαιτείται και η προσκόμιση των αντίστοιχων φύλλων με τις υπογραφές των εμπλεκόμενων οι οποίες τεκμηριώνουν την έγκριση των τροποποιήσεών τους. (Χρονικό πλαίσιο για την συμμόρφωση: ένας (1) μήνας).

Ο ΟΣΕ ικανοποίησε τις ως άνω 2 και 3 παρατηρήσεις με διορθωτικά μέτρα τα οποία ελέγχθηκαν από τη ΡΑΣ κατά την εποπτεία μετά την χορήγηση της Έγκρισης Ασφάλειας, όπως προβλέπεται από τον Κανονισμό (ΕΕ) 1077/2012.

Όσον αφορά στην παρατήρηση 1 ο ΟΣΕ ζήτησε αρχικά με την 3660/23-09-2015 επιστολή του χορήγηση τρίμηνης παράτασης για την ολοκλήρωση των ΣΕΑ και στην συνέχεια με την 3879/ 04-12-2015 επιστολή του παράταση έξι (6) μηνών, λόγω εμπλοκής πολλών μονάδων του ΟΣΕ, εξωτερικών συνεργατών καθώς και Σιδηροδρομικών εταιρειών για την ολοκλήρωση των ΣΕΑ.

Η ΡΑΣ σε απάντηση των ανωτέρω αιτημάτων, ζήτησε από τον ΟΣΕ, να υποβληθεί αναλυτικό χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του έργου. Το χρονοδιάγραμμα αυτό θα έπρεπε να αναλύεται σε επιμέρους φάσεις, με τους εκτιμώμενους χρόνους εκτέλεσης και τον καθορισμό των παραδοτέων της κάθε φάσης. Επιπλέον, θα έπρεπε στο

χρονοδιάγραμμα αυτό να αποτυπώνεται η συνεργασία με τις δραστηριοποιούμενες ΣΕ (ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ΣΤΑΣΥ) προκειμένου να προκύψουν κοινά ΣΕΑ καθώς και η συμφωνία με τις αρμόδιες Δημόσιες Αρχές όπου απαιτείται. Η ΡΑΣ αναμένει το αναλυτικό χρονοδιάγραμμα για την χορήγηση παράτασης στον ΟΣΕ.

## 4.5 Εποπτεία μετά την Έγκριση Ασφάλειας (ΔΥ)

### 4.5.1 Έλεγχοι – Επιτόπου Επιθεωρήσεις

Σε συνέχεια της χορήγησης και της έκδοσης της Έγκρισης Ασφάλειας του ΟΣΕ, ομάδα ελέγχου αποτελούμενη από στελέχη της Ρ.Α.Σ. πραγματοποίησε τον 1ο έλεγχο - επιτόπου επιθεώρηση. Ο προαναφερθείς 1ος έλεγχος - επιτόπου επιθεώρηση πραγματοποιήθηκε σε τρεις επισκέψεις κατά τις ημερομηνίες **07-09-2015, 08-09-2015 και 09-09-2015**. Το αντικείμενο του ελέγχου το οποίο είχε εκ των προτέρων γνωστοποιηθεί στον ΟΣΕ με επιστολή της ΡΑΣ και συμφωνήθηκε περιλάμβανε: I) την εξακρίβωση της ορθότητας των στοιχείων που υποβλήθηκαν με την αίτησή του ΟΣΕ για τη χορήγηση της Έγκρισης Ασφάλειας καθώς επίσης και την παρακολούθηση της κατάστασης και της εξέλιξης των απαιτούμενων διορθωτικών ενεργειών / μέτρων για την επανόρθωση των ελλείψεων που εντοπίστηκαν κατά τη φάση της αξιολόγησης II) τον γενικό έλεγχο εφαρμογής των προβλεπόμενων στοιχείων, εντύπων και Διαδικασιών Ασφαλείας του ΣΔΑ που απαιτούνται για την Έγκριση Ασφάλειας και III) τον αναλυτικό έλεγχο εφαρμογής των Δ-08, Δ-19, Δ-20 διαδικασιών του εγκεκριμένου ΣΔΑ του εδαφίου (α) της παραγράφου 1 του άρθρου 11 του Π.Δ. 160/2007.

Σκοπός του ελέγχου – επιτόπου επιθεώρησης ήταν η εποπτεία της συμμόρφωσης του ΟΣΕ προς τη νομική υποχρέωσή του να χρησιμοποιεί και να εφαρμόζει τις απαιτήσεις του οικείου ΣΔΑ ώστε να εξασφαλίζεται ο έλεγχος όλων των κινδύνων που σχετίζονται με τις δραστηριότητές του. Ειδικότερα, όπως προβλέπεται εξάλλου και από τις διατάξεις του άρθρου 8.3 της ΑΣ.4.2/οικ. 26697/2422 Υπουργικής Απόφασης, ο σκοπός του συγκεκριμένου 1<sup>ου</sup> ελέγχου – επιτόπου επιθεώρησης ήταν η εξακρίβωση της ορθότητας των στοιχείων που υποβλήθηκαν με την αίτησή σας για τη χορήγηση της προαναφερθείσας Έγκρισης Ασφάλειας.

Μετά την ολοκλήρωση του 1ου ελέγχου – επιτόπου επιθεώρησης η ΡΑΣ συνέταξε έκθεση με τις παρατηρήσεις της στο ΣΔΑ του ΟΣΕ για τα ευρήματα που προέκυψαν.

Στο πλαίσιο άσκησης των εποπτικών δραστηριοτήτων της ΡΑΣ βάση του Κανονισμού (ΕΕ) 1077/2012, η ΡΑΣ προγραμματίζει εντός του 2016 να διενεργήσει νέους ελέγχους – επιτόπου επιθεωρήσεις εποπτείας εφαρμογής του οικείου ΣΔΑ στις οποίες θα ελεγχθούν, μεταξύ άλλων, η κατάσταση των ευρημάτων του προηγούμενου 1ου ελέγχου – επιτόπου επιθεώρησης και η πρόοδος των σχετικών διορθωτικών ενεργειών.

#### 4.5.2 Ανάλυση Πληροφοριών από Πορίσματα Επιτροπών Διερεύνησης Συμβάντων και Ατυχημάτων

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

Κατά το 2015, η ΡΑΣ ανέλυσε τα πορίσματα: (α) της εκτροχίασης της Η/Α 120-023 και 29 οχημάτων της εμπορικής αμαξοστοιχίας 40872/28-03-2015 στο Χ.Σ. 28+700 μεταξύ των σταθμών Θεσσαλονίκης – Ειδομένης, (β) της εκτροχίασης της εμπορικής αμαξοστοιχίας T23500 Αγ. Ιωάννη – Διαλογής Θεσσαλονίκης στο Χ.Σ. 377+000 Π-Π στην σήραγγα των Τεμπών στις 09-07-2015.

Σχετικά με το πόρισμα (α), η ΡΑΣ επεσήμανε εγγράφως στον ΟΣΕ και την ΤΡΑΙΝΟΣΕ την ανάγκη ανασκόπησης και αναθεώρησης των Μητρώων Διακινδύνευσης που περιέχονται στα οικεία ΣΔΑ.

Σχετικά με το πόρισμα (β), η ΡΑΣ με αφορμή την ύπαρξη δυσλειτουργιών των ηλεκτρομηχανολογικών συστημάτων με τα οποία είναι εξοπλισμένη η σήραγγα των Τεμπών, ζήτησε από τον ΟΣΕ την άμεση διενέργεια αυτοψίας με σκοπό τον έλεγχο καλής λειτουργίας των ηλεκτρομηχανολογικών συστημάτων ασφάλειας της σήραγγας και εν συνεχεία την άμεση αποκατάσταση των τυχόν δυσλειτουργιών που θα αναδείξει η αυτοψία.

#### 4.6 Πιστοποίηση Φορέων Υπεύθυνων για τη Συντήρηση Εμπορευματικών Φορταμαξιών (ECM)

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού (ΕΕ) 445/2011 κάθε Φορέας που είναι Υπεύθυνος για τη Συντήρηση εμπορευματικών φορταμαξιών (ΥΦΣ / ECM) που κινούνται στο σιδηροδρομικό δίκτυο εντός της ΕΕ, οφείλει να διαθέτει πιστοποιημένο σύστημα συντήρησης. Η ΡΑΣ, σύμφωνα με το άρθρο 14 του Π.Δ.160/2007 και το άρθρο 85 του Ν.4199/2013, από τον Οκτώβριο του 2013, είναι ο αρμόδιος φορέας πιστοποίησης του Συστήματος Συντήρησης Εμπορευματικών Φορταμαξιών κάθε ΥΦΣ στην Ελλάδα.

Το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων του Υπ.Υ.Με.Δι. (αρμόδια Αρχή προ 10/2013) πιστοποίησε το Σύστημα Συντήρησης Εμπορευματικών Φορταμαξιών 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 Εμπορευματικών Φορταμαξιών της ΕΕΣΣΤΥ, χορηγώντας το υπ. αριθμ.



EL 31 0013 0002 πιστοποιητικό με πεδίο εφαρμογής όλες τις λειτουργίες του άρθρου 4.1 του Κανονισμού (ΕΕ) 445/2011 και ισχύ από 11-10-2013 έως 10-10-2018.

#### 4.7 Επιτήρηση μετά την Έκδοση Πιστοποιητικών ECM

Η ΡΑΣ σύμφωνα με το άρθρο 7 παρ. 6 του Κανονισμού 445/2011, πραγματοποίησε κατά την διάρκεια του 2015 επιθεωρήσεις του Συστήματος Συντήρησης Εμπορευματικών Φορταμαξών της ΕΕΣΣΤΥ και του ΟΣΕ.

**ΕΕΣΣΤΥ:** Η ΡΑΣ πραγματοποίησε την δεύτερη περιοδική επιθεώρηση του Συστήματος Συντήρησης Εμπορευματικών Φορταμαξών της ΕΕΣΣΤΥ. Η επιθεώρηση ξεκίνησε στα κεντρικά γραφεία της ΕΕΣΣΤΥ στην Αθήνα (Κάρολου 1) την 15-09-2015 και ολοκληρώθηκε την 15-10-2015 στο Εργοστάσιο της ΕΕΣΣΤΥ στον Πειραιά, όπου συντηρείται σημαντικός αριθμός Φορταμαξών.

Στην συνέχεια συντάχθηκε «Έκθεση 2<sup>ης</sup> Επιθεώρησης» στην οποία καταγράφονται αναλυτικά οι διαπιστώσεις της επιθεώρησης και κοινοποιήθηκε στην ΕΕΣΣΤΥ για να προβεί στις απαιτούμενες διορθωτικές ενέργειες.

**ΟΣΕ:** Η ΡΑΣ πραγματοποίησε την πρώτη περιοδική επιθεώρηση του Συστήματος Συντήρησης Εμπορευματικών Φορταμαξών του ΟΣΕ. Η επιθεώρηση έγινε στα κεντρικά γραφεία του ΟΣΕ στην Αθήνα (Κάρολου 1) την 08-09-2015 και διαπιστώθηκε ότι δεν ικανοποιούνταν οι απαιτήσεις του Κανονισμού (ΕΕ) 445/2011, βάσει του οποίου είχε δοθεί το πιστοποιητικό. Στις 22-09-2015 συνεδρίασε η Ολομέλεια της ΡΑΣ η οποία με την υπ. αριθ. 3649 απόφασή της ανέστειλε το Πιστοποιητικό Υπεύθυνου για τη Συντήρηση Φορέα Εμπορευματικών Φορταμαξών του ΟΣΕ διότι δεν πληρούσε πλέον τις προϋποθέσεις χορήγησής του.

#### 4.8 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:

1. την εξέλιξη της σιδηροδρομικής ασφαλείας, 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.
2. σημαντικές μεταβολές στις νομοθετικές και κανονιστικές ρυθμίσεις όσον αφορά την ασφαλεία των σιδηροδρόμων.
3. τις εξελίξεις ως προς την πιστοποίηση της ασφαλείας και την έγκριση της ασφαλείας.
4. αποτελέσματα και εμπειρίες από την εποπτεία του Διαχειριστή Υποδομής και των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων.
5. τις παρεκκλίσεις που αποφασίστηκαν σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφο 7.

Η ΡΑΣ μετά από την αποστολή στοιχείων ασφαλείας απ' όλους τους εμπλεκόμενους (Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις και Διαχειριστή Υποδομής) εξέδωσε την έκθεση του 2014 την οποία απέστειλε στον ERA και την ανάρτησε στην ιστοσελίδα της στον παρακάτω ιστότοπο: <http://www.ras-el.gr/>

#### 4.9 Κανονιστικό Πλαίσιο Ασφάλειας

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

#### 4.10 Αναμόρφωση Γενικού Κανονισμού Κινήσεως ΟΣΕ

Στο πλαίσιο του ρόλου της και με αφορμή τη συμμετοχή στελεχών της στις προαναφερθείσες συσκέψεις για τους ΕΚΑ, η ΡΑΣ τον Απρίλιο 2014 με επιστολή της προς το Υπ.Υ.Με.Δι επεσήμανε 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 και την ΕΡΓΟΣΕ ξεκίνησε τις συναντήσεις της στα τέλη του 2014. Οι συναντήσεις αυτές συνεχίστηκαν και κατά τη διάρκεια του 2015. Κατά τις δύο τελευταίες συνεδριάσεις της Ομάδας Εργασίας εντάχθηκαν ως νέα μέλη της, εκπρόσωποι της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών (ΠΟΣ).

Σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του παραπάνω «έργου», η εφαρμογή του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως αναμένεται να ξεκινήσει στις αρχές του 2016.

#### **4.11 Αδειοδότηση & Πιστοποίηση Μηχανοδηγών**

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

- άδεια η οποία αποδεικνύει ότι ο μηχανοδηγός πληροί τις στοιχειώδεις προϋποθέσεις όσον αφορά τις ιατρικές απαιτήσεις, τη βασική εκπαίδευση και τα γενικά επαγγελματικά προσόντα.
- ένα ή περισσότερα πιστοποιητικά στα οποία αναγράφονται οι υποδομές επί των οποίων επιτρέπεται στον κάτοχο του πιστοποιητικού να οδηγεί 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 ΡΑΣ, όσον αφορά στην άδεια και από τη Σιδηροδρομική Επιχείρηση (ΣΕ) ή από το Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ) για το μέρος που αφορά στο πιστοποιητικό.

Η ΡΑΣ, στο πλαίσιο του ρόλου της ως εθνικός ρυθμιστικός φορέας 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 και πιστοποιημένων 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 2015 η ΡΑΣ ζήτησε εγγράφως από τις δύο δραστηριοποιούμενες ΣΕ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ΣΤΑΣΥ,

την επικαιροποίηση των δεδομένων των δύο τηρούμενων μητρώων. Επίσης, 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 Κ.Υ.Α. σχετικά με τις προϋποθέσεις αναγνώρισης από τη ΡΑΣ των ιατρών που διενεργούν τις ιατρικές εξετάσεις των μηχανοδηγών και τη δημιουργία μητρώου ιατρών. Το σχετικό σχέδιο Κ.Υ.Α. που επεξεργάστηκαν από κοινού το Υπ.Υ.Με.Δι. με τη ΡΑΣ έχει αποσταλεί στο Υπουργείο Υγείας.
- η δημοσίευση της Κ.Υ.Α. 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 οι οποίοι θα χρησιμοποιηθούν για την εκπαίδευση των μηχανοδηγών και των υποψηφίων μηχανοδηγών.

Τέλος, στο πλαίσιο υλοποίησης αποφάσεων αποσπάσεων υπαλλήλων στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ στο κλάδο Προσωπικού Έλξης (Μηχανοδηγοί) δυνάμει του άρθρου 88 του Ν.4313/2014 (ΦΕΚ Α' 261), η ΡΑΣ επισήμανε στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ την ανάγκη εφαρμογής διαδικασίας επανένταξης του εν λόγω προσωπικού η οποία οφείλει να περιλαμβάνει μεταξύ άλλων πρόγραμμα εκπαίδευσης, ιατρικές εξετάσεις, πιστοποίηση ηλεκτροκίνησης κ.α.

#### **4.12 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 2015, 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.
- Εκπαίδευση Προσωπικού ΟΣΕ (διάφοροι κλάδοι) σε κανονισμούς ηλεκτροκίνησης σε ηλεκτροδοτούμενο σιδηροδρομικό δίκτυο.
- Εκπαίδευση Προσωπικού ΤΡΑΙΝΟΣΕ (κλάδοι: Εξυπηρέτησης Επιβατών, Διαχείρισης εμπορευμάτων, Μηχανοδηγών) σε κανονισμούς ηλεκτροκίνησης σε ηλεκτροδοτούμενο σιδηροδρομικό δίκτυο.
- Επανεκπαίδευση Προσωπικού ΟΣΕ (κλάδοι: Κυκλοφορίας, Γενικής Υποστήριξης, Μηχανικών, Τεχνικής Υποστήριξης) σε κανονισμούς ηλεκτροκίνησης σε ηλεκτροδοτούμενο σιδηροδρομικό δίκτυο.
- Επανεκπαίδευση Προσωπικού ΤΡΑΙΝΟΣΕ (κλάδοι: Εξυπηρέτησης Επιβατών, Διαχείρισης εμπορευμάτων, Μηχανοδηγών) σε κανονισμούς ηλεκτροκίνησης σε ηλεκτροδοτούμενο σιδηροδρομικό δίκτυο.

Από τα προαναφερθέντα προγράμματα έτους 2015, ο ΟΣΕ υλοποίησε κατά τη διάρκεια του 2015 μόνο το πρόγραμμα «Βασική Εκπαίδευση του Κλάδου Ελέγχου και Κίνησης Αμαξοστοιχιών (Προσωπικό Συνοδείας Τρένων) της Σιδηροδρομικής Επιχείρησης ΤΡΑΙΝΟΣΕ με βασικά καθήκοντα ασφάλειας», το οποίο αφορούσε αποκλειστικά το προσωπικό του κλάδου αυτού το οποίο αποσπάστηκε στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ βάσει του άρθρου 88 του Ν.4313/2014 (ΦΕΚ Α' 261). Για το πρόγραμμα αυτό, η ΡΑΣ παρέιχε έγκριση υλοποίησής του καθώς επίσης και έγκριση του σχετικού προγράμματος γραπτών και προφορικών εξετάσεων.

#### **4.13 Εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 402/2013 της Επιτροπής της 30<sup>ης</sup> 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:

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.

Το Υπ.Υ.Με.Δι. υιοθέτησε τη θέση της ΡΑΣ και σε συνδυασμό με τη δήλωση του Εθνικού Συστήματος Διαπίστευσης (ΕΣΥΔ) περί ικανότητάς του για τη διενέργεια αξιολόγησης Φορέων Εκτίμησης της επικινδυνότητας σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Παραρτήματος II του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 402/2013, γνωστοποίησε στον ERA το σχήμα της διαπίστευσης των ενδιαφερόμενων Φορέων Εκτίμησης από το ΕΣΥΔ.

#### **4.14 Σιδηροδρομική Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (RID)**

Η ΡΑΣ, σύμφωνα με το άρθρο 85 του Ν.4199/2013 ασκεί τα καθήκοντα της «Αρμόδιας Αρχής» του Κανονισμού σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων (RID) της Κ.Υ.Α. Γ1/20655/2897/16-7-2015 (ΦΕΚ Β' 1495).

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

Στο πλαίσιο της παραπάνω αρμοδιότητας, το ΤΕΙ Καβάλας κατέθεσε αίτηση στη ΡΑΣ για τη διαπίστευσή του ως εκπαιδευτικό κέντρο ΣΑΜΕΕ. Η ΡΑΣ αφού εξέτασε το φάκελο διαπίστωσε ότι υπάρχουν ελλείψεις σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ανωτέρω Κ.Υ.Α. και αναμένει πρόσθετα στοιχεία.

#### **4.15 Πλαίσιο Συνεργασίας με το Κέντρο Μελετών Ασφαλείας (ΚΕ.ΜΕ.Α.)**

Το ΚΕ.ΜΕ.Α. έχει υπογράψει μνημόνιο συνεργασίας (12/2014 -12/2018) με τους σιδηροδρομικούς φορείς ΟΣΕ Α.Ε., ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και Ε.Ε.Σ.Σ.Τ.Υ. με στόχο να παρέχει υπηρεσίες «Συμβούλου Ασφαλείας» σε θέματα όπως:

- προστασία των Σιδηροδρομικών Υποδομών Μεταφορών
- ασφάλεια και προστασία επιβατικού κοινού & εργαζομένων
- διαχείριση συμβάντων ασφαλείας και καταστάσεων έκτακτης ανάγκης
- εκπαίδευση του προσωπικού τους
- δοκιμασία του συστήματος προστασίας του δικτύου μεταφοράς με βάση την στρατηγική της «ασφαλείας ολικής προσέγγισης» & την πολιτικής τους για τα θέματα αυτά

Από τα παραπάνω προκύπτει ο ιδιαίτερα χρήσιμος ρόλος που μπορεί να επιτελέσει το ΚΕ.ΜΕ.Α., ιδίως στην εκπόνηση των Σχεδίων Έκτακτης Ανάγκης υπό το συντονισμό του ΟΣΕ.

Το ΚΕ.ΜΕ.Α. πραγματοποίησε άσκηση ετοιμότητας επί χάρτου για τα παραπάνω θέματα, με τίτλο «ΧΑΡΙΛΑΟΣ ΤΡΙΚΟΥΠΗΣ 2015» τον Ιούνιο 2015 στην οποία συμμετείχε με στελέχη της και η ΡΑΣ, ως παρατηρητής.

Στις 14 και 15 Δεκεμβρίου 2015 στις εγκαταστάσεις του ΚΕ.ΜΕ.Α. η ΡΑΣ συμμετείχε με στελέχη της στο Εργαστήριο – Εκπαιδευτικό Πρόγραμμα για την Προστασία των Κρίσιμων Υποδομών, που συνδιοργάνωσε το ΚΕ.ΜΕ.Α. με τη DG HOME και το Joint Research Center (JRC) της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Σκοπός του Εργαστηρίου – Εκπαιδευτικού Προγράμματος ήταν η εκπαίδευση σε θέματα ασφαλείας των υποδομών καθώς επίσης και στη διασφάλιση της συνεχούς λειτουργίας των υποδομών έπειτα από περιστατικό αποδεικνύοντας παράλληλα τις διασυνδέσεις μεταξύ των διαφόρων φορέων και υποδομών καθώς και την ανθεκτικότητα των υποδομών.

Επίσης πραγματοποιήθηκε άσκηση προσομοίωσης αλληλένδετων συμβάντων επί χάρτου με σκοπό την ανάλυση δράσεων ανά φορέα.

## 5 Διαλειτουργικότητα

### 5.1 Πεδίο Εφαρμογής - Νομικό Πλαίσιο

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

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

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 Επιτροπής που απαρτίζεται από εκπροσώπους των Κρατών-Μελών και ορίζεται στο Άρθρο 21 της πρώτης Οδηγίας για τη Διαλειτουργικότητα 96/48/ΕΚ (Επιτροπή RISC).

### 5.2 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 Π.Δ. 104/2010 και στην Υ.Α. 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.

Σε εφαρμογή σχετικής πρόβλεψης του Ν.4199/2013, η ΡΑΣ ανέλαβε την τήρηση του ελληνικού Εθνικού Μητρώου Οχημάτων (EMO), το οποίο είχε συσταθεί σε πρωτόλεια μορφή ήδη από το (μέχρι τότε αρμόδιο) Τμήμα Ασφαλείας Σιδηροδρόμων του Υπουργείου. Το EMO είναι συνδεδεμένο με το Κεντρικό Ευρωπαϊκό Μητρώο Οχημάτων (European Centralized Virtual Vehicle Register – ECVVR), το οποίο τηρείται από τον ERA.



Η ΡΑΣ συνεργάζεται σε μόνιμη βάση με το αρμόδιο τμήμα του ERA, προκείμενου να διαθέτει την τελευταία έκδοση του παρεχόμενου λογισμικού (ECVVR) αλλά και να επιλύει προβλήματα που τυχόν προκύπτουν κατά τη χρήση του.

Η ΡΑΣ, κατά τη διάρκεια του 2015, έχει προβεί στις ακόλουθες δράσεις:

#### 5.2.1 Εγγραφή οχημάτων της ΣΤΑΣΥ στο Εθνικό Μητρώο Οχημάτων (EMO).

Μέσα στο 2015, διαβιβάστηκε στη ΡΑΣ αίτημα από τη ΣΤΑΣΥ για την εγγραφή στο EMO των 42 διρευματικών οχημάτων κατοχής της, τα οποία κινούνται στο τμήμα της εθνικής υποδομής Δουκίσσης Πλακεντίας – Αεροδρόμιο από το 2004. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από ερώτημα της ΡΑΣ, διευκρίνισε ότι η ΣΤΑΣΥ έχει δικαίωμα να καταχωρήσει το τροχαίο υλικό της, ακολουθώντας την προβλεπόμενη από τη νομοθεσία διαδικασία, χωρίς να απαιτείται νομοθετική ρύθμιση. Κατόπιν τούτου, η ΡΑΣ, συνεργάστηκε με τον ΟΣΕ προκειμένου να ακολουθηθεί η εφαρμοζόμενη διαδικασία αριθμοδότησης που τηρήθηκε για το ήδη καταχωρημένο στο EMO τροχαίο υλικό και απέδωσε τους 12-ψήφιους αριθμούς κυκλοφορίας.

#### 5.2.2 Συμμετοχή σε ομάδα εργασίας για την επικαιροποίηση - εκκαθάριση των Εθνικών Τεχνικών Κανόνων (ETK) και μεταφορά τους στην αντίστοιχη Ευρωπαϊκή Βάση Δεδομένων RDD (Reference Document Database).

Η ΡΑΣ, με την υπ. αριθμ. ΑΣ7/33885/1709/04.08.2015, συμμετέχει με στελέχη της σε ομάδα εργασίας που έχει συσταθεί από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για την εκκαθάριση των Εθνικών Τεχνικών Κανόνων που αφορούν στο τροχαίο υλικό και κοινοποιούνται στην Ευρωπαϊκή Βάση Δεδομένων RDD (Reference Document Database).

Οι ETK είναι εθνικοί κανόνες οι οποίοι εφαρμόζονται στα ανοικτά σημεία των ΤΠΔ και σε ειδικές περιπτώσεις.

Η ομάδα εργασίας έχει στόχο:

1. Την επεξεργασία και υλοποίηση της επικαιροποίησης των ETK που αφορούν στην έγκριση θέσης σε λειτουργία του τροχαίου υλικού, οι οποίοι περιλαμβάνονται στην Βάση Δεδομένων του Εγγράφου Αναφοράς (RDD), και
2. Την επίλυση και αντιμετώπιση άλλων θεμάτων που άπτονται της έγκρισης θέσης σε λειτουργία του τροχαίου υλικού και δύνανται να επηρεάζουν την αμοιβαία αποδοχή τροχαίου υλικού (cross acceptance) και γενικότερα τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος.

#### 5.2.3 Συνάντηση εργασίας για την εκκαθάριση των ETK, με συμμετοχή εκπροσώπων του ERA.

Η ΡΑΣ συνδιοργάνωσε με τον ERA, την 11<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2015, συνάντηση εργασίας (workshop) με θέμα την εκκαθάριση του συνόλου των Εθνικών Τεχνικών Κανόνων (National Technical Rules – NTRs). Στη συνάντηση συμμετείχαν τα μέλη της ομάδας

για την εκκαθάριση των ΕΤΚ. Ήταν η εναρκτήρια μιας σειράς συναντήσεων, με σκοπό ο ERA να συνδράμει το Υπ.Υ.Με.Δι. και τη ΡΑΣ στην υποβολή και οριστική έγκριση των εκκαθαρισμένων Εθνικών Τεχνικών Κανόνων.

#### 5.2.4 Συμμετοχή της ΡΑΣ στο GIG (Geographical Interest Group) Central East – South στη Σόφια της Βουλγαρίας.

Ο ERA, προκειμένου να διευκολυνθεί η συνεργασία μεταξύ Κρατών-Μελών για την αμοιβαία αποδοχή (cross acceptance) των ΕΤΚ, έχει ορίσει 8 «Ομάδες Γεωγραφικού Ενδιαφέροντος» (GIG), οι οποίες αντανakλούν τις κύριες εμπορευματικές ροές στην Ευρώπη και κατ' επέκταση τους αντίστοιχους εμπορευματικούς διαδρόμους. Κάθε GIG έχει συστήσει ομάδα εργασίας με συμμετοχή εθνικών εμπειρογνομόνων από κάθε Κράτος-Μέλος, υπό την επίβλεψη των αντίστοιχων Εθνικών Αρχών Ασφάλειας. Στόχος των GIGs είναι η σύγκριση και ταξινόμηση, σε συμφωνία με το Παράρτημα VII της Οδηγίας για τη Διαλειτουργικότητα, των ΕΤΚ των χωρών που συμμετέχουν. Η Ελλάδα ανήκει στην ομάδα Central East - South, μαζί με τη Βουλγαρία, Ρουμανία, Ουγγαρία, Σλοβενία, Αυστρία, Ιταλία και Κροατία και έλαβε μέρος στη συνάντηση ανακεφαλαίωσης που έγινε το Μάιο 2015.

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

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

Στο πλαίσιο αυτό, η ΡΑΣ με επιστολές τις προς το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και το Υπουργείο Οικονομικών επισήμανε την έλλειψη σχετικής Κ.Υ.Α. που καθορίζει το ύψος των ανωτέρω παραβόλων προτείνοντας ταυτόχρονα διαδικασία υπολογισμού.

#### 5.2.6 Εφαρμογή νομοθεσίας σχετικά με την Έγκριση Θέσης σε Λειτουργία υποσυστημάτων (Authorization for Placing in Service - APIS).

Σε ότι αφορά στην έγκριση θέσης σε λειτουργία υποσυστημάτων, η ΡΑΣ με αφορμή σχετικά ερωτήματα ενδιαφερομένων που αφορούν κυρίως το υποσύστημα Τροχαίο Υλικό, διατύπωσε τις απόψεις της για τον τρόπο εφαρμογής της υφιστάμενης νομοθεσίας, υποβάλλοντας και σχετική πρόταση για τροποποιήσεις στην κατεύθυνση της απλοποίησης των διαδικασιών.

Τα ερωτήματα αφορούσαν τις απαιτούμενες διαδικασίες προκειμένου να εγκριθεί για θέση σε λειτουργία νέο και υφιστάμενο τροχαίο υλικό, όπως μηχανήματα έργων γραμμής και εμπορευματικές φορτάμαξες.

### 5.2.7 Κοινοποιημένοι Οργανισμοί (Notified Bodies - NoBo) και Ορισμένοι Οργανισμοί (Designated Bodies – DeBo).

Η ΡΑΣ αιτήθηκε στους εμπλεκόμενους φορείς τη γνωστοποίηση των Κοινοποιημένων και Ορισμένων Οργανισμών που εμπλέκονται σε μελέτη/κατασκευή/προμήθεια υποσυστημάτων/οχημάτων. Μετά τη γνωστοποίηση και μέσα στο 2016, θα ξεκινήσει η συνεργασία με τους Οργανισμούς στο πλαίσιο υλοποίησης έργων.

### 5.3 Μητρώο Υποδομής (RINF)

Η ΡΑΣ, δυνάμει της παραγράφου 11 του άρθρου 85 του Ν.4199/2013 και του άρθρου 32 του ΠΔ 104/2010 (ΦΕΚ Α' 181) μεριμνά ώστε να δημοσιεύεται και να ενημερώνεται Μητρώο Υποδομής βάσει του κύκλου ενημέρωσης που θα ορισθεί με τις προδιαγραφές για το Μητρώο Υποδομής. Οι κοινές προδιαγραφές αυτές ορίστηκαν στο Παράρτημα της Εκτελεστικής Απόφασης της Επιτροπής 2014/880/ΕΕ.

Η χώρα μας έχει ορίσει τον ΟΣΕ ως αρμόδια οντότητα για τη σύσταση και την τήρηση του οικείου Μητρώου Υποδομής και έχει κοινοποιήσει τον ορισμό αυτό στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Ο ΟΣΕ στο πλαίσιο των υποχρεώσεων του δυνάμει της προαναφερθείσας Απόφασης υπέβαλε στο Υπ.Υ.Με.Δι. «Σχέδιο Εφαρμογής Μητρώου Σιδηροδρομικής Υποδομής» στο οποίο περιλαμβάνονταν και αίτημα παράτασης για τη συλλογή και την καταχώρηση στο Μητρώο των δεδομένων που αφορούν στις παραγράφους 2 και 3 του άρθρου 5 της Απόφασης 2014/880/ΕΕ.

Η ΡΑΣ στο πλαίσιο της σχετικής αρμοδιότητάς της επεσήμανε προς το Υπ.Υ.Με.Δι. την ανάγκη κατάρτισης ενός ρεαλιστικού εθνικού σχεδίου εφαρμογής και χρονοδιαγράμματος υλοποίησης των υποχρεώσεων του ΟΣΕ, βασισμένο στους διατιθέμενους πόρους. Προκειμένου να διασφαλισθεί ακόμη περισσότερο η υλοποίηση του σχεδίου αυτού και η τήρηση των σχετικών προθεσμιών που τίθενται στο αίτημα παράτασης, η ΡΑΣ πρότεινε την εξασφάλιση περαιτέρω δέσμευσης της Διοίκησης του ΟΣΕ μέσω κατάλληλων επαφών με την ηγεσία του Υπουργείου αλλά και μέσω της προετοιμασίας και τήρησης από τον ΟΣΕ ενός λεπτομερούς σχεδίου δράσης (action plan) το οποίο να περιέχει ανάλυση των επιμέρους απαιτούμενων εργασιών / ενεργειών με δεσμευτικά ορόσημα και σαφή προσδιορισμό υπευθυνοτήτων.

Το Υπ.Υ.Με.Δι. απέστειλε το Εθνικό Σχέδιο & Χρονοδιάγραμμα Εφαρμογής του Μητρώου Σιδηροδρομικής Υποδομής (RINF) καθώς και το προαναφερθέν αίτημα παράτασης στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή τον Αύγουστο 2015.

## 6 Συνεργασία με Ευρωπαϊκούς Σιδηροδρομικούς Φορείς

### 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,

Συγκεκριμένα:

1. Η ΡΑΣ διοργάνωσε στην Αθήνα, στο κέντρο τύπου της Γενικής Γραμματείας Ενημέρωσης και Επικοινωνίας, την 7η συνάντηση του Ευρωπαϊκού Δικτύου Ρυθμιστικών Σιδηροδρομικών Φορέων, στις 18 & 19 Μαρτίου 2015. Στη συνάντηση, υπό την προεδρία της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών και Κινητικότητας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, δόθηκε η ευκαιρία στους ρυθμιστικούς φορείς να παρουσιάσουν τις δραστηριότητές τους και να ανταλλάξουν ερωτήσεις και διευκρινίσεις στο πλαίσιο των προβλέψεων της Οδηγίας 2012/34 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για συνεργασία και διαμόρφωση κοινών αρχών δράσης.

Μεταξύ των θεμάτων που συζητήθηκαν ήταν και η ολοκλήρωση της διαδικασίας ενσωμάτωσης της Οδηγίας 2012/34 στα κράτη-μέλη καθώς και θέματα που βρίσκονται υπό συζήτηση στο 4<sup>ο</sup> σιδηροδρομικό πακέτο. Παράλληλα έγιναν παρουσιάσεις τόσο από τη Γενική Δ/ση Μεταφορών και Κινητικότητας όσο και από ρυθμιστικούς φορείς με θέματα, μεταξύ άλλων, την υπό δημιουργία ηλεκτρονική πλατφόρμα ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των ρυθμιστικών αρχών καθώς επίσης και παρουσίαση για την πρόσβαση στις υπηρεσίες των σταθμών και στις αντίστοιχες χρεώσεις αυτών.

2. Η ΡΑΣ συμμετείχε στην 8<sup>η</sup> συνάντηση του Ευρωπαϊκού Δικτύου Σιδηροδρομικών Ρυθμιστικών Φορέων που έγινε στην Κρακοβία στις 01-02 Ιουλίου 2015. Μεταξύ των θεμάτων που συζητήθηκαν σ' αυτή την συνάντηση ήταν η παρουσίαση του εκτελεστικού κανονισμού 909/2015 που εκδόθηκε σε εφαρμογή του άρθρου 31.3 της Οδηγίας 2012/34 «σχετικά με τους τρόπους υπολογισμού του κόστους που προκύπτει απευθείας από τη λειτουργία σιδηροδρομικής υπηρεσίας», καθώς επίσης και αντίστοιχη παρουσίαση για το ρόλο των ρυθμιστικών φορέων, όπως αυτός προκύπτει από τον εκτελεστικό κανονισμό 171/2015, που εκδόθηκε σε εφαρμογή του άρθρου 17.5 της Οδηγίας 2012/34 «σχετικά με ορισμένες πτυχές της διαδικασίας αδειοδότησης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων».

## 6.2 IRG-Rail

Οι θέσεις του IRG-Rail αποφασίζονται από την Ολομέλεια (Plenary Assembly) αυτού. Η ΡΑΣ συμμετείχε στις 14 & 15.4.2015 και 11 & 12.11.2015 στην 8<sup>η</sup> και 9<sup>η</sup> σύσκεψη των μελών του IRG-Rail στη Χάγη και στο Ρότερνταμ αντίστοιχα. Κύρια θέματα της 8<sup>ης</sup> ήταν η συζήτηση και υιοθέτηση των θέσεων του IRG-Rail αναφορικά με διαγωνισμούς / συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, τις εγκαταστάσεις υπηρεσιών σιδηροδρομικών και την έκθεση αναφορικά με τη συνεργασία μεταξύ σιδηροδρομικών ρυθμιστικών φορέων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Κατά τη διάρκεια της 9<sup>ης</sup> σύσκεψης συζητήθηκαν και έγιναν παρουσιάσεις αναφορικά με τις θέσεις του IRG-Rail για το 4<sup>ο</sup> σιδηροδρομικό πακέτο, το τροχαίο υλικό, διαδικασιών αναφορικά με τις αποφάσεις των Αρχών, την ενσωμάτωση της Οδηγίας 34/2012, αρχές χρέωσης για σιδηροδρομικούς σταθμούς κα

Παράλληλα στον IRG-Rail έχουν συγκροτηθεί οι ακόλουθες ομάδες εργασίας:

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

Τα κύρια αποτελέσματα των εργασιών των Ομάδων και των Υποομάδων αποτυπώθηκαν στα ακόλουθα έγγραφα:

- Έκθεση Πεπραγμένων 2014 (Φεβρουάριος 2015)
- 3η Ετήσια Έκθεση παρακολούθησης της σιδηροδρομικής αγοράς 2014 (Απρίλιος 2015)
- Κείμενα θέσεων σχετικά με την πρόταση σύναψης συμβάσεων παροχής δημόσιων υπηρεσιών βάση επιδόσεων (Ιούλιος 2015)
- Κείμενο θέσεων για προτεινόμενη πράξη εφαρμογής σχετικά με τις διαδικασίες και τα κριτήρια πρόσβασης στις εγκαταστάσεις παροχής υπηρεσιών (Απρίλιος 2015)
- Κείμενο θέσεων αναφορικά με το 4<sup>ο</sup> σιδηροδρομικό πακέτο και το ρόλο των ρυθμιστικών φορέων (Νοέμβριος 2015)

Όλα τα ανωτέρω καθώς και κείμενα αναφερόμενα σε επισκόπηση θεμάτων σύμφωνα με το πρόγραμμα εργασίας του IRG-Rail, βρίσκονται στην ηλεκτρονική διεύθυνση

<http://www.irg-rail.eu/public-documents/2015/>

## 6.3 Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων (ERA)

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

Η ΡΑΣ συμμετέχει, μέσω του Προέδρου της, στις συναντήσεις της Ολομέλειας (Γενικές Συνελεύσεις) του Δικτύου των Εθνικών Αρχών για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων οι οποίες πραγματοποιούνται υπό την οργάνωση και το συντονισμό του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (European Railway Agency / ERA), στα κεντρικά γραφεία του στη Valenciennes της Γαλλίας. Η Ολομέλεια του Δικτύου συνέρχεται σε κάθε περίπτωση όχι λιγότερο από δύο φορές το χρόνο με βασικό στόχο την επίτευξη βαθμιαίας εναρμόνισης των κριτηρίων λήψης αποφάσεων καθώς και ευρωπαϊκής προσέγγισης στη ρύθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων και της διαλειτουργικότητας, μέσω της ανταλλαγής εμπειριών, πληροφοριών, απόψεων και βέλτιστων πρακτικών.

Κατά το 2015 πραγματοποιήθηκαν οι ακόλουθες τρεις Γενικές Συνελεύσεις (ΓΣ) του Δικτύου στις οποίες εκπροσωπήθηκε η ΡΑΣ:

1. Η 37<sup>η</sup> ΓΣ στις 24-25/02/2015
2. Η 38<sup>η</sup> ΓΣ στις 19-20/05/2015
3. Η 39<sup>η</sup> ΓΣ στις 24-25/11/2015

Η θεματολογία (agenda) των παραπάνω ΓΣ επικεντρώθηκε κυρίως:

- Στην προετοιμασία του «οδικού χάρτη» του ERA ενόψει εφαρμογής του τεχνικού πυλώνα του 4<sup>ου</sup> Σιδηροδρομικού Πακέτου. Σύμφωνα μ' αυτό, ο ERA θα αναλάβει την αρμοδιότητα χορήγησης ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις και έκδοσης έγκρισης θέσης οχημάτων σε λειτουργία, υποχρεωτικά για όσους λειτουργούν σε περισσότερα του ενός Κράτη-Μέλη. Οι σχετικές αιτήσεις θα προωθούνται μέσω συστήματος μονοαπευθυντικής θυρίδας (One Stop Shop). Η συνεργασία μεταξύ ERA και Εθνικών Αρχών Ασφάλειας θα εξασφαλισθεί μέσω συμφωνιών συνεργασίας.
- Στο ξεκαθάρισμα των εθνικών τεχνικών κανόνων.
- Στην αναθεώρηση και την συγχώνευση των Κοινών Μεθόδων Ασφάλειας (ΚΜΑ) Αξιολόγησης της Συμμόρφωσης & Εποπτείας.

### 6.3.2 Παροχή Τεχνικής Γνώμης

Τον Φεβρουάριο 2015 η ΡΑΣ σύμφωνα με το άρθρο 10 του Κανονισμού (ΕΕ) 881/2004 υπέβαλλε στον ERA αίτημα για την διατύπωση τεχνικής γνώμης σε μια σειρά ερωτημάτων που αφορούσαν:

1. τις απαιτήσεις που πρέπει να ικανοποιούνται από μια επιχείρηση έτσι ώστε να μπορεί να παρέχει υπηρεσίες ελιγμών στο Διαχειριστή Υποδομής και στις ενδιαφερόμενες Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις στους σιδηροδρομικούς σταθμούς και τους σταθμούς διαλογής,

2. την απαίτηση εγγραφής των μηχανών ελιγμών στο Εθνικό Μητρώο Οχημάτων και
3. τις απαιτήσεις αδειοδότησης και πιστοποίησης των οδηγών μηχανών ελιγμών.

Με την υπ. αριθμ. ERA/OPI/2015-3 γνώμη του τον Ιούλιο 2015, ο ERA παρέιχε στη ΡΑΣ απαντήσεις στα παραπάνω ερωτήματα ως ακολούθως:

1. Ένας πάροχος υπηρεσιών ελιγμών, ο οποίος επιθυμεί να δραστηριοποιείται στο σιδηροδρομικό σύστημα, εφόσον δεν είναι Σιδηροδρομική Επιχείρηση κάτοχος έγκυρου πιστοποιητικού ασφάλειας ή δεν είναι Διαχειριστής Υποδομής κάτοχος έγκυρης έγκρισης ασφάλειας, ή δεν είναι υπεργολάβος της Σιδηροδρομικής Επιχείρησης ή του Διαχειριστή Υποδομής, οφείλει να υποβάλλει αίτηση για χορήγηση πιστοποιητικού ασφάλειας και να πιστοποιηθεί ως Σιδηροδρομική Επιχείρηση παροχής μόνο ελιγμών.
2. Οι μηχανές ελιγμών, εφόσον κινούνται στο σιδηροδρομικό σύστημα, πρέπει να θεωρούνται οχήματα τα οποία εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας για τη Διαλειτουργικότητα και συνεπώς οφείλουν να εγγράφονται στο ΕΜΟ.
3. Οι οδηγοί των μηχανών ελιγμών οι οποίες κινούνται στο σιδηροδρομικό σύστημα οφείλουν να κατέχουν άδεια και πιστοποιητικό σύμφωνα με τις προβλέψεις της Οδηγίας για Μηχανοδηγούς.

### 6.3.3 Συμμετοχή σε έρευνες και παροχή σχολίων

Η ΡΑΣ στο πλαίσιο της συνεργασίας της με τον ERA:

- Απάντησε σε ερωτηματολόγιο της εταιρείας DNV GL η οποία ανέλαβε για λογαριασμό του ERA τη διεξαγωγή έρευνας / μελέτης για τα υφιστάμενα εθνικά συστήματα αναφοράς σιδηροδρομικών συμβάντων.
- Υπέβαλλε σχόλια και παρατηρήσεις επί του Οδηγού με τίτλο: «Application guide for the CSM Assessment Body referred to in Regulation (EU) No 402/2013 and in OTIF UTP GEN-G of 1.1.2014 on the Common Safety Method (CSM) for risk assessment»
- Παρέιχε στοιχεία προκειμένου να συνταχθεί η διετής έκθεση σχετικά με την πρόοδο της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρόμων στην Ευρωπαϊκή Ένωση το 2015.
- Απάντησε σε ερωτηματολόγιο σχετικά με το ρόλο φορέων που εμπλέκονται στη διαχείριση των σιδηροδρομικών σταθμών.
- Απάντησε σε ερωτηματολόγιο με αντικείμενο την ανταλλαγή απόψεων σχετικά με τους ΥΣΦ.

## 6.4 Εθνικές Αρχές για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων

Στο πλαίσιο της ενεργής συμμετοχής της στην ανταλλαγή πληροφοριών και εμπειριών με άλλες Εθνικές Αρχές για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων, η ΡΑΣ διατύπωσε τις απόψεις της, παρέχοντας σχετική πληροφόρηση επί ζητημάτων / ερωτημάτων που τέθηκαν από άλλες Αρχές. Ενδεικτικά αναφέρονται οι περιπτώσεις συνεργασίας:

- Με την βουλγαρική Αρχή για θέματα αναφοράς και διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων.
- Με την λιθουανική Αρχή για θέματα αναγνώρισης εκπαιδευτικών κέντρων τα οποία παρέχουν υπηρεσίες εκπαίδευσης για την απόκτηση άδειας και πιστοποιητικού μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών.
- Με τη γαλλική Αρχή σχετικά με τους όρους και τις προϋποθέσεις αδειοδότησης και λειτουργίας των μηχανήματων γραμμής και των σιδηροδρομικών οχημάτων.
- Με την ολλανδική Αρχή σχετικά με επαναλαμβανόμενη αστοχία συγκεκριμένου τύπου τροχαίου υλικού.



## 7 Γενικές Δράσεις

### 7.1 Νομοθετικές – Κανονιστικές Δράσεις

#### 7.1.1 Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης

Η ΡΑΣ σε εφαρμογή του άρθρου 31 του ιδρυτικού της Νόμου αλλά και θεωρώντας την ύπαρξη ενός ολοκληρωμένου και λειτουργικού Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης σαν βασικό και προαπαιτούμενο συστατικό για ορθή και παραγωγική λειτουργία κάθε φορέα, αμέσως μετά την ίδρυσή της, μελέτησε επισταμένως και συνέταξε σχετικό σχέδιο το οποίο και υπέβαλε στα αρμόδια Υπουργεία το 2012. Το 2013 προστέθηκαν νέες αρμοδιότητες στη ΡΑΣ και προέκυψε η ανάγκη επικαιροποίησής του. Υποβλήθηκε εκ νέου στα αρμόδια Υπουργεία, επεξεργάστηκε από τα εμπλεκόμενα στελέχη, ενσωματώθηκαν παρατηρήσεις και συντάχθηκε παράλληλα και έκθεση αξιολόγησης δομών της ΡΑΣ. Το επεξεργασμένο αυτό κείμενο υπογράφηκε τελικά από τους αρμόδιους υπουργούς, προωθήθηκε στο Εθνικό Τυπογραφείο αλλά δεν ήταν δυνατή η δημοσίευσή του, λόγω προκήρυξης εθνικών εκλογών για τις 25.1.2015.

Το ίδιο επεξεργασμένο κείμενο παραμένει στο Υπ.Υ.Με.Δι. και εκκρεμεί η υπογραφή του από τους αρμόδιους υπουργούς.

Η έλλειψη Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης 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 Κ.Υ.Α. για την παροχή κινήτρου στο Διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής:

Η ΡΑΣ συμμετείχε στην προετοιμασία της Κ.Υ.Α. με αριθμ. Φ35/οικ.63186/31867 ΦΕΚ 2333 Β / 30-10-2015 για την παροχή κινήτρου στο διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής (ΟΣΕ ΑΕ) για τη μείωση του κόστους χρήσης της υποδομής και του επιπέδου των τελών υποδομής, για τα έτη 2015-2019, σε εφαρμογή της παρ. 3 του άρθρου 14 του Π.Δ. 41/2005 (Α'60), όπως ισχύει.

Η ΡΑΣ εποπτεύει την εφαρμογή του συστήματος παροχής κινήτρου στον ΟΣΕ ΑΕ υποβάλλοντας σχετικές εκθέσεις στους Υπουργούς Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κατ' εφαρμογή των διατάξεων της περίπτωσης 22 του άρθρου 28 του Ν. 3891/10 (Α 188), όπως αυτή έχει προστεθεί με την παρ. 2 του άρθρου 85 του Ν. 4199/13 (Α 216).

Επίσης εισηγείται προς το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων την τελική έγκριση και καταβολή της αμοιβής επιβράβευσης.

### 7.1.3 Ενσωμάτωση της Οδηγίας 34/2012:

Το Μάρτιο προωθήθηκε στη ΡΑΣ από τη Διεύθυνση Συνδυασμένων Μεταφορών του Υπ.Υ.Με.Δι. προσχέδιο κειμένου ενσωμάτωσης της οδηγίας 2012/34/ΕΕ «για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου» στην εθνική νομοθεσία, ζητώντας τη συμμετοχή της με την υποβολή σχολίων και παρατηρήσεων. Προθεσμία για την εναρμόνιση της εθνικής νομοθεσίας με τις διατάξεις της Οδηγίας ήταν η 16η Ιουνίου 2015.

Η ΡΑΣ ανταποκρίθηκε υποβάλλοντας σχόλια και προτάσεις διαμόρφωσης άρθρων που αφορούσαν στις αρμοδιότητές της, με σκοπό να συμβάλει στην ορθή και αποτελεσματική ενσωμάτωση της σχετικής ευρωπαϊκής οδηγίας. Οι παρεμβάσεις της σε θέματα διαφάνειας, όπως η εισήγησή της για ρητή πρόβλεψη του χρόνου δημοσίευσης της Δήλωσης Δικτύου από το Διαχειριστή Υποδομής, που τελικά υιοθετήθηκε στο τελικό σχέδιο, είναι προς αυτή την κατεύθυνση.

Το τελικό σχέδιο, που προέκυψε από την συνεργασία της αρμόδιας υπηρεσία του ΥΠΥΜΕΔΙ και της ΡΑΣ, κρίνεται ιδιαίτερα ικανοποιητικό και ενισχύει το ρόλο της ρυθμιστικής αρχής, όπως προβλέπει άλλωστε και η Οδηγία 2012/34.

Μέσα στο πρώτο εξάμηνο του 2016 αναμένεται η εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την Οδηγία 2012/34 με την ψήφιση του σχετικού νόμου.

### 7.1.4 Διακρατική Συμφωνία Ελλάδας – Βουλγαρίας

Η ΡΑΣ, με την ιδιότητά της ως Ρυθμιστικός Φορέας αλλά και ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας, συμμετείχε στις συσκέψεις για τη διαμόρφωση του κειμένου της διακρατικής συμφωνίας Ελλάδας – Βουλγαρίας που οφείλει να υπογραφεί σε εφαρμογή του άρθρου 14 της Οδηγίας 2012/34. Στις συσκέψεις αυτές, που διοργανώθηκαν με ευθύνη του Υπ.Υ.Με.Δι., συμμετείχαν επίσης στελέχη από το Διαχειριστή Υποδομής – ΟΣΕ, την Σιδηροδρομική Επιχείρηση – ΤΡΑΙΝΟΣΕ και εκπρόσωποι από το αρμόδιο Υπουργείο και το Ρυθμιστικό Φορέα της Βουλγαρίας. Συνδιαμορφώθηκε κείμενο, δόθηκαν σχόλια και παρατηρήσεις όλων των εμπλεκομένων και αναμένεται, μέσα στο 2016, η τελική διαμόρφωση του κειμένου και η κοινοποίησή του στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όπως ορίζει η παρ. 2 του άρθρου 14 της Οδηγίας 2012/34.

### 7.1.5 Συμμετοχή της ΡΑΣ σε Ομάδες Εργασίας με άλλους ευρωπαϊκούς ρυθμιστικούς φορείς και Συνέδρια

Η ΡΑΣ για τη συνδιαμόρφωση των εκτελεστικών πράξεων που προβλέπει η Οδηγία 2012/34 συμμετείχε σε ομάδες εργασίας ευρωπαϊκών ρυθμιστικών φορέων, όπως σε δύο συναντήσεις, στην Λιουμπλιάνα της Σλοβενίας, της υποομάδας για τις χρεώσεις για τα service facilities και της ομάδας εργασίας για τα τέλη χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής του IRG-Rail.

Στην πρώτη συνάντηση, έγιναν παρουσιάσεις για τα τέλη χρήσης των επιβατικών σταθμών και τις διαφοροποιήσεις των χρεώσεων ανάλογα με τις παρεχόμενες υπηρεσίες στους σταθμούς και στη συνέχεια συζητήθηκε σχέδιο ερωτηματολογίου η συμπλήρωση του οποίου θα βοηθήσει στην προσπάθεια αποτύπωσης του σχήματος χρέωσης και των βασικών αρχών του ανά κράτος μέλος.

Στη δεύτερη συνάντηση παρουσιάστηκε από τον επικεφαλής της ομάδας η τελική μορφή της πράξη εφαρμογής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, σε εφαρμογή του άρθρου 31 παρ. 3 της Οδηγίας 2012/34 “On the modalities for the calculation of the cost that is directly incurred as a result of operating the train service» σχετικά με τον τρόπο / μεθοδολογία υπολογισμού του άμεσου κόστους χρέωσης τελών για χρήση σιδηροδρομικής υποδομής, όπως είχε εγκριθεί στην τελευταία συνάντηση του SERAC τον Απρίλιο του 2015.

Επίσης, για την αποτύπωση της ελληνικής σιδηροδρομικής πραγματικότητας αλλά και την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών στη ρύθμιση η ΡΑΣ συμπλήρωσε ερωτηματολόγια, με σημαντικότερα μέσα στο 2015 τα ακόλουθα:

- Ερωτηματολόγιο του IRG-Rail για τις πληροφορίες που παρέχονται από τις Δηλώσεις Δικτύων των Διαχειριστών Υποδομής και το βαθμό εμπλοκής των ρυθμιστικών φορέων πριν και μετά τη δημοσίευσή τους.
- Ερωτηματολόγιο του IRG-Rail σχετικά με τον τρόπο πρόσβασης στο ελληνικό τροχαίο υλικό.
- Ερωτηματολόγιο της DG MOVE για τη μελέτη του ύψους κομίστρου και της ποιότητας των σιδηροδρομικών επιβατικών υπηρεσιών.
- Ερωτηματολόγιο του IRG-Rail για τη διαδικασία ενσωμάτωσης της Οδηγίας 2012/34 από τα κράτη-μέλη.

Η ΡΑΣ για την παρακολούθηση των τάσεων και των εξελίξεων στον τομέα της ρύθμισης των αγορών στην Ευρώπη και σε άλλους τομείς, πέραν του σιδηροδρομικού δικτύου, συμμετείχε στις 4.11.2015 στην 5η συνάντηση του Δικτύου Οικονομικών Ρυθμιστών (Network of Economic Regulators- NER) στα γραφεία του ΟΟΣΑ στο Παρίσι.

Το NER ιδρύθηκε από τον ΟΟΣΑ το 2012, με σκοπό να βοηθήσει τους ρυθμιστικούς φορείς σε όλα τα δίκτυα να ανταλλάξουν πληροφορίες, εμπειρίες και καλές πρακτικές. Αυτή τη στιγμή συμμετέχουν στο NER 70 ρυθμιστικές αρχές, από διάφορους τομείς από χώρες του ΟΟΣΑ και χώρες εκτός ΟΟΣΑ και ειδικότερα από την ενέργεια, τις τηλεπικοινωνίες, τις μεταφορές και το νερό.

Στην συγκεκριμένη συνάντηση αναλύθηκαν τα ευρήματα που προέκυψαν από ερωτηματολόγιο που απευθύνθηκε στα μέλη του NER με θέμα την ανεξαρτησία και τη λογοδοσία των ρυθμιστικών φορέων. Επίσης, ένα σημαντικό μέρος της ημερήσιας διάταξης αφορούσε στις επενδύσεις στην υποδομή και ειδικότερα ζητήματα και εμπειρίες για τη δημόσια διαχείριση των επενδύσεων σε έργα υποδομής. Τέλος υπήρξαν παρουσιάσεις σχετικά με καινοτόμες πρακτικές από τις ρυθμιστικές αρχές και τα δίκτυα.

### 7.1.6 Συνεργασία της ΡΑΣ με το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων

Η ΡΑΣ κατά τη διάρκεια του 2015 συνεργάστηκε με το Υπ.Υ.Με.Δι. υποβάλλοντας σχόλια, παρατηρήσεις και προτάσεις σχετικά:

1. Με την έκδοση της υπ. αριθμ. ΑΣ4.1/60964/3095 Κ.Υ.Α. (ΦΕΚ Β' 2497/2015) με τίτλο «Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2014/88/ΕΕ της Ε. Επιτροπής της 9ης Ιουλίου 2014 για την τροποποίηση της οδηγίας 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τους κοινούς δείκτες ασφάλειας και τις κοινές μεθόδους υπολογισμού του κόστους ατυχήματος».
2. Με την έκδοση της υπ. αριθμ. ΑΣ19/οικ.71945/3670 Κ.Υ.Α. (ΦΕΚ Β' 2539/2015) με τίτλο «Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2014/82/ΕΕ της Ε. Επιτροπής της 24ης Ιουνίου 2014 περί τροποποίησης της οδηγίας 2007/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις γενικές επαγγελματικές γνώσεις, τις ιατρικές απαιτήσεις και τις απαιτήσεις σχετικά με την άδεια».
3. Με την έκδοση της υπ. αριθμ. ΑΣ4.1/75307/5740 Κ.Υ.Α. (ΦΕΚ Β' 2755/2015) με τίτλο «Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2014/106/ΕΕ της Ε. Επιτροπής της 5ης Δεκεμβρίου 2014, για την τροποποίηση των παραρτημάτων V και VI της οδηγίας 2007/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος».
4. Με την έκδοση της Κ.Υ.Α. Γ1/20655/2897/16-7-2015 (ΦΕΚ Β' 1495) σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων (RID).
5. Με τη γραπτή διαδικασία για την τροποποίηση του σημείου 8 του Παραρτήματος VI της οδηγίας 2008/59/ΕΚ σχετικά με τις γλωσσικές δοκιμασίες των μηχανοδηγών.

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

Οι οικονομικές καταστάσεις του έτους 2014 συντάχθηκαν τον Απρίλιο του 2015, εγκρίθηκαν από την Ολομέλεια στην 144η/06.5.2015 συνεδρίαση, δημοσιεύθηκαν στο υπ' αριθμ. 2979/27-05-15 ΦΕΚ και απεστάλησαν στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων και στον Πρόεδρο της Βουλής.

### 7.3 Πρόσληψη Νομικού Συμβούλου

Μετά από αντίστοιχο αίτημα της ΡΑΣ για την πλήρωση της προβλεπόμενης από τον ιδρυτικό της Νόμο 3891/2010 θέσης του Νομικού Συμβούλου και την έγκριση της από

την Επιτροπή της 33/2006 Πράξης του Υπουργικού Συμβουλίου, όπως ισχύει δημοσιεύτηκε στις 14/05/2015 πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος. Υποβλήθηκαν εμπρόθεσμα και έγκυρα αιτήσεις, οι οποίες εξετάστηκαν από την Ολομέλεια. Αφού μελετήθηκαν ενδελεχώς οι φάκελοι, αποφασίστηκε η κλήση σε προσωπική συνέντευξη των υποψηφίων που πληρούσαν τα προσόντα που έθετε η προκήρυξη. Η διαδικασία πρόσληψης Νομικού Συμβούλου της ΡΑΣ αναμένεται να ολοκληρωθεί στο πρώτο τετράμηνο του 2016.

**Η παρούσα Έκθεση Πεπραγμένων και οι Οικονομικές Καταστάσεις της ΡΑΣ για το έτος 2015 εγκρίθηκαν με Απόφαση της 175<sup>ης</sup> Ολομέλειας της στις 21.3.2016**

# Παράρτημα - Ισολογισμός 2015

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ		Ποσό «εξιστομένης» χρήσεως 2015		Ποσό προηγούμενης χρήσεως 2014		ΠΑΘΗΤΙΚΟ	Ποσό «εξιστομένης» χρήσεως 2015		Ποσό προηγούμενης χρήσεως 2014	
		Αξία υπόλοιπα	Απορρίψεις	Αποσβέσεις	Αξία υπόλοιπα		Απορρίψεις	Αναπόσβεστη	Αξία υπόλοιπα	Απορρίψεις
<b>Β. ΕΣΟΔΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ</b>						<b>Α. ΜΕΛΕΤΑΛΕΙΑ</b>				
4. Λοιπά έσοδα εγκαταστάσεων		13.291,14	8.254,33	3.355,13	12.022,33	7.457,24	4.565,54			
<b>Γ. ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</b>						<b>Ι. ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ</b>				
II. Ενσώματες ακινητοποιήσεις						II. Διαφορές αναπροσαρμογής - Σηχορηγήσεις επενδύσεων- Διαφορές αγγέλων				
α. Γητεία και λοιπές γεισηματικές		55.100,40	35.924,39	18.175,41	55.100,40	27.474,05	27.425,24	83.331,54	67.103,23	
β. Έπιπλα και λοιπές γεισηματικές		65.100,40	35.924,39	18.175,41	55.100,40	27.474,05	27.425,24	49.328,55	34.941,40	
γ. Λοιπά ακινητοποιήσιμα (ΓΠ)								22.071,56	32.251,25	
Εξολοκλόγητο ενεργητικό (ΓΙ)				18.175,41						
<b>Δ. ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</b>						<b>Γ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ</b>				
II. Απαιτήσεις						I. Προσδοκώμενες υποχρεώσεις				
1. Απαιτήσεις από Ελληνικό Δημόσιο			17.859,91			17.859,91		15.558,28	37.039,59	
			17.859,91			81.349,22		0,00	0,00	
Εξολοκλόγητο ενεργητικό (ΔΙ)			17.859,91			81.349,22		0,00	0,00	
<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (Β+Γ+Δ)</b>			39.728,47			94.071,10		39.728,47	94.071,10	
<b>ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΧΡΕΩΣΤΙΚΟΙ</b>						<b>ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΠΙΣΤΩΤΙΚΟΙ</b>				
2. Χρηματικά Λογαριασμοί Δημόσιων Λογιστηρίων		1.628.000,00			1.628.000,00			1.628.000,00	1.628.000,00	
		1.628.000,00			1.628.000,00			1.628.000,00	1.628.000,00	

**Επισημώσεις:**

- Στακ Λογαριασμοί τάζεως αναφέρονται τα κονδύλια του Προϋπολογισμού όπως προκύπτουν από εγγραφές σε αντίστοιχες λογαριασμούς τάζεως.
- Η μερισμική διαχείριση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων κατά την χρήση 2015 ασκήθηκε μέσω της Υπηρεσίας Διοικητικού Ελέγχου του Υπουργείου Οικονομικών.
- Στα κονδύλια της κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσεως "Εσοδα (Επιχορήγηση από Ελληνικό Δημόσιο)" και "Εξολοκλόγητο Ενεργητικό" συμπεριλαμβάνεται ποσό ύψους 399.931,63 € που αφορά την μεταβολή των υπολοίπων της Ρ.Α.Σ.

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΧΡΗΣΕΩΣ 31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2015 (1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ - 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2015)		
	Ποσό «εξιστομένης» χρήσεως 2015	Ποσό προηγούμενης χρήσεως 2014
<b>I. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΕΚΡΑΤΑΛΕΙΑΣ</b>		
Εσοδα (Επιχορήγηση από Ελληνικό Δημόσιο)	509.859,59	579.082,77
Μείον: 1. Έξοδα διοικητικής λειτουργίας	509.859,59	579.082,77
Μικρά αποτελέσματα εκκρεμοαποπληρωσίων	0,00	0,00
<b>II. ΠΛΕΟΝ (ΜΕΙΟΝ) ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ</b>		
1. Έπιπλα και λοιπές γεισηματικές	11.948,58	10.917,47
Οργανικά και έκτακτα αποτελέσματα	11.948,58	10.917,47
Μείον: Σύνολο υποχρεώσεων παγίων στοιχείων	11.948,58	10.917,47
Μείον: Οτι από αυτήν τοποθετήθηκαν στο λειτουργικό κόστος	0,00	0,00
<b>ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ</b>	0,00	0,00

ΑΘΗΝΑ 17/2/2016

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ Ρ.Α.Σ.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Σ. ΤΣΙΑΛΑΝΤΗΣ  
ΑΔΤ. ΑΕ 987390

Ο ΣΥΝΤΑΞΑΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΩΝ Α.Ε. ΤΣΟΥΡΤΣ 29-32 ΠΕΤΡΕΙΑΣ ΑΓ. ΠΑΥΛΟΥ 106820150 Δ.Ο.Υ. Φ.Α.Ε ΑΘΗΝΩΝ ΑΜ. ΟΣΕ-480/2013

ΑΛΖΑΡΗΣ ΘΩΜΑΣ  
ΑΔΤ / ΑΖ 018923  
Αρ. Αδείας ΟΣΕ 9038143

**ΕΚΘΕΣΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΥ ΟΡΚΩΤΟΥ ΕΛΕΓΚΤΗ ΛΟΓΙΣΤΗ**  
Προς τον Πρόεδρο και τα Μέλη της «Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.)»  
**"Εκθεση επί των Οικονομικών Καταστάσεων"**

Ελέγξαμε τις συνήθεις οικονομικές καταστάσεις της ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ (ΡΑΣ) οι οποίες αποσπάζονται από τον ισολογισμό της 31ης Δεκεμβρίου 2015, την κατάσταση αποτελεσμάτων και τον πίνακα γενικής μεριμνήσεως της χρήσεως που έλαβε την ημερομηνία αυτή, καθώς και το σχετικό προσαύξημα.

Ευθύνη της Διοίκησης για τις Οικονομικές Καταστάσεις: Η διοίκηση έχει την ευθύνη για την εστίαση και ολόκληρη παρουσίαση των οικονομικών καταστάσεων σύμφωνα με το ΠΛ 202/1998 Κανονικό Λογιστικό Σύστημα των Νομικών Προσώπων Δημόσιου ή άλλου και για την εστίαση της έκθεσης, με σκοπό το σχεδιασμό ελεγκτικών διαδικασιών κατάλληλων για τις περιστάσεις, αλλά όχι με σκοπό την έκφραση γνώμης επί της ορθότητας των οικονομικών καταστάσεων με βάση το ελεγκτικό σύστημα. Το πρόβλημα αυτό απαιτεί να συμπεριληφθούν με κριτικές δεοντολογικές, καθώς και να σχεδιασθεί και διενεργηθεί τον έλεγχο για απεικόνιση ολόκληρης διασφάλισης για το εάν οι οικονομικές καταστάσεις είναι απολύτως ακριβείς από ολόκληρη άποψη.

Ο έλεγχος περιλαμβάνει τη διερεύνηση δικαιολογιών για την απόκτηση ελεγκτικών στοιχείων, σχετικά με το ποσό και τη γνωστότητα στις οικονομικές καταστάσεις. Οι ελεγκτικές διαδικασίες βασίζονται στην χρήση του ελεγκτικού περιλαμβανόμενης της έκθεσης των ελεγκτικών διαδικασιών αναφορικά των οικονομικών καταστάσεων, που ορίζεται στις αρχές. Κατά τη διερεύνηση αυτών των ελεγκτικών στοιχείων, ο ελεγκτής κινείται της διοίκησης, καθώς και σχετικά με τη χρήση των ελεγκτικών διαδικασιών των οικονομικών καταστάσεων της εταιρείας, με σκοπό το σχεδιασμό ελεγκτικών διαδικασιών κατάλληλων για τις περιστάσεις, αλλά όχι με σκοπό την έκφραση γνώμης επί της ορθότητας των οικονομικών καταστάσεων με βάση το ελεγκτικό σύστημα. Ο έλεγχος περιλαμβάνει επίσης την αξιολόγηση της καταλληλότητας των λογιστικών αρχών και μεθόδων που χρησιμοποιούνται και του εύρους των ελεγκτικών στοιχείων που έχουν υπό τη διοίκηση, καθώς και αξιολόγηση της συνολικής παρουσίας των οικονομικών καταστάσεων. Γνωρίζουμε ότι τα ελεγκτικά στοιχεία που έχουμε ανακεφαλαίωση είναι επαρκή και κατάλληλα για τη διερεύνηση της ελεγκτικής γνώμης.

Γνώμη: Κατά τη γνώμη μας, οι συνήθεις οικονομικές καταστάσεις παραστάσεων ελέγχου από εμάς ουδέως άσπαστη, την οικονομική θέση της ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ (ΡΑΣ) κατά την 31η Δεκεμβρίου 2015 και τη χρηματοοικονομική της κατάσταση για τη χρήση που έλαβε την ημερομηνία αυτή σύμφωνα με το ΠΛ 202/1998 Κανονικό Λογιστικό Σύστημα των Νομικών Προσώπων Δημόσιου ή άλλου.



Αθήνα, 8 Μαρτίου 2016  
Οι Ορκωτοί Ελεγκτές Λογιστές

Θεόδωρος Φωτός  
Ορκωτός Ελεγκτής Λογιστής  
Αρ.Μ. Σ.Ο.Ε.Α 12853

Νικόλαος Κολώνης  
Ορκωτός Ελεγκτής Λογιστής  
Αρ.Μ. Σ.Ο.Ε.Α 13391



