



ρυθμιστική αρχή
σιδηροδρόμων

regulatory
authority
for railways



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
HELLENIC REPUBLIC

ΕΚΘΕΣΗ ΠΕΠΡΑΓΜΕΝΩΝ 2016



Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων

Έκθεση Πεπραγμένων 2016



ρυθμιστική αρχή
σιδηροδρόμων

regulatory
authority
for railways

Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ)

Σταδίου 33

105 59 Αθήνα

t: 210 3860141-142

f: 210 3860149

e: info@ras-el.gr

www.ras-el.gr

Περιεχόμενα

Μήνυμα Προέδρου	1
1 Σιδηροδρομική Αγορά – Φορείς	3
1.1 Ελλάδα	3
1.1.1 Διαχειριστής Σιδηροδρομικής Υποδομής	3
1.1.2 Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις	4
1.1.3 ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.	4
1.1.4 Υπεύθυνος για τη Συντήρηση Φορέας Τροχαίου Υλικού (ΥΣΦ)	5
1.1.5 Σιδηροδρομικό Έργο	5
1.2 Ευρώπη	6
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
2.2.1 Λογιστικός διαχωρισμός λογαριασμών μεταξύ υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς.....	18
2.2.2 Αιτήματα συνδρομής για υπογραφή διασυνοριακών συμφωνιών.....	19
2.3 Έλεγχος και Παρεμβάσεις στον ΟΣΕ	20
2.3.1 Δήλωση Δικτύου.....	20
2.3.2 Σύστημα ενθάρρυνσης επιδόσεων	21
2.3.3 Σύστημα χρέωσης χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής και των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών	21
2.3.4 Σύστημα για την παροχή κινήτρου στο Διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής	21
2.4 Σιδηροδρομικός Εμπορευματικός Διάδρομος (RFC Orient / East-Med)	22
2.5 Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την Οδηγία 2012/34 (ΕΕ).....	23
3 Παρακολούθηση τήρησης του (ΕΚ) 1371/2007 για τα δικαιώματα και υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών.	25
4 Ασφάλεια Σιδηροδρόμων	27
4.1 Γενικά	27
4.2 Πιστοποίηση Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων (ΣΕ).....	27
4.3 Εποπτεία μετά την Έκδοση Πιστοποιητικών Ασφάλειας (ΣΕ).....	30
4.4 Έγκριση Ασφάλειας Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ)	31
4.5 Εποπτεία μετά την Έκδοση Έγκρισης Ασφάλειας (ΔΥ).....	31
4.5.1 Έλεγχοι – Επιτόπου Επιθεωρήσεις	31
4.5.2 Διαχείριση Καταγγελιών.....	32
4.5.3 Ανάλυση Πληροφοριών από Πορίσματα Επιτροπών Διερεύνησης Συμβάντων και Ατυχημάτων	33
4.6 Πιστοποίηση Φορέων Υπεύθυνων για τη Συντήρηση Εμπορευματικών Φορταμαξιών (ECM).....	33
4.7 Επιτήρηση μετά την Έκδοση Πιστοποιητικών ECM	34
4.8 Ετήσια Έκθεση Ασφάλειας.....	34
4.9 Κανονιστικό Πλαίσιο Ασφάλειας / Αναμόρφωση Γενικού Κανονισμού Κινήσεως ΟΣΕ.....	35

4.10	Αδειοδότηση & Πιστοποίηση Μηχανοδηγών	36
4.10.1	Γενικά	36
4.10.2	Εκτύπωση Νέων Αδειών Μηχανοδηγών.....	37
4.10.3	Λειτουργία Εκπαιδευτικού Κέντρου ΟΣΕ για την εκπαίδευση μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών	37
4.10.4	Εκπαίδευση Βοηθών Μηχανοδηγών	38
4.10.5	Έγκριση Οδηγού Σπουδών και Προγραμμάτων Κατάρτισης υποψηφίων μηχανοδηγών και μηχανοδηγών.....	38
4.10.6	Ενεργοποίηση της παρ. 5 του άρθρου 30 του Ν.3911/2011 για την μετατροπή υφιστάμενων αδειών μηχανοδηγού σε νέες άδειες του Ν.3911/2011.....	39
4.10.7	Ρύθμιση Ιατρικών Θεμάτων Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών	40
4.10.8	Τήρηση Μητρώου Μηχανοδηγών της παρ. 5 του άρθρου 30 του Ν.3911/2011.....	41
4.10.9	Διενέργεια έρευνας σχετικά με θέματα εφαρμογής προβλέψεων της Οδηγίας 2007/59/ΕΚ σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας.....	41
4.10.10	Εκκρεμότητες και Προτάσεις της ΡΑΣ για την επιτάχυνση της εφαρμογής του νομοθετικού πλαισίου που θέτει ο Ν.3911/2011.....	42
4.11	Κατάρτιση προσωπικού διαχειριστή υποδομής και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων με βασικά καθήκοντα ασφάλειας.....	43
4.12	Σιδηροδρομική Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (RID)	44
4.12.1	Πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για ορισμό εξεταστικού φορέα ΣΑΜΜΕ για σιδηροδρομικές μεταφορές	44
4.12.2	Ορισμός φορέα κατάρτισης ΣΑΜΕΕ	45
4.12.3	Φορέας επιθεώρησης για δοχεία πίεσης UN.....	45
4.12.4	Έλεγχοι – Επιτόπου Επιθεωρήσεις	46
5	Διαλειτουργικότητα.....	47
5.1	Πεδίο Εφαρμογής - Νομικό Πλαίσιο	47
5.2	Έγκριση θέσης σε λειτουργία – Authorization for Placing in Service (APIS)	47
5.3	Δράσεις ΡΑΣ.....	48
5.3.1	Εθνικό Μητρώο Οχημάτων (ΕΜΟ).	48
5.3.2	Συμμετοχή σε ομάδα εργασίας για την επικαιροποίηση-εκκαθάριση των Εθνικών Τεχνικών Κανόνων (ΕΤΚ) και μεταφορά τους στην αντίστοιχη Ευρωπαϊκή Βάση Δεδομένων RDD (Reference Document Database). ..	49
5.3.3	Παράβολα τα οποία απαιτούνται για την έγκριση θέσης σε λειτουργία των δομικών υποσυστημάτων του σιδηροδρομικού συστήματος και των οχημάτων.	49
5.3.4	Συνεργασία με ΕΡΓΟΣΕ ενόψει έγκριση θέσης σε λειτουργία δομικών υποσυστημάτων.	50
5.3.5	Ερμηνευτική εγκύκλιος για χορήγηση πρόσθετης/συμπληρωματικής έγκρισης θέσης σε λειτουργία οχημάτων που έχουν ήδη εγκριθεί δυνάμει διεθνών συμφωνιών RIC & RIV.....	50
5.3.6	Διευκρινιστική επιστολή σχετικά με τη διαδικασία έγκρισης σε λειτουργία των οχημάτων του κινητού τεχνικού εξοπλισμού για την κατασκευή και συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής.....	50

6	Συνεργασία με Ευρωπαϊκούς Σιδηροδρομικούς Φορείς	51
6.1	Γενική Διεύθυνση Μεταφορών και Κινητικότητας (DG-MOVE)	51
6.2	Ένωση Ανεξάρτητων Ρυθμιστικών Αρχών Σιδηροδρόμων (IRG-Rail)	51
6.3	Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (EUAR)	53
6.3.1	Γενικές Συνελεύσεις του Δικτύου των Εθνικών Αρχών για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων.....	53
6.3.2	Συμμετοχή σε Ομάδες Εργασίας και Συναντήσεις Εργασίας.....	54
6.3.3	Συμμετοχή σε Έρευνες και Ανταλλαγή Απόψεων & Πληροφοριών	54
6.3.4	Εθνικές Αρχές για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων.....	56
6.4	Διεθνής Ένωση Διασύνδεσης των Κρατικών Σωμάτων Επιθεωρητών Ασφαλείας (ILGGRI)	56
7	Γενικές Δράσεις.....	58
7.1	Ευρωπαϊκή Σιδηροδρομική Νομοθεσία	58
7.1.1	Δημοσίευση Πυλώνα Αγοράς του 4 ^{ου} Σιδηροδρομικού Πακέτου	58
7.1.2	Δημοσίευση Τεχνικού Πυλώνα του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου	59
7.2	Νομοθετικές – Κανονιστικές Δράσεις	61
7.2.1	Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης.....	61
7.2.2	Διακρατική Συμφωνία Ελλάδας – Βουλγαρίας	61
7.2.3	Συμμετοχή της ΡΑΣ σε Ομάδες Εργασίας με άλλους ευρωπαϊκούς ρυθμιστικούς φορείς και Συνέδρια	61
7.3	Σύνταξη και Έλεγχος Οικονομικών Καταστάσεων.....	62
7.4	Πρόσληψη Νομικού Συμβούλου.....	62
7.5	Πλαίσιο Ελέγχων και Επιθεωρήσεων	62
7.5.1	Έκδοση Ταυτοτήτων.....	62
7.5.2	Συγκρότηση Ομάδων Εργασίας.....	63
7.5.3	Διαχείριση Επάρκειας Προσωπικού.....	63

Μήνυμα Προέδρου

Το 2016 ολοκληρώθηκε, μετά από πολυετείς διαβουλεύσεις μεταξύ Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου, η έγκριση και δημοσίευση στην Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της βασικής νομοθεσίας του λεγόμενου 4^{ου} Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Πακέτου.

Συγκεκριμένα, τον Μάιο δημοσιεύθηκε το τμήμα που αφορά τον Τεχνικό Πυλώνα του Πακέτου και τον Δεκέμβριο το τμήμα που αφορά τον Πυλώνα της Αγοράς και ήδη έχει αρχίσει από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης η επεξεργασία σχεδίων εφαρμοστικών πράξεων που προβλέπονται από την βασική νομοθεσία του πακέτου για να καθορισθούν οι λεπτομέρειες υλοποίησής του.

Η σημαντικότερη παρέμβαση στον Τεχνικό Πυλώνα είναι η μεταβίβαση από τις Εθνικές Αρχές Ασφάλειας στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (European Union Agency for Railways - EUAR) της αρμοδιότητας της χορήγησης πιστοποιητικού ασφάλειας στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις αλλά και της αρμοδιότητας «έγκρισης θέσης σε λειτουργία» (Authorization for Placing in to Service-APIS) σιδηροδρομικών οχημάτων.

Με χρονικό ορίζοντα το 2019 θα λειτουργεί στον EUAR ένα κεντρικό γραφείο OSS (one stop shop) στο οποίο θα απευθύνονται οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις για τις πιο πάνω εγκρίσεις. Ο στόχος βέβαια είναι η ενοποίηση των διαδικασιών ώστε οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και κυρίως αυτές που ενδιαφέρονται να εκτελέσουν δρομολόγια συρμών διασχίζοντας περισσότερες από μία χώρες να λαμβάνουν απλούστερα και ταχύτερα τις απαιτούμενες εγκρίσεις.

Για την ολοκλήρωση των αναλυτικών ρυθμίσεων υπάρχει συνεχής συνεργασία μεταξύ του EUAR και των Εθνικών Αρχών Ασφάλειας. Σ' αυτό το πλαίσιο στελέχη της ΡΑΣ συμμετέχουν σε σχετική ομάδα εργασίας υπό τον συντονισμό του EUAR.

Όσον αφορά τον Πυλώνα της Αγοράς οι σημαντικότερες παρεμβάσεις αφορούν την θέσπιση κατά κανόνα ανοικτής διαδικασίας ανάθεσης υπηρεσιών επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών από τα κράτη μέλη σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις καθώς και την θέσπιση βασικών προϋποθέσεων και ελέγχων στην λειτουργία κάθετα ολοκληρωμένων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στα κράτη μέλη.

Αναλυτικότερη αναφορά στην σημαντική για τον ευρωπαϊκό σιδηρόδρομο νέα νομοθεσία υπάρχει στα επί μέρους κεφάλαια της παρούσας έκθεσης.

Όπως έχει χαρακτηριστικά ειπωθεί, οι παρεμβάσεις του πακέτου αυτού ίσως αποτελούν την τελευταία ευκαιρία για τον σιδηρόδρομο στην Ευρώπη προκειμένου να αυξήσει την ανταγωνιστικότητά του και να ανακτήσει το χαμένο έδαφος από τα άλλα μέσα μεταφοράς.

Η ΡΑΣ και κατά το 2016 συμμετείχε στο μέτρο των δυνατοτήτων της σε συναντήσεις του Ευρωπαϊκού Δικτύου Ρυθμιστικών Φορέων Σιδηροδρόμου (ENRRB) υπό την προεδρία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της Ομάδας των Ανεξάρτητων Ρυθμιστικών Φορέων Σιδηροδρόμου (IRG-Rail) καθώς και στις συνελεύσεις των Αρχών Ασφάλειας για τον Σιδηρόδρομο υπό την προεδρία του EUAR και της Διεθνούς Ένωσης Διασύνδεσης των Κρατικών Σωμάτων Επιθεωρητών Ασφαλείας αυτών (ILGGRI).

Με την συμμετοχή της αυτή αποκτά πολύτιμη εμπειρία και ενημέρωση για τις εξελίξεις στον Ευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Χώρο αλλά και έχει την δυνατότητα να διατυπώνει τις απόψεις της σε σχέση με τις ιδιαιτερότητες και τις ανάγκες του σιδηρόδρομου στον Ελλαδικό Χώρο.

Το 2016 η ΡΑΣ διοργάνωσε στην Αθήνα, στο αμφιθέατρο της Γενικής Γραμματείας Ενημέρωσης και Επικοινωνίας, την συνέλευση των μελών της Διεθνούς Ένωσης Διασύνδεσης των Κρατικών Σωμάτων Επιθεωρητών (ILGGRI).

Μετά από συνεννοήσεις και συνεργασία που είχε με την Διοίκηση της Αρχής Ασφάλειας για τον Σιδηρόδρομο της Ιρλανδίας, συμμετείχε στα πλαίσια του ILGGRI με δύο στελέχη της σε πρόγραμμα ανταλλαγής εμπειρίας δύο εβδομάδων στο Δουβλίνο.

Έχει ακόμα συμφωνηθεί με τη Διοίκηση της αντίστοιχης Αρχής Ασφάλειας του Ηνωμένου Βασιλείου (ORR) η διεξαγωγή αντίστοιχου προγράμματος τον Μάιο του 2017 στο Λονδίνο με συμμετοχή δύο στελεχών της ΡΑΣ.

Στην Ελληνική Σιδηροδρομική Αγορά, η πρόθεση δύο νέων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, στις οποίες ήδη έχει χορηγηθεί από την ΡΑΣ Ευρωπαϊκή Άδεια λειτουργίας καθώς και το Α μέρος του Πιστοποιητικού Ασφάλειας, να δραστηριοποιηθούν στις εμπορευματικές σιδηροδρομικές μεταφορές δείχνει την δυναμική και το μέλλον του τομέα αυτού παρόλο τον μέχρι τώρα χαμηλό όγκο έργου.

Όμως βασική προϋπόθεση για την προσέλκυση και λειτουργία νέων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων είναι να επιλυθούν τα τελευταία απομένοντα προβλήματα στον τομέα της εκπαίδευσης και πιστοποίησης μηχανοδηγών σιδηροδρομικών συρμών.

Είναι προφανές ότι χωρίς την δυνατότητα εκπαίδευσης και πιστοποίησης της κρίσιμης για την λειτουργία κάθε σιδηροδρομικής επιχείρησης αυτής ειδικότητας η σιδηροδρομική αγορά στην Ελλάδα θα θεωρείται αλλά και θα είναι ουσιαστικά κλειστή, με ότι αυτό συνεπάγεται.

Ο Πρόεδρος της ΡΑΣ

Βασίλειος Τσιαμαντής

1 Σιδηροδρομική Αγορά – Φορείς

Οι βασικοί συμμετέχοντες στην αγορά σιδηροδρομικών υπηρεσιών είναι ο διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ο διαχειριστής του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού και ο υπεύθυνος φορέας για τη συντήρησή του. Η ευρωπαϊκή σιδηροδρομική πολιτική αποσκοπεί, μέσω των φορέων που έχουν συσταθεί, στην ανάπτυξη ενός ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου. Τελικό ζητούμενο είναι η δημιουργία μιας αποτελεσματικής και ανοικτής σιδηροδρομικής αγοράς, η άρση των διοικητικών και τεχνικών εμποδίων, η διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού και η κάλυψη στον τομέα της ασφάλειας και διαλειτουργικότητας των σιδηροδρομικών μεταφορών.

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

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

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

1.1 Ελλάδα

1.1.1 Διαχειριστής Σιδηροδρομικής Υποδομής

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

Η κατασκευή της νέας υποδομής εκτελείται κατά κύριο λόγο από τη θυγατρική 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 2.240 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. Τον Ιούλιο του 2016 ολοκληρώθηκε από το ΤΑΙΠΕΔ ο διαγωνισμός για την ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, με ανάδοχο εταιρία την Ferrovie Dello Stato Italiane S.p.A. Η ολοκλήρωση της ιδιωτικοποίησης εκκρεμούσε μέχρι 31.12.2016, καθώς βρισκόταν σε προσυμβατικό έλεγχο στο Ελεγκτικό Συνέδριο.

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».

Μετά την αδειοδότηση στο τέλος του 2015 της ιδιωτικής σιδηροδρομικής επιχείρησης Rail Cargo Logistics Goldair, χορηγήθηκε μέσα στο 2016 το πιστοποιητικό Ασφαλείας μέρους Α', ενώ εκκρεμεί η χορήγηση του πιστοποιητικού μέρους Β', προκειμένου η εταιρία να δραστηριοποιηθεί στην εκτέλεση εθνικών και διεθνών εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών.

Η ΡΑΣ, το Μάιο του 2016 χορήγησε άδεια λειτουργίας ΣΕ στην ιδιωτική εταιρία Piraeus Europe Asia Rail Logistics Α.Ε. Διαχείρισης Εφοδιαστικής Αλυσίδας (PEARL Α.Ε.) για εκτέλεση εθνικών και διεθνών εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών με παροχή έλξης ή/και πλήρων συρμών στο σύνολο του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου. Επίσης της χορηγήθηκε Πιστοποιητικό Ασφάλειας μέρους Α.

1.1.3 ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.

Η ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. είναι επιχείρηση δημόσιας ωφέλειας, με μέτοχο το Ελληνικό Δημόσιο, που δραστηριοποιείται στο χώρο της διαχείρισης και εκμετάλλευσης της ακίνητης και

κινητής σιδηροδρομικής περιουσίας καθώς και στην παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας μέσω ΑΠΕ.

Σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 44 του Ν. 4313/2014, στην αρμοδιότητα και ευθύνη της ΓΑΙΑΟΣΕ είναι η αποκλειστική διαχείριση, αξιοποίηση και εμπορική εκμετάλλευση του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού 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 δηλώνει στη ΡΑΣ οιαδήποτε τροποποίηση των δεδομένων των οχημάτων αυτών.

1.1.4 Υπεύθυνος για τη Συντήρηση Φορέας Τροχαίου Υλικού (ΥΣΦ)

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

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	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Επιβατοχιλιόμετρα (σε χιλιάδες)	1.382.908	957.969	851.340	774.386	777.016	846.363
Έσοδα από επιβάτες (σε χιλιάδες €)	78.236	62.023*	68.740*	65.420*	67.076*	66.130*
Τονοχιλιόμετρα (σε χιλιάδες)	615.720	351.885	282.719	237.352	342.747	293.730
Έσοδα από εμπ. μεταφορές (σε χιλιάδες)	23.244	22.199	20.050	16.040	18.466	13.920
Ποσοστό σιδηροδρομικών επιβατοχιλιομέτρων επί χερσαίων επιβατοχιλιομέτρων (%)	1,1	0,8	0,7	0,9	0,9	**
Ποσοστό σιδηροδρομικών τονοχιλιομέτρων επί χερσαίων τονοχιλιομέτρων (%)	2,0	1,7	1,3	1,2	1,6	**

* Επιπλέον, τα έτη 2011 – 2015, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ εισέπραξε στο πλαίσιο Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ) 50 εκατ. €/έτος, ως κρατική αποζημίωση για τα επιβατικά ζημιόγωνα δρομολόγια.

**Μη διαθέσιμα στοιχεία

1.2 Ευρώπη

Σύμφωνα με την υπό σύνταξη Ετήσια Έκθεση Παρακολούθησης της Σιδηροδρομικής Αγοράς στην Ευρώπη της Ένωσης Ανεξάρτητων Ρυθμιστικών Αρχών Σιδηροδρόμων (IRG-Rail) για το έτος 2015, στην Ευρώπη ο αριθμός των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, επιβατικών ή/και εμπορευματικών, που δραστηριοποιούνται στα εγχώρια δίκτυα αποτυπώνεται στο Σχήμα 1 που ακολουθεί.

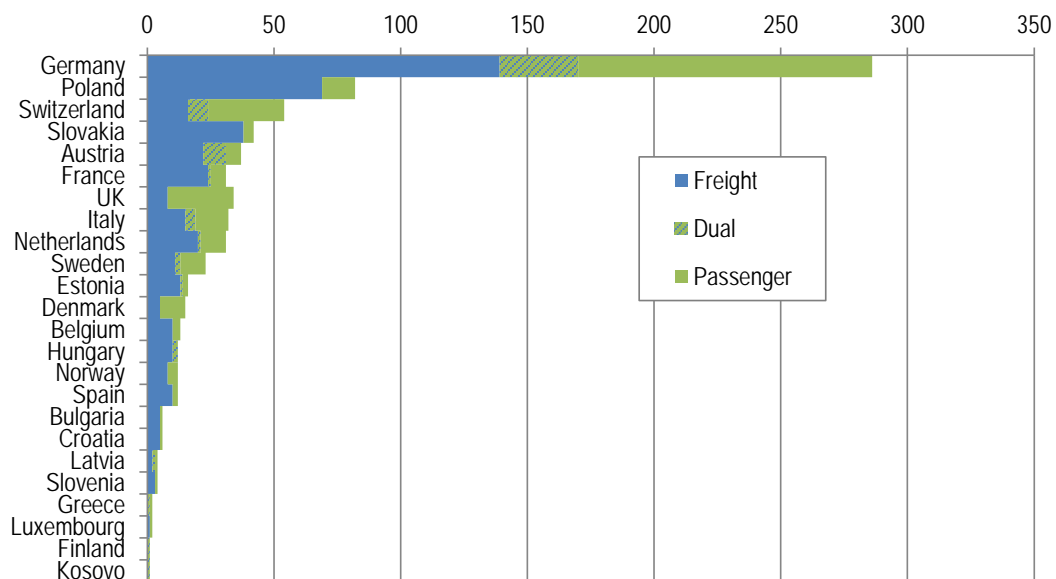
Ο αριθμός των κρατικών (μωβ αποχρώσεις) – μη κρατικών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (γκρι απόχρωση) ανά μεταφορικό έργο, αποτυπώνεται στα Σχήματα 2 και 3 που ακολουθούν.

Η επιβατική σιδηροδρομική αγορά συνεχίζει να κυριαρχείται από τις κρατικές επιχειρήσεις (αποχρώσεις μωβ στο σχήμα 2), ενώ στις εμπορευματικές μεταφορές το μερίδιο των μη κρατικών επιχειρήσεων είναι στις περισσότερες χώρες μεγάλο (αποχρώσεις μωβ στο σχήμα 3).

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

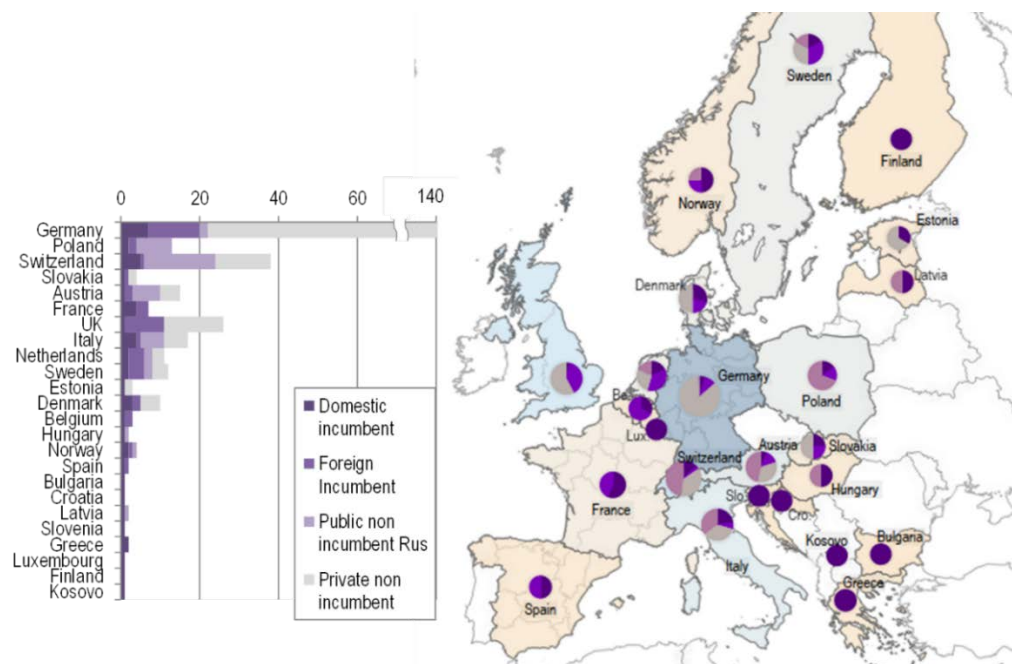
Στα σχήματα 6 και 8 παρουσιάζεται σε μορφή πίνακα η διαχρονική εξέλιξη στην Ευρώπη, μεταξύ 2005 και 2014, του ποσοστού των σιδηροδρομικών τονοχιλιομέτρων και επιβατοχιλιομέτρων επί των συνολικών χερσαίων τονοχιλιομέτρων και επιβατοχιλιομέτρων αντίστοιχα. Τέλος στα σχήματα 7 και 9, αποτυπώνεται το ποσοστό των σιδηροδρομικών τονοχιλιομέτρων και επιβατοχιλιομέτρων επί των συνολικών χερσαίων τονοχιλιομέτρων και επιβατοχιλιομέτρων αντίστοιχα για το έτος 2014.

Number of railway undertakings operating in domestic networks in 2015



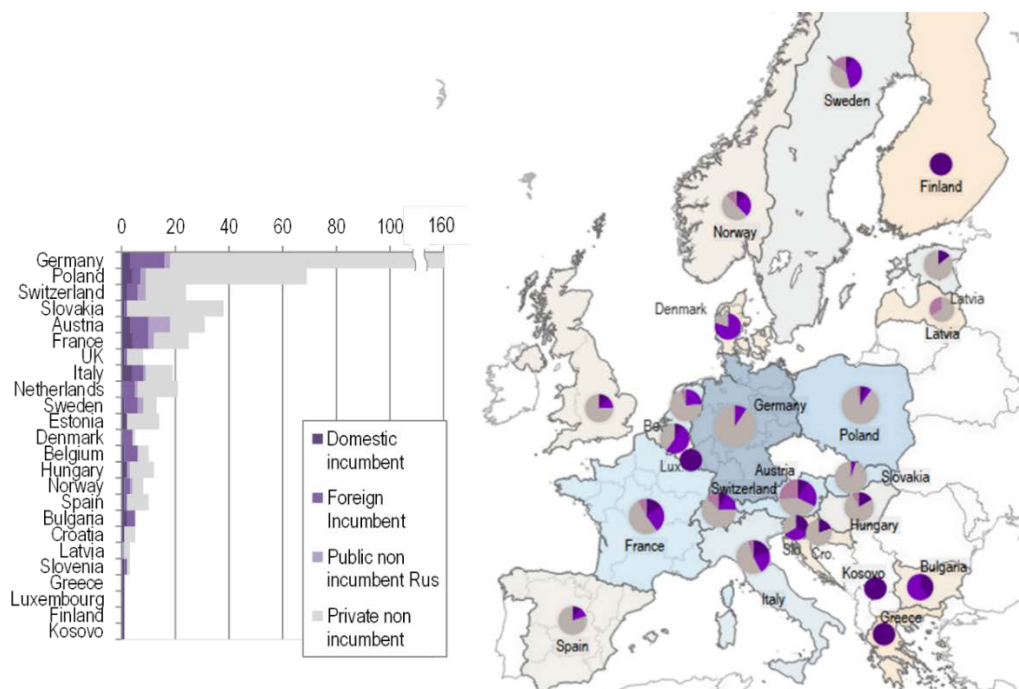
Σχήμα 1: Αριθμός Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων (επιβατικών ή/και εμπορευματικών) που δραστηριοποιήθηκαν στα εγχώρια δίκτυα το 2015

Public and private ownership of railway undertakings in the passenger market in 2015



Σχήμα 2: Αριθμός κρατικών - μη κρατικών επιβατικών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων το 2015

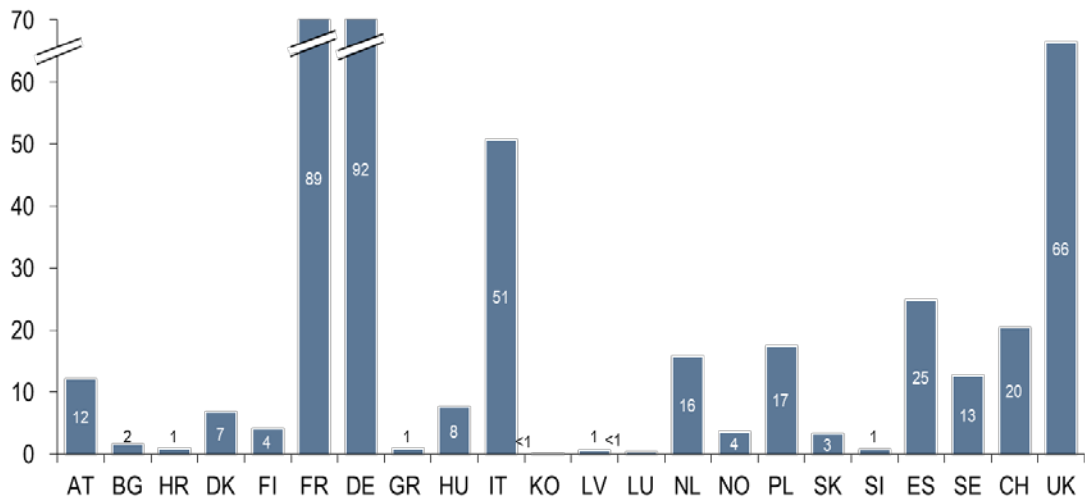
Public and private ownership of railway undertakings in the freight market in 2015



Σχήμα 3: Αριθμός κρατικών - μη κρατικών εμπορευματικών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων το 2015

Passenger traffic in 2015

Billion passenger kilometres



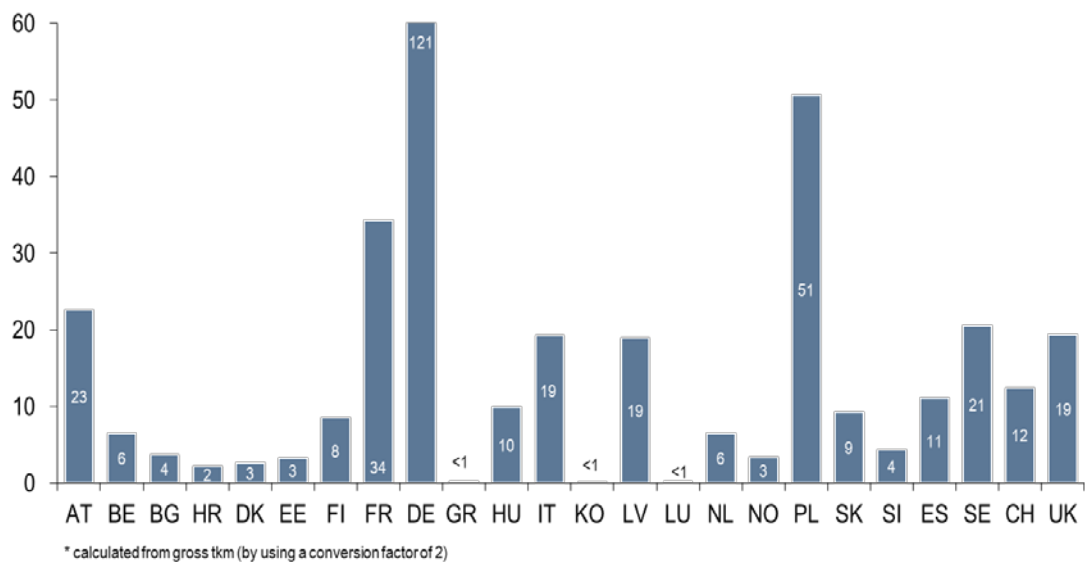
Σχήμα 4: Επιβατοχιλιόμετρα σιδηροδρομικού έργου

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

Freight traffic in 2015

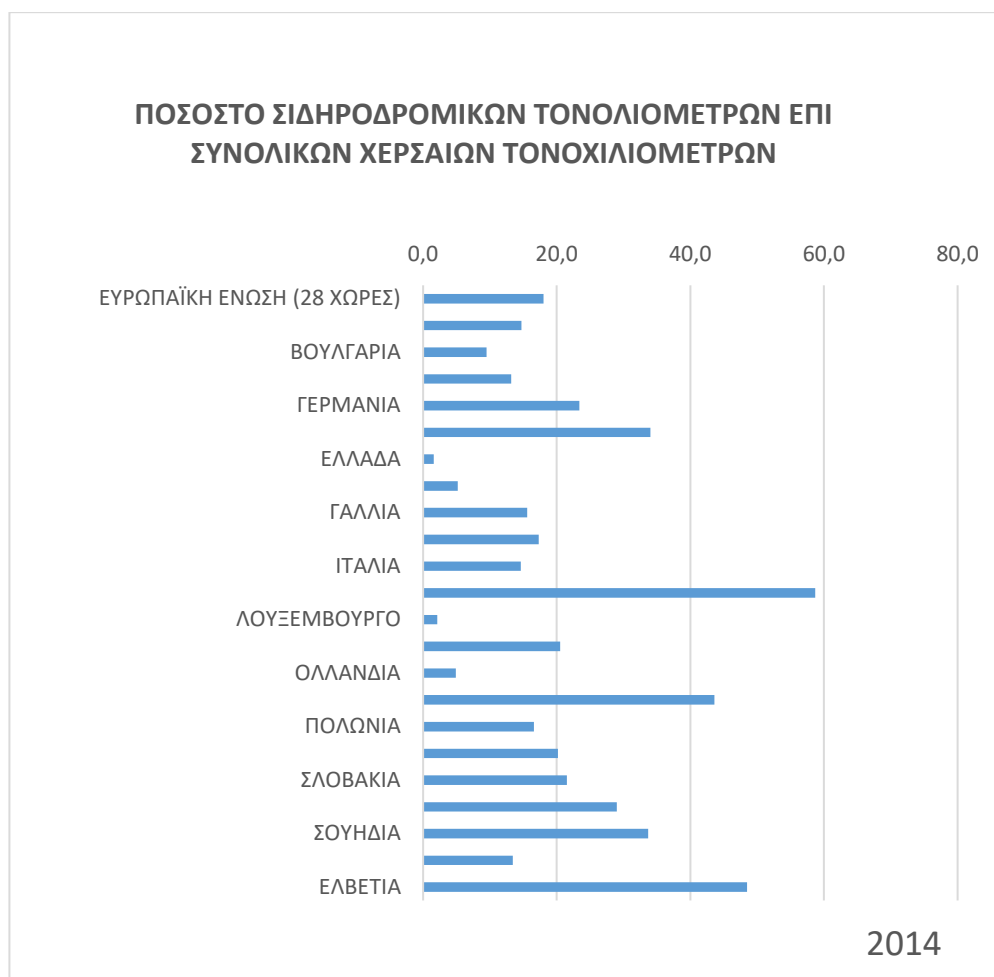
Billion net tonne kilometres



Σχήμα 5: Τονοχιλιόμετρα (καθαρό βάρος φορτίου) σιδηροδρομικού έργου

ΧΩΡΑ	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ (28 ΧΩΡΕΣ)	17,7	18,0	17,9	17,9	16,6	17,1	18,3	18,1	17,8	18,0
ΒΕΛΓΙΟ	13,4	15,4	15,3	15,9	12,8	14,5	15,2	14,6	14,4	14,7
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	25,4	27,1	25,1	20,5	11,9	10,7	11,4	8,9	9,1	9,5
ΔΑΝΙΑ	7,8	8,2	7,8	8,7	9,2	13,0	14,0	12,0	13,2	13,2
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	20,3	21,4	21,9	22,2	20,9	22,2	23,0	23,1	23,5	23,4
ΕΣΘΟΝΙΑ	64,6	65,3	56,8	44,7	52,7	54,2	51,5	47,0	44,1	34,0
ΕΛΛΑΔΑ	2,5	1,9	2,9	2,7	1,9	2,0	1,7	1,3	1,2	1,6
ΙΣΠΑΝΙΑ	4,7	4,6	4,2	4,3	3,6	4,1	4,4	4,5	4,6	5,2
ΓΑΛΛΙΑ	16,0	15,7	15,7	15,9	15,0	13,5	14,9	15,2	15,0	15,6
ΚΡΟΑΤΙΑ	23,1	24,3	25,2	21,8	20,6	21,2	20,2	19,8	17,4	17,3
ΙΤΑΛΙΑ	9,7	11,4	12,3	11,7	9,6	9,6	12,2	14,0	13,0	14,6
ΛΕΤΟΝΙΑ	70,2	61,0	58,1	61,3	69,8	61,9	63,8	64,2	60,4	58,7
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ	4,1	4,6	5,5	2,9	2,3	3,4	3,1	2,7	2,4	2,1
ΟΥΓΓΑΡΙΑ	25,0	23,9	20,9	20,6	17,1	19,6	20,0	20,5	20,5	20,5
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	4,4	4,8	5,5	5,4	4,9	4,6	5,0	5,1	4,9	4,9
ΑΥΣΤΡΙΑ	32,8	33,8	34,8	37,4	36,4	39,0	39,9	40,8	42,1	43,6
ΠΟΛΩΝΙΑ	30,8	29,4	26,4	24,0	19,4	19,4	20,5	18,0	17,0	16,6
ΣΛΟΒΕΝΙΑ	22,7	21,8	20,8	17,8	16,0	17,7	18,6	17,9	19,3	20,2
ΣΛΟΒΑΚΙΑ	29,5	30,9	25,5	23,4	19,6	22,0	20,9	19,8	21,4	21,5
ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	23,3	27,1	25,9	25,7	24,1	24,8	25,8	26,6	27,8	29,0
ΣΟΥΗΔΙΑ	36,0	35,8	36,4	35,1	36,8	39,3	38,2	39,7	38,5	33,7
ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ	11,7	11,7	11,1	11,6	12,1	11,2	12,0	11,9	13,2	13,4
ΕΛΒΕΤΙΑ	42,5	43,3	41,3	46,9	44,5	45,6	45,9	46,0	48,0	48,5

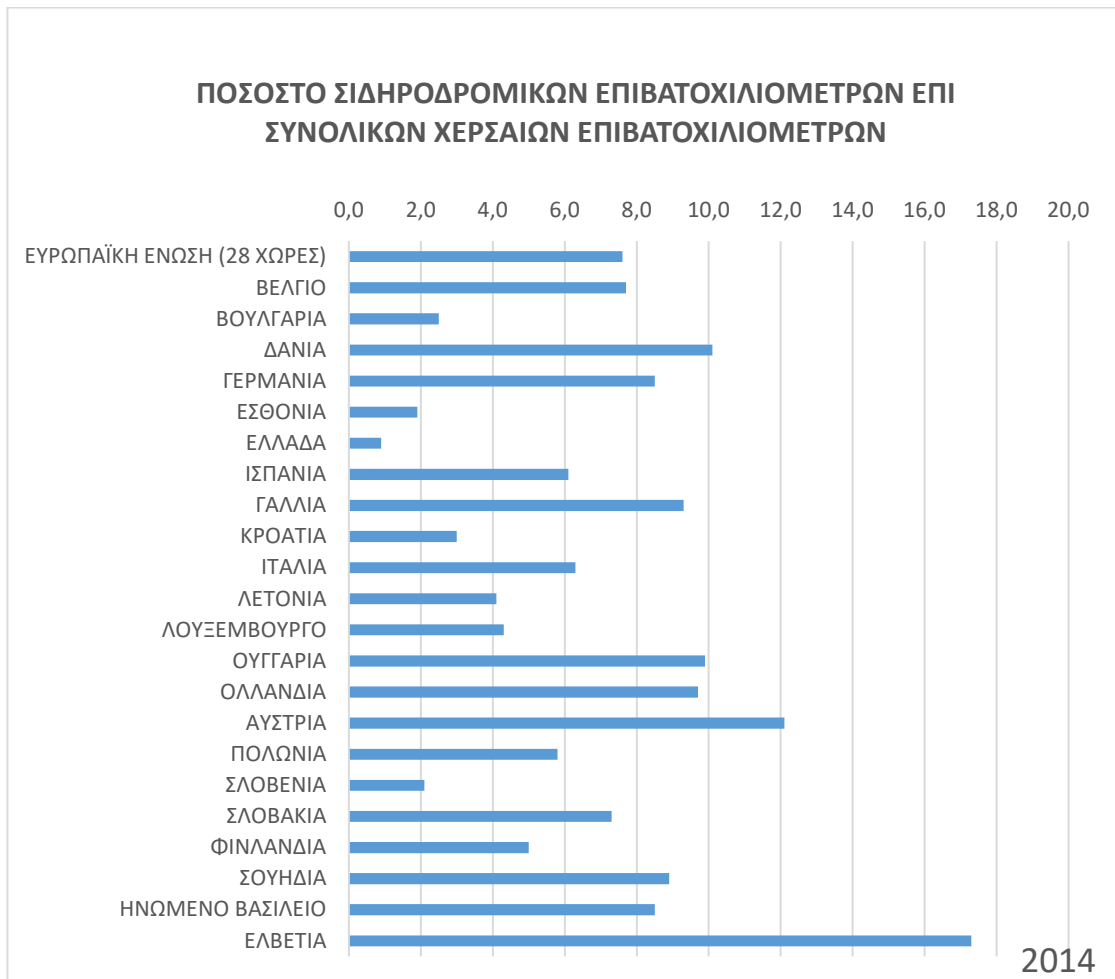
Σχήμα 6: Διαχρονική εξέλιξη του ποσοστού των σιδηροδρομικών τονοχιλιόμετρων στην Ευρώπη επί των συνολικών χερσαίων τονοχιλιόμετρων



Σχήμα 7: Ποσοστό των σιδηροδρομικών τονοχιλιόμετρων στην Ευρώπη επί των συνολικών χερσαίων τονοχιλιόμετρων για το έτος 2014.

ΧΩΡΑ	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ (28 ΧΩΡΕΣ)	6,9	7,1	7,2	7,3	7,1	7,2	7,3	7,7	7,6	7,6
ΒΕΛΓΙΟ	6,6	6,9	7,1	7,5	7,5	7,7	7,7	7,8	7,7	7,7
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	4,8	4,7	4,4	4,0	3,7	3,6	3,5	3,0	2,9	2,5
ΔΑΝΙΑ	9,5	9,7	9,7	9,7	9,5	9,8	10,0	10,2	10,3	10,1
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	7,5	7,8	7,8	8,1	7,9	8,0	8,2	8,9	8,5	8,5
ΕΣΘΟΝΙΑ	1,9	2,0	2,1	2,1	1,9	2,0	1,9	1,8	1,6	1,9
ΕΛΛΑΔΑ	1,7	1,6	1,6	1,3	1,2	1,1	0,8	0,7	0,9	0,9
ΙΣΠΑΝΙΑ	5,1	5,2	5,0	5,5	5,4	5,4	5,6	5,6	6,0	6,1
ΓΑΛΛΙΑ	9,1	9,4	9,6	9,3	9,4	9,3	9,3	9,5	9,4	9,3
ΚΡΟΑΤΙΑ	4,3	4,4	5,0	5,4	5,6	5,6	4,9	3,5	3,1	3,0
ΙΤΑΛΙΑ	6,0	6,1	6,0	6,0	5,5	5,6	5,8	6,4	6,3	6,3
ΛΕΤΟΝΙΑ	5,6	5,5	5,0	5,3	4,8	4,8	5,1	4,9	4,9	4,1
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ	3,6	3,9	4,1	4,3	4,3	4,5	4,4	4,6	4,8	4,3
ΟΥΓΓΑΡΙΑ	12,6	11,9	11,0	10,4	10,2	10,0	10,2	10,1	10,2	9,9
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	8,9	9,4	9,6	9,2	9,2	9,3	10,1	10,9	10,5	9,7
ΑΥΣΤΡΙΑ	9,8	10,0	10,1	11,1	11,1	11,0	11,3	11,8	12,2	12,1
ΠΟΛΩΝΙΑ	8,2	8,2	8,5	8,2	7,4	7,1	6,9	6,7	6,2	5,8
ΣΛΟΒΕΝΙΑ	2,7	2,7	2,6	2,7	2,6	2,5	2,3	2,3	2,3	2,1
ΣΛΟΒΑΚΙΑ	5,9	5,9	6,0	6,4	6,6	6,7	7,0	7,1	7,1	7,3
ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	4,8	4,8	5,0	5,4	5,1	5,2	5,0	5,3	5,3	5,0
ΣΟΥΗΔΙΑ	7,7	8,3	8,7	9,4	9,5	9,4	8,8	9,1	9,2	8,9
ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ	5,9	6,2	6,6	6,9	6,9	7,5	7,9	8,1	8,4	8,5
ΕΛΒΕΤΙΑ	16,3	16,5	17,0	17,1	17,4	17,6	17,6	17,2	17,1	17,3

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



Σχήμα 9: Ποσοστό των σιδηροδρομικών επιβατοχιλιόμετρων στην Ευρώπη επί των συνολικών χερσαίων επιβατοχιλιόμετρων για το έτος 2014.

Οι πίνακες 6,7,8,9 έχουν αντληθεί από τον ιστότοπο της Eurostat, στον οποίο δεν έχει ενημερωθεί το έργο του 2015.

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 Οργανισμός Σιδηροδρόμων της ΕΕ (EUAR) – πρώην 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) συστάθηκε με τον Κανονισμό (ΕΚ) 881/2004 για να βοηθήσει στη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου σιδηροδρομικού χώρου, με την ενίσχυση της ασφάλειας και της διαλειτουργικότητας. Με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/796 καταργήθηκε ο Κανονισμός 881/2004 και ιδρύθηκε ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (European Union Agency for Railways ή EUAR).

Ο EUAR στοχεύει στην προώθηση ασφαλών και συμβατών σιδηροδρομικών συστημάτων στα όρια της ΕΕ. Με έδρα τη Γαλλία (Valenciennes), συμβάλλει στην εναρμόνιση των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών συστημάτων, καθιστώντας το σιδηρόδρομο ασφαλέστερο και ικανό να διασχίζει τα εθνικά σύνορα 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 EUAR 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 EUAR 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 C3 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 ή ENRRB), προβλέπεται στο άρθρο 57.1 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ. Μέσω αυτού, η ΕΕ επιδιώκει τη συστηματική ανάδραση από τη σιδηροδρομική αγορά καθενός κράτους-μέλους ως προς την υποδοχή που επιφυλάσσεται στις νομοθετικές πρωτοβουλίες της ΕΕ, την εξέλιξη της αγοράς, πιθανά προβλήματα που ανακύπτουν και χρήζουν νομοθετικής αντιμετώπισης κ.ά. Για το λόγο αυτό, το Δίκτυο οργανώνεται σε Ομάδες Εργασίας, καθεμία από τις οποίες πραγματεύεται επιμέρους πεδία (εμπορευματικοί διάδρομοι, οικονομική ισορροπία κ.ά.)

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

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

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. Δύνανται να συμμετέχουν μόνο εκείνες οι Αρχές Σιδηροδρόμων που είναι πλήρως ανεξάρτητες από οποιοδήποτε άλλο διοικητικό όργανο της χώρας τους.

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

Σήμερα στον IRG-Rail συμμετέχουν Ρυθμιστικές Αρχές Σιδηροδρόμων από 29 συνολικά κράτη. Η ΡΑΣ είναι το 18^ο μέλος, από το 2012.

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 Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ. 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 κάτωθι φορείς, η ΡΑΣ παρακολουθεί τις εξελίξεις χωρίς να συμμετέχει ενεργά:

1.2.2.1 Ευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρόμων (RNE)

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

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

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

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.

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

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

Σε εφαρμογή των ανωτέρω, ιδρύθηκε στο Ταλίν της Εσθονίας στις 16 Οκτωβρίου 2013 η PRIME από μια ομάδα αναγνωρισμένων εμπειρογνομόνων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, με σκοπό να αποτελέσει το επίσημο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Διαχειριστών Σιδηροδρομικής Υποδομής όπως προβλέπεται στην Οδηγία του 4ο σιδηροδρομικού πακέτου.

Σημαντικοί στόχοι των εργασιών της ομάδας είναι η συμβολή στην υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, η καλύτερη ανάπτυξη του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS), η συγκριτική αξιολόγηση των επιδόσεων και την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών μεταξύ των διαχειριστών υποδομής.

Κάθε ευρωπαϊκός διαχειριστής υποδομής που λειτουργεί πάνω από 50 χιλιόμετρα σιδηροδρομικής διαδρομής ή φορέας κατανομής χωρητικότητας που του έχει ανατεθεί η εκτέλεση βασικών λειτουργιών της διαχείρισης της υποδομής, ή οι ενώσεις των ευρωπαϊκών διαχειριστών σιδηροδρομικής υποδομής μπορεί να γίνει το μέλος της PRIME, αφού υπογράψει τη σχετική Διακήρυξη Πρόθεσης. Η PRIME έχει σήμερα 28 μέλη - 24 διαχειριστές υποδομής και 4 ενώσεις.

2 Ρύθμιση σιδηροδρομικής αγοράς

Οι σημαντικότερες δραστηριότητες της ΡΑΣ, στο πλαίσιο άσκησης των αρμοδιοτήτων της ως Ρυθμιστικού Φορέα για τις σιδηροδρομικές μεταφορές και ως Φορέα Αδειοδότησης Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων, επικεντρώθηκαν, το έτος 2016:

- 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 στον φορέα συντήρησης του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού ΕΕΣΣΤΥ ΑΕ, για θέματα αρμοδιότητάς τους, με διαρκή εποπτικό έλεγχο και παρεμβάσεις, όπου κρίθηκε απαραίτητο,
- στην αδειοδότηση της δεύτερης ιδιωτικής σιδηροδρομικής εταιρίας στην Ελλάδα.
- στην παροχή της αναγκαίας συνδρομής για την ορθή εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την ευρωπαϊκή οδηγία 2012/34 «για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου».

2.1 Αδειοδότηση Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων

Η ΡΑΣ, ως φορέας αδειοδότησης σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (άρθρο 28 παρ. 8 του Ν. 3891/2010), μετά τη χορήγηση στο τέλος του 2015 της πρώτης άδειας σιδηροδρομικής επιχείρησης (EL 0120150001) σε ιδιωτική εταιρία, την Rail Cargo Logistics – Goldair, προχώρησε μέσα στο 2016 στη χορήγηση άδειας σιδηροδρομικής επιχείρησης (EL 0120160001) στην ιδιωτική εταιρία Piraeus Europe Asia Rail Logistics - Ανώνυμη Εταιρία Διαχείρισης Εφοδιαστικής Αλυσίδας (PEARL A.E.).

Η PEARL το α' εξάμηνο του 2016 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.

Ιδρύθηκε τον Ιούνιο του 2015 με μοναδικό μέτοχο την αγγλική εταιρία Piraeus Europe Asia Rail Logistics Limited, με σκοπό, μεταξύ άλλων σύμφωνα με το καταστατικό της, τις εθνικές και διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων και τις υπηρεσίες παροχής σιδηροδρομικής έλξης καθώς και τις εθνικές και διεθνείς πολυτροπικές, διατροπικές και συνδυασμένες μεταφορές, την οργάνωση-διενέργεια και εκτέλεση οδικών, θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορών.

Η ΡΑΣ μελέτησε τον υποβληθέντα φάκελο και αφού διαπίστωσε την πληρότητά του ως προς τα απαιτούμενα δικαιολογητικά που ορίζονται από τη σχετική νομοθεσία και εξειδικεύονται στον δημοσιευμένο Οδηγό της ΡΑΣ, έκρινε ότι η εταιρία PEARL A.E. πληροί τις προϋποθέσεις της Υ.Α. Φ4/οικ.1594/107/ΦΕΚ 56 Β' 25/01/2012, της Οδηγίας 2012/34 και του ΕΚ 2015/171 και προχώρησε στη χορήγηση άδειας λειτουργίας σιδηροδρομικής επιχείρησης με την υπ' αριθμ. 4572 / 23.05.2016 απόφαση της Ολομέλειας.

Η είσοδος της δεύτερης ιδιωτικής εταιρίας στις σιδηροδρομικές μεταφορές, που εκτιμάται εντός του 2017, αναμένεται να συμβάλει στην περαιτέρω ανάπτυξη και αξιοποίηση της σιδηροδρομικής υποδομής, αφού η αύξηση του μεταφορικού έργου θα βοηθήσει στην ανάπτυξη και αξιοποίηση της υποδομής και κατ' επέκταση στην αύξηση των εσόδων του Διαχειριστή της Σιδηροδρομικής Υποδομής. Παράλληλα, θα οδηγήσει σταδιακά στην αύξηση του μεριδίου των σιδηροδρομικών μεταφορών στην αγορά των μεταφορών αναδεικνύοντας τα πλεονεκτήματα της σιδηροδρομικής μεταφοράς ως την πλέον ασφαλή, οικονομική και φιλική προς το περιβάλλον λύση.

Η ΡΑΣ αναρτά στη βάση δεδομένων ERADIS του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της ΕΕ (EUAR), στη διεύθυνση <http://eradis.era.europa.eu> τις άδειες που έχουν χορηγηθεί και παρακολουθεί συνεχώς την ισχύ των όρων βάσει των οποίων χορηγήθηκαν, δηλ. φερεγγυότητα εκπροσώπων, χρηματοοικονομική κατάσταση της αδειοδοτημένης επιχείρησης, επαγγελματική επάρκεια και κάλυψη αστικής ευθύνης (ισχύς ασφαλιστήριων συμβολαίων, εκπρόσωποι εταιρίας, καταστατικό, οργανόγραμμα κ.α.).

2.2 Έλεγχος και Παρεμβάσεις στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ

2.2.1 Λογιστικός διαχωρισμός λογαριασμών μεταξύ υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς

Η ΡΑΣ στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων, κατά το άρθρο 6 και 56 του ν. 4408/2016 (Α' 135) και το άρθρο 28 του ν. 3891/2010 (Α'188), ελέγχει την ορθή εφαρμογή λογιστικού διαχωρισμού της σιδηροδρομικής επιχείρησης ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. ανά κλάδο δραστηριοτήτων (επιβατικές, εμπορευματικές μεταφορές), με σκοπό την εξασφάλιση της αποφυγής διασταυρούμενων επιδοτήσεων έτσι ώστε τα κονδύλια που καταβάλλονται για τις δραστηριότητες που αφορούν στην παροχή υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, ως υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας (ΥΔΥ), έως 50.000.000 € ετησίως μέχρι το έτος 2019, να εμφανίζονται χωριστά στους σχετικούς λογαριασμούς και να μη μεταφέρονται σε δραστηριότητες που αφορούν στην παροχή άλλων υπηρεσιών μεταφορών, γεγονός που οδηγεί σε στρέβλωση της αγοράς και παρεμποδίζει τον υγιή ανταγωνισμό.

Ο ως άνω έλεγχος στις οικονομικές καταστάσεις της ΤΡΑΙΝΟΣΕ για τη χρήση 2014, δεν είχε ολοκληρωθεί εντός του 2015 λόγω καθυστερημένης δημοσίευσης των οικονομικών καταστάσεων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Η ΡΑΣ κατά το 2016 συγκέντρωσε αναλυτικά στοιχεία εφαρμογής του λογιστικού διαχωρισμού στο σύνολο των δραστηριοτήτων παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και μεταφοράς φορτίου ώστε να είναι σε θέση το επόμενο έτος να αναθέσει τον περαιτέρω έλεγχο σε εξειδικευμένο εξωτερικό σύμβουλο.

Ειδικότερα το 2016 η ΡΑΣ, πριν ξεκινήσει τον πλήρη έλεγχο των οικονομικών στοιχείων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ για τη χρήση 2014, που όπως προαναφέρθηκε βρισκόταν σε εκκρεμότητα, καθώς και για τη χρήση 2015, αποφάσισε αρχικά να προχωρήσει, στον

έλεγχο συμμόρφωσης σε διορθωτικές ενέργειες που είχαν ζητηθεί σε προηγούμενη έκθεση ελέγχου και αφορούσαν ελλείψεις σε πρωτογενή στοιχεία τεκμηρίωσης κόστους και σε περαιτέρω ανάλυση του μηχανοστασιακού κόστους ανά τύπο τροχαίου υλικού στην κατηγορία εξόδου «συντήρηση τροχαίου υλικού», που στην ουσία αντιστοιχεί στο 40% της ετήσιας συνολικής επιδότησης, η οποία υλοποιείται από την εταιρία ΕΕΣΣΤΥ ΑΕ.

Η ΡΑΣ με επιστολή της στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ ζήτησε μία σειρά πρωτογενών στοιχείων κόστους που αφορούν στην εργοστασιακή και μηχανοστασιακή συντήρηση για τη χρήση 2014, για να ελεγχθεί η συμμόρφωση προς τις προαναφερθείσες διορθωτικές ενέργειες και μετά να προχωρήσει στον έλεγχο της συγκεκριμένης κατηγορίας εξόδου.

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ με επιστολή της απέστειλε όλα τα πρωτογενή στοιχεία κόστους που ζητήθηκαν, πλην των συγκεντρωτικών στοιχείων κόστους εργοστασιακής και μηχανοστασιακής συντήρησης ανά τύπο τροχαίου υλικού, καταστάσεις οι οποίες είναι απαραίτητες για τον έλεγχο συμμόρφωσης. Επισημαίνεται ότι στη συγκεκριμένη επιστολή αναφέρεται ότι μέρος του κόστους που αφορά στην ανάταξη τροχαίου υλικού βαρύνει τον εκμισθωτή (ΕΕΣΣΤΥ ΑΕ) και ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έχει διατυπώσει σημαντικές επιφυλάξεις ως προς το ύψος του συνολικού κόστους, τις διαδικασίες, την υποστήριξη και την ακρίβεια της κοστολόγησης των εργασιών συντήρησης από την ΕΕΣΣΤΥ ΑΕ καθώς και των ανταλλακτικών.

Στη συνέχεια απέστειλε εκ νέου επιστολή στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, με την οποία διαβίβασε υποδείγματα των εργοστασιακών και μηχανοστασιακών συγκεντρωτικών καταστάσεων συντήρησης τα οποία και είχε λάβει σε προηγούμενους ελέγχους, για να αποσταλούν ανάλογα στοιχεία που αφορούν στην υπό έλεγχο χρήση, από τα οποία απεστάλησαν συνημμένες σε νεότερη επιστολή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, συγκεντρωτικές καταστάσεις που συνέταξε η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, όπως αναφέρει στην εν λόγω επιστολή της, μετά από επεξεργασία των αναλυτικών κοστολογικών στοιχείων που είχαν διαβιβαστεί από την ΕΕΣΣΤΥ.

2.2.2 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 των ιδιωτικών βουλγαρικών σιδηροδρομικών εταιριών BULGARIAN RAILWAY COMPANY AD (BRC AD) και DB SCHENKER RAIL BULGARIA EOOD, με αντικείμενο την παραλαβή και ανταλλαγή εμπορευματικών τρένων στο διασυνοριακό σταθμό Ελλάδας-Βουλγαρίας, Κουλάτα. Αντίστοιχες παρεμβάσεις για την επίλυση του θέματος υπήρξαν και από τον Βουλγαρικό Ρυθμιστικό Φορέα ΕΑΡΑ. Παρά τη δέσμευση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ότι θα έρθει άμεσα σε επαφή με τις ιδιωτικές βουλγαρικές εταιρίες για τον προσδιορισμό του τόπου και του χρόνου υπογραφής της διασυνοριακής συμφωνίας συνεργασίας κάτι τέτοιο δεν πραγματοποιήθηκε. Το 2016 η BRC AD εκπροσωπώντας και τις εταιρίες DB SCHENKER RAIL και BULMARKET RAIL CARGO, επανήλθε ζητώντας εκ νέου να παρέμβει η ΡΑΣ. Η ΡΑΣ, στο πλαίσιο άσκησης των αρμοδιοτήτων της ως ρυθμιστικός

φορέας, υπεύθυνος, κατά το άρθρο 28 παρ.1 του ν.3891/2010 «...για τη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς, την τήρηση των διατάξεων του παρόντος και της σχετικής νομοθεσίας. Επιπλέον, παρακολουθεί την τήρηση των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, εξασφαλίζει τη δίκαιη και χωρίς διακρίσεις αντιμετώπιση πάντων, λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα και εκδίδει τις απαιτούμενες εκτελεστές πράξεις...», προχώρησε σε διερεύνηση του θέματος και εξέτασε αναλυτικά τα αιτήματα των βουλγαρικών εταιριών και τη θέση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ επ' αυτών.

Μετά την ολοκλήρωση της διερεύνησης, στις αρχές του 2016, η ΡΑΣ προχώρησε σε διαδικασία ακρόασης που οδήγησε στην υπ' αριθμ.4980/30.09.2016 απόφαση της Ολομέλειας της Αρχής, με την οποία επιβλήθηκε στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ λόγω της συνεχιζόμενης επί σειρά ετών παρελκυστικής πολιτικής της στο εν λόγω ζήτημα, η οποία δεν δικαιολογείται από νομοθετικούς, τεχνικούς ή άλλους λόγους, η διοικητική κύρωση της σύστασης του άρθρου 32 παρ. 2 εδ. α του ν. 3891/2010 (ΦΕΚ Α' 188), για τις παραβάσεις της κείμενης σιδηροδρομικής νομοθεσίας και της νομοθεσίας του ανταγωνισμού και τάχθηκε 3μηνη προθεσμία για την ολοκλήρωση και υπογραφή διασυνοριακών συμφωνιών συνεργασίας με τις βουλγαρικές ιδιωτικές εταιρίες BULGARIAN RAILWAY COMPANY AD (BRC AD), DB SCHENKER RAIL BULGARIA EOOD και BULMARKET RAIL CARGO EOOD.

Η ΡΑΣ θα συνεχίσει εντός του 2017 να παρακολουθεί την εξέλιξη του θέματος, με σκοπό πάντα να συμβάλει στην τήρηση των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών στις εμπορευματικές μεταφορές διασφαλίζοντας τη δίκαιη και χωρίς διακρίσεις αντιμετώπιση όλων των εμπλεκόμενων και σε περίπτωση μη συμμόρφωσης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ μετά τη παρέλευση της τρίμηνης προθεσμίας, θα προβεί στις δέουσες ενέργειες για να επιτευχθεί ο ανωτέρω στόχος.

2.3 Έλεγχος και Παρεμβάσεις στον ΟΣΕ

2.3.1 Δήλωση Δικτύου

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

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

Η ΡΑΣ, στο πλαίσιο άσκησης των εποπτικών της αρμοδιοτήτων, κατά το άρθρο 56 του ν.4408/2016, απέστειλε επιστολή στο Διαχειριστή Υποδομής όπου επισημαίνεται η ανάγκη για επαναδημοσίευση της Δήλωσης Δικτύου 2017 και δημοσίευση της Δήλωσης Δικτύου 2018, με βάση τις απαιτήσεις του νέου νομοθετικού πλαισίου, που

απορρέει από την ευρωπαϊκή οδηγία 2012/34 και τις εκτελεστικές πράξεις αυτής καθώς και από τον σχετικό νόμο εναρμόνισης της ελληνικής νομοθεσίας (ν.4408/2016). Αναμένονται οι σχετικές ενέργειες του Διαχειριστή Υποδομής.

2.3.2 Σύστημα ενθάρρυνσης επιδόσεων

Πραγματοποιήθηκε ετήσια επιθεώρηση της ΡΑΣ στον ΟΣΕ Α.Ε. για το Σύστημα Ενθάρρυνσης Επιδόσεων (ΣΕΕ) (άρθρο 35 ν.4408/2016). Διαπιστώθηκε ότι το σύστημα τηρείται σε ικανοποιητικό βαθμό αλλά ο αριθμός των δρομολόγιων ανά ημέρα που παρακολουθούνται από το ΣΣΕ παραμένει μικρός και ζητήθηκε από τον ΟΣΕ να γίνει προσπάθεια αύξησης τους. Πράγματι ο ΟΣΕ μέσα στο 2016 αύξησε τα παρακολουθούμενα δρομολόγια από 12 σε 16.

Έχει προγραμματιστεί αντίστοιχος έλεγχος του συστήματος για τις αρχές του 2017.

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

Ο ΟΣΕ, ως Διαχειριστής Υποδομής, ως φορέας εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών αλλά και ως πάροχος ο ίδιος υπηρεσιών προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις οφείλει να προσδιορίσει τα τέλη χρήσης και παροχής αυτών, που αποτελούν και βασικό έσοδο της χρηματοδότησης των δραστηριοτήτων του. Όπως προκύπτει από το Τμήμα 2 – Τέλη Υποδομής και Υπηρεσιών του ν.4408/2016 και εξειδικεύεται περαιτέρω στον Κανονισμό ΕΕ 2015/909, το τέλος ορίζεται ίσο με το κόστος που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της σιδηροδρομικής υπηρεσίας. Το ύψος των τελών και η μεθοδολογία υπολογισμού του συστήματος χρέωσης χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής και των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών οφείλει να αποτυπώνεται στη Δήλωση Δικτύου του Διαχειριστή Υποδομής.

Στο πλαίσιο αυτό και με δεδομένο ότι, όπως προκύπτει από τη Δήλωση Δικτύου του ΟΣΕ, η μεθοδολογία που ακολουθεί δεν καλύπτει τις απαιτήσεις των ως άνω νομοθετημάτων, η ΡΑΣ ζήτησε από τον ΟΣΕ, με σχετική επιστολή της, σχέδιο σταδιακής εφαρμογής της νέας μεθοδολογίας, σύμφωνα με το άρθρο 9 του Κανονισμού ΕΕ 2015/909. Λαμβάνοντας υπόψη ότι, από τη νομοθεσία, δίνεται στο Διαχειριστή Υποδομής δυνατότητα σταδιακής προσαρμογής έως τα μέσα του 2019, πρόθεση της Αρχής είναι να ξεκινήσει εγκαίρως και να ολοκληρωθεί εντός της μεταβατικής περιόδου η επεξεργασία σχεδίου υπουργικής απόφασης για την επικαιροποίηση του πλαισίου, των κανόνων και των κριτηρίων χρέωσης που θα αντικαταστήσει την ισχύουσα Φ4/54510/4872/06 (Β'745) υπουργική απόφαση.

2.3.4 Σύστημα για την παροχή κινήτρου στο Διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής

Στο τέλος του 2015 δημοσιεύτηκε η Κ.Υ.Α. Φ35/οικ.63186/31867 ΦΕΚ 2333 Β' 2015) που αφορά στην 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 προηγούμενης νομοθεσίας παρ. 3 του άρθρου 14 του π.δ. 41/2005 (Α'60).

Ο ρόλος της ΡΑΣ, σύμφωνα με το άρθρο 6 της προαναφερθείσας απόφασης, είναι η εποπτεία εφαρμογής του συστήματος παροχής κινήτρου στον ΟΣΕ ΑΕ υποβάλλοντας σχετικές εκθέσεις στους Υπουργούς Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, για την τελική έγκριση και καταβολή της αμοιβής επιβράβευσης.

Με δεδομένο ότι στην ελληνική νομοθεσία έχει επιλεγεί η υλοποίηση των κινήτρων μέσω ρυθμιστικών μέτρων και όχι μέσω της συμβατικής συμφωνίας κράτους-διαχειριστή υποδομής, προβλέπεται, σ' αυτή την περίπτωση, η υλοποίησή τους να βασίζεται στην ανάλυση των επιτεύξιμων μειώσεων του κόστους, σύμφωνα και με την παρ.4 του άρθρου 30 του ν.4408/2016.

Η ΡΑΣ, λαμβάνοντας υπόψη ότι η πρώτη καταβολή επιβράβευσης για το έτος 2015 ορίζεται από την υπουργική απόφαση ότι θα γίνει το 2018 και κρίνοντας, παράλληλα, ότι αποτελεί προϋπόθεση για ουσιαστικό έλεγχο η ύπαρξη σχετικής ανάλυσης των επιτεύξιμων μειώσεων κόστους από το Διαχειριστή Υποδομής, δεν προχώρησε σε έλεγχο των στοιχείων του έτους 2015 και στην αντίστοιχη εισήγηση.

Κρίθηκε από την Αρχή ότι η έννοια της συντηρημένης γραμμής, του πραγματικού κόστους συντήρησης αλλά και η σύγκριση αυτού με ένα προϋπολογισμένο κόστος που έχει τεθεί μονομερώς από το ΔΥ είναι δεδομένα ασαφή και μη ελέγξιμα. Η ΡΑΣ θα επανέλθει εντός του 2017 με εισήγηση για επικαιροποίηση της σχετικής υπουργικής απόφασης που θα προβλέπει ρητά την ύπαρξη σχετικής μελέτης από το ΔΥ, όπως άλλωστε προβλέπεται στην παρ.4 του άρθρου 30 της Οδηγίας 2012/34, στην οποία θα προτείνονται από το ΔΥ οι επιτεύξιμες μειώσεις κόστους και θα μπορεί στη συνέχεια να γίνει ο σχετικός έλεγχος από τη ΡΑΣ ώστε να τεκμηριωθεί η καταβολή της επιβράβευσης βάσει της υλοποίησης των στόχων που είχαν τεθεί. Αυτονόητο είναι ότι η εν λόγω μελέτη/ανάλυση θα διασφαλίζει ότι οι προτεινόμενες από το ΔΥ μειώσεις του κόστους παροχής της υποδομής λαμβάνουν υπόψη τους θέματα ασφάλειας, συντήρησης και βελτίωσης της ποιότητας εξυπηρέτησης της υποδομής.

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

Η Ελλάδα, βάσει του Κανονισμού ΕΕ 2010/913 σχετικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές με τον οποίο συστάθηκαν 9 εμπορευματικοί διάδρομοι, συμμετέχει, στον εμπορευματικό σιδηροδρομικό διάδρομο 7 (Rail Freight Corridor 7) από την έναρξη λειτουργίας του το Νοέμβριο του 2013. Με τον Κανονισμό ΕΕ 2013/1316 «για τη σύσταση της διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη», την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 913/2010 και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 680/2007 και (ΕΚ) 67/2010» προστέθηκε και η Γερμανία ως όγδοη χώρα του διαδρόμου και μετονομάστηκε πλέον σε Ανατολή/ Ανατολική Μεσόγειος (Orient East-Med Corridor-OEM), που ξεκινάει από

την Ελλάδα και διασχίζει τις Βουλγαρία, Ρουμανία, Ουγγαρία, Αυστρία, Σλοβακία, Τσεχία και καταλήγει στη Γερμανία.

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

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

Άπτεται των διαχειριστών υποδομής του εμπορευματικού διαδρόμου να καθορίζουν από κοινού και να οργανώνουν διεθνείς προκαθορισμένες διαδρομές για εμπορευματικές αμαξοστοιχίες, έτσι ώστε να διευκολύνουν την ομαλή διέλευση κατά μήκος του διαδρόμου, να εξασφαλίζουν την ικανοποιητική συχνότητα και διάρκεια του ταξιδιού, και να εξαλείφουν τα σημεία συμφόρησης κατά μήκος του διαδρόμου.

Σε μία από αυτές τις συναντήσεις που έλαβε χώρα στη Σόφια της Βουλγαρίας συμμετείχαν μετά από πρόσκληση για πρώτη φορά και οι αρχές ασφαλείας (NSAs) των σχετικών με το συγκεκριμένο διάδρομο χωρών, συμπεριλαμβανομένης της ΡΑΣ, όπου ζητήθηκε και κατατέθηκαν απόψεις επί συγκεκριμένων ζητημάτων του προγράμματος δράσεων που συμφωνήθηκε μεταξύ των υπουργών μεταφορών τον Ιούνιο του 2016 στην Ολλανδία, ως απόρροια της Κοινής Υπουργικής Διακήρυξης, καθώς και μία σειρά ερωτημάτων σχετικών με τα υπό συζήτηση ζητήματα που χρήζουν αντιμετώπισης για τη βελτίωση της κυκλοφορίας στον εν λόγω διάδρομο.

Επιπλέον, επισημαίνεται ότι η ΡΑΣ έχει συμμετάσχει στη σύνταξη και στην έκδοση της Κοινής Συμφωνίας Συνεργασίας (Common Cooperation Agreement) που υπογράφηκε μεταξύ των Ρυθμιστικών Φορέων των χωρών που απαρτίζουν τον RFC OEM.

2.5 Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την Οδηγία 2012/34 (ΕΕ)

Μέσα στο 2016 συνεχίστηκε η επεξεργασία και η ανταλλαγή θέσεων-απόψεων με την αρμόδια υπηρεσία του ΥΠΥΜΕ, που είχε και την ευθύνη για την ορθή και έγκαιρη ενσωμάτωση της ευρωπαϊκής Οδηγίας 2012/34 στο ελληνικό δίκαιο.

Η διαδικασία αυτή ολοκληρώθηκε και τον Ιούλιο ψηφίστηκε ο σχετικός νόμος 4408/2016 (Α'135/27.07.2016) «Εναρμόνιση της νομοθεσίας με την Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ L343/32 της 14.12.2012) και άλλες διατάξεις».

Η ΡΑΣ, μετά τη ψήφιση του ως άνω νόμου προχώρησε στην επεξεργασία και επικαιροποίηση του Οδηγού προς Επιχειρήσεις που αιτούνται σιδηροδρομικής άδειας,

σύμφωνα με τις απαιτήσεις της νέας νομοθεσίας. Ο ενημερωμένος Οδηγός έχει ήδη αναρτηθεί στην ιστοσελίδα της προς υποβολή πιθανών ενδιαφερομένων να δραστηριοποιηθούν στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά.

Παράλληλα, όπως προβλέπει ο νόμος, επεξεργάστηκε σχέδιο νέας/επικαιροποιημένης υπουργικής απόφασης αδειοδότησης σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, με σκοπό στις αρχές του 2017 να προωθηθεί στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών η σχετική εισήγηση για τροποποίηση της υπουργικής απόφασης Φ4/οικ.1594/107/2012 (Β'56) «Αδειοδότηση Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων».

Τέλος, σε εφαρμογή της παρ.2 του άρθρου 61 του ν.4408/2016, εντός του 2017, αναμένεται να ξεκινήσει και η κωδικοποίηση των αρμοδιοτήτων της Αρχής και να προωθηθεί η σχετική εισήγηση προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών για την έκδοση του προβλεπόμενου προεδρικού διατάγματος.

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 ΕΕ 1371/2007 σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών, κατά τη διάρκεια του 2016:

- λάμβανε από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ανά τρίμηνο ηλεκτρονικό αρχείο με τα παράπονα που καταχωρούνται από το αρμόδιο Τμήμα Παραπόνων στην ηλεκτρονική εφαρμογή του μηχανισμού διεκπεραίωσης παραπόνων, η οποία υλοποιήθηκε το 2015 από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ σε συνεργασία με την Αρχή.

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έλαβε 1548 παράπονα τα οποία αφορούσαν κυρίως τις κατηγορίες των ακυρώσεων – καθυστερήσεων, προσβασιμότητας σε σταθμό, ασφάλειας, συμπεριφοράς προσωπικού, αποζημιώσεων κομίστρου, έλλειψης πληροφόρησης ή ποιότητας παροχής υπηρεσιών.

Γενικά, σε πολλά παράπονα επιβατών δεν υπάρχει δυνατότητα παρέμβασης της ΡΑΣ λόγω της εξαίρεσης από την εφαρμογή των άρθρων 10,13, 15-18 & 28 του Κανονισμού που έχει χορηγηθεί στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις και ανανεώθηκε με την με αρ. πρωτ. Φ.4/59820/4768/1.12.2014 Υπουργική Απόφαση, μέχρι 1.12.2019.

- Με αφορμή παράπονα επιβατών που είτε απευθύνθηκαν στη ΡΑΣ, είτε στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ζητήθηκε στην Σιδηροδρομική Επιχείρηση να γίνει διακριτό κατά την ηλεκτρονική έκδοση εισιτηρίου από τον ιστότοπό της, ότι κανένα δρομολόγιο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν θεωρείται ανταπόκριση και ο επιβάτης ταξιδεύει με δική του ευθύνη χωρίς να έχει δικαίωμα αξίωσης σε περίπτωση που χαθεί η αναμεταβίβαση. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ απάντησε ότι στο προσεχές διάστημα θα υπάρξει πληρέστερη ενημέρωση του επιβατικού κοινού.

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ανταποκρίθηκε στο περσινό αίτημα της ΡΑΣ για περαιτέρω διερεύνηση παραπόνων αναφορικά με 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» και απέστειλε σχετική αλληλογραφία με παράπονα του έτους 2015, συνοδευόμενη από λίστα με κατηγοριοποίηση ως προς το είδος της έλλειψης πληροφόρησης καθώς και τον τόπο εντοπισμού της. Έπειτα από έλεγχο της αναφοράς διαπιστώθηκε ότι το έτος 2015 η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έλαβε 112 παράπονα που αφορούσαν στο συγκεκριμένο άρθρο.

Η ΡΑΣ προκειμένου να ενημερωθεί εκτενέστερα ζήτησε συνάντηση η οποία πραγματοποιήθηκε στα γραφεία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και στη συνέχεια προχώρησε σε επί τόπου επιθεωρήσεις σε σιδηροδρομικές αμαξοστοιχίες και σιδηροδρομικούς σταθμούς των Α. Λιοσίων, Κορίνθου, Δ. Πλακεντίας, Χαλκίδας, ΣΚΑ, Παλαιοφαρσάλου, Θεσσαλονίκης, Πλατέως, Έδεσσας και Λάρισας. Από τον δειγματοληπτικό έλεγχο διαπιστώθηκε ότι καταβάλλονται συνεχείς προσπάθειες ανταπόκρισης στα αιτήματα των ταξιδιωτών. Οι συνεργαζόμενοι πράκτορες και οι συνοδοί αμαξοστοιχιών γνωρίζουν τις υποχρεώσεις τους και είναι σε θέση να ενημερώσουν και να εξυπηρετήσουν το επιβατικό κοινό. Ιδιαίτερα χρήσιμη είναι η παρακολούθηση σε πραγματικό χρόνο των αμαξοστοιχιών τόσο από την ηλεκτρονική εφαρμογή μέσω της ιστοσελίδας της ΤΡΑΙΝΟΣΕ των προαστιακών δρομολογίων, όσο και από τους ηλεκτρονικούς πίνακες που είναι τοποθετημένοι σε κεντρικούς σταθμούς του δικτύου. Εντούτοις διαπιστώθηκαν δυσλειτουργίες στις υποδομές των σταθμών, στην πρόσβαση των ΑμεΑ, στην περιορισμένη ηλεκτρονική και ηχητική ενημέρωση του επιβατικού κοινού, καθώς επίσης και έλλειψη συμβάσεων αρμοδιοτήτων μεταξύ διαχειριστή υποδομής και σιδηροδρομικής επιχείρησης. Η έκθεση ελέγχου κοινοποιήθηκε στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ και αναμένονται οι διορθωτικές ενέργειες από τους εμπλεκόμενους φορείς.

- Συμμετείχε σε ερωτηματολόγιο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή του Κανονισμού 1371/2007 σε κάθε κράτος μέλος. Σκοπός του ερωτηματολογίου ήταν η συλλογή στοιχείων σχετικά με την προστασία των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων των σιδηροδρομικών επιβατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης προκειμένου να εξεταστούν σημεία που χρήσουν πιθανής παρέμβασής της ή και αναθεώρησης του 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 ΠΔ 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^α του ΠΔ 160/2007 ασκεί επιπλέον τα καθήκοντα του αρμόδιου φορέα πιστοποίησης Υπεύθυνων Φορέων για τη Συντήρηση (ΥΦΣ) εμπορευματικών φορταμαξιών σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κανονισμού (ΕΕ) 445/2011.

4.2 Πιστοποίηση Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων (ΣΕ)

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

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

Στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά δραστηριοποιούνται η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και η ΣΤΑΣΥ Α.Ε. (στο τμήμα Δουκίσσης Πλακεντίας Αεροδρόμιο). Η ΡΑΣ εντός του 2016 χορήγησε στην ΣΤΑΣΥ Πιστοποιητικό Ασφάλειας ΣΕ Μέρος Α (EL11 2016 0001) και Μέρος Β (EL 12 2016 0001). Επίσης χορήγησε άδεια ΣΕ και Πιστοποιητικό Ασφάλειας μέρους Α στις εμπορευματικές σιδηροδρομικές εταιρείες Rail Cargo Logistics Goldair Α.Ε. και PEARL SA, οι οποίες αναμένεται να δραστηριοποιηθούν μέσα στο 2017.

Ακολουθεί πιο λεπτομερής περιγραφή ανά σιδηροδρομική επιχείρηση.

ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

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

ΣΤΑΣΥ Α.Ε.

Η ΣΤΑΣΥ υπέβαλλε στις 09-02-2015 φάκελο με τα απαραίτητα έγγραφα στην ΡΑΣ προκειμένου να της χορηγηθεί Πιστοποιητικό Ασφάλειας Μέρους Α και Β. Η ΡΑΣ συγκρότησε Ομάδα αξιολόγησης η οποία προέβη σε έλεγχο της αίτησης και του συνοδευτικού φακέλου για την έκδοση Πιστοποιητικού Ασφαλείας ΣΕ Μέρους Α και Β με νομική βάση τις διατάξεις του ΠΔ 160/2007, της Υπουργικής Απόφασης (ΥΑ) με αριθμό Α.Σ.4.2/οικ.26697/2422 (ΦΕΚ Β' 986 / 22-05-2009), του Ευρωπαϊκού Κανονισμού (ΕΕ) 1158/2010 και του Νόμου Ν.3911/2011. Ακολούθησε πολύμηνη διαδικασία ανταλλαγής επιστολών μεταξύ ΡΑΣ και ΣΤΑΣΥ καθώς και πολλές συσκέψεις μεταξύ των στελεχών τους με σκοπό τον εμπλουτισμού του φακέλου της ΣΤΑΣΥ, ώστε να καλύπτει πλήρως της απαιτήσεις της ανωτέρω νομοθεσίας.

Η ΣΤΑΣΥ στις 28-06-2016 με επιστολή της απέστειλε και τα τελευταία στοιχεία που της είχαν ζητηθεί από την ΡΑΣ. Η ΡΑΣ αφού διαπίστωσε την πληρότητα του επανυποβληθέντος φακέλου χορήγησε στην ΣΤΑΣΥ με την υπ. αριθμ. 4787/15-7-2016 Απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ, τα υπ. αριθμ. EL 11 2016 0001 και EL 12 2016 0001 Πιστοποιητικά Ασφάλειας ΣΕ (Μέρος Α και Μέρος Β) τα οποία ισχύουν για περίοδο πέντε (5) ετών.

Τα προαναφερθέντα Πιστοποιητικά διαβιβάσθηκαν στην ΣΤΑΣΥ με την υπ. αριθμ. 4877/06-09-2016 επιστολή της ΡΑΣ και είναι αναρτημένα στην ιστοσελίδα ERADIS του ERA (https://eradis.era.europa.eu/safety_docs/scert/search_results.aspx).

RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR A.E. (RCLG)

Η εταιρία Rail Cargo Logistics Goldair (RCLG) Α.Ε. ιδρύθηκε το Δεκέμβριο του 2014 και από την αρχή του 2015 δραστηριοποιείται στο τομέα της διεθνούς σιδηροδρομικής διαμεταφοράς εμπορευμάτων. Στην RCLG έχει χορηγηθεί από την ΡΑΣ η υπ' αριθμ. EL012016001 Άδεια Σιδηροδρομικής Επιχείρησης (ΣΕ). Η RCLG με την 4185/11-02-2016 επιστολή της κατέθεσε αίτηση και συνοδευτικό φάκελο, για την απόκτηση Πιστοποιητικού Ασφαλείας ΣΕ (Μέρος Α).

Η ΡΑΣ συγκρότησε Ομάδα Αξιολόγησης η οποία προέβη σε έλεγχο της αίτησης και του συνοδευτικού φακέλου για την έκδοση Πιστοποιητικού Ασφαλείας ΣΕ Μέρους Α με νομική βάση τις διατάξεις του ΠΔ 160/2007, της Υπουργικής Απόφασης (ΥΑ) με αριθμό Α.Σ.4.2/οικ.26697/2422 (ΦΕΚ Β' 986/22-05-2009), του Ευρωπαϊκού Κανονισμού (ΕΕ) 1158/2010 και του Νόμου Ν. 3911/2011. Ακολούθησε πολύμηνη διαδικασία ανταλλαγής επιστολών μεταξύ ΡΑΣ και RCLG καθώς και πολλές συσκέψεις μεταξύ των στελεχών τους με σκοπό τον εμπλουτισμού του φακέλου της RCLG, ώστε να καλύπτει πλήρως της απαιτήσεις της ανωτέρω νομοθεσίας.

Τελικά η RCLG στις 05-08-2016 με επιστολή της, απέστειλε και τα τελευταία στοιχεία που της είχαν ζητηθεί από την ΡΑΣ. Η ομάδα ελέγχου της ΡΑΣ εξέτασε τα νέα στοιχεία που υπέβαλε η RCLG και θεώρησε ότι έχουν καλυφθεί όλες οι απαιτήσεις για την έκδοση πιστοποιητικού.

Σε συνέχεια η ΡΑΣ χορήγησε στην RCLG το υπ. αριθμ. EL 11 2016 0002 Πιστοποιητικό Ασφάλειας ΣΕ - Μέρος Α με την υπ. αριθμ. 4978/30-09-2016 Απόφαση της Ολομέλειας της, το οποίο ισχύει για περίοδο πέντε (5) ετών.

Το ανωτέρω Πιστοποιητικό διαβιβάστηκε στην RCLG με την υπ. αριθμ. 5033/13-10-2016 επιστολή της ΡΑΣ και βρίσκεται αναρτημένο στην ιστοσελίδα ERADIS του ERA (https://eradis.era.europa.eu/safety_docs/scert/search_results.aspx).

Στην συνέχεια η RCLG στις 29-09-2016 με επιστολή της, κατέθεσε αίτηση για την απόκτηση Πιστοποιητικού Ασφάλειας ΣΕ - Μέρος Β.

Η ΡΑΣ με την ίδια Ομάδα Αξιολόγησης ξεκίνησε άμεσα τον έλεγχο της αίτησης και του συνοδευτικού φακέλου για την έκδοση Πιστοποιητικού Ασφάλειας ΣΕ - Μέρος Β. Στις 30/11/2016 η ΡΑΣ απέστειλε επιστολή με τις παρατηρήσεις της επί του ανωτέρω φακέλου. Η RCLG στις 15/12/2016 με επιστολή της, απέστειλε επικαιροποιημένα και συμπληρωματικά έγγραφα στο πλαίσιο της εξέτασης για έκδοση Πιστοποιητικού Ασφάλειας Μέρους Β. Ο ανωτέρω φάκελος βρίσκεται υπό αξιολόγηση από την ομάδα της ΡΑΣ.

PIRAEUS EUROPE ASIA RAIL LOGISTICS (PEARL) AE

Η ΡΑΣ στις 23-05-2016 χορήγησε την υπ. αριθμ. EL 01 2016 0001 άδεια σιδηροδρομικής επιχείρησης στην εταιρία PEARL A.E., για την εκτέλεση εθνικών και διεθνών εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών με παροχή έλξης ή/και πλήρων συρμών στο σύνολο του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου.

Στην συνέχεια η PEARL στις 10-06-2016 υπέβαλλε αίτηση και φάκελο για την έκδοση Πιστοποιητικού Ασφάλειας Μέρους Α.

Η ΡΑΣ συγκρότησε Ομάδα Αξιολόγησης η οποία προέβη σε έλεγχο της αίτησης και του συνοδευτικού φακέλου για την έκδοση Πιστοποιητικού Ασφάλειας ΣΕ Μέρους Α με νομική βάση τις διατάξεις του ΠΔ 160/2007, της Υπουργικής Απόφασης (ΥΑ) με αριθμό Α.Σ.4.2/οικ.26697/2422 (ΦΕΚ Β' 986 / 22-05-2009), του Ευρωπαϊκού Κανονισμού (ΕΕ) 1158/2010 και του Νόμου Ν.3911/2011. Ακολούθησε διαδικασία ανταλλαγής επιστολών μεταξύ ΡΑΣ και PEARL καθώς και πολλές συσκέψεις μεταξύ των στελεχών τους με σκοπό τον εμπλουτισμό του φακέλου της PEARL, ώστε να καλύπτει πλήρως της απαιτήσεις της ανωτέρω νομοθεσίας.

Η PEARL με επιστολή της (5203/07-12-2016) ικανοποίησε όλες τις απαιτήσεις της ανωτέρω νομοθεσίας και η ΡΑΣ με την υπ. αριθμ. 5249/19-12-2016 Απόφαση της Ολομέλειας της χορήγησε Πιστοποιητικό Ασφάλειας ΣΕ (Μέρος Α) το οποίο ισχύει για περίοδο πέντε (5) ετών. Το ανωτέρω Πιστοποιητικό διαβιβάστηκε στην PEARL με επιστολή της ΡΑΣ στις 20-12-2016 και βρίσκεται αναρτημένο στην ιστοσελίδα ERADIS του ERA (https://eradis.era.europa.eu/safety_docs/scert/search_results.aspx).

Μέχρι σήμερα η PEARL δεν έχει υποβάλει φάκελο για την έκδοση πιστοποιητικού Μέρους Β.

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 4^ο & 5^ο έλεγχο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και τον 1^ο έλεγχο της ΣΤΑΣΥ μετά την έκδοση των Πιστοποιητικών Ασφάλειας (Μέρος Α και Β).

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. Ακολουθεί πιο λεπτομερής περιγραφή ανά σιδηροδρομική επιχείρηση.

ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

Ο 4ος έλεγχος πραγματοποιήθηκε από Ομάδα Ελέγχου της ΡΑΣ στις 03-03-2016. Σκοπός του ελέγχου ήταν η εποπτεία και η παρακολούθηση της κατάστασης των ευρημάτων του προηγούμενου 3^{ου} ελέγχου και της προόδου των σχετικών διορθωτικών ενεργειών οι οποίες όφειλαν να υλοποιηθούν σύμφωνα με σχετική επιστολή της ΡΑΣ. Ειδικότερα, ο προαναφερθείς έλεγχος εστιάσθηκε στην εφαρμογή της διαδικασίας ΔΑ-03^α «Έλεγχος Καταγραφών Πορείας Κινητήριων Μονάδων». Το αντικείμενο της επιθεώρησης είχε εκ των προτέρων γνωστοποιηθεί στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ με σχετική επιστολή της Ρ.Α.Σ. Όλα τα ευρήματα αποτυπώθηκαν στην έκθεση του 4^{ου} ελέγχου, η οποία γνωστοποιήθηκε στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ προκειμένου να προβεί άμεσα σε ανάληψη κατάλληλων διορθωτικών ενεργειών.

Σχετικά με τον έλεγχο της θεματικής περιοχής «Έλεγχος Ορίων Ταχύτητας Τρένων» διαπιστώθηκε ότι η νέα έκδοση της Διαδικασίας ΔΑ-03^α ήταν πλήρης και εφαρμοζόταν, με αποτέλεσμα να πραγματοποιείται ουσιαστικά έλεγχος των ορίων ταχύτητας των τρένων για την περιοχή της Κεντρικής και Νοτίου Ελλάδας. Η Διαδικασία ΔΑ-03^α δεν τηρούνταν για την περιοχή της Βορείου Ελλάδας. Το αντίστοιχο Τμήμα για την Βόρεια Ελλάδα ήταν υπό σύσταση και θα λειτουργούσε κανονικά σε κάποιους μήνες.

Ο 5ος έλεγχος πραγματοποιήθηκε από Ομάδα Ελέγχου αποτελούμενη από τα στελέχη της ΡΑΣ, στις 17-11-2016 & 18-11-2016 στα Γραφεία της Διεύθυνσης Κυκλοφορίας Αμαξοστοιχιών, στο Μηχανοστάσιο Θεσσαλονίκης. Σκοπός του ελέγχου ήταν η εφαρμογή της διαδικασίας ΔΑ-03^α «Έλεγχος Καταγραφών Πορείας Κινητήριων Μονάδων» από την Κεντρική Υπηρεσία Βορείου Ελλάδας της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Το αντικείμενο της επιθεώρησης είχε εκ των προτέρων γνωστοποιηθεί στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ με την σχετική επιστολή της Ρ.Α.Σ. Όλα τα ευρήματα αποτυπώθηκαν στην έκθεση του 5ου ελέγχου, η οποία γνωστοποιήθηκε στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ προκειμένου να προβεί άμεσα σε ανάληψη κατάλληλων διορθωτικών ενεργειών.

Η Διαδικασία ΔΑ-03^α ήταν διαθέσιμη, γνωστή στο τμήμα ελέγχου ταχυτήτων της Βορείου Ελλάδας και εφαρμοζόταν, με αποτέλεσμα να πραγματοποιείται ουσιαστικά έλεγχος των ορίων ταχύτητας των τρένων για την περιοχή της Βορείου Ελλάδας.

ΣΤΑΣΥ Α.Ε.

Ο 1^{ος} έλεγχος πραγματοποιήθηκε από Ομάδα Ελέγχου της ΡΑΣ σε δύο επισκέψεις κατά τις ημερομηνίες 12-10-2016 και 13-10-2016. Το αντικείμενο του ελέγχου το οποίο είχε εκ των προτέρων γνωστοποιηθεί στην ΣΤΑΣΥ με επιστολή της ΡΑΣ και συμφωνήθηκε περιλάμβανε :

- την παρακολούθηση της κατάστασης και της εξέλιξης των απαιτούμενων διορθωτικών ενεργειών / μέτρων για την επανόρθωση των ελλείψεων που εντοπίστηκαν κατά τη φάση της αξιολόγησης για χορήγηση Πιστοποιητικών Ασφάλειας,
- την εξακρίβωση της ορθότητας των στοιχείων που υποβλήθηκαν με την αίτηση της ΣΤΑΣΥ για τη χορήγηση των Πιστοποιητικών Ασφάλειας μέσω δειγματοληπτικού ελέγχου εφαρμογής των προβλεπόμενων στοιχείων, εντύπων και Διαδικασιών του ΣΔΑ
- τον έλεγχο εφαρμογής των απαιτήσεων των εγγράφων τεκμηρίωσης, με έμφαση στις Διαδικασίες Συντήρησης Τροχαίου Υλικού (πραγματοποιήθηκε στο Αμαξοστάσιο Σεπολίων της ΣΤΑΣΥ κατά την 2^η ημέρα του ελέγχου),

Μετά την ολοκλήρωση του 1ου ελέγχου η ΡΑΣ συνέταξε έκθεση με τις παρατηρήσεις της για τα ευρήματα που προέκυψαν, η οποία γνωστοποιήθηκε στην ΣΤΑΣΥ προκειμένου να προβεί σε ανάληψη κατάλληλων διορθωτικών ενεργειών. Σύμφωνα με τα συμπεράσματα του προαναφερόμενου ελέγχου το Σύστημα Διαχείρισης της Ασφάλειας της ΣΤΑΣΥ εφαρμόζεται σε ικανοποιητικό βαθμό.

4.4 Έγκριση Ασφάλειας Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ)

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

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

Με την υπ. αριθμ. 3369/13-05-2015 Απόφαση η Ολομέλεια την εξέδωσε και χορήγησε την Έγκριση Ασφάλειας στον ΟΣΕ .

4.5 Εποπτεία μετά την Έκδοση Έγκρισης Ασφάλειας (ΔΥ)

4.5.1 Έλεγχοι – Επιτόπου Επιθεωρήσεις

Ο 2^{ος} έλεγχος εφαρμογής του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) του ΟΣΕ, μετά την έκδοση της Έγκρισης Ασφάλειας, πραγματοποιήθηκε από Ομάδα Ελέγχου της ΡΑΣ

στις 05-10-2016 στα Κεντρικά Γραφεία του ΟΣΕ. Ο 1ος έλεγχος - επιτόπου επιθεώρηση είχε πραγματοποιηθεί το 2015 και αφορούσε κυρίως την εξακρίβωση της ορθότητας των στοιχείων που υποβλήθηκαν για τη χορήγηση της Έγκρισης Ασφάλειας.

Σκοπός του 2^{ου} ελέγχου ήταν η εφαρμογή της Διαδικασίας Δ-20 «Συμβάντα» του ΣΔΑ, στο τμήμα το οποίο αφορά στην αντιμετώπιση εκτάκτων αναγκών (Κριτήριο ΙΗ του Παραρτήματος ΙΙ του Κανονισμού (ΕΕ) 1158/2010). Επίσης, ελέγχθηκε η εξέλιξη / πρόοδος υλοποίησης των απαιτούμενων διορθωτικών ενεργειών / μέτρων για την συμπλήρωση και υποβολή Σχεδίων Εκτάκτων Αναγκών (ΣΕΑ) από τη φάση της αξιολόγησης της συμμόρφωσης της Αίτησης του ΟΣΕ για τη χορήγηση Έγκρισης Ασφάλειας. Το αντικείμενο του ελέγχου είχε εκ των προτέρων γνωστοποιηθεί στον ΟΣΕ με σχετική επιστολή.

Τα ευρήματα τα οποία προέκυψαν κατά τον 2^ο έλεγχο γνωστοποιήθηκαν στον ΟΣΕ με σχετική επιστολή και αναμένονται οι διορθωτικές ενέργειες.

Ο ΟΣΕ προκειμένου να συμπληρώσει και υποβάλει τα Σχεδία Έκτακτων Αναγκών (ΣΕΑ) σύστησε μόνιμη επιτροπής εργασίας, η οποία αναμένεται να παραδώσει το έργο της εντός του 2017. Η ΡΑΣ αναμένει άμεσα την υποβολή αναλυτικού χρονοδιαγράμματος δράσεων και την υλοποίησή του από τον ΟΣΕ.

4.5.2 Διαχείριση Καταγγελιών

Στις 14/01/2016 υποβλήθηκε στην ΡΑΣ επώνυμη έγγραφη καταγγελία για «.....παράνομη κυκλοφορία ατμάμαξας χωρίς να υπάρχει πιστοποιημένος μηχανοδηγός και θερμοστές στις 10/01/2016 και χωρίς η κυκλοφορία να έχει αγγελθεί στο πρόγραμμα κυκλοφορίας.....». Άμεσα η ΡΑΣ στις 15/01/2016 απέστειλε επιστολή στον ΟΣΕ προκειμένου να προβεί στην παροχή των απόψεών του σχετικά με την προαναφερθείσα καταγγελία.

Στις 20/01/2016 ο ΟΣΕ απέστειλε επιστολή στην οποία μεταξύ των άλλων αναφέρονταν ότι οι κινήσεις στην περιοχή του Σ.Σ. Καλαβρύτων εκτελέστηκαν στα πλαίσια δοκιμών, με σκοπό την διατήρηση σε καλή λειτουργική κατάσταση του προσφάτως ανακατασκευασθέντος μουσειακού συρμού και ως εκ τούτου δεν συνιστά δρομολογιακή κυκλοφορία. Επίσης λόγω του ότι δεν επρόκειτο για εκτέλεση έκτακτης ή/και ειδικής αμαξοστοιχία δεν τίθεται θέμα πιστοποιημένου προσωπικού.

Η ΡΑΣ στις 02/02/2016 απέστειλε επιστολή στον ΟΣΕ, σύμφωνα με την οποία του απηύθυνε σύσταση για την τήρηση των σχετικών νομοθετικών απαιτήσεων, ιδίως αυτών που αφορούν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και την διαλειτουργικότητα. Επίσης επισήμανε στον ΟΣΕ την προσοχή για την τήρηση των παρακάτω :

- Οι δοκιμές τροχαίου υλικού για λόγους συντήρησης του σιδηροδρομικού συστήματος μπορούν να διεξάγονται σε τμήματα των Σ.Γ. επί των οποίων, προσωρινά απαγορεύεται η κανονική λειτουργία
- Σε κάθε περίπτωση στις δοκιμές αυτές δεν μπορεί να λαμβάνει μέρος μη εξουσιοδοτημένο προσωπικό.

Η ανωτέρω σύσταση απεστάλη στο πλαίσιο άσκησης των αρμοδιοτήτων της ΡΑΣ και κατ' εφαρμογή του άρθρου 28 περ.1 και 17 του Ν. 3891/2010.

4.5.3 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 2016, η ΡΑΣ ανέλυσε το πόρισμα σύγκρουσης τρένου με όχημα σε μη λειτουργούσα ΑΣΙΔ (αυτόματη σιδηροδρομική ισόπεδη διάβαση) στο χ.θ. 52+980 της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκης – Αλεξανδρούπολης. Η ΡΑΣ κρίνοντας ιδιαίτερα σοβαρό το ζήτημα της ΑΣΙΔ εκτός λειτουργίας λόγω βλάβης, απέστειλε επιστολή τόσο στον ΟΣΕ όσο και στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ προτείνοντας τους μέτρα με τα οποία θα παρακολουθούνται συστηματικά αντίστοιχα συμβάντα προκειμένου να λαμβάνονται μέτρα περιορισμού τους αλλά και ελέγχου τήρησης των προβλεπόμενων στους σχετικούς κανονισμούς.

Στον ΟΣΕ πρότεινε μέσω του εγκεκριμένου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας του να γίνεται καταγραφή α) του χρόνου που μία ΑΣΙΔ με βλάβη παρέμεινε χωρίς φύλαξη, β) του χρόνου που η ίδια ΑΣΙΔ παρέμεινε φυλασσομένη από προσωπικό και γ) του συνολικού χρόνου αποκατάστασης της εν λόγω ΑΣΙΔ. Με βάση τα ανωτέρω θα πρέπει σε τακτά χρονικά διαστήματα να γίνεται ανάλυση των στοιχείων και στη συνέχεια προτάσεις βελτίωσης.

Στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ πρότεινε το Τμήμα Ελέγχου Ταινιών που είναι επιφορτισμένο με τον έλεγχο των ταχογράφων των αμαξοστοιχιών, να ελέγχει και τις ταχύτητες των αμαξοστοιχιών που περνούν από ΑΣΙΔ, οι οποίες έχουν δηλωθεί ως μη λειτουργούσες.

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

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

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

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

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 2016 την τρίτη περιοδική επιθεώρηση του Συστήματος Συντήρησης Εμπορευματικών Φορταμαξών της ΕΕΣΣΤΥ.

Η επιθεώρηση ξεκίνησε από το εργοστάσιο του Βόλου την 26/07/2016 και ολοκληρώθηκε στα κεντρικά γραφεία της ΕΕΣΣΤΥ στην Αθήνα την 19/10/2016.

Στη συνέχεια συντάχθηκε «Έκθεση 3^{ης} Επιθεώρησης» στην οποία καταγράφονται αναλυτικά τα αποτελέσματα της επιθεώρησης και κοινοποιήθηκε στην ΕΕΣΣΤΥ προκειμένου να προβεί στις απαιτούμενες διορθωτικές ενέργειες.

Το πιστοποιητικό Υπεύθυνου για τη Συντήρηση Φορέα Εμπορευματικών Φορταμαξών του ΟΣΕ, εξακολουθεί να βρίσκεται σε αναστολή βάση της 3649/22-09-2015 απόφασης της ολομέλειας της ΡΑΣ.

4.8 Ετήσια Έκθεση Ασφάλειας

Σύμφωνα με το άρθρο 17 του Π.Δ. 160/2007, η ΡΑΣ δημοσιεύει ετήσια έκθεση ασφαλείας για τις δραστηριότητες της του προηγούμενου έτους και την αποστέλλει στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ (EUAR) 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 Εταιρείες και Διαχειριστή Υποδομής) εξέδωσε την έκθεση του 2015 την οποία αφού απέστειλε στον ERA, την ανάρτησε και στην ιστοσελίδα της (<http://www.ras-el.gr/>).

4.9 Κανονιστικό Πλαίσιο Ασφάλειας / Αναμόρφωση Γενικού Κανονισμού Κινήσεως ΟΣΕ

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

Στο πλαίσιο του ρόλου της και με αφορμή τη συμμετοχή στελεχών της σε συσκέψεις του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τους ΕΚΑ, η ΡΑΣ τον Απρίλιο 2014 με επιστολή της προς το 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. Στις δύο τελευταίες συνεδριάσεις του 2015 εντάχθηκαν ως νέα μέλη της Ομάδας Εργασίας, εκπρόσωποι της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών (ΠΟΣ).

Σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του παραπάνω «έργου», η εφαρμογή του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως αναμενόταν να ξεκινήσει στις αρχές του 2016 κάτι το οποίο δεν κατέστη δυνατόν. Τον Απρίλιο του 2016 η Υφυπουργός Υποδομών & Μεταφορών επισήμανε με επιστολή προς τον ΟΣΕ την καθυστέρηση στην ολοκλήρωση της αναμόρφωσης του ΓΚΚ και ζήτησε την επανεκκίνηση των εργασιών της Ομάδας Εργασίας & τον επανακαθορισμό του χρονοδιαγράμματος ολοκλήρωσης του έργου.

Σε συνέχεια της προαναφερθείσας επιστολής η Ομάδα Εργασίας συνεδρίασε μία φορά κατά τη διάρκεια του 2016, στις 21-06-2016. Κατά την συνάντηση αυτή αποφασίσθηκε να ζητηθεί μέσω της ΡΑΣ η θέση του EUAR επί συγκεκριμένων ζητημάτων του Κανονισμού σχετικά με τους κανόνες σύνθεσης και πέδησης των αμαξοστοιχιών, καθώς και με την διατήρηση της δυνατότητας του ΟΣΕ να διενεργεί (δειγματοληπτικούς) ελέγχους για την τήρηση των κανόνων σύνθεσης και πέδησης των αμαξοστοιχιών από τις ΣΕ. Η ΡΑΣ απέστειλε τα σχετικά ερωτήματα στον EUAR στις αρχές Αυγούστου 2016 και έλαβε τις θέσεις του EUAR στις 25-10-2016. Ο EUAR έκανε σαφές ότι οι ΣΕ έχουν πλέον την αποκλειστική υπευθυνότητα για την διενέργεια ελέγχων της σύνθεσης και πέδησης των αμαξοστοιχιών και η εμπλοκή του ΟΣΕ στους ελέγχους αυτούς αντιτίθεται στις προβλέψεις της ευρωπαϊκής νομοθεσίας. Η ΡΑΣ απέστειλε άμεσα τις θέσεις του EUAR στα μέλη της Ομάδας Εργασίας και ζήτησε από τον ΟΣΕ την σύγκληση της Ομάδας Εργασίας με αντικείμενο την ανταλλαγή απόψεων επί των θέσεων του EUAR και με τελικό βέβαιο στόχο την ολοκλήρωση του νέου ΓΚΚ το ταχύτερο δυνατόν.

4.10 Αδειοδότηση & Πιστοποίηση Μηχανοδηγών

4.10.1 Γενικά

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

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

4.10.2 Εκτύπωση Νέων Αδειών Μηχανοδηγών

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

Στο πλαίσιο αυτό, η ΡΑΣ ζήτησε τον Μάιο 2016 από τη Διεύθυνση Διαβατηρίων της Ελληνικής Αστυνομίας την οργάνωση σχετικής συνάντησης με τη συμμετοχή εκπροσώπων και του Τμήματος Ασφάλειας & Διαλειτουργικότητας Σιδηροδρόμων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Η συνάντηση πραγματοποιήθηκε στις 04-07-2016 κατά την οποία η Διεύθυνση Διαβατηρίων έθεσε το θέμα της ανάγκης εύρεσης της πλέον ενδεδειγμένης, από πλευράς κόστους, λύσης για την εκτύπωση, λόγω του μικρού σχετικά αριθμού εντύπων αδειών μηχανοδηγού, χωρίς βέβαια να θίγονται τα αντίστοιχα ευρωπαϊκά και εθνικά επίπεδα ασφάλειας που προβλέπονται.

Συμφωνήθηκε με πρόταση της Διεύθυνσης Διαβατηρίων στις αρχές του 2017 να πραγματοποιηθεί μια νέα σύσκεψη με σκοπό την έναρξη σύνταξης και προώθησης από κοινού σχεδίου της προβλεπόμενης ΚΥΑ της παρ. 7 του άρθρου 14 του ν. 3911/2011 σχετικά με θέματα που αφορούν στην προμήθεια των εντύπων αδειών μηχανοδηγού, τη διαδικασία εκτύπωσής τους καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα, περιλαμβανομένου του καθορισμού του ύψους του απαιτούμενου παραβόλου. Για τον σκοπό αυτό η ΡΑΣ απέστειλε στη Διεύθυνση Διαβατηρίων υποδείγματα αδειών μηχανοδηγών άλλων ευρωπαϊκών χωρών.

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

Η ΡΑΣ με επιστολή της προς τον ΟΣΕ τον Φεβρουάριο 2016 επισήμανε την επιτακτική ανάγκη ετοιμότητάς του, τη δυνατότητα λειτουργίας του εκπαιδευτικού του κέντρου για την παροχή προγραμμάτων εκπαίδευσης για την αδειοδότηση και την πιστοποίηση μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών, κατά τις απαιτήσεις του Ν.3911/2011.

Στο πλαίσιο αυτό ζήτησε από τον ΟΣΕ να προσδιορίσει τις εκκρεμότητες που καθυστερούν την ετοιμότητα λειτουργίας του εκπαιδευτικού κέντρου. Ο ΟΣΕ έθεσε ως βασικές εκκρεμότητες : την κατάρτιση διαιτηρικών συμβάσεων συνεργασίας με τις εταιρείες TRAINΟΣΕ και ΕΕΣΣΤΥ, την κατάρτιση καταλόγου εκπαιδευτών και την πιστοποίησή τους από τον ΕΟΠΠΕΠ και τέλος την κοστολόγηση των εκπαιδευτικών προγραμμάτων περιλαμβανομένου του καθορισμού των αμοιβών των εκπαιδευτών.

Κινούμενο στο ίδιο πλαίσιο, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ζήτησε με δύο επιστολές του προς τον ΟΣΕ τον Ιούνιο και τον Νοέμβριο 2016 την επίσπευση των διαδικασιών και την διευθέτηση των εκκρεμοτήτων για την λειτουργία του εκπαιδευτικού κέντρου.

4.10.4 Εκπαίδευση Βοηθών Μηχανοδηγών

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ με επιστολή της τον Απρίλιο 2016 ενημέρωσε τον ΟΣΕ ότι ενδιαφέρεται να προβεί στην εκπαίδευση 22 Βοηθών Μηχανοδηγού προκειμένου να αποκτήσουν άδεια οδήγησης Μηχανοδηγού συρμών μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων, σύμφωνα με τις μεταβατικές διατάξεις του Ν.3911/2011. Ο ΟΣΕ υπέβαλλε στη συνέχεια στην ΡΑΣ αίτημα για την αρχική έγκριση σχετικού προγράμματος επτακοσίων εξήντα (760) ωρών θεωρητικής, πρακτικής εκπαίδευσης & εκπαίδευσης κατά την πορεία.

Η ΡΑΣ με επιστολή της προς τον ΟΣΕ στις αρχές Μαΐου 2016, επισήμανε ότι απαραίτητη προϋπόθεση, στην περίπτωση αυτή, για την εφαρμογή των μεταβατικών διατάξεων του άρθρου 30 του Ν.3911/2011 και ειδικότερα του εδαφ.β της παρ.3, είναι η ρητή πρόβλεψη σε νομοθετική ή διοικητική πράξη ότι το εκπαιδευτικό πρόγραμμα των Βοηθών Μηχανοδηγών αποτελεί υποτομήμα ενός συνολικού προγράμματος εκπαίδευσης, εξέτασης και αδειοδότησης μηχανοδηγών.

Η ως άνω πρόβλεψη ενσωματώθηκε στο άρθρο 2 του σχεδίου της Υπουργικής Απόφασης της παρ.5 του άρθρου 30 του Ν.3911/2011 για την «εξειδίκευση των απαιτούμενων όρων και προϋποθέσεων για την μετάβαση των παλαιών αδειών και πιστοποιητικών των μηχανοδηγών στα νέα δεδομένα του Ν.3911/2011», το οποίο στάλθηκε από τη ΡΑΣ στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών συνοδευόμενο από σχετική εισήγηση.

Η ΡΑΣ διασαφήνισε στον ΟΣΕ ότι μετά την ως άνω έγκριση της πράξης αυτής η ΡΑΣ θα μπορέσει να προχωρήσει στην έγκριση του υποβληθέντος εκπαιδευτικού προγράμματος για απόκτηση από τους 22 Βοηθούς άδειας οδήγησης Μηχανοδηγού με το παλιό σύστημα και στην εν συνεχεία αυτόματη μετατροπή της σε άδεια Μηχανοδηγού σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Ν.3911/2011.

Από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών αποφασίσθηκε τελικά η προαναφερθείσα πρόβλεψη να μην αποτελέσει αντικείμενο νομοθετικής ρύθμισης αλλά να εισαχθεί σε ερμηνευτική εγκύκλιο του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Η εγκύκλιος αυτή αναμένεται να εκδοθεί στις αρχές του 2017.

4.10.5 Έγκριση Οδηγού Σπουδών και Προγραμμάτων Κατάρτισης υποψηφίων μηχανοδηγών και μηχανοδηγών

Σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 3 το άρθρου 61 του Ν.4408/2016 (ΦΕΚ Α' 135), η ΡΑΣ ανέλαβε τις αρμοδιότητες έγκρισης:

- του Οδηγού Σπουδών (αφορά στην εκπαίδευση για την απόκτηση Άδειας Μηχανοδηγού) και

- των Προγραμμάτων Κατάρτισης (αφορούν στην εκπαίδευση για την απόκτηση Πιστοποιητικού Μηχανοδηγού)

οι οποίες προηγουμένως ασκούσαν από τον ΕΟΠΠΕΠ, στο πλαίσιο χορήγησης άδειας λειτουργίας στα ενδιαφερόμενα σχετικά εκπαιδευτικά κέντρα.

Το εκπαιδευτικό κέντρο του ΟΣΕ έχει λάβει από τον ΕΟΠΠΕΠ άδεια κέντρου δια βίου μάθησης επιπέδου 2 από το 2014, στην οποία έχουν προσαρτηθεί τα ανωτέρω εκπαιδευτικά προγράμματα, χωρίς να έχουν ελεγχθεί εάν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που θέτει ο Ν.3911/2011.

Η ΡΑΣ πριν την ανάληψη των παραπάνω καθηκόντων, απέστειλε στα μέσα Ιουλίου 2016 στο εκπαιδευτικό κέντρο του ΟΣΕ αρχικές γενικές και ειδικές παρατηρήσεις σχετικά με τα παραπάνω, ζητώντας συγχρόνως την επίσημη υποβολή τους για λεπτομερή έλεγχο μετά την ανάληψη των αρμοδιοτήτων έγκρισης (η οποία πραγματοποιήθηκε τον Οκτώβριο 2016).

Τόσο ο Οδηγός Σπουδών όσο και τα Προγράμματα Κατάρτισης αναμένονται να υποβληθούν από τον ΟΣΕ στη ΡΑΣ στις αρχές του 2017.

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

Η ΡΑΣ στο πλαίσιο της αρμοδιότητάς της για την επεξεργασία και την υποβολή προτάσεων νομοθετικού πλαισίου στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών σε θέματα αρμοδιότητάς της, υπέβαλε τον Απρίλιο 2016 στο Υπουργείο εισήγηση για την ενεργοποίηση της παρ. 5 του άρθρου 30 του Ν.3911/2011 συνοδευόμενη από σχετικό σχέδιο ΥΑ. Η εν λόγω ΥΑ αναφέρεται στον χειρισμό της μετάβασης των υφιστάμενων αδειών μηχανοδηγών στα νέα δεδομένα που προβλέπει ο Ν.3911/2011, κατ' εφαρμογή της παρ. 5 του άρθρου 30 του Ν.3911/2011 για την αποφυγή περιττής διοικητικής και οικονομικής επιβάρυνσης. Σύμφωνα με το σχέδιο ΥΑ, καθορίζονται τέσσερις κατηγορίες προσωπικού στο οποίο έχουν εφαρμογή οι μεταβατικές διατάξεις του Ν.3911/2011 :

- Κατηγορία 1^η : Κάτοχοι άδειας μηχανοδηγού συρμών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών ή εμπορευμάτων εν ενεργεία
- Κατηγορία 2^η : Κάτοχοι άδειας μηχανοδηγού συρμών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών ή εμπορευμάτων μη εν ενεργεία
- Κατηγορία 3^η : Ηλεκτροδηγοί της ΣΕ ΣΤΑΣΥ ΑΕ οι οποίοι εκτελούν σιδηροδρομική μεταφορά επιβατών στο τμήμα της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής Δουκίσσης Πλακεντίας - Αεροδρόμιο
- Κατηγορία 4^η : Μηχανοδηγοί συρμών εργασιών και σιδηροδρομικών οχημάτων συντήρησης της σιδηροδρομικής υποδομής που απασχολούνται στο Διαχειριστή Υποδομής ΟΣΕ.

Η υποβολή του προαναφερθέντος σχεδίου ΥΑ στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών πραγματοποιήθηκε κατόπιν συσκέψεων και ανταλλαγής απόψεων μεταξύ

της ΡΑΣ και των εμπλεκόμενων μερών όπως ο ΟΣΕ, οι ΣΕ ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ΣΤΑΣΥ και το Τμήμα Ασφάλειας και Διαλειτουργικότητας Σιδηροδρόμων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Τον Μάιο 2016 η Γενική Γραμματεία του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών ζήτησε από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη τον ορισμό εκπροσώπου σε ομάδα εργασίας για την εκπόνηση σχεδίου ΚΥΑ για τον καθορισμό των προϋποθέσεων που αφορούν στη μετάβαση στο νέο σύστημα έκδοσης αδειών μηχανοδηγού σύμφωνα με το Ν.3911/2011. Η ΡΑΣ όρισε εκπροσώπους στην προαναφερθείσα ομάδα εργασίας η οποία όμως δεν ενεργοποιήθηκε τελικά.

Η αρμόδια Διεύθυνση Συνδυασμένων Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών εξέφρασε με επιστολή της τον Οκτώβριο 2016 την καταρχήν συμφωνία της με προτεινόμενο από τη ΡΑΣ σχέδιο ΥΑ και την κατηγοριοποίηση των υφιστάμενων μηχανοδηγών. Συγχρόνως, ζήτησε από τη ΡΑΣ τον συντονισμό των εμπλεκόμενων μερών για την σύνταξη των αναγκαίων εκπαιδευτικών προγραμμάτων ανά κατηγορία μηχανοδηγών, προκειμένου να προχωρήσει στην επεξεργασία του τελικού σχεδίου ΥΑ.

Η ΡΑΣ, ανταποκρινόμενη στο παραπάνω αίτημα, συγκάλυψε σχετική σύσκεψη στα τέλη Νοεμβρίου 2016 με τα εμπλεκόμενα μέρη, στην οποία αποφασίσθηκε :

- η συγκρότηση ομάδας εργασίας μεταξύ εκπροσώπων του ΟΣΕ και της ΣΤΑΣΥ για την σύνταξη εκπαιδευτικού προγράμματος για την κατηγορία 3^η
- ο σχεδιασμός προγράμματος εκπαίδευσης από τον ΟΣΕ για την κατηγορία 2^η
- η λήψη απόφασης από τον ΟΣΕ σχετικά εάν επιθυμεί την εκπαίδευση προσωπικού του για την κατηγορία 4^η.

Ως χρονικός ορίζοντας για την υποβολή των ως άνω προγραμμάτων τέθηκε το τέλος του Δεκεμβρίου 2016.

4.10.7 Ρύθμιση Ιατρικών Θεμάτων Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών

Κατά τη διάρκεια του 2016 η ΡΑΣ συνεργάστηκε με το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, ανταλλάσσοντας σχόλια και απόψεις για την έκδοση της ΚΥΑ σχετικά με την ρύθμιση των ιατρικών θεμάτων που αφορούν στην πιστοποίηση των υποψηφίων μηχανοδηγών και μηχανοδηγών. Η εν λόγω ΚΥΑ (Αριθμ. ΑΣ19/38259/1879) δημοσιεύθηκε στο υπ. αριθ. 3242 Φύλλο της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) στις 10 Οκτωβρίου 2016.

Για την ικανοποίηση των απαιτήσεων της εν λόγω ΚΥΑ, η ΡΑΣ έχει συντάξει σχέδιο πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος διαρκούς ισχύος για την συμμετοχή στη διαδικασία αναγνώρισης ιατρών οι οποίοι θα διενεργούν τις προβλεπόμενες από τον Ν.3911/2011 ιατρικές εξετάσεις και προγραμματίζει εντός του 2017 :

- τη δημοσίευση της πρόσκλησης εντός του Ιανουαρίου 2017
- την έγκριση, τήρηση & την δημοσίευση στην ιστοσελίδα της Μητρώου Αναγνωρισμένων Ιατρών,

- την κατάρτιση και την δημοσίευση στην ιστοσελίδα της λεπτομερούς Οδηγού εξειδίκευσης των διαδικασιών που ακολουθούνται για την εφαρμογή της εν λόγω ΚΥΑ.

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

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.

Με αφορμή σχετική επιστολή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ προς την ΡΑΣ τον Οκτώβριο 2015 με την οποία διαβιβάσθηκαν σελίδες με μεταβολές και νέες εγγραφές στο παραπάνω Μητρώο των μηχανοδηγών οι οποίοι ανασπάσθηκαν στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ δυνάμει του Ν.4313/2014, η ΡΑΣ ζήτησε από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ στα μέσα Νοεμβρίου 2016 την συμπλήρωση του Μητρώου σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Ν.3911/2011. Ειδικότερα ζητήθηκε :

- η ενσωμάτωση στο Μητρώο όλων των αποχωρησάντων μηχανοδηγών από την ημερομηνία δημοσίευσης του Ν.3911/2011 (08-02-2011) έως σήμερα, επισημαίνοντας σε ιδιαίτερες στήλες του καταλόγου (index) την ημερομηνία και το λόγο της μεταβολής (π.χ. μετάταξη, απόσπαση, συνταξιοδότηση)
- η συμπλήρωση για τον καθένα μηχανοδηγό ξεχωριστά της κάρτας / αρχείου με τις επικαιροποιημένες πληροφορίες των μηχανοδηγών που αφορούν στα προσωπικά τους στοιχεία, την εκπαίδευση στο τροχαίο υλικό, τις υποδομές, το ηλεκτροδοτούμενο δίκτυο.

Τα παραπάνω στοιχεία αναμένονται να υποβληθούν στην ΡΑΣ στις αρχές του έτους 2017.

4.10.9 Διενέργεια έρευνας σχετικά με θέματα εφαρμογής προβλέψεων της Οδηγίας 2007/59/ΕΚ σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας

Με αφορμή προβληματισμούς που είχαν διατυπωθεί κατά καιρούς από ενδιαφερόμενα μέρη και αφορούσαν στη λειτουργία του ΚΕΚ ΟΣΕ και τα εκπαιδευτικά προγράμματα για τους υπάρχοντες και υποψήφιους μηχανοδηγούς (διάρκεια εκπαιδευτικών προγραμμάτων, κόστος υλοποίησης, πιστοποίηση εκπαιδευτικών κέντρων), η ΡΑΣ προχώρησε στην σύνταξη σχετικού ερωτηματολογίου και το προώθησε στις αρχές Ιουνίου στις αντίστοιχες ευρωπαϊκές Εθνικές Αρχές Ασφάλειας (NSA). Τα θέματα του ερωτηματολογίου αφορούσαν :

- την διαθεσιμότητα αναγνωρισμένων εκπαιδευτικών και το ιδιοκτησιακό καθεστώς
- την αρμοδιότητα αναγνώρισης των εν λόγω εκπαιδευτικών κέντρων και την αρμοδιότητα έγκρισης του περιεχομένου των σχετικών εκπαιδευτικών προγραμμάτων
- το συνολικό κόστος για την απόκτηση άδειας και πιστοποιητικού μηχανοδηγού

- την χρονική διάρκεια των εκπαιδευτικών προγραμμάτων για την απόκτηση άδειας και πιστοποιητικού μηχανοδηγού
- την μετατροπή αδειών υφιστάμενων μηχανοδηγών σε νέες άδειες βάσει της Οδηγίας 2007/59/ΕΚ

Στα ερωτήματα αυτά λήφθηκαν απαντήσεις από 11 ΕΑΑ οι οποίες καταγράφηκαν σε πίνακα και υποβλήθηκαν στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

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

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

Κινούμενη στο ως άνω πλαίσιο, η ΡΑΣ προέβη τον Σεπτέμβριο και τον Νοέμβριο του 2016 στην υποβολή στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών των εκκρεμοτήτων και αντίστοιχων προτάσεων επιτάχυνσης εφαρμογής του νομοθετικού πλαισίου που θέτει ο Ν.3911/2011. Οι προτάσεις που υποβλήθηκαν ήταν νομοθετικού χαρακτήρα αλλά και γενικότερες για την διευκόλυνση της εφαρμογής του νέου θεσμικού πλαισίου για την αδειοδότηση των μηχανοδηγών.

Στις προτάσεις νομοθετικού χαρακτήρα συγκαταλέγονται :

- Η τροποποίηση του άρθρου 20 παρ.1 εδαφ.1 του ν.3911/2011 με σκοπό την απάλειψη της ταύτισης της έννοιας της αναγνώρισης προσώπων ή οργανισμών (που έρχεται από την ευρωπαϊκή νομοθεσία) με την έννοια της αδειοδότησης (εθνική νομοθεσία) που θα δώσει μεγαλύτερη ευελιξία για τη ρύθμιση του εν λόγω θέματος αποκλειστικά με την τροποποίηση της ΥΑ της παραγράφου 12 του άρθρου 23 του ίδιου νόμου.
- Η τροποποίηση της ΚΥΑ με αριθμ. ΑΣ19/οικ.45403/4662 (ΦΕΚ Β' 3011 / 2012), έτσι ώστε:
 - Να καταργηθεί η υποχρέωση της ένταξης των εκπαιδευτών μηχανοδηγών στο Μητρώο Εκπαιδευτών Ενηλίκων του ΕΟΠΠΕΠ, δεδομένου ότι η πιστοποίησή τους δεν απαιτείται από το Ν.3911/2011.
 - Εναλλακτικά, προτάθηκε προφανώς με τη σύμφωνη γνώμη του Υπουργείου Παιδείας, οι ενδιαφερόμενοι εκπαιδευτές-μηχανοδηγοί, να εξαιρεθούν από την υποχρέωση της πιστοποίησης της εκπαιδευτικής τους επάρκειας και να ενταχθούν, χωρίς εξεταστική διαδικασία, αυτόματα κατά παρέκκλιση των

κείμενων διατάξεων στο Μητρώο Εκπαιδευτών Ενηλίκων του Ε.Ο.Π.Π.Ε.Π., λόγω του εξειδικευμένου αντικειμένου της μηχανοδήγησης τρένων.

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

Στο πλαίσιο εφαρμογής του άρθρου 13 του Π.Δ. 160/2007 όπως ισχύει, η ΡΑΣ παρείχε αρχική έγκριση των παρακάτω εκπαιδευτικών προγραμμάτων που υποβλήθηκαν προς υλοποίηση από τον ΟΣΕ για το 2016, αφού προηγουμένως αξιολόγησε την πληρότητά τους με βάση τις ισχύουσες Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας, ή τους Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας (ΕΚΑ):

- Βασική Εκπαίδευση του Κλάδου Κυκλοφορίας (Σταθμάρχες) του ΟΣΕ με βασικά καθήκοντα ασφάλειας.
- Βασική Εκπαίδευση του Κλάδου Κυκλοφορίας (Κλειδούχοι) του ΟΣΕ με βασικά καθήκοντα ασφάλειας.
- 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.
- Επανεκπαίδευση Προσωπικού Έλξης (Μηχανοδηγοί) της ΤΡΑΙΝΟΣΕ που είχε μεταταχθεί βάσει του Ν.3891/2010 (ΦΕΚ Α' 188) και επανήλθε με απόσπαση στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ βάσει του άρθρου 88 του Ν.4313/2014 (ΦΕΚ Α' 261)
- Εκπαίδευση Μηχανοδηγών ΤΡΑΙΝΟΣΕ στις Η/Α SIEMENS σειράς 120
- Εκπαίδευση Μηχανοδηγών ΤΡΑΙΝΟΣΕ σε Συρμούς Ιστορικής Αξίας
- Εκπαίδευση Προσωπικού Ελέγχου και Κίνησης Αμαξοστοιχιών (Προσωπικό Συνοδείας Τρένων) της ΤΡΑΙΝΟΣΕ που είχε μεταταχθεί βάσει του Ν.3891/2010 (ΦΕΚ Α' 188) και επανήλθε με απόσπαση στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ βάσει του άρθρου 88 του Ν.4313/2014 (ΦΕΚ Α' 261)

Συγχρόνως, η ΡΑΣ ζήτησε από τον ΟΣΕ τον σχεδιασμό και την υλοποίηση εκπαιδευτικών προγραμμάτων για το σύνολο του προσωπικού του το οποίο εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα για την ασφάλεια και (το οποίο) προσδιορίζεται στο οικείο Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ).

Από τα προαναφερθέντα προγράμματα εκπαίδευσης έτους 2016 για τα οποία η ΡΑΣ χορήγησε αρχική έγκριση, ο ΟΣΕ υλοποίησε κατά τη διάρκεια του 2016 :

- το πρόγραμμα «Επανεκπαίδευση Προσωπικού Έλξης (Μηχανοδηγοί) της ΤΡΑΙΝΟΣΕ που είχε μεταταχθεί βάσει του Ν.3891/2010 (ΦΕΚ Α' 188) και επανήλθε με απόσπαση στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ βάσει του άρθρου 88 του Ν.4313/2014 (ΦΕΚ Α' 261)»
- το πρόγραμμα «Εκπαίδευση Προσωπικού Ελέγχου και Κίνησης Αμαξοστοιχιών (Προσωπικό Συνοδείας Τρένων) της ΤΡΑΙΝΟΣΕ που είχε μεταταχθεί βάσει του Ν.3891/2010 (ΦΕΚ Α' 188) και επανήλθε με απόσπαση στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ βάσει του άρθρου 88 του Ν.4313/2014 (ΦΕΚ Α' 261)
- πολυάριθμα προγράμματα σχετικά με την «Εκπαίδευση / Επανεκπαίδευση προσωπικού του ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ για έκδοση ή ανανέωση άδειας εργασίας σε ηλεκτροδοτούμενο σιδηροδρομικό δίκτυο»

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

4.12 Σιδηροδρομική Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (RID)

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

4.12.1 Πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για ορισμό εξεταστικού φορέα ΣΑΜΜΕ για σιδηροδρομικές μεταφορές

Σύμφωνα με τον Κανονισμό RID, κάθε επιχείρηση, οι δραστηριότητες της οποίας περιλαμβάνουν τη μεταφορά ή τη σχετική συσκευασία, φόρτωση, πλήρωση ή εκφόρτωση επικινδύνων εμπορευμάτων σιδηροδρομικώς θα διορίζει έναν ή περισσότερους Συμβούλους Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ΣΑΜΜΕ) για τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων, υπεύθυνο/ους για την αποφυγή κινδύνων εγγενών σε τέτοιες δραστηριότητες όσον αφορά σε άτομα, ιδιοκτησίες και στο περιβάλλον. Οι ΣΑΜΜΕ διαθέτουν επαγγελματικό πιστοποιητικό εκπαίδευσης για την απόκτηση του οποίου, υπόκεινται σε εκπαίδευση και εξέταση εγκεκριμένη από τη ΡΑΣ. Για το λόγο αυτό η ΡΑΣ ορίζει φορείς παροχής κατάρτισης ΣΑΜΜΕ, κατόπιν αιτήσεώς τους, τα Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα (ΑΕΙ) ή Τεχνολογικά Εκπαιδευτικά Ιδρύματα (ΤΕΙ) τεχνολογικής ή θετικής κατεύθυνσης που διαθέτουν τα απαιτούμενα από τον Κανονισμό προσόντα. Η διενέργεια των εξετάσεων ΣΑΜΜΕ γίνεται από τον εξεταστικό φορέα (πολυτεχνική σχολή ΑΕΙ), ο οποίος ορίζεται από τη ΡΑΣ για χρονική διάρκεια πέντε (5) ετών, ύστερα από δήλωση ενδιαφέροντος και υποβολή δικαιολογητικών/στοιχείων.

Ο υφιστάμενος εξεταστικός φορέας είναι το Εργαστήριο Στοιχείων Μηχανών & Δυναμικής της Σχολής Μηχανολόγων Μηχανικών του Εθνικού Μετσόβιου

Πολυτεχνείου και ο πενταετής ορισμός του παρέχεται στις 28/02/2017. Κατόπιν τούτου, η Ολομέλεια αποφάσισε την έκδοση πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος για ορισμό Εξεταστικού Φορέα ΣΑΜΕΕ για σιδηροδρομικές μεταφορές. Η Πρόσκληση Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος αναρτήθηκε στον κόμβο «Διαύγεια» σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.3861/2010 (Α' 112), στον ιστότοπο της Ρ.Α.Σ. και κοινοποιήθηκε στις Πολυτεχνικές Σχολές ΑΕΙ.

4.12.2 Ορισμός φορέα κατάρτισης ΣΑΜΕΕ

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 αυτής της αρμοδιότητας, το τμήμα Μηχανικών Τεχνολογίας Πετρελαίου και Φυσικού Αερίου Τ.Ε. & Μηχανολόγων Μηχανικών Τ.Ε. του Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος Ανατολική Μακεδονίας & Θράκης κατέθεσε αίτηση στη ΡΑΣ για τον ορισμό του ως εκπαιδευτικό κέντρο ΣΑΜΕΕ. Η ΡΑΣ αφού εξέτασε το φάκελο και ζήτησε να παρασχεθούν πρόσθετα στοιχεία για την τεκμηρίωση, διαπίστωσε ότι το Ίδρυμα πληροί τις προϋποθέσεις και το όρισε Φορέα Κατάρτισης Συμβούλων Ασφαλούς Μεταφοράς Επικινδύνων Εμπορευμάτων για τη σιδηροδρομική μεταφορά όλων των κλάσεων πλην της κλάσης επτά (7) (ραδιενεργά υλικά). Αναμένεται η έκδοση της απόφασης σε ΦΕΚ.

4.12.3 Φορέας επιθεώρησης για δοχεία πίεσης UN

Υπήρξε αίτημα προς τη ΡΑΣ ενδιαφερόμενης εταιρίας προκειμένου να εγκριθεί ως φορέας επιθεώρησης για δοχεία πίεσης UN, σύμφωνα με τον Κανονισμό RID.

Όταν ο μεταφερόμενος εξοπλισμός υπό πίεση χρησιμοποιείται αποκλειστικά για τις μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών, Αρμόδια Αρχή για την έγκριση φορέων επιθεώρησης σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, ΚΥΑ 20655/2897 (ΦΕΚ 1495/Β'/2015), είναι η ΡΑΣ για το RID.

Για το μεταφερόμενο εξοπλισμό υπό πίεση, ο οποίος χρησιμοποιείται για τις μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων εντός της Ένωσης, έχει εφαρμογή η Οδηγία 2010/35/ΕΚ, όπως έχει προσαρμοστεί στην Ελληνική Νομοθεσία με την ΚΥΑ12436/706 (ΦΕΚ 2039/Β'/2011), σύμφωνα με την οποία Αρμόδια Αρχή, τόσο για ADR (οδικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων) όσο και για RID, είναι η νυν Γενική Γραμματεία Βιομηχανίας, Διεύθυνση Πολιτικής Ποιότητας του Υπουργείου Οικονομίας Ανάπτυξης και Τουρισμού.

Μέχρι στιγμής, δεν έχει προβλεφθεί αντίστοιχη διαδικασία με αυτή των μεταφορών εντός της Ένωσης, ενώ οι απαιτήσεις έγκρισης φορέων επιθεώρησης δοχείων πίεσης UN, σύμφωνα με το ADR & RID είναι κοινές. Η ΡΑΣ σε συνεργασία με το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών (για το ADR), απέστειλε επιστολή προς το Υπουργείο Οικονομίας Ανάπτυξης και Τουρισμού προκειμένου να οριστεί αυτό ως Αρμόδια Αρχή έγκρισης φορέων επιθεώρησης δοχείων πίεσης UN για τη διακίνησή τους σε όλες τις χώρες που είναι συμβαλλόμενα μέρη στο RID/ADR, αλλά δεν ανήκουν στην ΕΕ. Επί αυτής της επιστολής αναμένεται απάντηση.

4.12.4 Έλεγχοι – Επιτόπου Επιθεωρήσεις

Σε συνέχεια εσωτερικών ελέγχων που διενεργήθηκαν στον Εμπορευματικό Σταθμό του Θριασίου Πεδίου από τη Διεύθυνση Ασφάλειας Μεταφορών & Διαχείρισης Κρίσεων και το Σύμβουλο Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ΣΑΜΕΕ) της ΤΡΑΙΝΟΣΕ σχετικά με την εφαρμογή του Κανονισμού για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (RID), η Διεύθυνση Ασφάλειας Μεταφορών & Διαχείρισης Κρίσεων προέβη σε σύσταση για διακοπή κάθε διακίνησης φορτίων που εμπίπτουν στον Κανονισμό RID μέχρι να καλυφθούν οι διαπιστωθείσες ελλείψεις η οποία κοινοποιήθηκε και στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) (βλ. επιστολή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με αριθ. Πρωτ. 3.097.021 / 05-02-2016).

Η ΡΑΣ λαμβάνοντας υπόψη τη σοβαρότητα της σύστασης αυτής, ανέλαβε την πρωτοβουλία οργάνωσης σύσκεψης στα γραφεία της την Πέμπτη 10-03-2016. Στην συνάντηση κλήθηκαν και συμμετείχαν από πλευράς ΤΡΑΙΝΟΣΕ στελέχη της Διεύθυνσης Ασφάλειας Μεταφορών & Διαχείρισης Κρίσεων, της Διεύθυνσης Εμπορευματικών Μεταφορών, της Διεύθυνσης Κυκλοφορίας Αμαξοστοιχιών και ο ΣΑΜΕΕ. Αντικείμενο της συνάντησης ήταν η διαβούλευση για τις άμεσες διορθωτικές ενέργειες τις οποίες είχε πρόθεση να αναλάβει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ για την άρση των ελλείψεων / μη συμμορφώσεων που είχαν καταγραφεί στις αναφορές / εκθέσεις των προαναφερθέντων εσωτερικών ελέγχων, έτσι ώστε να μην καταστεί αναγκαία η διακοπή της διακίνησης επικίνδυνων εμπορευμάτων (βλ. επιστολή της ΡΑΣ με αριθ. Πρωτ. 4248 / 25-02-2016 και e-mail της ΡΑΣ με ημερομηνία αποστολής 07-03-2016).

Η ΡΑΣ προέβη στην σύνταξη σχεδίου πρακτικών της σύσκεψης το οποίο απέστειλε στη Διεύθυνση Ασφάλειας Μεταφορών & Διαχείρισης Κρίσεων έτσι ώστε να μεριμνήσει για το σχολιασμό και τελικά την υπογραφή τους από όλους τους συμμετέχοντες της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Πράγματι, τα πρακτικά της σύσκεψης υπογράφηκαν από όλους τους συμμετέχοντες και στη συνέχεια η ΡΑΣ με σχετική επιστολή της τον Ιούνιο 2016 ζήτησε από τη Διοίκηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ τη δέσμευσή της για την υλοποίηση των αναφερόμενων στα πρακτικά ενεργειών, έτσι ώστε να εξασφαλισθεί η ασφαλής λειτουργία του Εμπορευματικού Σταθμού του Θριασίου Πεδίου. Η Διοίκηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με απαντητική επιστολή της προς τη ΡΑΣ δεσμεύθηκε για την από μέρους της λήψη κάθε αναγκαίου μέτρου για την ασφαλή διαχείριση των επικίνδυνων εμπορευμάτων στο Θριάσιο Πεδίο και στην κατά το δυνατό ταχύτερη αποκατάσταση των ελλείψεων στο βαθμό που η ίδια εμπλέκεται. Συγχρόνως, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ απέστειλε χρονοδιάγραμμα των απαιτούμενων διορθωτικών ενεργειών, το οποίο τελεί υπό την παρακολούθηση της ΡΑΣ.

Στο τέλος Νοεμβρίου 2016, η ΡΑΣ με νέα επιστολή της προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ζήτησε την υποβολή ανάλογου προγραμματισμού διορθωτικών δράσεων με δέσμευση υλοποίησής τους και για τον Σταθμό Διαλογής και τον Εμπορευματικό Σταθμό Θεσσαλονίκης.

5 Διαλειτουργικότητα

5.1 Πεδίο Εφαρμογής - Νομικό Πλαίσιο

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

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

Η σύνταξη των ΤΠΔ αποτελεί από το 2004 ευθύνη του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (European Union Agency for Railways - EUAR – πρώην 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/EK (Επιτροπή RISC).

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

Δυνάμει του Ν. 4199/2013, η ΡΑΣ έχει αναλάβει τις αρμοδιότητες της Εθνικής Αρχής για την Ασφάλεια (ΕΑΑ), όπως αυτές περιγράφονται στο ΠΔ 104/2010 και στην ΥΑ ΑΣ 16.4/οικ.24863 /2723 του 2012, 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.

Η έγκριση θέσης υποσυστήματος σε λειτουργία είναι αναγνώριση εκ μέρους του Κράτους Μέλους, ότι το εν λόγω υποσύστημα πληροί όλες τις βασικές απαιτήσεις της Οδηγίας 2008/57/EK, κατά την ενσωμάτωσή του στο σιδηροδρομικό σύστημα. Η αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας για χρήση στοιχείων

διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) διενεργείται από Κοινοποιημένο Οργανισμό (Notified Body – NoBo). Ο NoBo είναι υπεύθυνος για την κατάρτιση του τεχνικού φακέλου που πρέπει να συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης CE και περιέχει όλα τα αναγκαία έγγραφα και δικαιολογητικά από τα οποία προκύπτει η συμμόρφωση των στοιχείων διαλειτουργικότητας ενός υποσυστήματος.

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

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

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

5.3 Δράσεις ΡΑΣ

Η ΡΑΣ, κατά τη διάρκεια του 2016, έχει προβεί στις ακόλουθες δράσεις:

5.3.1 Εθνικό Μητρώο Οχημάτων (EMO).

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

- Παρέδωσε κωδικούς πρόσβασης, σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Νομοθεσία, στο Εθνικό Μητρώο Οχημάτων (EMO) στις εταιρίες ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ, ΣΤΑΣΥ ΑΕ, ΕΕΣΣΤΥ ΑΕ Εκκρεμούν οι παραλαβές κωδικών από τις εταιρίες ΟΣΕ ΑΕ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ.
- Συμμετείχε σε άσκηση αντιμετώπισης καταστροφών που πραγματοποίησε ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της ΕΕ.
- Απέστειλε επιστολές στους εμπλεκόμενους φορείς για τον έλεγχο και την επικαιροποίηση των στοιχείων του EMO.

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

Η ΡΑΣ, με τις υπ. αριθμ.6408 ΑΣ7/33885/1709/04.08.2015 & ΑΣ7/59422/3023/17.03.2016, συμμετείχε με στελέχη της σε ομάδα εργασίας που είχε συσταθεί από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών για την εκκαθάριση των Εθνικών Τεχνικών Κανόνων που αφορούν στο τροχαίο υλικό και κοινοποιούνται στην Ευρωπαϊκή Βάση Δεδομένων RDD (Reference Document Database).

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

Η ομάδα εργασίας είχε στόχο:

1. Την επεξεργασία και υλοποίηση της επικαιροποίησης των ΕΤΚ 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.

Μετά την ολοκλήρωση των εργασιών και σύμφωνα με το άρθρο 17 παρ. 4 του Π.Δ. 104 όπως ισχύει, η ΡΑΣ εισηγήθηκε στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών την έγκριση των επικαιροποιημένων ΕΤΚ που αφορούν στην έγκριση θέσης σε κυκλοφορία του τροχαίου υλικού. Το Υπουργείο με την υπ' αριθμ. πρωτ. ΑΣ7/70890/3173/28.11.2016 έκανε δεκτή την εισήγηση και αναμένεται η ανάρτηση των ΕΤΚ στη βάση δεδομένων του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της ΕΕ.

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

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

Στο πλαίσιο αυτό, η ΡΑΣ με επιστολές τις προς το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών και το Υπουργείο Οικονομικών επισήμανε την έλλειψη σχετικής ΚΥΑ που καθορίζει το ύψος των ανωτέρω παραβόλων προτείνοντας ταυτόχρονα διαδικασία υπολογισμού. Μετά από διαβούλευση με το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών και τις εταιρείες ΟΣΕ & ΕΡΓΟΣΕ, η ΡΑΣ έδωσε σύμφωνη γνώμη στο τελικό σχέδιο υπολογισμού των παραβόλων του Υπουργείου και αναμένεται η έκδοση της σχετικής ΚΥΑ.

5.3.4 Συνεργασία με ΕΡΓΟΣΕ ενόψει έγκριση θέσης σε λειτουργία δομικών υποσυστημάτων.

Η ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ, η οποία είναι η θυγατρική του ΟΣΕ και έχει αναλάβει την επίβλεψη των νέων μελετών και νέων εργολαβιών του ΟΣΕ. Σε εφαρμογή των ανωτέρω έχει ήδη ορίσει ΝοΒο /DeBo σε εννέα νέες εργολαβίες (αριθμός συμβάσης 740, 463, 635, 1005, 10004, 541, 715, 751, 700), μεταξύ των οποίων βρίσκονται και μεγάλα έργα όπως το τμήμα Τιθορέα-Δομοκός και το τμήμα Κιάτο-Ροδοδάφνη, ενώ αναμένεται ο ορισμός σε άλλες τέσσερις εργολαβίες (αριθμός συμβάσης 579, 512, 563, 706). Επίσης, μέσω της σύμβασης 10214, έχει ορίσει ΝοΒο/DeBo για να πιστοποιήσει παλιότερες μελέτες (Α.Σ. 733,558,725,727 &517) στα συμβατικά τεύχη των οποίων δεν υπήρχε η υποχρέωση του μελετητή να ορίσει ΝοΒο /DeBo.

Επειδή η έγκριση θέσης σε λειτουργία τόσων πολλών και σημαντικών έργων είναι εξαιρετικά δύσκολη στην τελική φάση υποβολής των αντιστοίχων φακέλων διότι συνεπάγεται μεγάλο φόρτο εργασίας σε σύντομο χρονικό διάστημα, η ΡΑΣ σχεδιάζει να αναπτύξει διαδικασία έγκαιρης εμπλοκής στα έργα και συνεργασίας με τους ορισμένους ΝοΒο και την ΕΡΓΟΣΕ, ώστε να διευκολυνθεί το έργο όλων των εμπλεκομένων στην διαδικασία των εγκρίσεων θέσης σε λειτουργία των δομικών υποσυστημάτων.

5.3.5 Ερμηνευτική εγκύκλιος για χορήγηση πρόσθετης/συμπληρωματικής έγκρισης θέσης σε λειτουργία οχημάτων που έχουν ήδη εγκριθεί δυνάμει διεθνών συμφωνιών RIC & RIV.

Με αφορμή ερωτήματα σχετικά με τη χορήγηση πρόσθετης/συμπληρωματικής έγκρισης θέσης σε λειτουργία οχημάτων που έχουν ήδη εγκριθεί δυνάμει διεθνών συμφωνιών RIC & RIV, η ΡΑΣ απευθύνθηκε εγγράφως στο Αρμόδιο για Νομοθετικές Ρυθμίσεις τμήμα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Το Υπουργείο εξέδωσε ερμηνευτική εγκύκλιο επί τη βάση της ισχύουσας νομοθεσίας, σύμφωνα με την οποία οχήματα τα οποία κυκλοφορούν προ 19.07.2008 βάσει διεθνών συμφωνιών RIC & RIV, δεν πρέπει να υπόκεινται σε πρόσθετη/συμπληρωματική έγκριση θέσης σε λειτουργία.

5.3.6 Διευκρινιστική επιστολή σχετικά με τη διαδικασία έγκρισης σε λειτουργία των οχημάτων του κινητού τεχνικού εξοπλισμού για την κατασκευή και συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής.

Σε κοινή σύσκεψη μεταξύ του Διαχειριστή Υποδομής, του Αρμόδιου Τμήματος του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και της ΡΑΣ, τέθηκε ερώτημα για τον τρόπο εφαρμογής της ισχύουσας Νομοθεσίας, σχετικά με τη διαδικασία έγκρισης σε λειτουργία των οχημάτων του κινητού τεχνικού εξοπλισμού για την κατασκευή και συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής. Το Υπουργείο διευκρίνισε με επιστολή τα απαιτούμενα δικαιολογητικά για έγκριση θέσης σε λειτουργία οχημάτων και η ΡΑΣ απέστειλε τις απόψεις της επί αυτής.

6 Συνεργασία με Ευρωπαϊκούς Σιδηροδρομικούς Φορείς

6.1 Γενική Διεύθυνση Μεταφορών και Κινητικότητας (DG-MOVE)

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

Η ΡΑΣ συμμετείχε με εκπροσώπους της σε συναντήσεις εργασίας μαζί με τις ομόλογες Ρυθμιστικές Αρχές, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν υπό την αιγίδα, προεδρία ή μετά από πρόσκληση της DG-MOVE.

Συγκεκριμένα:

1. Η ΡΑΣ συμμετείχε στην 9η συνάντηση του Ευρωπαϊκού Δικτύου Σιδηροδρομικών Ρυθμιστικών Φορέων (ENRRB) που έγινε στις 18-19 Ιανουαρίου 2016 στις Βρυξέλλες, στην αντίστοιχη 10^η συνάντηση που έλαβε χώρα στις 27 – 28 Ιουνίου 2016 στη Βιέννη καθώς και στην 11^η, στις Βρυξέλλες στις 6-7 Δεκεμβρίου 2016.

Μεταξύ των θεμάτων που συζητήθηκαν ήταν ο χειρισμός καταγγελιών από μέλη του Δικτύου, η εξουσία των ρυθμιστικών φορέων για επιβολή κυρώσεων, η ηλεκτρονική πλατφόρμα ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των ρυθμιστικών αρχών (DAREBO), η πρόσβαση στις υπηρεσίες των σταθμών και στις αντίστοιχες χρεώσεις αυτών, η ενσωμάτωση της Οδηγίας 2012/34.

2. Η ΡΑΣ συμμετείχε στη συνάντηση εργασίας του Ευρωπαϊκού Δικτύου Σιδηροδρομικών Ρυθμιστικών Φορέων που έγινε στο Παρίσι στις 20 Οκτωβρίου 2016 με θέμα τις πολιτικές χρεώσεων. Σκοπός της ήταν η περαιτέρω ενημέρωση των μελών σε θέματα του Κανονισμού ΕΕ 2015/909 αναφορικά με τον τρόπο υπολογισμού του κόστους που προκύπτει άμεσα από τη λειτουργία της σιδηροδρομικής υπηρεσίας, οι κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής και η επιβολή υψηλότερων τελών σε τμήματα της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών που μπορούν να το αντέξουν.

6.2 Ένωση Ανεξάρτητων Ρυθμιστικών Αρχών Σιδηροδρόμων (IRG-Rail)

Η ΡΑΣ συμμετείχε στις 27 & 28.4.2016 και 09 & 10.11.2016 στην 10^η και 11^η σύσκεψη των μελών του IRG-Rail στην Πολωνία, στο Γκντασκ και στη Βαρσοβία αντίστοιχα όπου συζητήθηκαν, αναλύθηκαν και αποφασίστηκαν οι θέσεις του IRG-Rail αναφορικά με τα θέματα που επεξεργάστηκαν οι ομάδες εργασίας.

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 2015 (Απρίλιος 2016)
- 4η Ετήσια Έκθεση παρακολούθησης της σιδηροδρομικής αγοράς 2014 (Μάρτιος 2016)
- Κείμενο θέσεων σχετικά με τα συμπεράσματα των τριμερών διαπραγματεύσεων για το 4^ο σιδηροδρομικό πακέτο (Μάιος 2016)
- Κείμενο κατευθυντήριων οδηγιών για την παρακολούθηση της σιδηροδρομικής αγοράς (Ιούνιος 2016)
- Κείμενο ανασκόπησης των πρακτικών χρέωσης για την ελάχιστη δέσμη πρόσβασης στην Ευρώπη (αναθεωρημένη έκδοση Νοέμβριος 2016)
- Κείμενο επισκόπησης των αρχών χρέωσης για τους επιβατικούς σταθμούς (Νοέμβριος 2016)
- Κείμενο εισαγωγικό για τον υπολογισμό του άμεσου κόστους αναφορικά με τον εκτελεστικό κανονισμό 2015/909 (Νοέμβριος 2016)
- Κείμενο για την αρχική προσέγγιση του ορισμού της τμηματοποίησης της αγοράς και τα κριτήρια αξιολόγησης προσαυξήσεων λαμβάνοντας υπόψη Οδηγία 2012/34 (Νοέμβριος 2016)
- Πρόγραμμα εργασιών 2017 (Νοέμβριος 2016)

Όλα τα ανωτέρω βρίσκονται στην ηλεκτρονική διεύθυνση :

<http://www.irg-rail.eu/public-documents/2016/>

Στο πλαίσιο ανταλλαγής απόψεων, ερωτημάτων, βέλτιστων πρακτικών μεταξύ των ρυθμιστικών φορέων – μελών του IRG Rail, της προληπτικής δράσης κατά τη διάρκεια της νομοθέτησης στην ΕΕ και της κοινής αντιμετώπισης σημαντικών θεμάτων που προκύπτουν ο IRG Rail μέσω των ομάδων εργασίας αποστέλλει και ερωτηματολόγια με τελικό σκοπό κυρίως την αποτύπωση των συλλεγόμενων στοιχείων στα κείμενα που εκδίδει προς ενημέρωση όλων.

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

- στις χρεώσεις των εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών
- στο σύστημα επιδόσεων
- στο άρθρο 56 (6) της Οδηγίας 2012/34
- σε ορισμούς που περιλαμβάνονται στην Οδηγία 2012/34 για την υποδομή, το διαχειριστή υποδομής, την εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών και τον φορέα εκμετάλλευσης εγκατάστασης
- σε ποσοτικά στοιχεία για την παρακολούθηση της ελληνικής σιδηροδρομικής αγοράς

6.3 Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (EUAR)

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

Η ΡΑΣ συμμετέχει στις συναντήσεις της Ολομέλειας (Γενικές Συνελεύσεις) του Δικτύου των Εθνικών Αρχών για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων οι οποίες πραγματοποιούνται υπό την οργάνωση και το συντονισμό του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης μους, 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 2016 πραγματοποιήθηκαν οι ακόλουθες τέσσερις Γενικές Συνελεύσεις (ΓΣ) του Δικτύου:

- Η 40η ΓΣ στις 27-28/01/2016
- Η 41η ΓΣ στις 18-19/05/2016
- Η 42η ΓΣ στις 27-28/09/2016
- Η 43η ΓΣ στις 15-16/11/2016

Η ΡΑΣ εκπροσωπήθηκε στις παραπάνω τρεις (3) πρώτες συνεδριάσεις του Δικτύου.

Η θεματολογία (agenda) των παραπάνω ΓΣ επικεντρώθηκε κυρίως :

- Στην προετοιμασία του «οδικού χάρτη» του EUAR ενόψει εφαρμογής του τεχνικού πυλώνα του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου, ο οποίος δημοσιεύθηκε στο Φύλλο της Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις 25-06-2016 (βλ. παρακάτω σχετική παράγραφο). Σύμφωνα μ' αυτό, ο EUAR 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 EUAR 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.
- Στα αποτελέσματα και στην ανταλλαγή πληροφοριών από την εκτέλεση του Προγράμματος «NSA Cross Audit» σε διάφορες ΕΑΑ.

6.3.2 Συμμετοχή σε Ομάδες Εργασίας και Συναντήσεις Εργασίας

Η ΡΑΣ στο πλαίσιο της συνεργασίας της με τον Οργανισμό:

- Δήλωσε την συμμετοχή δύο (2) στελεχών της στην νεοιδρυθείσα από τον Οργανισμό Ομάδα Χρηστών του συστήματος υπηρεσίας μίας στάσης (One Stop Shop), την ανάπτυξη του οποίου έχει αναλάβει ο Οργανισμός σύμφωνα με τις προβλέψεις του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου. Σκοπός αυτού του έργου είναι η ανάπτυξη μιας κοινής πλατφόρμας πληροφόρησης και επικοινωνίας με μια εικονική λειτουργική δυνατότητα υπηρεσίας μίας στάσης, κατά περίπτωση βάσει των υφιστάμενων εφαρμογών και μητρώων, μέσω της επέκτασης της λειτουργικής δυνατότητάς τους με στόχο την διαρκή ενημέρωση του Οργανισμού, των ΕΑΑ και των Αιτούντων σχετικά με όλες τις αιτήσεις για εγκρίσεις θέσης σε λειτουργία οχημάτων, πιστοποιητικών ασφάλειας και τεχνικών λύσεων για παρατρόχιο εξοπλισμό ERTMS (European Railway Traffic Management System), τα στάδια των διαδικασιών αυτών και τα αποτελέσματά τους.

Η συγκεκριμένη Ομάδα Χρηστών θα εστιάσει στον προσδιορισμό & στην ανασκόπηση των απαιτήσεων καθώς και στις δοκιμές του συστήματος και θα υποβάλλει σχετικές αναφορές στο Δίκτυο των ΕΑΑ και στους εκπροσώπους του σιδηροδρομικού τομέα. Η Ομάδα Χρηστών θα συνέρχεται 4 – 5 φορές ετησίως έως τον Ιούνιο του 2019, χρονιά κατά την οποία θα τεθεί σε πλήρη λειτουργία το σύστημα υπηρεσίας μίας στάσης.

- Συμμετείχε στις 14-16.06.2016 στο 7th Workshop on TDG Risks Management. Πρόκειται για μια σειρά συναντήσεων εργασίας οι οποίες αφορούν στη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων με σιδηροδρομικά, οδικά και παραποτάμια μέσα κι έχουν ως στόχο την εναρμόνιση του τρόπου προσέγγισης των δεδομένων που χρησιμοποιούνται για την αξιολόγηση και εκτίμηση του κινδύνου, την εναρμόνιση των πρακτικών, μοντέλων και εργαλείων που χρησιμοποιούνται για την αξιολόγηση των κινδύνων και την εναρμόνιση των διαδικασιών διαχείρισης κινδύνων, τα κριτήρια και τις μεθόδους λήψης αποφάσεων.
- Συμμετείχε σε συνάντηση εργασίας στο Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών με την Ελληνίδα εθνική εμπειρογνώμονα στον Οργανισμό με αντικείμενο διάφορα θέματα που αφορούν στην ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων.

6.3.3 Συμμετοχή σε Έρευνες και Ανταλλαγή Απόψεων & Πληροφοριών

Η ΡΑΣ στο πλαίσιο της συνεργασίας της με τον Οργανισμό:

- Απάντησε σε ερωτηματολόγιο της εταιρείας STEER DAVIES GLEAVE (SDG) η οποία ανέλαβε για λογαριασμό του Οργανισμού τη διεξαγωγή έρευνας / μελέτης για τα υφιστάμενες εθνικές χρεώσεις και τέλη για τα πιστοποιητικά ασφάλειας ΣΕ, τις εγκρίσεις θέσης σε λειτουργία οχημάτων και τις εγκρίσεις θέσης σε λειτουργία παρατρόχιων υποσυστημάτων ERTMS.
- Υπέβαλλε σχόλια και παρατηρήσεις επί της δομής και του περιεχομένου ερωτηματολογίου το οποίο προετοίμασε ο Οργανισμός σχετικά με την ανταλλαγή πληροφοριών και εμπειριών από την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 1078/2012 «σχετικά με την Κοινή Μέθοδο Ασφάλειας (ΚΜΑ) που πρέπει να εφαρμόζουν ΣΕ ή ΔΥ για την παρακολούθηση μετά την χορήγηση πιστοποιητικού ασφάλειας ή έγκρισης ασφάλειας, καθώς και φορείς στους οποίους έχει ανατεθεί η συντήρηση». Τα σχόλια της ΡΑΣ έγιναν αποδεκτά από τον Οργανισμό και το συγκεκριμένο ερωτηματολόγιο θα διανεμηθεί εντός του 2017 στις ΕΑΑ για την παροχή απαντήσεων επί των περιεχομένων ερωτημάτων.
- Απηύθυνε ερωτήματα προς τον Οργανισμό και έλαβε απαντήσεις σχετικά με τη δυνατότητα της ΡΑΣ να εκδώσει υπό όρους πιστοποιητικό ασφάλειας ΣΕ – Μέρος Β, χωρίς την προσκόμιση και την ανασκόπηση των συμβάσεων απασχόλησης και των απαραίτητων πιστοποιητικών του προσωπικού της ΣΕ με κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας.
- Απηύθυνε ερωτήματα προς τον Οργανισμό και έλαβε απαντήσεις για ζητήματα του υπό αναμόρφωση Γενικού Κανονισμού Κίνησης του ΟΣΕ σχετικά με τους κανόνες σύνθεσης και πέδησης των αμαξοστοιχιών, καθώς και με την διατήρηση της δυνατότητας του ΟΣΕ να διενεργεί (δειγματοληπτικούς) ελέγχους για την τήρηση των κανόνων σύνθεσης και πέδησης των αμαξοστοιχιών από τις ΣΕ.
- Απάντησε σε ερωτηματολόγιο σχετικά με την εγγραφή οχημάτων στο ΕΜΟ.
- Απάντησε σε ερωτηματολόγιο σχετικά με την πιστοποίηση και την εποπτεία του Υπεύθυνου για τη Συντήρηση εμπορευματικών φορταμαξών Φορέα (ΥΣΦ).
- Απάντησε σε ερωτηματολόγιο για τις εθνικές πρακτικές που σχετίζονται με τη συντήρηση των οχημάτων.

Η ΡΑΣ, στο πλαίσιο της συνεργασίας της με τον EUAR, υπέβαλλε ερωτήματα για τη διατύπωση γνώμης σχετικά με:

- Τη διαδικασία εγγραφής και διόρθωσης δεδομένων οχημάτων του ΕΜΟ.
- Την αναβάθμιση της έκδοσης της πλατφόρμας του ΕΜΟ.
- Την πρόσβαση της ΡΑΣ και των εμπλεκόμενων φορέων στο Ευρωπαϊκό Κεντροποιημένο Εικονικό Μητρώο Οχημάτων (ECVVR).
- Τον τρόπο σχηματισμού της αλφαβητικής σήμανσης που φέρει ένα όχημα, σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Νομοθεσία.
- Τη δικαιολογητικά που απαιτούνται για έγκριση θέσης σε λειτουργία του κινητού τεχνικού εξοπλισμού για την κατασκευή και συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής.

6.3.4 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 πολωνική Αρχή σχετικά με την ερμηνεία του ορισμού κατόχου (keeper) στο ΕΜΟ.
- Με την γαλλική Αρχή σχετικά με τις προϋποθέσεις για πιστοποίηση ΥΣΦ από την Εθνική Αρχή Ασφαλείας.
- Με τη λιθουανική Αρχή σχετικά με τις πρακτικές που ακολουθούμε για την εγγραφή οχημάτων στο ΕΜΟ.
- Με την πορτογαλική Αρχή σχετικά με τον ελάχιστο αριθμό προσωπικού των επιβατικών τρένων.

Επίσης η ΡΑΣ, με αφορμή την εκκαθάριση των Εθνικών Κανόνων, ζήτησε τις απόψεις των άλλων Εθνικών Αρχών για την ασφάλεια των Σιδηροδρόμων, σχετικά με τις παραμέτρους των Εθνικών Κανόνων που πρέπει να ελεγχθούν, προκειμένου να χορηγηθεί έγκριση θέσης σε λειτουργία σε μετρό και ελαφρύ σιδηρόδρομο.

Επιπροσθέτως όπως έχει ήδη αναφερθεί σε άλλο κεφάλαιο, τον Ιούνιο 2016 η ΡΑΣ προχώρησε στην σύνταξη σχετικού ερωτηματολογίου σχετικά με θέματα της Οδηγίας 2007/59/ΕΚ σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας και το προώθησε στις αντίστοιχες ευρωπαϊκές Εθνικές Αρχές Ασφαλείας (NSA).

Στα ερωτήματα αυτά λήφθηκαν απαντήσεις από 11 ΕΑΑ (Ισπανία, Γερμανία, Δανία, Αγγλία, Ουγγαρία, Τσεχία, Λιθουανία, Γαλλία, Ιταλία, Σλοβενία και Σλοβακία) οι οποίες αξιολογήθηκαν και καταγράφηκαν σε πίνακα ο οποίος υποβλήθηκε στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

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

Η ΡΑΣ διοργάνωσε στην Αθήνα, στο κέντρο τύπου της Γενικής Γραμματείας Ενημέρωσης και Επικοινωνίας, συνάντηση της Ολομέλειας της Διεθνούς Ένωσης Διασύνδεσης των Κρατικών Σωμάτων Επιθεωρητών Ασφαλείας (ILGGRI), στις 27 & 28 Μαΐου 2016. Στη συνάντηση, δόθηκε η ευκαιρία στα μέλη να παρουσιάσουν και να συζητήσουν θέματα που αφορούν στο πρόγραμμα ανταλλαγής επιθεωρητών μεταξύ Ελλάδας – Ιρλανδίας, στο 4ο σιδηροδρομικό πακέτο, στην αδειοδότηση των μηχανοδηγών και γενικότερα σε θέματα συνεργασίας μεταξύ των εθνικών αρχών ασφαλείας.

Στο πλαίσιο της συνεργασίας της ΡΑΣ με το ILGGRI, η ΡΑΣ συμμετείχε σε Πρόγραμμα Ανταλλαγής Εμπειρογνομών μεταξύ Εθνικών Αρχών για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων. Η εφαρμογή του Προγράμματος Ανταλλαγής Εμπειρογνομών

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

Η ΠΑΣ εκδήλωσε το ενδιαφέρον συμμετοχής της στο Πρόγραμμα τον Μάιο του 2014 μετά από σχετική πρόσκληση της ολλανδικής Αρχής τον Απρίλιο 2014. Έναν χρόνο αργότερα, τον Ιούνιο 2015 και μετά από επαφές στο πλαίσιο των συναντήσεων του ILGRRRI και του NSA Network ξεκίνησε αλληλογραφία μεταξύ της ΠΑΣ και της CRR (Ιρλανδικής ΕΑΑ) με σκοπό τη συνεργασία των δύο Αρχών στο πλαίσιο του Προγράμματος. Τελικά, μετά από διαβουλεύσεις πραγματοποιήθηκε η υλοποίηση του Προγράμματος στο Δουβλίνο, διάρκειας δύο εβδομάδων, ήτοι το χρονικό διάστημα 11-22/04/2016, με τη συμμετοχή δύο (2) στελεχών της ΠΑΣ σύμφωνα με την επιλογή Β «Shadow Experience».

Επίσης ήδη πάντα στα πλαίσια συναντήσεων των μελών του ILGGRI συμφωνήθηκε με τον ORR και ακολούθησε ανταλλαγή e-mail με τα οποία οριστικοποιήθηκε η πραγματοποίηση αντίστοιχου Προγράμματος στο Λονδίνο μεταξύ της Βρετανικής Αρχής για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων (ORR) και της Ελληνικής Αρχής ΠΑΣ.

7 Γενικές Δράσεις

7.1 Ευρωπαϊκή Σιδηροδρομική Νομοθεσία

7.1.1 Δημοσίευση Πυλώνα Αγοράς του 4^{ου} Σιδηροδρομικού Πακέτου

Στο τέλος του 2016 ψηφίστηκε ο πυλώνας της αγοράς που αποτελούσε τμήμα του 4^{ου} σιδηροδρομικού πακέτου, η επεξεργασία του οποίου είχε ξεκινήσει από το 2013.

Συγκεκριμένα για τον πυλώνα της αγοράς ψηφίστηκαν τα ακόλουθα νομοθετήματα:

- ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2016/2370 της 14ης Δεκεμβρίου 2016 «για την τροποποίηση της οδηγίας 2012/34/ΕΕ όσον αφορά το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής»,
- ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2016/2338 της 14ης Δεκεμβρίου 2016 «για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 σχετικά με το άνοιγμα της αγοράς εγχώριων επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών» και
- ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2016/2337 της 14ης Δεκεμβρίου 2016 «σχετικά με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1192/69 του Συμβουλίου περί κοινών κανόνων για τη διευθέτηση των λογαριασμών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων»

Με τη νέα οδηγία, που τροποποιεί την Οδηγία ΕΕ 2012/34, ενισχύεται η ανεξαρτησία του Διαχειριστή Υποδομής δίνοντας ταυτόχρονα τη δυνατότητα στα κράτη-μέλη να επιλέξουν ανάμεσα σε διάφορα οργανωτικά μοντέλα από τον πλήρη διαχωρισμό μέχρι την κάθετη ολοκλήρωση, υπό τον όρο ότι υπάρχουν οι κατάλληλες διασφαλίσεις που εγγυώνται την αμεροληψία του ΔΥ ως προς τα βασικά του καθήκοντα, τη διαχείριση της κυκλοφορίας και τον προγραμματισμό της συντήρησης.

Επίσης, με τη νέα οδηγία προβλέπονται δυνητικές εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής της 2012/34 που δίνουν τη δυνατότητα στα κράτη-μέλη να υιοθετήσουν αυτές που ικανοποιούν καλύτερα τη δομή και την οργάνωση των σιδηροδρομικών συστημάτων στο έδαφός τους, διασφαλίζοντας παράλληλα την ενότητα του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου.

Με τον Κανονισμό 2016/2338, που τροποποιεί τον 2007/1370 ΕΕ οι σιδηροδρομικές εταιρείες θα μπορούν πλέον να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στις αγορές των σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών με δύο τρόπους:

1. Στις περιπτώσεις όπου οι αρχές συνάπτουν δημόσιες συμβάσεις για την παροχή υπηρεσιών μεταφορά επιβατών, θα δίνεται η δυνατότητα κατάθεσης προσφορών για την ανάληψη των συμβάσεων αυτών, από το Δεκέμβριο του 2023, με ορισμένες εξαιρέσεις.

Εφόσον το εθνικό δίκαιο δεν το απαγορεύει, οι αρμόδιες εθνικές αρχές θα διατηρήσουν το δικαίωμα της απευθείας ανάθεσης συμβάσεων, χωρίς την κατάθεση προσφορών όταν, με αιτιολογημένη απόφασή τους, κρίνουν ότι η απευθείας

ανάθεση δικαιολογείται από εξαιρετικές περιστάσεις όπως θα μπορούσαν να είναι τα ιδιαίτερα διαρθρωτικά και γεωγραφικά χαρακτηριστικά της οικείας αγοράς και δικτύου, όταν μια τέτοια σύμβαση μπορεί να οδηγήσει σε βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών ή της οικονομικής αποδοτικότητας ή και των δύο, σε σύγκριση με προηγούμενη ανάθεση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας κα.

2. Οποιαδήποτε σιδηροδρομική εταιρεία θα μπορεί να προσφέρει εμπορικές υπηρεσίες στις σιδηροδρομικές αγορές μεταφοράς επιβατών στις άλλες χώρες της ΕΕ από το Δεκέμβριο του 2020. Τα κράτη μέλη θα μπορούν, ωστόσο, να περιορίζουν το δικαίωμα πρόσβασης ενός νέου παρόχου σε ορισμένες γραμμές, προκειμένου να διασφαλίζουν τη συνέχιση της παροχής υπηρεσιών στο πλαίσιο των δημοσίων συμβάσεων.

Η εκάστοτε εθνική ρυθμιστική αρχή θα προχωρεί σε αντικειμενική οικονομική ανάλυση για να προσδιορίσει πότε θα μπορεί να περιοριστεί η ανοικτή πρόσβαση στην αγορά.

Θα υπάρχει αξιολόγηση των οποιοδήποτε πιθανών συγκρούσεων συμφερόντων προκειμένου να διασφαλίζεται η αμερόληπτη λειτουργία των διαχειριστών υποδομών και η ισότιμη πρόσβαση όλων των φορέων στις σιδηροδρομικές γραμμές και τους σταθμούς.

Τέλος με τον Κανονισμό 2016/2337 καταργείται ο Κανονισμός ΕΕ 1192/69 «περί κοινών κανόνων για τη διευθέτηση των λογαριασμών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων» γιατί δεν συμβαδίζει και δεν συμβιβάζεται με τα ισχύοντα σήμερα νομοθετικά μέτρα. Μέσα σε μια ελευθερωμένη αγορά, οι αδειοδοτημένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, επιδοτούμενες και μη, ανταγωνίζονται απευθείας μεταξύ τους. Και δεν είναι πλέον δέον οι εν λόγω δύο ομάδες να τυγχάνουν διαφορετικής αντιμετώπισης. Η διαχείριση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων πρέπει να γίνεται σύμφωνα με τις αρχές που εφαρμόζονται στις εμπορικές εταιρείες.

7.1.2 Δημοσίευση Τεχνικού Πυλώνα του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου

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

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

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

1. Ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναλαμβάνει κεντρικό ρόλο, εκτελώντας το αργότερο από τον Ιούνιο 2019, καθήκοντα σχετικά με την έκδοση ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, την έγκριση θέσης σε λειτουργία οχημάτων και την προέγκριση παρατρόχιου εξοπλισμού ERTMS.
2. Όταν ο χώρος λειτουργίας περιορίζεται σε ένα μόνο κράτος μέλος, η οικεία σιδηροδρομική επιχείρηση έχει τη δυνατότητα να επιλέξει αν θα υποβάλει την αίτησή της για ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας, μέσω της υπηρεσίας μιας στάσης, στον Οργανισμό ή στην Εθνική Αρχή Ασφάλειας.
3. Κάθε σιδηροδρομικό όχημα θα λαμβάνει μόνο μία έγκριση θέσης σε λειτουργία. Όταν ο χώρος χρήσης περιορίζεται σε ένα ή περισσότερα δίκτυα εντός ενός μόνο κράτους μέλους, ο αιτών έχει τη δυνατότητα να επιλέξει αν θα υποβάλει αίτηση για έγκριση οχήματος, μέσω της υπηρεσίας μιας στάσης που αναφέρεται στον παρόντα κανονισμό, στον Οργανισμό ή στην Εθνική Αρχή Ασφάλειας.
4. Δεδομένης της σημασίας του ERTMS για την ομαλή ανάπτυξη του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου και την ασφάλειά του ο Οργανισμός, πριν από οποιαδήποτε πρόσκληση υποβολής προσφορών σχετικά με παρατρόχιο εξοπλισμό ERTMS, θα ελέγχει ότι οι προβλεπόμενες τεχνικές λύσεις συμμορφώνονται πλήρως προς τις σχετικές ΤΠΔ και είναι, επομένως, πλήρως διαλειτουργικές.
5. Αναφορικά με την νέα κατανομή αρμοδιοτήτων και καθηκόντων μεταξύ των Εθνικών Αρχών Ασφάλειας και του Οργανισμού θα συναφθούν συμφωνίες συνεργασίας μεταξύ του Οργανισμού και των Εθνικών Αρχών Ασφάλειας που θα περιλαμβάνουν και πτυχές κόστους.
6. Θα καταρτισθούν και θα αναθεωρηθούν οι Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) καθώς και οι Κοινές Μέθοδοι Ασφάλειας (ΚΜΑ), οι Κοινοί Στόχοι Ασφάλειας (ΚΣΑ) και οι Κοινοί Δείκτες Ασφάλειας (ΚΔΑ).
7. Η διάκριση μεταξύ των όρων «εθνικοί κανόνες ασφάλειας» και «εθνικοί τεχνικοί κανόνες» όπως αυτοί ορίζονται αντιστοίχως στην Οδηγία 2004/49/ΕΚ και στην Οδηγία 2008/57/ΕΚ αίρεται και αυτοί αντικαθίστανται από την έννοια των «εθνικών κανόνων» οι οποίοι πρέπει να κοινοποιούνται βάσει των νέων Οδηγιών. Οι εθνικοί κανόνες πρέπει να κοινοποιούνται βάσει της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 κυρίως αν αφορούν τη διάθεση στην αγορά ή τη θέση σε λειτουργία δομικών υποσυστημάτων. Θα πρέπει να κοινοποιούνται βάσει της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, αν αφορούν τη λειτουργία του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος ή τα ειδικά θέματα, συμπεριλαμβανομένου του ρόλου των παραγόντων του σιδηροδρομικού συστήματος, της πιστοποίησης ασφάλειας, της έγκρισης ασφάλειας και της διερεύνησης των ατυχημάτων.

7.2 Νομοθετικές – Κανονιστικές Δράσεις

7.2.1 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 Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, 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 ΥΠΥΜε 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.

7.2.2 Διακρατική Συμφωνία Ελλάδας – Βουλγαρίας

Οι συζητήσεις για τη διακρατική συμφωνία Ελλάδας – Βουλγαρίας, που οφείλει να υπογραφεί σε εφαρμογή του άρθρου 14 της Οδηγίας 2012/34, είχαν καταλήξει στο τέλος του 2015 σε ένα «προχωρημένο σχέδιο», ύστερα από μακρά συνεργασία ελληνικών και βουλγαρικών εμπλεκομένων. Η ΡΑΣ, με την ιδιότητά της ως Ρυθμιστικός Φορέας αλλά και ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας, συμμετείχε στις σχετικές συσκέψεις για τη διαμόρφωση του κειμένου της διακρατικής συμφωνίας.

Το τελικό κείμενο, όπως διαμορφώθηκε με τις τελευταίες προσθήκες και διορθώσεις στις αρχές του 2016, κοινοποιήθηκε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όπως ορίζει η παρ. 2 του άρθρου 14 της Οδηγίας 2012/34 και αναμένεται μέσα στο 2017 η κύρωση με νόμο της διακρατικής συμφωνίας μεταξύ Ελλάδας και Βουλγαρίας.

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

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

συμπλήρωση ερωτηματολογίου αναφορικά με το ρόλο των ρυθμιστικών αρχών στη διακυβέρνηση των υποδομών «the Role of Regulators in the Governance of Infrastructure». Το ερωτηματολόγιο πραγματοποιήθηκε το ρόλο και την εμπλοκή των ρυθμιστικών φορέων ανά χώρα την ανάπτυξη και διαχείριση της υποδομής.

7.3 Σύνταξη και Έλεγχος Οικονομικών Καταστάσεων

Η ΡΑΣ συντάσσει οικονομικές καταστάσεις για κάθε έτος οικονομικής διαχείρισης και ελέγχεται από εταιρεία ορκωτών ελεγκτών σύμφωνα με τα αναφερόμενα στο άρθρο 29 παρ. 2 & 3 του Ν. 3891/2010. Οι ελεγμένες οικονομικές καταστάσεις δημοσιεύονται σε ΦΕΚ και αναρτώνται στην ιστοσελίδα της. Υποβάλλονται επίσης στον Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών και στον Πρόεδρο της Βουλής.

Οι οικονομικές καταστάσεις του έτους 2015 συντάχθηκαν τον Μάρτιο του 2016, εγκρίθηκαν από την Ολομέλεια στην 175η/21.3.2016 συνεδρίαση, δημοσιεύθηκαν στο υπ' αριθμ. 1041/06-04-16 ΦΕΚ και απεστάλησαν στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών και στον Πρόεδρο της Βουλής.

Οι οικονομικές καταστάσεις έτους 2016 αναμένεται να δημοσιευτούν, μετά την έγκρισή τους, το α' τετράμηνο του 2017.

7.4 Πρόσληψη Νομικού Συμβούλου

Σε συνέχεια της πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος για την κάλυψη της θέσης νομικού συμβούλου της Αρχής της 14/05/2015 σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, της υποβολής των αιτήσεων και της αξιολόγησής τους, η Ολομέλεια της ΡΑΣ προχώρησε στη λήψη της υπ' αριθμ. 4313/15.03.2016 απόφασης για την επιλογή του νομικού συμβούλου. Με την 4423/11.04.2016 απόφαση του Προέδρου της προσλήφθηκε ο νομικός σύμβουλος της ΡΑΣ με σχέση πάγιας αντιμισθίας (ΦΕΚ Γ 438/19.05.2016).

7.5 Πλαίσιο Ελέγχων και Επιθεωρήσεων

7.5.1 Έκδοση Ταυτοτήτων

Για την διευκόλυνση της εκπλήρωσης των ελεγκτικών και εποπτικών δραστηριοτήτων της ΡΑΣ, εκδόθηκαν προσωπικές επαγγελματικές ταυτότητες στο προσωπικό της, οι οποίες πιστοποιούν ότι οι κάτοχοί τους είναι εντεταλμένοι επιθεωρητές της ΡΑΣ. Οι ταυτότητες έχουν διάρκεια ισχύος τρία (3) έτη και θα ανανεώνονται στο τέλος του τρίτου ημερολογιακού έτους ισχύος τους. Οι ταυτότητες θα επιδεικνύονται από τους κατόχους τους κατά τους ελέγχους & επιθεωρήσεις μαζί με την σχετική Απόφαση του Προέδρου για τη συγκρότηση συνεργείων ελέγχου και την σχετική Εντολή Υπηρεσιακής Μετακίνησης, έτσι ώστε να μην υπάρχει ουδεμία αμφισβήτηση και δυσκολία διενέργειας των ως άνω ελέγχων & επιθεωρήσεων

7.5.2 Συγκρότηση Ομάδων Εργασίας

Η ΡΑΣ στο πλαίσιο άσκησης των καθηκόντων της ΕΑΑ ασκεί εποπτικές δραστηριότητες μετά την έκδοση πιστοποιητικών ασφάλειας ΣΕ, έγκρισης ασφάλειας ΔΥ και πιστοποιητικών ΥΦΣ δυνάμει των Κανονισμών (ΕΕ) 1077/2015 και 445/2011.

Στο πλαίσιο αυτό, συγκρότησε τις παρακάτω Ομάδες Εργασίας :

1. Μία Ομάδα Εργασία με έργο :
 - (α) Την προετοιμασία / σύνταξη στρατηγικής, πλαισίου, κριτηρίων λήψης αποφάσεων και διαδικασιών για την εποπτεία παρακολούθησης των επιδόσεων ασφαλείας μετά τη χορήγηση πιστοποιητικού ασφάλειας ΣΕ ή έγκρισης ασφάλειας ΔΥ.
 - (β) Την εκπόνηση σχεδίου εποπτείας για το έτος 2017.
2. Μία δεύτερη Ομάδα Εργασίας με έργο :
 - (α) Την προετοιμασία / σύνταξη διαδικασίας για τη χορήγηση του πιστοποιητικού ΥΦΣ, την κατάρτιση συστήματος επιτήρησης μετά τη χορήγηση του πιστοποιητικού, την τροποποίηση, ανανέωση, αναστολή ή ανάκληση του πιστοποιητικού.
 - (β) Την εκπόνηση σχεδίου εποπτείας για το έτος 2017.

7.5.3 Διαχείριση Επάρκειας Προσωπικού

Η ΡΑΣ έχοντας ως στόχο την συνεχή βελτίωση της επάρκειας του προσωπικού της το οποίο συμμετέχει στις εποπτικές της δραστηριότητες οργάνωσε την συμμετοχή του συνόλου του προσωπικού της στα παρακάτω εκπαιδευτικά προγράμματα:

1. «Εκπαίδευση επιθεωρητών συστημάτων διαχείρισης σύμφωνα με το πρότυπο ISO 19011:2011», το οποίο πραγματοποιήθηκε στις 15-16/03/2016.
2. «Εκπαίδευση επιθεωρητών συστημάτων διαχείρισης σύμφωνα με το πρότυπο OHSAS 18001:2007 Επιθεωρητές /Επικεφαλής Επιθεωρητές», το οποίο πραγματοποιήθηκε το πενθήμερο 5-9/12/2016.

