

Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων

ΕΚΘΕΣΗ ΠΕΠΡΑΓΜΕΝΩΝ 2018

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

ΜΗΝΥΜΑ ΠΡΟΕΔΡΟΥ	5
1 ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΑΓΟΡΑ – ΦΟΡΕΙΣ	6
1.1 Ελλάδα	6
1.1.1 Διαχειριστής Σιδηροδρομικής Υποδομής	6
1.1.2 Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις	7
1.1.3 ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.	9
1.1.4 Υπεύθυνος για τη Συντήρηση Φορέας Τροχαίου Υλικού (ΥΣΦ)	9
1.1.5 Σιδηροδρομικό Έργο	10
1.2 Ευρώπη	11
1.2.1 Φορείς άμεσης συνεργασίας με τη ΡΑΣ	17
1.2.2 Λοιποί Φορείς	19
2 ΡΥΘΜΙΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ	24
2.1 Αδειοδότηση Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων	24
2.2 Έλεγχος και Παρεμβάσεις στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ	26
2.2.1 Σύναψη διμερούς διασυννοριακής συμφωνίας συνεργασίας της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με ιδιωτικές βουλγαρικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις	26
2.2.2 Σύμβαση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ)	26
2.3 Έλεγχος και Παρεμβάσεις στον ΟΣΕ	27
2.3.1 Δήλωση Δικτύου	27
2.3.2 Εγκαταστάσεις παροχής υπηρεσιών προς σιδηροδρομικές εταιρίες – Υπηρεσίες (Service Facilities)	28
2.3.3 Σύστημα επιδόσεων	29
2.3.4 Σύστημα χρέωσης χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής και των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών	29
2.3.5 Σύστημα για την παροχή κινήτρου στο Διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής	31
2.4 Έλεγχος και Παρεμβάσεις στην ΕΕΣΣΤΥ	31
2.5 Συμφωνία Κράτους-Διαχειριστή Υποδομής	32
2.6 Σιδηροδρομικός Εμπορευματικός Διάδρομος (RFC Orient / East-Med)	32
2.7 Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με το 4ο σιδηροδρομικό πακέτο – Τεχνικός Πυλώνας – Πυλώνας της Αγοράς	34
2.8 Διακρατική Συμφωνία Ελλάδας – Βουλγαρίας	34
2.9 Λειτουργία Εκπαιδευτικού Κέντρου ΟΣΕ για την εκπαίδευση μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών	35
3 ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΗΡΗΣΗΣ ΤΟΥ (ΕΚ) 1371/2007	36
4 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ	41
4.1 Γενικά	41
4.2 Πιστοποίηση Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων (ΣΕ)	41
4.3 Έγκριση Ασφάλειας Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ)	44
4.4 Εποπτεία μετά την Έκδοση Πιστοποιητικών Ασφάλειας (ΣΕ) - Έγκρισης Ασφάλειας (ΔΥ)....	44
4.4.1 Έλεγχοι Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας, Επιθεωρήσεις και Συναντήσεις Εποπτείας	44
4.4.2 Ανάλυση Πληροφοριών από Πορίσματα Επιτροπών Διερεύνησης Συμβάντων και Ατυχημάτων	47
4.4.3 Καταγγελίες σχετικά με θέματα Ασφάλειας των Σιδηροδρόμων	49
4.5 Έγκριση Ετήσιου Προγράμματος Εποπτικών Δραστηριοτήτων της ΡΑΣ έτους 2019	49

4.6	Πιστοποίηση Φορέων Υπεύθυνων για τη Συντήρηση Εμπορευματικών Φορταμαξών ΥΣΦ (ECM).....	51
4.7	Επιτήρηση μετά την Έκδοση Πιστοποιητικών ΥΣΦ (ECM).....	52
4.8	Ανανέωση Πιστοποιητικών ΥΣΦ (ECM)	52
4.9	Ετήσια Έκθεση Ασφάλειας.....	53
4.10	Κανονιστικό Πλαίσιο Ασφάλειας - Αναμόρφωση Γενικού Κανονισμού Κινήσεως ΟΣΕ	53
4.11	Αδειοδότηση & Πιστοποίηση Μηχανοδηγών	54
4.11.1	Γενικά	54
4.11.2	Εκτύπωση Νέων Αδειών Μηχανοδηγών	54
4.11.3	Αναγνώριση και Λειτουργία Εκπαιδευτικού Κέντρου ΟΣΕ για την εκπαίδευση μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών	55
4.11.4	Εκπαίδευση Βοηθών Μηχανοδηγών	56
4.11.5	Ενεργοποίηση της παρ. 5 του άρθρου 30 του Ν.3911/2011 για την μετατροπή υφιστάμενων αδειών μηχανοδηγού σε νέες άδειες του Ν.3911/2011	56
4.11.6	Ρύθμιση Ιατρικών Θεμάτων Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών / Αναγνώριση Ιατρών	57
4.11.7	Πιστοποίηση Επάρκειας Εκπαιδευτών Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών ..	58
4.11.8	Αναγνώριση Εξεταστών Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών	58
4.11.9	Τήρηση Μητρώου Μηχανοδηγών της παρ. 5 του άρθρου 30 του Ν.3911/2011	58
4.12	Κατάρτιση προσωπικού διαχειριστή υποδομής και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων με βασικά καθήκοντα ασφάλειας	59
4.13	Σιδηροδρομική Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (RID).....	59
4.13.1	Έγκριση της ΚΑΠΑ ΡΟ ΕΛΛΑΣ ΕΠΕ (KR Hellas Limited) ως όργανο επιθεώρησης για τα Κεφάλαια 6.2 και 6.7 του Κανονισμού για τη σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (RID).....	60
4.14	Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την Οδηγία 2016/798 (ΕΕ).....	61
5	ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ	62
5.1	Πεδίο Εφαρμογής - Νομικό Πλαίσιο.....	62
5.2	Έγκριση θέσης σε λειτουργία – Authorization for Placing in Service (APIS).....	63
5.3	Επιμέρους δραστηριότητες διαλειτουργικότητας.....	64
5.3.1	Εθνικό Μητρώο Οχημάτων (ΕΜΟ)	64
5.3.2	Μερική αναθεώρηση της ΤΠΔ «Τροχαίο Υλικό-Θόρυβος» (ΤΠΔ 1304/2014/ΕΕ) - Συγκρότηση ομάδας εργασίας με τη συμμετοχή της ΓΑΙΑΟΣΕ και της ΕΕΣΣΤΥ.....	64
5.3.3	Παράβολα τα οποία απαιτούνται για την έγκριση θέσης σε λειτουργία των δομικών υποσυστημάτων του σιδηροδρομικού συστήματος και των οχημάτων.	65
5.3.4	Συνεργασία με εμπλεκόμενους φορείς με αντικείμενο την έγκριση θέσης σε λειτουργία δομικών υποσυστημάτων.....	65
5.3.5	Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την Οδηγία 2016/797 (ΕΕ).....	65
5.3.6	Εισήγηση για την τροποποίηση του π.δ. 104/2010 και της υπουργικής απόφασης του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για τη διαδικασία, τα δικαιολογητικά και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια για την υποβολή αίτησης στην Αρχή για έγκριση θέσης σε λειτουργία-χρήση υποσυστήματος και έγκριση θέσης σε λειτουργία οχήματος ή σειράς οχημάτων»	66
5.3.7	Έκδοση ΥΑ για τη διαδικασία έγκρισης θέσης σε λειτουργία – χρήση Οχημάτων Κινητού Τεχνικού Εξοπλισμού (ΟΤΜ).....	66
5.3.8	Έλεγχοι τεχνικών φακέλων για έγκριση θέσης σε λειτουργία – χρήση	67

5.3.9	Προσωρινή έγκριση χρήσης για δοκιμαστικό δρομολόγιο με νέου τύπου Τροχαίο Υλικό	67
6	ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ ΣΕ ΣΥΝΕΔΡΙΑ/ΕΚΘΕΣΕΙΣ, ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΕΣ, ΣΥΝΑΝΤΗΣΕΙΣ.....	68
6.1	Γενική Διεύθυνση Μεταφορών και Κινητικότητα (DG-MOVE)	68
6.1.1	Γενικές Συνελεύσεις του Δικτύου των Ρυθμιστικών Φορέων Σιδηροδρόμων.....	68
6.1.2	Συνάντηση PRIME - ENRRB	69
6.2	Ένωση Ανεξάρτητων Ρυθμιστικών Αρχών Σιδηροδρόμων (IRG-Rail)	69
6.2.1	Γενικές Συνελεύσεις του IRG- Rail.....	70
6.2.2	Συμμετοχή σε Ομάδες Εργασίας του IRG- Rail	71
6.3	Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA).....	71
6.3.1	Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ της ΡΑΣ και του ERA	71
6.3.2	Ομάδα / «Δεξαμενή» Εμπειρογνομώνων (Pool of Experts / PoE)	72
6.3.3	Παρακολούθηση των επιδόσεων και της λήψης αποφάσεων των Εθνικών Αρχών Ασφαλείας.....	72
6.3.4	Επικαιροποίηση των μεταφράσεων στην ελληνική γλώσσα των Οδηγών του ERA ενόψει της έναρξης εφαρμογής του 4 ^{ου} Σιδηροδρομικού Πακέτου.	72
6.3.5	Συνεδριάσεις του Δικτύου των Εθνικών Αρχών για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων..	73
6.3.6	Συμμετοχή σε Ομάδες Εργασίας και Συναντήσεις Εργασίας του ERA	74
6.3.7	Διεξαγωγή και Συμμετοχή σε Έρευνες και Ανταλλαγή Απόψεων & Πληροφοριών.....	76
6.4	Διεθνής Ένωση Διασύνδεσης των Κρατικών Σωμάτων Επιθεωρητών Ασφαλείας (ILGGRI) .	77
6.4.1	Γενικές Συνελεύσεις ILGGRI	77
6.5	Συνεργασία με Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	77
6.6	Νοοτροπία / Κουλτούρα Ασφαλείας (Safety Culture).....	78
6.6.1	Συμμετοχή στο 1 ^ο Ευρωπαϊκό Συνέδριο για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων	78
6.6.2	Ένταξη της κουλτούρας ασφαλείας στη θεματολογία της διημερίδας για το 4 ^ο Σιδηροδρομικό Πακέτο	78
6.6.3	Διεξαγωγή ημερίδας για την κουλτούρα ασφαλείας.....	78
6.6.4	Υλοποίηση ενημερωτικού προγράμματος εκπαίδευσης σε μαθητές δημοτικών σχολείων, γυμνασίων και λυκείων	79
6.6.5	Συνεργασία με το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς».....	79
7	ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ.....	80
7.1	Ευρωπαϊκή Νομοθεσία.....	80
7.1.1	Δημοσίευση Κανονισμού (ΕΕ) 2018/1795 – Εξέταση Οικονομικής Ισορροπίας	80
7.1.2	Θέση σε ισχύ της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/2370 «για την τροποποίηση της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ»	80
7.1.3	Δημοσίευση Εκτελεστικών Πράξεων σε εφαρμογή των νομοθετημάτων του Τεχνικού Πυλώνα» του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου	80
7.2	Εθνική Νομοθεσία	81
8	ΗΜΕΡΙΔΕΣ – ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΡΑΣ.....	83
9	ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ – ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΡΑΣ	85
9.1	Ολομέλεια ΡΑΣ.....	85
9.2	Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης.....	85
9.3	Διαδικασία έγκρισης πρόσληψης Δικηγόρου.....	85
9.4	Παρακολούθηση Σεμιναρίων στο ΙΝΕΠ.....	86
9.5	Σύνταξη και Έλεγχος Οικονομικών	86

10	ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΤΟΥΣ 2019	87
11	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	88
11.1	Ισολογισμός της 31 ^{ης} Δεκεμβρίου 2018.....	88
11.2	Προϋπολογισμός έτους 2019	89

ΜΗΝΥΜΑ ΠΡΟΕΔΡΟΥ

Μια ακόμη χρονιά με θετικό πρόσημο για τον ελληνικό σιδηρόδρομο, που τα τελευταία χρόνια κινείται με σταθερά βήματα προς τον εκσυγχρονισμό και τη βελτίωση των συνθηκών εκείνων που θα επιτρέψουν την αύξηση του μεταφορικού έργου.

Η πρόοδος σε σημαντικά έργα υποδομής και συγκεκριμένα το εμβληματικό Αθήνα – Θεσσαλονίκη, η εξέλιξη των εργασιών στο Αθήνα – Πάτρα, αλλά και ο σχεδιασμός για σύνδεση των λιμένων της βόρειας Ελλάδας με το σιδηροδρομικό δίκτυο και τα λιμάνια της Βουλγαρίας και Ρουμανίας σηματοδοτούν τη μετάβαση του ελληνικού σιδηροδρόμου σε μια νέα εποχή.

Μια χρονιά με θετικές εξελίξεις και στο πεδίο αρμοδιοτήτων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων.

Στον τομέα της αγοράς εκδόθηκε μία νέα σιδηροδρομική άδεια για εμπορευματικές μεταφορές σε ελληνική εταιρεία, ενώ μας κοινοποιήθηκε η πρόθεση δραστηριοποίησης δύο ακόμη εταιρειών με ευρωπαϊκές άδειες λειτουργίας, γεγονός που αποδεικνύει το αυξημένο επενδυτικό ενδιαφέρον στο χώρο των σιδηροδρομικών μεταφορών, ιδιαίτερα για εμπορεύματα στη χώρα μας. Γεγονός αποτελεί και η έναρξη δρομολογίων της πρώτης νέας εισόδου (RAIL CARGO) στην αγορά εμπορευματικών μεταφορών, εκτός της πρώην κρατικής (incumbent) και πλέον ιδιωτικών συμφερόντων TRAINOSE. Η συμβολή της ΡΑΣ στην άρση των εμποδίων εισόδου νέων εταιρειών στην αγορά ήταν καθοριστική και θα συνεχιστεί με την αδιάλειπτη εποπτεία και τη συνεχή προσπάθεια συμμόρφωσης της αγοράς με την εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία, προκειμένου να διασφαλίζεται η ίση μεταχείριση μεταξύ των εταιρειών.

Στον τομέα της ασφάλειας διακρίνουμε την έκδοση των πρώτων ευρωπαϊκών αδειών μηχανοδήγησης, την πιστοποίηση του εκπαιδευτικού κέντρου ΚΕΚ-ΟΣΕ ως το μοναδικό κέντρο εκπαίδευσης νέων μηχανοδηγών στη χώρα μας, όπως και την πιστοποίηση εκπαιδευτών και την τήρηση του μητρώου τους, την έγκριση του οδηγού σπουδών και των εκπαιδευτικών προγραμμάτων, δημιουργώντας με αυτόν τον τρόπο τις προϋποθέσεις για την έναρξη της εκπαίδευσης περί των 100 νέων μηχανοδηγών. Επιπλέον, συνεχίζεται απρόσκοπτα η εποπτεία για την επιβολή της νομοθεσίας ως προς την ορθή εφαρμογή των διαδικασιών ασφαλείας και η στενή παρακολούθηση των εποπτευόμενων φορέων. Τέλος, στο πεδίο της διαλειτουργικότητας υποβλήθηκαν στη ΡΑΣ οι δύο πρώτες αιτήσεις για έγκριση σε θέση λειτουργίας, μετά από επίμονες προσπάθειες της Αρχής σε συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς.

Στον τομέα της παρακολούθησης της εφαρμογής του Κανονισμού για τα Δικαιώματα και τις Υποχρεώσεις των Επιβατών συνεχίζεται η προσπάθεια ικανοποίησης των συχνά αιτιολογημένων παραπόνων των επιβατών, σε συνεργασία με τις αρμόδιες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ενώ για πρώτη φορά προχωρήσαμε σε συστηματική καταγραφή, αξιολόγηση και άντληση συμπερασμάτων από τα ετήσια παράπονα των επιβατών.

Η επένδυση στις σιδηροδρομικές μεταφορές αποτελεί μοναδική αναπτυξιακή ευκαιρία για τη χώρα μας, που ευνοείται τόσο από τη γεωπολιτική όσο και από την οικονομικοτεχνική συγκυρία. Τα οφέλη από την επιλογή αυτή θα είναι γεωμετρικά αυξανόμενα τόσο σε όρους οικονομικής ανάπτυξης, αύξησης της απασχόλησης, δημιουργίας νέων θέσεων εργασίας όσο και σε όρους περιβαλλοντικής προστασίας.

Η Πρόεδρος της ΡΑΣ

Ιωάννα Τσιαπαρίκου

1 ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΑΓΟΡΑ – ΦΟΡΕΙΣ

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 εποπτεία της ορθής εφαρμογής της ευρωπαϊκής και εθνικής νομοθεσίας στον τομέα της ασφάλειας και διαλειτουργικότητας των σιδηροδρομικών μεταφορών.**

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

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

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

1.1 Ελλάδα

1.1.1 Διαχειριστής Σιδηροδρομικής Υποδομής



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

χωρητικότητας του δικτύου στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και η διαχείριση υπηρεσιών όπως επιβατικών σταθμών, τερματικών σταθμών μεταφοράς φορτίου, σταθμών διαλογής, εγκαταστάσεων σχηματισμού συρμών, εγκαταστάσεων ανεφοδιασμού.

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

Το ενεργό σιδηροδρομικό δίκτυο με μήκος γραμμής σε εκμετάλλευση 2.293 χιλιομέτρων, είναι χωρισμένο γεωγραφικά σε πέντε κλάδους:

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

1.1.2 Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις

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

1.1.2.1 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.



Η **ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.**, μέλος πλέον του ιταλικού ομίλου Ferrovie dello Stato Italiane Group (FSI), παρέχει υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά. Στον επιβατικό τομέα λειτουργεί εκτελώντας προαστιακά, περιφερειακά και υπεραστικά δρομολόγια.

1.1.2.2 ΣΤΑΣΥ Α.Ε.



Η **ΣΤΑΣΥ Α.Ε.** (Σταθερές Συγκοινωνίες), παρέχει υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών κάνοντας χρήση της υποδομής του σιδηροδρομικού δικτύου της γραμμής του Προαστιακού Αθηνών μεταξύ του Σταθμού Δουκίσσης Πλακεντίας και του τερματικού Σταθμού του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος».

1.1.2.3 RAIL CARGO LOGISTICS - GOLDAIR A.E.



Η **Rail Cargo Logistics Goldair** παρέχει υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων στο δίκτυο της βόρειας Ελλάδας.

1.1.2.4 PIRAEUS EUROPE ASIA RAIL LOGISTICS A.E.



Η **Piraeus Europe Asia Rail Logistics A.E. Διαχείρισης Εφοδιαστικής Αλυσίδας (PEARL A.E.)** εκτελεί εθνικές και διεθνείς εμπορευματικές σιδηροδρομικές μεταφορές με παροχή έλξης ή/και πλήρων συρμών στο σύνολο του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου.

1.1.2.5 ΜΑΚΙΟΣ ΑΕ (ΜΑΚΙΟΣ LOGISTICS)



Η **ΜΑΚΙΟΣ ΑΕ** ιδρύθηκε το 1977 και δραστηριοποιείται στον τομέα των 3rd Party Logistics (3PL), παρέχοντας υπηρεσίες πρακτορείων μεταφοράς εμπορευμάτων. Σκοπός της είναι να επεκτείνει τις δραστηριότητές της με την εκτέλεση εθνικών εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών με παροχή έλξης ή/και πλήρων συρμών στο σύνολο του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου. Τον **Μάιο του 2018**, η εταιρία έλαβε άδεια σιδηροδρομικής επιχείρησης, αλλά προς το παρόν δεν διαθέτει πιστοποιητικά ασφαλείας.

1.1.2.6 GRUP FERVIAR ROMAN SA – Ελληνικό Υποκατάστημα



Η ρουμανική σιδηροδρομική εταιρία Grup Feroviar Roman SA, μέλος του Ομίλου Grampet Group, προχώρησε τον Φεβρουάριο του 2018 σε εγκατάσταση στην Ελλάδα με την ίδρυση υποκαταστήματος. Παράλληλα οι εκπρόσωποί της τον Μάρτιο του 2018 κοινοποίησαν στη ΡΑΣ την ευρωπαϊκή άδεια σιδηροδρομικής επιχείρησης με την πρόθεση άμεσης δραστηριοποίησης στην ελληνική σιδηροδρομική υποδομή, επιβεβαιώνοντας για μια ακόμη φορά το έντονο ενδιαφέρον που υπάρχει για το σιδηροδρομικό εμπορευματικό έργο στην Ελλάδα. Η εταιρία θα ξεκινήσει το μεταφορικό της έργο μετά την ολοκλήρωση των διαδικασιών για τη χορήγηση πιστοποιητικού ασφαλείας που θα επιτρέψει την είσοδο στην ελληνική σιδηροδρομική υποδομή.

1.1.2.7 TEF LOGISTICA FERROVIARA S.R.L. – Ελληνικό Υποκατάστημα



Ομοίως, η ρουμανική σιδηροδρομική εταιρία TEF LOGISTICA FERROVIARA, μέλος, επίσης, του Ομίλου Grampet Group, προχώρησε μέσα στο 2018 σε εγκατάσταση στην Ελλάδα με την ίδρυση υποκαταστήματος. Παράλληλα κοινοποίησε στη ΡΑΣ την ευρωπαϊκή άδεια σιδηροδρομικής επιχείρησης με την πρόθεση άμεσης δραστηριοποίησης στην ελληνική σιδηροδρομική υποδομή.

Η εταιρία για να ξεκινήσει το μεταφορικό της έργο θα πρέπει να ολοκληρώσει τις διαδικασίες για τη χορήγηση πιστοποιητικού ασφάλειας που θα της επιτρέψει την είσοδο στην ελληνική σιδηροδρομική υποδομή.

1.1.3 ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.



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

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

1.1.4 Υπεύθυνος για τη Συντήρηση Φορέας Τροχαίου Υλικού (ΥΣΦ)



Η **Ελληνική 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.

Τον **Οκτώβριο 2018**, η ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε. πωλήθηκε στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και ανήκει πλέον στον ιταλικό όμιλο Ferrovie dello Stato Italiane Group (FSI).

1.1.5 Σιδηροδρομικό Έργο

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

	2014	2015	2016	2017	2018
ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΕΡΓΟ					
Επιβατοχιλιόμετρα (σε εκατομμύρια €)	1.309	1.312	1.243	1.170	1.157
Έσοδα από επιβάτες (σε εκατομμύρια €)	68 ¹	66 ¹	62 ¹	62 ¹	63 ¹
Τονοχιλιόμετρα (σε εκατομμύρια €)	343	294	254	358	420
Έσοδα από εμπορευματικές μεταφορές (σε εκατομμύρια €)	18	14	12	14	13
Ποσοστό σιδηροδρομικών επιβατοχιλιομέτρων επί χερσαίων επιβατοχιλιομέτρων (%)	0,9	1,0	1,0	0,9	*
Ποσοστό σιδηροδρομικών τονοχιλιομέτρων επί χερσαίων τονοχιλιομέτρων (%)	1,7	1,6	1,3	1,8	*

¹ Επιπλέον, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ στο πλαίσιο Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ) εισέπραξε τα έτη 2013 – 2015, 50.000.000 €/έτος, το έτος 2016 40.050.930,30 € και τα έτη 2017-2018 50.000.000 €/έτος, ως κρατική αποζημίωση για τα επιβατικά ζημιογόνα δρομολόγια.

* Μη διαθέσιμα στοιχεία

1.2 Ευρώπη

Σύμφωνα με την 7^η ετήσια Έκθεση Παρακολούθησης της Σιδηροδρομικής Αγοράς στην Ευρώπη της Ένωσης Ανεξάρτητων Ρυθμιστικών Αρχών Σιδηροδρόμων (IRG-Rail), για το έτος 2017 ο αριθμός των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται ανά χώρα παρουσιάζει σημαντικές διακυμάνσεις, όπως αποτυπώνεται στο παρακάτω Σχήμα 1.

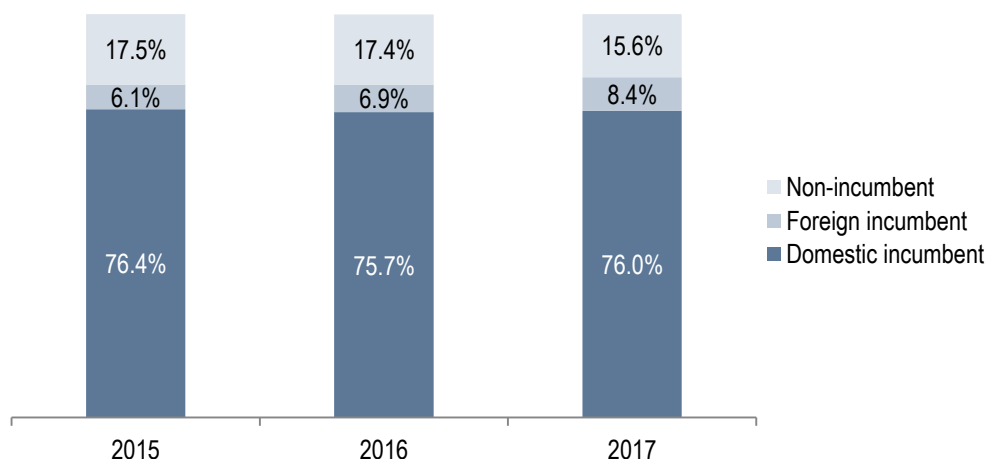
Σχήμα 1: Αριθμός Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων ανά χώρα το 2017



Από την έκθεση προκύπτει ότι στις περισσότερες χώρες μέλη, ο αριθμός των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που προσφέρουν υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευμάτων υπερβαίνει τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που παρέχουν επιβατικές υπηρεσίες. Επίσης, ο αριθμός των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορέων αυξήθηκε ετησίως περισσότερο σε σχέση με τους επιβατικούς μεταφορείς.

Σχήμα 2: Μερίδιο αγοράς επιβατικών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων

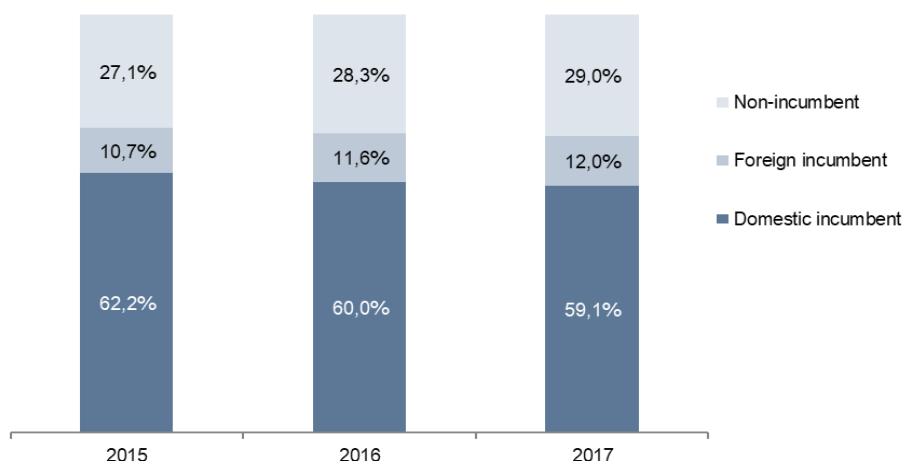
(σε επιβατοχιλιόμετρα) μεταξύ 2015-2017



Όπως βλέπουμε στο σχ. 2, οι εγχώριοι κρατικοί φορείς εξακολουθούν να κυριαρχούν στην αγορά υπηρεσίας σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών, κατέχοντας τα τελευταία τρία χρόνια ένα σχεδόν σταθερό μερίδιο. Είναι ενδιαφέρον ότι το μερίδιο αγοράς των εξωχώριων κρατικών φορέων έχει αυξηθεί ελαφρά, ενώ οι ιδιωτικοί φορείς έχουν παρουσιάσει μικρή μείωση στο μερίδιό τους.

Σχήμα 3: Μερίδιο αγοράς εμπορευματικών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων

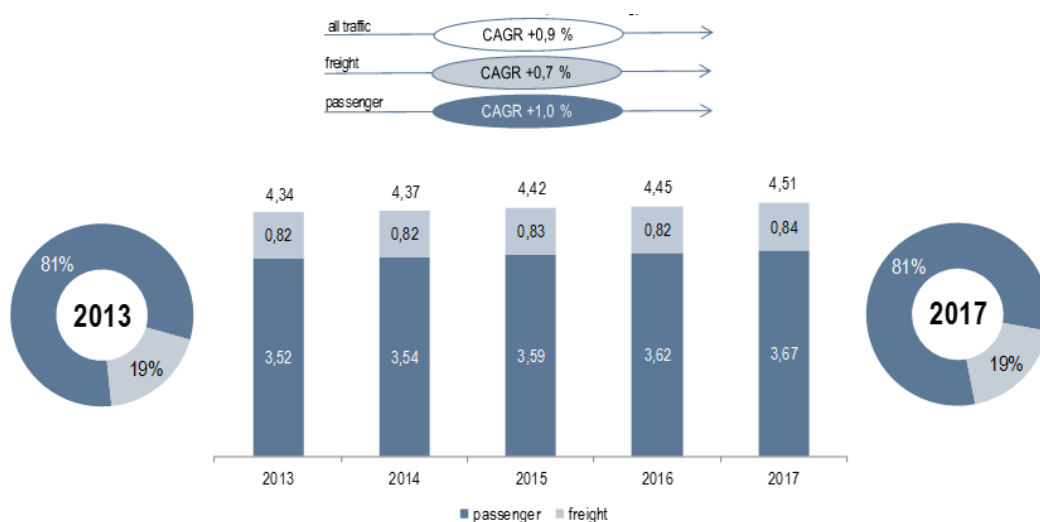
(σε τονοχιλιόμετρα) μεταξύ 2015-2017



Όπως αποτυπώνεται στο σχ. 3, το μερίδιο των εγχώριων κρατικής εκμετάλλευσης εμπορευματικών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (σε τονοχιλιόμετρα), συνέχισε να μειώνεται σε σύγκριση με το 2015, αλλά παραμένει κυρίαρχο. Οι λοιπές κατηγορίες των εξωχώριων κρατικών και ιδιωτικών εμπορευματικών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων παρουσίασαν πολύ μικρή αύξηση στο μερίδιο αγοράς τους.

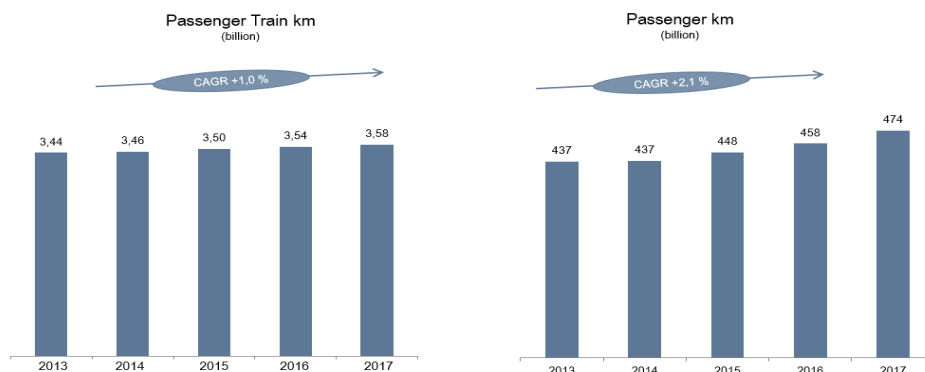
Το μερίδιο της επιβατικής και της εμπορευματικής κυκλοφορίας (σε τρινοχιλιόμετρα) στην Ευρώπη, παραμένει σταθερό μεταξύ 2013 και 2017 (σχ. 4). Παρά το γεγονός ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις εμπορευματικών μεταφορών είναι πολύ περισσότερες από τις αντίστοιχες επιβατών μεταφορών, η επιβατική κυκλοφορία υπερβαίνει σε μεγάλο βαθμό την εμπορευματική, φτάνοντας σε ποσοστό πάνω από 80%.

Σχήμα 4: Επιβατική και εμπορευματική κυκλοφορία (σε δισεκατομμύρια τρινοχιλιόμετρα) μεταξύ 2013-2017



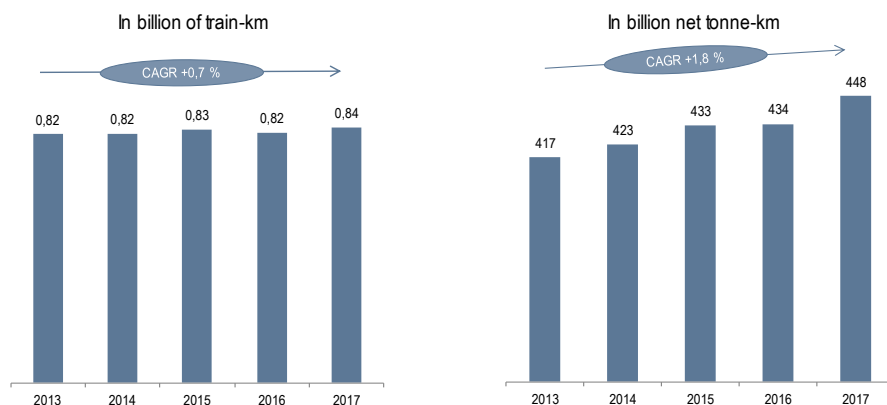
Τα στοιχεία του σχ. 5 για τα τελευταία πέντε χρόνια (2013-2017), δείχνουν μια ήπια τάση αύξησης των προσφερόμενων επιβατικών τρινοχιλιομέτρων (1% μέση ετήσια αύξηση) και μια μεγαλύτερη αύξηση των επιβατικών χιλιομέτρων (2,1% μέση ετήσια αύξηση).

Σχήμα 5: Συνολική επιβατική κυκλοφορία (δισεκατομμύρια τρινοχιλιόμετρα και επιβατοχιλιόμετρα) μεταξύ 2013-2017



Μεταξύ των ετών 2013-2017, η συνολική κυκλοφορία των εμπορευματικών μεταφορών σε τρινοχιλιόμετρα στην Ευρώπη, παρουσίασε πολύ μικρή αύξηση κατά 0,7% ετησίως, ενώ η ζήτηση σε τονοχιλιόμετρα ήταν υψηλότερη και αυξήθηκε κατά 1,8% ανά έτος (Σχήμα 6).

Σχήμα 6: Συνολική εμπορευματική κυκλοφορία (σε δισεκατομμύρια τρινοχιλιόμετρα και τονοχιλιόμετρα) μεταξύ 2013-2017

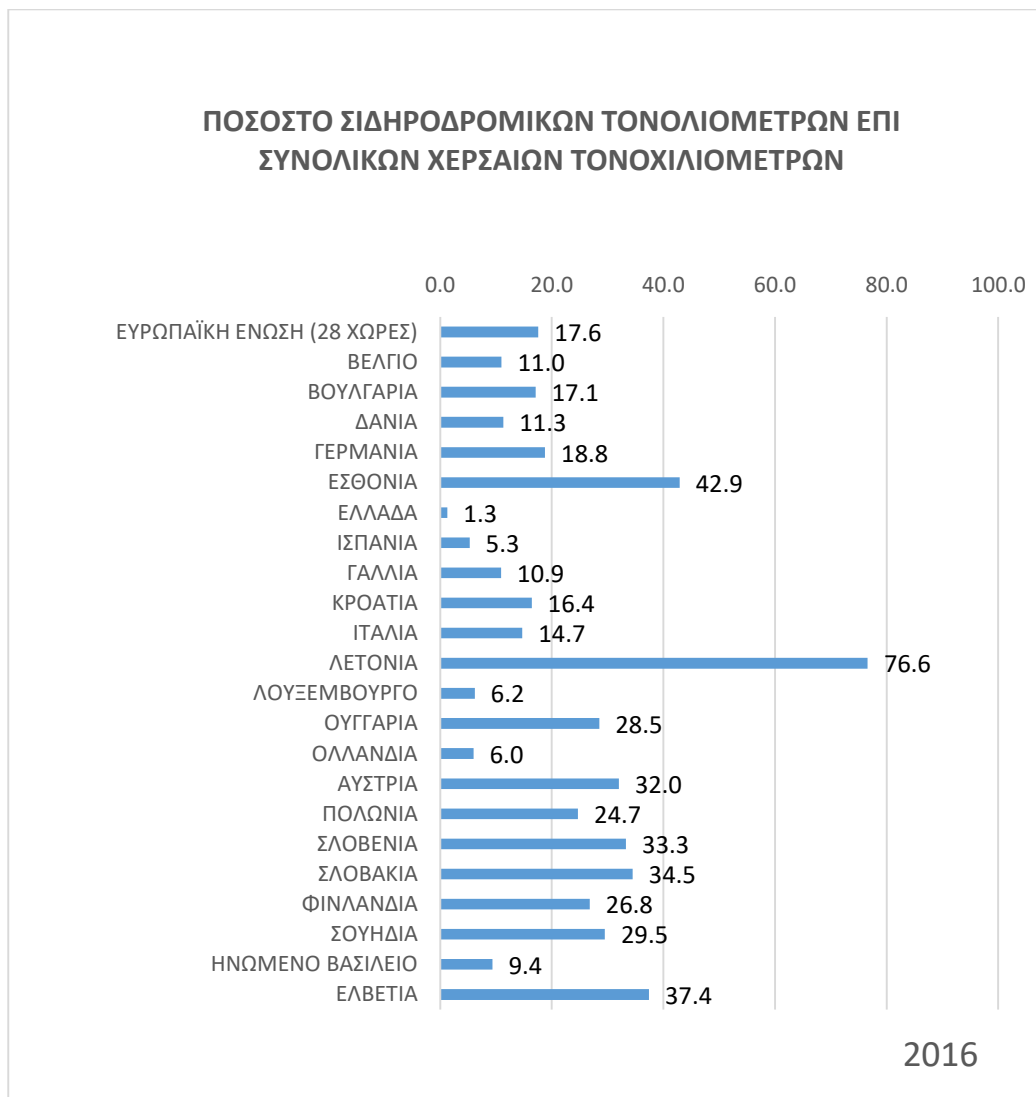


Στα σχήματα 7 και 9 παρουσιάζεται σε μορφή πίνακα η διαχρονική εξέλιξη στην Ευρώπη, μεταξύ 2007 και 2016, του ποσοστού των σιδηροδρομικών τονοχιλιομέτρων και επιβατοχιλιομέτρων επί των συνολικών χερσαίων τονοχιλιομέτρων και επιβατοχιλιομέτρων αντίστοιχα. Τέλος στα σχήματα 8 και 10, αποτυπώνεται το ποσοστό των σιδηροδρομικών τονοχιλιομέτρων και επιβατοχιλιομέτρων επί των συνολικών χερσαίων τονοχιλιομέτρων και επιβατοχιλιομέτρων αντίστοιχα για το έτος 2016.

Σχήμα 7: Διαχρονική εξέλιξη του ποσοστού των σιδηροδρομικών τονοχιλιομέτρων στην Ευρώπη επί των συνολικών χερσαίων τονοχιλιομέτρων (Πηγή: EUROSTAT)

ΧΩΡΑ	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ (28 ΧΩΡΕΣ)	18,2	18,1	16,9	17,4	18,7	18,5	18,3	18,4	18,2	17,6
ΒΕΛΓΙΟ	13,8	13,7	11,0	12,0	12,2	11,4	11,0	11,1	11,2	11,0
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	24,2	23,2	18,1	17,0	19,0	16,6	16,6	18,2	17,9	17,1
ΔΑΝΙΑ	8,9	9,0	9,1	11,5	12,4	10,9	11,3	11,2	12,0	11,3
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	19,3	19,3	17,9	18,7	19,3	19,1	19,1	18,8	19,3	18,8
ΕΣΘΟΝΙΑ	74,2	68,2	74,1	75,4	71,6	66,9	63,7	55,2	52,4	42,9
ΕΛΛΑΔΑ	3,3	2,9	2,1	2,2	1,8	1,5	1,5	1,7	1,6	1,3
ΙΣΠΑΝΙΑ	4,5	4,8	4,0	4,6	5,0	5,3	5,3	5,9	5,8	5,3
ΓΑΛΛΙΑ	11,6	11,5	10,6	9,5	10,8	10,8	10,6	10,8	11,6	10,9
ΚΡΟΑΤΙΑ	22,9	22,6	22,1	22,8	22,4	22,2	19,8	20,4	19,4	16,4
ΙΤΑΛΙΑ	11,9	11,3	9,2	9,2	11,2	12,7	11,8	13,2	13,4	14,7
ΛΕΤΟΝΙΑ	80,6	83,4	85,4	82,1	84,2	84,1	81,2	81,2	79,8	76,6
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ	19,7	9,9	8,2	11,6	10,5	7,1	7,3	6,1	6,7	6,2
ΟΥΓΓΑΡΙΑ	26,2	25,1	24,1	27,1	28,5	29,8	30,7	31,1	29,5	28,5
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	7,0	6,7	6,0	5,8	6,3	6,1	5,7	5,8	6,1	6,0
ΑΥΣΤΡΙΑ	34,2	33,6	32,0	33,0	33,1	32,7	32,1	33,1	32,5	32,0
ΠΟΛΩΝΙΑ	36,2	33,8	28,8	29,5	29,9	27,6	26,4	26,5	25,5	24,7
ΣΛΟΒΕΝΙΑ	30,1	29,7	28,0	31,8	34,0	32,8	34,8	36,0	35,0	33,3
ΣΛΟΒΑΚΙΑ	42,3	40,3	35,8	38,5	38,2	36,5	39,0	38,9	36,6	34,5
ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	27,8	27,2	25,8	26,8	27,6	28,6	30,1	30,7	27,0	26,8
ΣΟΥΗΔΙΑ	32,7	31,9	33,3	35,6	34,8	35,8	33,7	30,4	29,5	29,5
ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ	10,7	11,2	11,7	10,9	12,1	12,1	13,4	13,5	10,9	9,4
ΕΛΒΕΤΙΑ	35,1	35,5	33,5	33,8	35,2	34,6	36,1	36,2	37,3	37,4

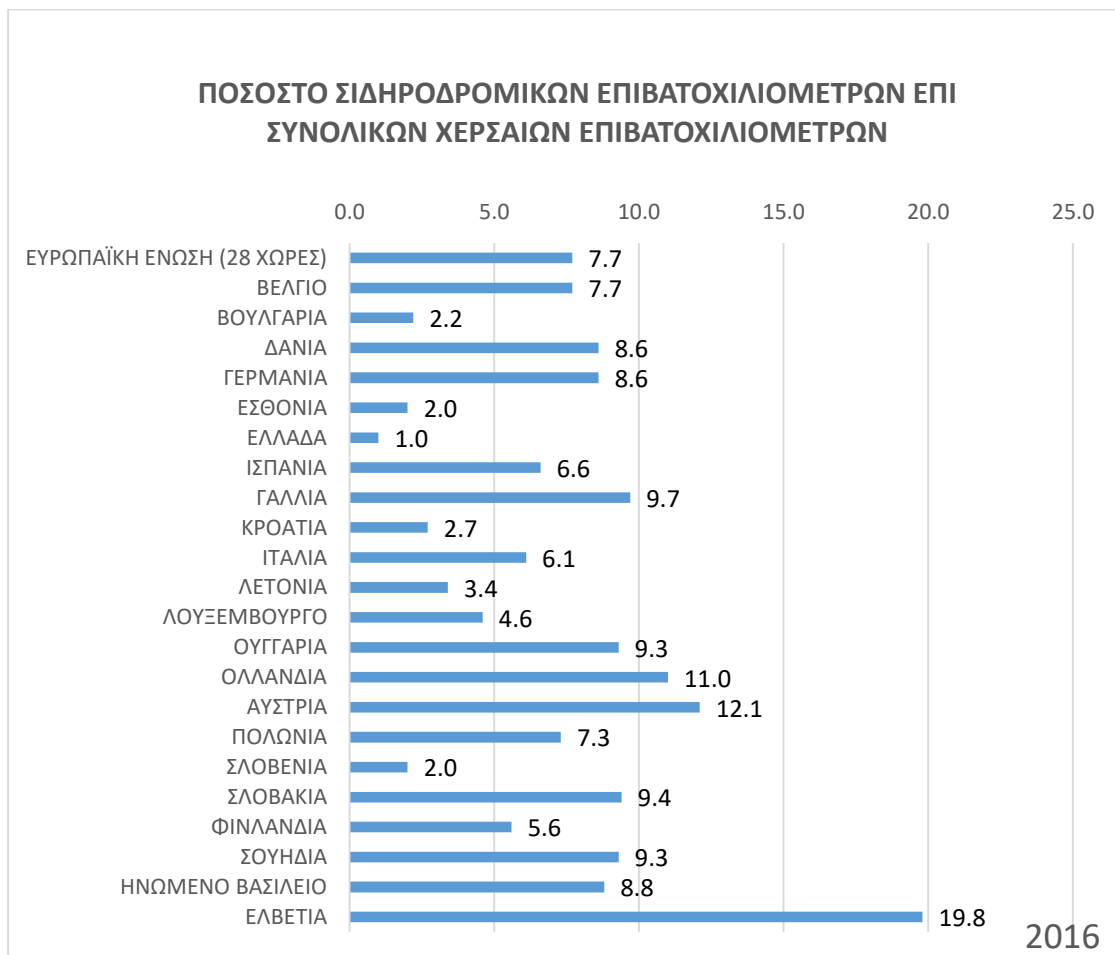
Σχήμα 8: Ποσοστό των σιδηροδρομικών τονοχιλιόμετρων στην Ευρώπη επί των συνολικών χερσαίων τονοχιλιόμετρων για το έτος 2016 (Πηγή: EUROSTAT)



Σχήμα 9: Διαχρονική εξέλιξη του ποσοστού των σιδηροδρομικών επιβατοχιλιόμετρων στην Ευρώπη επί των συνολικών χερσαίων επιβατοχιλιόμετρων (Πηγή: EUROSTAT)

ΧΩΡΑ	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ (28 ΧΩΡΕΣ)	7,1	7,4	7,1	7,2	7,4	7,7	7,8	7,8	7,8	7,7
ΒΕΛΓΙΟ	7,1	7,5	7,5	7,7	7,7	7,8	8,2	8,2	7,8	7,7
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	4,4	4,0	3,7	3,6	3,5	3,1	2,9	2,6	2,3	2,2
ΔΑΝΙΑ	9,7	9,7	9,5	9,8	10,0	10,2	10,3	9,7	9,3	8,6
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	7,8	8,1	7,9	8,0	8,5	8,9	8,4	8,5	8,4	8,6
ΕΣΘΟΝΙΑ	2,1	2,1	1,9	2,0	1,9	1,8	1,6	1,9	1,8	2,0
ΕΛΛΑΔΑ	1,6	1,3	1,2	1,1	0,8	0,7	0,9	0,9	1,0	1,0
ΙΣΠΑΝΙΑ	5,0	5,5	5,4	5,4	5,6	5,6	6,1	6,7	6,7	6,6
ΓΑΛΛΙΑ	9,6	10,1	9,4	9,3	9,3	9,5	10,5	10,3	10,3	9,7
ΚΡΟΑΤΙΑ	5,0	5,4	5,6	5,6	4,9	3,5	3,1	3,0	3,1	2,7
ΙΤΑΛΙΑ	6,0	6,0	5,5	5,5	5,7	6,4	6,3	6,2	6,3	6,1
ΛΕΤΟΝΙΑ	4,9	5,2	4,7	4,7	4,9	4,8	4,7	4,0	3,5	3,4
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ	4,1	4,3	4,3	4,5	4,4	4,6	4,8	4,3	4,7	4,6
ΟΥΓΓΑΡΙΑ	11,0	10,4	10,2	10,0	10,2	10,1	10,2	9,9	9,5	9,3
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	9,6	9,8	9,8	10,2	10,5	10,7	11,3	11,8	10,8	11,0
ΑΥΣΤΡΙΑ	10,0	11,1	11,1	11,0	11,3	11,8	12,2	12,1	12,0	12,1
ΠΟΛΩΝΙΑ	8,5	8,2	7,4	7,1	6,9	7,2	6,7	6,3	6,8	7,3
ΣΛΟΒΕΝΙΑ	2,6	2,7	2,6	2,5	2,3	2,3	2,3	2,1	2,1	2,0
ΣΛΟΒΑΚΙΑ	6,0	6,4	6,6	6,7	7,0	7,1	7,1	7,3	9,4	9,4
ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	5,0	5,4	5,1	5,2	5,0	5,3	5,3	5,0	5,3	5,6
ΣΟΥΗΔΙΑ	7,9	8,6	8,7	8,7	8,7	9,1	9,1	9,2	9,5	9,3
ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ	6,6	6,9	6,9	7,5	7,8	8,1	8,3	8,5	8,7	8,8
ΕΛΒΕΤΙΑ	17,0	17,1	17,4	17,6	19,6	19,2	19,3	19,6	19,8	19,8

Σχήμα 10: Ποσοστό των σιδηροδρομικών επιβατοχιλιόμετρων στην Ευρώπη επί των συνολικών χερσαίων επιβατοχιλιόμετρων για το έτος 2016 (Πηγή: EUROSTAT)



1.2.1 Φορείς άμεσης συνεργασίας με τη ΡΑΣ

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

1.2.1.1 Οργανισμός Σιδηροδρόμων της ΕΕ (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).



Η αποστολή του Οργανισμού είναι να καταστεί το σιδηροδρομικό σύστημα καλύτερο για την κοινωνία. Για να επιτευχθεί αυτό, ο Οργανισμός συμβάλλει, σε τεχνικά θέματα, στην εφαρμογή της νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης με στόχο τη βελτίωση της ανταγωνιστικής θέσης του σιδηροδρομικού τομέα μέσω:

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

Επιπλέον, ο Οργανισμός θα καταστεί από το 2019, η Ευρωπαϊκή Αρχή για:

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

1.2.1.2 Δίκτυο Εθνικών Αρχών Ασφαλείας (NSA – Network)

Πρόκειται για γνωμοδοτικό όργανο που απαρτίζεται από τις Εθνικές Αρχές Ασφάλειας των Κρατών – Μελών, συντονίζεται από τον Οργανισμό 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 χερσαίες μεταφορές. Η ρύθμιση της σιδηροδρομικής αγοράς εμπίπτει στις αρμοδιότητες της Μονάδας C.3 της DG-MOVE (Single European Rail Area – Ενιαίος Ευρωπαϊκός Σιδηροδρομικός Χώρος).

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

1.2.1.4 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 της 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 37 συνολικά κράτη. Η ΠΑΣ 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 ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα.

1.2.1.7 Δίκτυο Οικονομικών Ρυθμιστών του ΟΟΣΑ (Network of Economic Regulators – NER)

Η ΠΑΣ συμμετέχει στις συναντήσεις του Δικτύου των Οικονομικών Ρυθμιστών του ΟΟΣΑ (OECD Organization for Economic Co-operation and Development). Το Σεπτέμβριο του 2013, η Εκτελεστική Επιτροπή ενέκρινε επισήμως τη δημιουργία του Δικτύου Ρυθμιστικών Οικονομικών Αρχών (NER) ως επικουρικό όργανο της επιτροπής Ρυθμιστικής Πολιτικής (RPC), με σκοπό την παροχή εμπειρογνωμοσύνης για την επιτυχή υλοποίηση της οικονομικής ρύθμισης. Το Δίκτυο των Οικονομικών Ρυθμιστών επιδιώκει την συνεργασία των ρυθμιστικών φορέων σε όλα τα δίκτυα για την ανταλλαγή πληροφοριών, εμπειριών και καλών πρακτικών. Αυτή τη στιγμή συμμετέχουν στο NER 70 Ρυθμιστικές Αρχές - μεταξύ των οποίων και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων της Ελλάδας - από διάφορους τομείς από χώρες του ΟΟΣΑ και χώρες εκτός ΟΟΣΑ και ειδικότερα από την Ενέργεια, τις Τηλεπικοινωνίες, τις Μεταφορές και το Νερό.

1.2.2 Λοιποί Φορείς

Στους κάτωθι Φορείς, η ΠΑΣ 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 έχει αντικείμενο:

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

1.2.2.3 Διεθνής Ένωση Σιδηροδρόμων (UIC)

Η **Διεθνής Ένωση Σιδηροδρόμων** (International Union of Railways ή UIC) είναι ένας διεθνής οργανισμός του τομέα μεταφορών και απαρτίζεται από 196 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 προωθεί 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.

Το όραμά της είναι ο σιδηρόδρομος να γίνει:

- Ένα μέσο μεταφοράς ανταγωνιστικό και βιώσιμο όσον αφορά τις τιμές και την ποιότητα υπηρεσιών σε επιβατικές και σε εμπορευματικές μεταφορές
- Η βάση ενός ενιαίου και ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών σε στενή συνεργασία με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς
- Παράγοντας που θα επιτρέψει την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής οικονομίας, θα στηρίξει την οικονομική ανάπτυξη και τη δημιουργία θέσεων απασχόλησης και θα συμβάλει σε μια ισότιμη κοινωνία

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)

Το **PRIME** έχει ρόλο Ευρωπαϊκού Δικτύου Διαχειριστών Υποδομών, στο πλαίσιο της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/2370, σύμφωνα με την οποία 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. Στα καθήκοντα της πλατφόρμας είναι:

- α) Η ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής της Ευρωπαϊκής Ένωσης
- β) Η υποστήριξη της έγκαιρης και αποτελεσματικής υλοποίησης του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου
- γ) Η ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών
- δ) Η προσδιορισμός κοινών αρχών και πρακτικών για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση των επιδόσεων με συνεπή τρόπο
- ε) Η συμβολή στις δραστηριότητες παρακολούθησης της αγοράς
- στ) Η αντιμετώπιση των διασυνοριακών σημείων συμφόρησης και
- ζ) Η επίτευξη συνεργασίας σε σχέση με τα συστήματα χρέωσης και κατανομής της χωρητικότητας υποδομής σε περισσότερα από ένα δίκτυα.

Μέλος της PRIME μπορεί να γίνει 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, αφού υπογράψει τη σχετική Διακήρυξη Πρόθεσης. Η PRIME έχει σήμερα 34 μέλη από 24 χώρες και 5 παρατηρητές. Από τον **Φεβρουάριο του 2018** έχει ενταχθεί στην πλατφόρμα και ο ΟΣΕ.

1.2.2.8 Shift2Rail

Το **Shift2Rail** είναι η πρώτη ευρωπαϊκή πρωτοβουλία στον τομέα των σιδηροδρόμων που επιδιώκει την εστιασμένη έρευνα και καινοτομία, επιταχύνοντας την ενσωμάτωση νέων και προηγμένων τεχνολογιών σε καινοτόμες λύσεις σιδηροδρομικών προϊόντων, μέσω χρηματοδοτικών προγραμμάτων. Το Shift2Rail προωθεί την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής σιδηροδρομικής βιομηχανίας και ανταποκρίνεται στις μεταβαλλόμενες ανάγκες της ΕΕ στον τομέα των μεταφορών.

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

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

Ενθαρρύνει την εισαγωγή καλύτερων αμαξοστοιχιών στην αγορά (πιο αθόρυβες, πιο άνετες, πιο αξιόπιστες κ.λπ.), οι οποίες λειτουργούν σε μια καινοτόμο υποδομή σιδηροδρομικού δικτύου, αξιόπιστα, με χαμηλότερο κόστος κύκλου ζωής, και με ικανότητα αντιμετώπισης της αυξανόμενης ζήτησης μετακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων. Όλα αυτά αναπτύσσονται από ευρωπαϊκές εταιρείες, αυξάνοντας έτσι την ανταγωνιστικότητά τους στην παγκόσμια αγορά. Συμβάλλει επίσης στο πρότυπο της αλλαγής του τρόπου μεταφοράς για να προσελκύσει τους χρήστες στη σιδηροδρομική γραμμή. Για τους επιβάτες της ΕΕ, αυτό αντιπροσωπεύει περισσότερες επιλογές ταξιδιού, μεγαλύτερη άνεση και βελτιωμένη ακρίβεια. Για τους μεταφορείς εμπορευμάτων, η σιδηροδρομική μεταφορά προσφέρει μια πιο αποδοτική, ακριβή και ανιχνεύσιμη επιλογή αποστολής.

2 ΡΥΘΜΙΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

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 2018:

- Στην παρακολούθηση εφαρμογής της ευρωπαϊκής και ελληνικής σιδηροδρομικής νομοθεσίας στις ήδη αδειοδοτημένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα, **ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ, ΣΤΑΣΥ ΑΕ** και **RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR**, 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 εξέταση του φακέλου αδειοδότησης της εταιρίας **MAKIOS LOGISTICS**, που δραστηριοποιείται σήμερα στον τομέα των 3rd Party Logistics (3PL) παρέχοντας υπηρεσίες πρακτορείων μεταφοράς εμπορευμάτων. Η MAKIOS LOGISTICS, το 2018, εκδήλωσε ενδιαφέρον να δραστηριοποιηθεί ως σιδηροδρομική επιχείρηση, με την παροχή η ίδια σιδηροδρομικού μεταφορικού έργου. Παράλληλα, στην συνεχή παρακολούθηση ισχύος των όρων αδειοδότησης στις ήδη αδειοδοτημένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα.
- Στη διαδικασία εναρμόνισης του 4ου σιδηροδρομικού πακέτου – Πυλώνας Αγοράς στην ελληνική νομοθεσία, σε συνεργασία με το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών για την σύνταξη του σχετικού σχεδίου νόμου για την ενσωμάτωση της Οδηγίας 2370/2016 ΕΕ, «τροποποίηση της οδηγίας 2012/34/ΕΕ όσον αφορά το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής»

2.1 Αδειοδότηση Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων

Η ΡΑΣ, ως φορέας αδειοδότησης σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (άρθρο 28 παρ. 8 του ν. 3891/2010), χορήγησε το 2015 την πρώτη άδεια σιδηροδρομικής επιχείρησης (EL 0120150001) σε ιδιωτική εταιρία, την **Rail Cargo Logistics – Goldair** και το 2016 στην ιδιωτική εταιρία **Piraeus Europe Asia Rail Logistics** - Ανώνυμη Εταιρία Διαχείρισης Εφοδιαστικής Αλυσίδας (PEARL A.E.) (EL 0120160001). Στο τέλος του 2018 ξεκίνησε η δραστηριοποίηση στις εμπορευματικές μεταφορές της Rail Cargo Logistics – Goldair και αναμένεται, μετά την ολοκλήρωση της εκπαιδευτικής διαδικασίας του προσωπικού με κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, η δραστηριοποίηση και της εταιρίας Piraeus Europe Asia Rail Logistics στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά.

Οι δύο εταιρίες έχουν ήδη συνάψει συμβάσεις πρόσβασης με το Διαχειριστή της Υποδομής -ΟΣΕ ΑΕ, για την πρόσβαση και χρήση της ελληνικής σιδηροδρομικής υποδομής. Η Rail Cargo Logistics – Goldair υπέγραψε και τις σχετικές συμβάσεις μίσθωσης και συντήρησης τροχαίου υλικού με ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ

ΕΕΣΣΤΥ ΑΕ. αντίστοιχα και αναμένονται οι ανάλογες κινήσεις από την Piraeus Europe Asia Rail Logistics.

Η ρουμανική σιδηροδρομική εταιρία **Group Feroviar Roman SA**, μέλος του Ομίλου Grampet Group, προχώρησε τον Φεβρουάριο του 2018 σε εγκατάσταση στην Ελλάδα με την ίδρυση υποκαταστήματος. Παράλληλα οι εκπρόσωποί της τον Μάρτιο του 2018 κοινοποίησαν στη ΡΑΣ την ευρωπαϊκή άδεια σιδηροδρομικής επιχείρησης με την πρόθεση άμεσης δραστηριοποίησης στην ελληνική σιδηροδρομική υποδομή, επιβεβαιώνοντας για μια ακόμη φορά το έντονο ενδιαφέρον που υπάρχει για το σιδηροδρομικό εμπορευματικό έργο στην Ελλάδα. Η εταιρία θα ξεκινήσει το μεταφορικό της έργο μετά την ολοκλήρωση των διαδικασιών για τη χορήγηση πιστοποιητικού ασφαλείας που θα επιτρέψει την είσοδο στην ελληνική σιδηροδρομική υποδομή.

Ομοίως, η ρουμανική σιδηροδρομική εταιρία **TEF LOGISTICA FEROVIARA**, μέλος, επίσης, του Ομίλου Grampet Group, με αριθμό ευρωπαϊκής αδειάς RO0120160002, προχώρησε μέσα στο 2018 σε εγκατάσταση στην Ελλάδα με την ίδρυση υποκαταστήματος. Παράλληλα κοινοποίησε στη ΡΑΣ την ευρωπαϊκή άδεια σιδηροδρομικής επιχείρησης με την πρόθεση άμεσης δραστηριοποίησης στην ελληνική σιδηροδρομική υποδομή.

Η ΡΑΣ, το Μάιο του 2018 προχώρησε στη χορήγηση άδειας σιδηροδρομικής επιχείρησης στην εταιρία **MAKIOS LOGISTICS**. Η νέα σιδηροδρομική επιχείρηση θεωρεί ως ανταγωνιστικό της πλεονέκτημα για την ανάπτυξη της ως σιδηροδρομική επιχείρηση, μεταξύ άλλων:

- Τις υπάρχουσες εγκαταστάσεις της στην περιοχή Γέφυρα, που βρίσκονται κοντά στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, και συνδέονται με ιδιόκτητο σιδηροδρομικό δίκτυο με την εθνική σιδηροδρομική υποδομή,
- Διαθέτει ευρύ φάσμα ολοκληρωμένων συνδυασμένων λύσεων 3PL προς ένα μεγάλο πελατολόγιο που εξυπηρετεί επί σειρά ετών,
- Διαθέτει οργανωτική δομή, πληροφοριακά συστήματα και λοιπό εξοπλισμό που θα της επιτρέψουν άμεσα να ξεκινήσει τη λειτουργία της με τη νέα αυτή δραστηριότητα.

Μετά τη χορήγηση της άδειας η νέα σιδηροδρομική επιχείρηση έχει την υποχρέωση να προχωρήσει στις σχετικές διαδικασίες για τη χορήγηση Πιστοποιητικού Ασφαλείας προκειμένου να μπορέσει να δραστηριοποιηθεί στην ελληνική σιδηροδρομική υποδομή.

Η ΡΑΣ, ως αρμόδια αρχή για τη χορήγηση σιδηροδρομικών αδειών, βρίσκεται σε συνεχή συνεργασία με τις αδειοδοτημένες επιχειρήσεις και παρακολουθεί τη διαρκή εκπλήρωση των όρων αδειοδότησης, με επαλήθευση και επικαιροποίηση των στοιχείων των φακέλων

αδειοδότησης, προκειμένου η χορηγηθείσα άδεια να παραμένει σε ισχύ και να εξασφαλίζεται ένα υγιές περιβάλλον στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά.

2.2 Έλεγχος και Παρεμβάσεις στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ

2.2.1 Σύναψη διμερούς διασυνοριακής συμφωνίας συνεργασίας της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με ιδιωτικές βουλγαρικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις

Η ΡΑΣ, ύστερα από την καταγγελία ιδιωτικών βουλγαρικών σιδηροδρομικών εταιριών, που αφορούσε δυσλειτουργίες κατά την παραλαβή και ανταλλαγή εμπορευματικών τρένων στο διασυνοριακό σταθμό Ελλάδας-Βουλγαρίας, Κουλάτα, είχε προχωρήσει σε διαδικασία ακρόασης. Μετά από διεξοδική διερεύνηση του θέματος είχε επιβάλλει στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ τη διοικητική κύρωση της σύστασης του άρθρου 32 παρ. 2 εδ. α του ν. 3891/2010 (Α' 188), για τις παραβάσεις της κείμενης σιδηροδρομικής νομοθεσίας και της νομοθεσίας του ανταγωνισμού, από την συνεχιζόμενη επί σειρά ετών παρελκυστική πολιτική 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.

Οι συνεχείς παρεμβάσεις και πιέσεις της ΡΑΣ οδήγησαν το Νοέμβριο του 2018 στην υπογραφή συμφωνιών συνεργασίας της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με τις προαναφερθείσες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές της υποδομής ΟΣΕ ΑΕ για την Ελλάδα και NRIC για τη Βουλγαρία. Με την υπογραφή των συμφωνιών ρυθμίζεται, μετά από προσπάθειες πολλών ετών, η διαδικασία παράδοσης και παραλαβής εμπορικών αμαξοστοιχιών στους συννοριακούς σταθμούς ανταλλαγής Kulata/Svilengrad, με την συνεργασία όλων των εταιριών και των αρμόδιων διαχειριστών υποδομής, διασφαλίζοντας τη διαφάνεια και την αποτελεσματικότητα στη σιδηροδρομική μεταφορά των εμπορευμάτων μεταξύ Ελλάδας και Βουλγαρίας.

2.2.2 Σύμβαση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ)

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

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

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

Μετά το έτος 2020, η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές θα ακολουθεί τις διατάξεις του Κανονισμού ΕΕ 2016/2338 «για την τροποποίηση του κανονισμού ΕΚ 1370/2007 σχετικά με το άνοιγμα της αγοράς των εγχώριων επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών».

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 αντιμετώπιση των παραγόντων της, χωρίς διακρίσεις. Ιδιαίτερα για το 2018, που ήταν και η πρώτη χρονιά λειτουργίας της ιδιωτικής πλέον ΤΡΑΙΝΟΣΕ σε επιβατικό και εμπορευματικό μεταφορικό έργο και της Rail Cargo Logistics Goldair σε εμπορευματικό έργο, η ΡΑΣ σε συνεργασία με το Διαχειριστή της Υποδομής - ΟΣΕ επικεντρώθηκε, σύμφωνα με τις προτεραιότητες που δίνονται σε ευρωπαϊκό επίπεδο στο θέμα των υπηρεσιών προς σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Η κάλυψη των απαιτήσεων του ΕΕ 2017/2177 «σχετικά με την πρόσβαση σε εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης και σε υπηρεσίες σχετικές με τις σιδηροδρομικές μεταφορές» και οι αντίστοιχες χρεώσεις για την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις υπηρεσιών και τις αντίστοιχες παρεχόμενες υπηρεσίες αποτέλεσε το σημείο εστίασης της ΡΑΣ για το έτος 2018 αναφορικά με την πληρότητα της Δήλωσης Δικτύου.

Στο πλαίσιο άσκησης των εποπτικών της αρμοδιοτήτων, κατά το άρθρο 56 του ν.4408/2016, απέστειλε επιστολές στο Διαχειριστή Υποδομής όπου επισήμανε τις νέες νομοθετικές πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και την ανάγκη ενημέρωσης της Δήλωσης Δικτύου του 2018 με 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).

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

Ο Διαχειριστής της Υποδομής, ΟΣΕ ΑΕ, με την ιδιότητά του ως φορέας εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών προς τις σιδηροδρομικές εταιρίες, διαχειρίζεται εγκαταστάσεις που παρέχονται υπηρεσίες, όπως οι σιδηροδρομικοί σταθμοί, και παράλληλα, παρέχει ο ίδιος κάποιες εξ αυτών. Για τη διευκόλυνση των ενδιαφερόμενων σιδηροδρομικών εταιριών απαιτείται να καταγραφούν οι σχετικές εγκαταστάσεις υπηρεσιών, καθώς και οι υπηρεσίες που παρέχονται σε κάθε εγκατάσταση, ο τρόπος πρόσβασης σ' αυτές και οι σχετικές χρεώσεις τόσο για την πρόσβαση, όσο και για την παρεχόμενη υπηρεσία. Σύμφωνα με τον ΕΕ Κανονισμό 2017/2177 στη Δ.Δ. πρέπει να γίνεται σαφής και αναλυτική αναφορά στις υπηρεσίες που προσφέρει ο ίδιος ο Διαχειριστής Υποδομής καθώς και σ' αυτές που παρέχουν άλλοι φορείς με, κατ' ελάχιστον, σχετική παραπομπή στην ιστοσελίδα τους.

Αντίστοιχη παρέμβαση-ενημέρωση για το θέμα των εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών υπήρξε προς όλες τις εμπλεκόμενες επιχειρήσεις του σιδηροδρομικού τομέα στην Ελλάδα. Η ΡΑΣ με επιστολές της ενημέρωσε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, την εταιρία παροχής υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού – ΕΕΣΣΤΥ, καθώς και την εταιρία διαχείρισης εγκαταστάσεων του ΟΣΕ ΓΑΙΑΟΣΕ .

Η ΡΑΣ, αναγνωρίζοντας ότι το θέμα των εγκαταστάσεων – ακινήτων που εξυπηρετούν την εθνική σιδηροδρομική υποδομή αποτελεί ένα ανοικτό θέμα, σύμφωνα με το άρθρο 6 του ν.3891/2010, που χρήζει εξειδίκευσης και αποσαφήνισης, έχει ζητήσει με παρέμβασή της τόσο προς το Διαχειριστή της Υποδομής όσο και προς το εμπλεκόμενο υπουργείο, Υποδομών και Μεταφορών, την έκδοση της προβλεπόμενης στο άρθρο 13.3 του ν.4408/2016 απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, μετά από εισήγηση του διαχειριστή υποδομής και γνώμη της ΓΑΙΑΟΣΕ, με την οποία θα αποσαφηνισθεί ο ρόλος των εμπλεκόμενων φορέων και θα μπορέσει στην συνέχεια, ο καθένας να διαμορφώσει το πλαίσιο των χρεώσεων για τις εγκαταστάσεις που χειρίζεται και τις υπηρεσίες που παρέχει.

Η ΡΑΣ συνεργάστηκε με τον ΟΣΕ ΑΕ για τη διαμόρφωση και επικοινωνία του κοινού υποδείγματος «Common Template for Service Facilities», προς συμπλήρωση μέσα στο 2018 σύμφωνα με τον ΕΕ 2017/2177. Το έγγραφο αυτό θα χρησιμοποιηθεί από όλο τον σιδηροδρομικό τομέα σε ευρωπαϊκό επίπεδο για την υποβολή πληροφοριών των φορέων εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης. Στην ουσία θα περιέχει όλα τα στοιχεία-πληροφορίες που θα καταχωρηθούν, με έναρξη το επόμενο έτος, στην ευρωπαϊκή δικτυακή πύλη «European Rail Facilities Portal- (RFP)» για την πληροφόρηση όλων των ενδιαφερόμενων για τις εγκαταστάσεις παροχής υπηρεσιών και τη χρήση των υπηρεσιών που παρέχονται στις εγκαταστάσεις αυτές, των σημείων 2 έως 4 του παραρτήματος II του άρθρου 62 του ν.4408/2016.

2.3.3 Σύστημα επιδόσεων

Η ΡΑΣ κατά την εποπτεία συμμόρφωσης του ΟΣΕ προς τη νομική υποχρέωσή του για εφαρμογή Συστήματος Επιδόσεων, σύμφωνα με το άρθρο 35 του ν.4408/2016, ώστε να εξασφαλίζεται η ελαχιστοποίηση της διατάραξης του σιδηροδρομικού δικτύου και η βελτίωση των επιδόσεων αυτού, έχει κατά καιρούς επισημάνει τις αδυναμίες του υφιστάμενου συστήματος του Διαχειριστή Υποδομής.

Οι σημαντικότερες από τις παρατηρήσεις της ΡΑΣ επικεντρώνονται στα ακόλουθα:

Ο αριθμός των δρομολογίων, που παρακολουθείται ημερησίως στον άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Αλεξανδρούπολη, παραμένει μικρός σε σχέση με τον ημερήσιο αριθμό δρομολογίων. Στη Δήλωση Δικτύου αναφέρεται ότι παρακολουθούνται, κατόπιν συμφωνίας, το ελάχιστο 10 δρομολόγια σε σύνολο περίπου 450 δρομολογίων ημερησίως.

Η τηλεφωνική και στη συνέχεια χειρόγραφη, στην ουσία, παρακολούθηση της κυκλοφορίας είναι ανασταλτικός παράγοντας για την αύξηση τόσο των σημείων παρακολούθησης όσο και του αριθμού δρομολογίων, καθιστώντας το σύστημα επιδόσεων αναποτελεσματικό ως προς τον σκοπό που θα έπρεπε να εξυπηρετεί, δηλ. τη βελτίωση των επιδόσεων του δικτύου.

Η χρήση των κατάλληλων πληροφοριακών συστημάτων τόσο των μεταφορών όσο και των πληροφοριακών συστημάτων γενικότερα π.χ. για την αυτόματη κατηγοριοποίηση της υπαιτιότητας, θα ενίσχυε σε μεγάλο βαθμό την αποτελεσματικότητα εφαρμογής του ΣΕ.

Επιπλέον, η μη καταγραφή των δρομολογίων της ΣΤΑΣΥ, έχει ως αποτέλεσμα η τελευταία να μην έχει ενταχθεί στο Σύστημα Επιδόσεων. Η αύξηση των σημείων παρακολούθησης είναι απαραίτητη δεδομένης της εισόδου νέων σιδηροδρομικών εταιριών στην ελληνική σιδηροδρομική υποδομή. Οι εταιρίες αυτές, που δραστηριοποιούνται κυρίως στο χώρο της βόρειας Ελλάδας, θα πρέπει, σταδιακά, να ενταχθούν και αυτές στο υπάρχον Σύστημα Επιδόσεων του Διαχειριστή της Υποδομής.

Οι αδυναμίες του συστήματος, που έχουν εντοπιστεί από τη ΡΑΣ, χρήζουν άμεσων διορθωτικών κινήσεων από τον ΟΣΕ για την καλύτερη αποτελεσματικότητα του Συστήματος Επιδόσεων.

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

Ο ΟΣΕ, ως Διαχειριστής Υποδομής, ως φορέας εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών αλλά και ως πάροχος ο ίδιος υπηρεσιών προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις 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 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 η μεθοδολογία που ακολουθεί ο ΟΣΕ στηρίζεται στις αρχές του οριακού κόστους που έχει θέσει η υπουργική απόφαση Φ.4/54510/4872/06 (Β' 1745) «Κανόνες και κριτήρια χρέωσης τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής», που έχει εκδοθεί σε εφαρμογή των παλαιών Οδηγιών 2001/12, 2001/13 και 2001/14 για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων, θεωρείται πλέον παρωχημένη.

Με δεδομένο ότι η Οδηγία 2012/34 εισαγάγει την έννοια του άμεσου κόστους στα οικονομετρικά μοντέλα χρεώσεων της υποδομής, που εξειδικεύονται περαιτέρω μέσω του Κανονισμού ΕΕ 2015/909, η ΡΑΣ, ζήτησε από τον ΟΣΕ, με σχετικές επιστολές της και κατ' ιδίαν συναντήσεις να προχωρήσει σε αναθεώρηση του υφιστάμενου μοντέλου χρεώσεων. Δεδομένου ότι, από τη νομοθεσία, δίνεται στο Διαχειριστή Υποδομής δυνατότητα σταδιακής προσαρμογής έως τα μέσα του 2019, ασκήθηκε πίεση προς το Διαχειριστή της Υποδομής για την προσαρμογή του εντός του χρονικού πλαισίου.

Επισημαίνεται ότι η λήψη αποφάσεων όσον αφορά την κατανομή των σιδηροδρομικών δρομολογίων και το επίπεδο των τελών χρήσης της υποδομής αποτελούν βασικά καθήκοντα του Διαχειριστή Υποδομής, στα οποία υπάρχει συνεργασία με το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, σύμφωνα με τα άρθρα 29 και 39 του ν.4408/2016 (βλ. άρθρο 7α Οδηγίας 2016/2370). Η ΡΑΣ θα περιορισθεί σε

έλεγχο συμβατότητας του νέου συστήματος χρεώσεων με τις αρχές και τις απαιτήσεις-περιορισμούς που θέτει ο Κανονισμός ΕΕ 2015/909.

Μόλις στο τέλος του 2018 υπήρξε ενεργοποίηση από το Διαχειριστή Υποδομής και ενημέρωση της ΡΑΣ ότι έχει ξεκινήσει η επεξεργασία ενός νέου μοντέλου για ένα νέο σύστημα χρεώσεων. Αναμένεται εντός του έτους 2019 να ολοκληρωθεί η επεξεργασία από τον ΟΣΕ και να αποσταλεί στη ΡΑΣ προς έλεγχο. Σε κάθε περίπτωση, πριν την εισαγωγή σε ισχύ του νέου συστήματος χρεώσεων, θα πρέπει να προηγηθούν οι κατάλληλες διαβουλεύσεις με το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, δεδομένου ότι το θέμα των χρεώσεων συνδέεται άμεσα με την κρατική χρηματοδότηση που λαμβάνει ο Διαχειριστής Υποδομής, ώστε να αντικατασταθεί η ισχύουσα ΥΑ Φ4/54510/4872/06 (Β'745), όπως προβλέπεται στην παρ.3 του άρθρου 31 του ν.4408/2016.

2.3.5 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, μέχρι σήμερα δεν έχει προχωρήσει σε εισήγηση προς το ΥΠΥΜΕ για την καταβολή της σχετικής επιβράβευσης δεδομένου ότι δεν έχει λάβει τα απαιτούμενα προϋπολογιστικά και απολογιστικά στοιχεία, για τις υπηρεσίες συντήρησης της σιδηροδρομικής υποδομής.

2.4 Έλεγχος και Παρεμβάσεις στην ΕΕΣΣΤΥ

Η ΕΕΣΣΤΥ, φορέας εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και πάροχος των υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, αποτελεί τον μοναδικό πάροχο των υπηρεσιών συντήρησης στην Ελλάδα. Η ΡΑΣ, με συνεχείς παρεμβάσεις της ζήτησε από την ΕΕΣΣΤΥ την καταγραφή των εγκαταστάσεων συντήρησης, τις αντίστοιχες υπηρεσίες που παρέχονται σε κάθε εγκατάσταση, τον τρόπο πρόσβασης σ' αυτές καθώς και τις σχετικές χρεώσεις για τις παρεχόμενες υπηρεσίες, σύμφωνα με τον ΕΕ Κανονισμό 2017/2177.

Παράλληλα, η ΡΑΣ, στις αρχές του 2018, έλαβε την πρώτη όχληση από την εταιρία Rail Cargo Logistics Goldair, που αφορούσε στους όρους της σύμβασης συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού. Συγκεκριμένα, οι αιτιάσεις της Rail Cargo Logistics Goldair αφορούσαν σε διαφοροποιήσεις στις χρεώσεις της υπό υπογραφή σύμβασης που πρότεινε η ΕΕΣΣΤΥ σε σχέση με τις αντίστοιχες χρεώσεις που υπήρχαν στην υφιστάμενη σύμβαση συντήρησης της ΕΕΣΣΤΥ με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Η ΡΑΣ ζήτησε ανάλυση των χρεώσεων για τις υπηρεσίες συντήρησης, προκειμένου να διαπιστώσει τον τρόπο υπολογισμού των χρεώσεων, κατά τις απαιτήσεις του άρθρου 31 παρ.8 του ν.4408/2016, καθώς και την αντίστοιχη εκπαιδευτική πολιτική που ακολουθεί η ΕΕΣΣΤΥ. Ακολούθησε η υποβολή στοιχείων από την ΕΕΣΣΤΥ για την αποσαφήνιση των χρεώσεων και τελικά η υπογραφή της σύμβασης συντήρησης μεταξύ ΕΕΣΣΤΥ – Rail Cargo Logistics Goladair.

Η ΡΑΣ, με δεδομένο την ύπαρξη ενός μοναδικού παρόχου υπηρεσιών συντήρησης στην Ελλάδα, παρακολουθεί στενά τις εξελίξεις στο χώρο συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, προκειμένου να αντιμετωπίσει ενδεχόμενες καταστάσεις διακριτικής μεταχείρισης που θα μπορούσαν δυνητικά να οδηγήσουν σε νόθευση του ανταγωνισμού στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά.

2.5 Συμφωνία Κράτους-Διαχειριστή Υποδομής

Κατά την ενσωμάτωση της Οδηγίας 2012/34 με τον ν.4408/2016 η ΡΑΣ έχει την αρμοδιότητα παρακολούθησης και εποπτείας της εφαρμογής της συμβατικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Διαχειριστή Υποδομής καθώς και διαμεσολάβησης μεταξύ των μερών της σε περίπτωση διαφοράς, σε εφαρμογή της παρ.4 του άρθρου 56 της προαναφερθείσας οδηγίας.

Η ΡΑΣ σχολίασε το σχέδιο συμφωνίας που καταρτίστηκε από τις υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ιδιαίτερα σε θέματα που αφορούν στην αποτελεσματική παρακολούθηση της σύμβασης από την Αρχή και στην πληροφόρηση που θα πρέπει να λαμβάνει για την αποτελεσματική άσκηση του έργου της. Παράλληλα, επισήμανε ότι δεδομένου ότι η υλοποίηση των κινήτρων μέσω ρυθμιστικών μέτρων λήγει το 2019, θα ήταν χρήσιμο να διερευνηθεί αν η σχετική πρόβλεψη – παροχής κινήτρων - θα μπορούσε να ενταχθεί πλέον στην υπό υπογραφή συμβατική συμφωνία κράτους-διαχειριστή υποδομής.

2.6 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 συγγκική 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.

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.

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

Μετά τη δημοσίευση τον Μάιο του 2016 στην Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης των τριών νομοθετημάτων του Τεχνικού Πυλώνα (Technical Pillar) του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου (ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2016/796 «σχετικά με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004», ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2016/797 «σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (αναδιατύπωση) και ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2016/798 «για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων» (αναδιατύπωση) και τη δημοσίευση, το Δεκέμβριο του 2016, του Πυλώνα της Αγοράς (Market Pillar) του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου (ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2016/2337 «σχετικά με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1192/69 του Συμβουλίου περί κοινών κανόνων για τη διευθέτηση των λογαριασμών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων», ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2016/2338 «για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 σχετικά με το άνοιγμα της αγοράς εγχώριων επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών», ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2370/2016 «για την τροποποίηση της οδηγίας 2012/34/ΕΕ όσον αφορά το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής», η ΡΑΣ συμμετείχε σε συναντήσεις που οργάνωσε το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, με την παρουσία εκπροσώπων όλων των εμπλεκόμενων εταιριών του σιδηροδρομικού χώρου: ΟΣΕ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ΕΕΣΣΤΥ, ΓΑΙΑΟΣΕ, τις οποίες επηρεάζει άμεσα η νέα νομοθεσία. Στις συναντήσεις αυτές συζητήθηκαν και σχολιάστηκαν οι διατάξεις του σχεδίου νόμου που θα ενσωματώσει το σύνολο του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου - Τεχνικός Πυλώνας και Πυλώνας της Αγοράς - που αφορά στην ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών, τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρομικών υποσυστημάτων, τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής και το άνοιγμα της αγοράς των εσωτερικών υπηρεσιών εσωτερικής μεταφοράς επιβατών. Η διαδικασία ενσωμάτωσης, σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές οδηγίες, θα πρέπει να ολοκληρωθεί για μεν τον τεχνικό πυλώνα τον Ιούνιο του 2020 και δε τον πυλώνα της αγοράς τον Δεκέμβριο του 2018. Η Ελλάδα επέλεξε η ενσωμάτωση των τριών Οδηγιών του 4ου σιδηροδρομικού πακέτου να γίνει με ένα ενιαίο νομοθέτημα και για τους δύο πυλώνες.

2.8 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 εμπλεκόμενων. 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 η έγκριση της ΕΕ, προκειμένου να προχωρήσει η κύρωση με νόμο της διακρατικής συμφωνίας μεταξύ Ελλάδας και Βουλγαρίας.

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

Η ΡΑΣ, σε εφαρμογή των άρθρων 75-77 του ν. 4530/2018 (Α' 59) «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις», συνεργάστηκε με το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και τον ΟΣΕ, προκειμένου να συνταχθεί η σχετική ΚΥΑ που θα καθόριζε τα κριτήρια και τις προϋποθέσεις για την αναγνώριση του εκπαιδευτικού κέντρου του ΟΣΕ ως αναγνωρισμένο κέντρο για την εκπαίδευση μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών. Η σχετική ΚΥΑ ΑΣ19/οικ.53229/395 /09-07-2018 (Β' 2838) δημοσιεύτηκε τον Ιούλιο του 2018 και παράλληλα με τη διαδικασία πιστοποίησης εκπαιδευτών και αναγνώρισης εξεταστών που ολοκληρώθηκε από τη ΡΑΣ, στο τέλος Αυγούστου του 2018, ξεκίνησε η λειτουργία του Εκπαιδευτικού κέντρου του ΟΣΕ ως το πρώτο αναγνωρισμένο κέντρο εκπαίδευσης μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ευρωπαϊκής και εθνικής νομοθεσίας.

Ακολούθησαν οι υπογραφές των διευθυντικών συμβάσεων συνεργασίας, που αποτελούσαν απαίτηση της ΚΥΑ και απαραίτητη προϋπόθεση για την ομαλή λειτουργία του Εκπαιδευτικού Κέντρου, μεταξύ:

- Του ΟΣΕ και της ΕΕΣΣΤΥ, με αντικείμενο την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις της ΕΕΣΣΤΥ - εργοστάσια και μηχανοστάσια – για την παροχή πρακτικής εκπαίδευσης στους υποψηφίους μηχανοδηγούς,
- Του ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, με αντικείμενο τη διάθεση μηχανοδηγών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στο Εκπαιδευτικό Κέντρο για την παροχή υπηρεσιών εκπαίδευσης. Οι μηχανοδηγοί αυτοί είναι πιστοποιημένοι εκπαιδευτές και είναι ενταγμένοι στο Μητρώο Πιστοποιημένων Εκπαιδευτών που τηρεί η ΡΑΣ.

Με την ολοκλήρωση της αναγνώρισης του Εκπαιδευτικού Κέντρου του ΟΣΕ από τη ΡΑΣ ρυθμίστηκε, σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές απαιτήσεις, το θέμα της εκπαίδευσης για την αδειοδότηση νέων μηχανοδηγών και τερματίστηκε ένα βασικό εμπόδιο για το άνοιγμα της αγοράς των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα. Μέσα στην επόμενη χρονιά αναμένεται η ΡΑΣ να αδειοδοτήσει τους πρώτους μηχανοδηγούς που θα λάβουν ευρωπαϊκή άδεια μηχανοδήγησης και θα στελεχώσουν τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα.

3 ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΗΡΗΣΗΣ ΤΟΥ (ΕΚ) 1371/2007

Η ΡΑΣ, στο πλαίσιο άσκησης των αρμοδιοτήτων της ως Φορέας υπεύθυνος για την επιβολή της εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών (National Enforcement Body), **κατά τη διάρκεια του 2018 προέβη στις παρακάτω ενέργειες:**

3.1. Διαχείριση Παραπόνων για το έτος 2018

Στα πλαίσια της εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΚ)1371/2007, η ΡΑΣ, μέσω του μηχανισμού διεκπεραίωσης παραπόνων των επιβατών από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, λάμβανε σε τακτική διμηνιαία βάση από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ΣΤΑΣΥ, ηλεκτρονικό αρχείο με τα παράπονα από τα αρμόδια τμήματά τους.

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έλαβε **1.973 παράπονα** τα οποία αφορούσαν κυρίως στις κατηγορίες των ακυρώσεων – καθυστερήσεων, τιμολογιακής πολιτικής, προσβασιμότητας σε σταθμούς, ασφάλειας, συμπεριφοράς προσωπικού, αποζημιώσεων κομίστρου, έλλειψης πληροφόρησης ή ποιότητας παροχής υπηρεσιών.

Η ΣΤΑΣΥ έλαβε **50 παράπονα** τα οποία αφορούσαν κυρίως στις κατηγορίες της πληροφόρησης, των καθυστερήσεων / ακυρώσεων, συμπεριφοράς προσωπικού και θέματα ασφάλειας, σχετικά με τις αρμοδιότητες και υποχρεώσεις της Σιδηροδρομικής Επιχείρησης στο πλαίσιο του Κανονισμού 1371/2007, για το τμήμα «Δουκίσσης Πλακεντίας – Αεροδρόμιο».

Αξίζει να τονιστεί ότι, συγκριτικά με το 2017, ο συνολικός αριθμός των παραπόνων και για τις 2 σιδηροδρομικές επιχειρήσεις είναι **μειωμένος σημαντικά** ~ -22% (προ των αναγωγών σε περισσότερες της μίας κατηγοριών), κυρίως στις κατηγορίες των τιμολογιακών και των καθυστερήσεων, γεγονός που σε πρώτη ανάγνωση κρίνεται θετικά. Οι λόγοι που οδήγησαν στην προαναφερόμενη μείωση θα αναλυθούν κατά την Μελέτη ελέγχου εφαρμογής του Κανονισμού.

3.2. Ετήσιες επιθεωρήσεις

Η ΡΑΣ στο πλαίσιο των ετήσιων επιθεωρήσεων, με αντικείμενο τον έλεγχο της εφαρμογής των διατάξεων των άρθρων και των παραρτημάτων του Κανονισμού, προχώρησε σε **3 (τρεις) επί τόπου επιθεωρήσεις** σε σιδηροδρομικές αμαξοστοιχίες και στους σιδηροδρομικούς σταθμούς ως εξής:

- ✓ Σταθμοί Δουκίσσης Πλακεντίας και Αεροδρομίου, για την Σ.Ε. ΣΤΑΣΥ Α.Ε.
- ✓ Σταθμοί Καλαμπάκας, Τρικάλων, Παλαιοφάρσαλου, για την Σ.Ε. ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.
- ✓ Σταθμοί Παλλήνης και Παιανίας/Κάντζας, για την Σ.Ε. ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

Τα σημαντικότερα ευρήματα συνοψίζονται ως εξής:

- Η πληροφόρηση του επιβατικού κοινού γίνεται σε προκαθορισμένο και όχι σε πραγματικό χρόνο. Επιπλέον διαπιστώθηκαν βλάβες ακόμη και στους ηλεκτρονικούς πίνακες στους οποίους αναφέρονται τα προκαθορισμένα δρομολόγια, ενώ σε κάποιους σταθμούς δεν υπήρχαν ηχητικές εγκαταστάσεις ανακοινώσεων. Πρόκειται για ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα, γεγονός που προκύπτει και από τα παράπονα των επιβατών, καθώς η έλλειψη πληροφόρησης για πιθανές καθυστερήσεις ή ακυρώσεις δρομολογίων πλήττει την αξιοπιστία του μέσου.
- Προβλήματα ανακύπτουν από καθυστερήσεις άφιξης / αναχώρησης των αμαξοστοιχιών που μπορεί να οδηγήσουν σε απώλεια αναμεταβίβασης σε τελικό σταθμό προορισμού, λόγω έργων στη σιδηροδρομική υποδομή.
- Διαπιστώθηκε ότι δεν υπήρχαν ράμπες επιβίβασης ΑμεΑ στις αμαξοστοιχίες. Ο διαχειριστής της υποδομής, μετά και από παρέμβαση της ΡΑΣ, ξεκίνησε άμεσα τη διαδικασία προμήθειας σχετικών μηχανημάτων.



Η ΡΑΣ έχει προχωρήσει σε συστάσεις προς τους εποπτευόμενους φορείς για την αποκατάσταση των προβλημάτων σε όλες τις περιπτώσεις, αλλά και σε προτάσεις εκσυγχρονισμού, που θα καταστήσουν το σιδηρόδρομο αξιόπιστο και φιλικό προς τον επιβάτη μεταφορικό μέσο.

3.3. Νομοθετικές πρωτοβουλίες

Λόγω της επικείμενης αναδιατύπωσης του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 1371/2007, η ΡΑΣ ως φορέας επιβολής του ανωτέρω Κανονισμού, διαβίβασε σχόλια και ερωτήματα σχετικά με την «Πρόταση για ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών των σιδηροδρομικών γραμμών (αναδιατύπωση)», τόσο στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, όσο και στη Μόνιμη Αντιπροσωπεία της Ελλάδος στην Ε.Ε. Οι σχετικές συζητήσεις θα συνεχιστούν και κατά το έτος 2019.

3.4. Μελέτη ελέγχου εφαρμογής του Κανονισμού ΕΚ 1371/2007

Το 2018, η ΡΑΣ, δημοσίευσε Μελέτη ελέγχου εφαρμογής του ΕΚ 1371/2007 για το έτος 2017, η οποία εκπονήθηκε από αρμόδια στελέχη της. Η μελέτη προέκυψε από την επεξεργασία των ποσοτικών και ποιοτικών στοιχείων, εισερχόμενων παραπόνων, επιθεωρήσεων και ελέγχων, τα οποία συλλέγει από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή, ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και ΣΤΑΣΥ Α.Ε. προσφέροντας επιβατικές μεταφορές, το Διαχειριστή Υποδομής και γενικότερα, από την άσκηση των εποπτικών της αρμοδιοτήτων .

Απώτερος στόχος είναι η οργάνωση ενός πλαισίου συστηματικής καταγραφής και μέτρησης της απόδοσης του παρεχόμενου συγκοινωνιακού έργου, σε ετήσια βάση, μέσω της αξιολόγησης των στοιχείων-παραπόνων των επιβατών, με τρόπο ώστε να προκύπτει η εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων, καθώς και η διατύπωση των κατάλληλων προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις προτάσεων για τη διαρκή βελτίωση του επιπέδου των υπηρεσιών που προσφέρονται στους χρήστες σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

3.5. Ποιοτικά στοιχεία μελέτης ελέγχου εφαρμογής του Κανονισμού ΕΚ 1371/2007 για το έτος 2018

Στα πλαίσια της προετοιμασίας για την ολοκλήρωση της Μελέτης ελέγχου εφαρμογής του Κανονισμού ΕΚ 1371/2007 για το έτος 2018, **ελέγχθηκαν δειγματοληπτικά 150** παράπονα προκειμένου να εξαχθούν ποιοτικά συμπεράσματα από τη ΡΑΣ για το 2018, τα οποία απευθύνθηκαν στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ και στην ΣΤΑΣΥ ΑΕ, για τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι επιβάτες στην καθημερινότητά τους κάνοντας χρήση των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, όπως αυτοί τα αντιλαμβάνονται, καθώς και προτάσεις αντιμετώπισής τους, στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων της Αρχής και των περιορισμών λόγω των εξαιρέσεων από την εφαρμογή συγκεκριμένων άρθρων.

Η παραπάνω επεξεργασία σε συνδυασμό με αυτήν των ποσοτικών στοιχείων θα οδηγήσει σε μία ολοκληρωμένη μελέτη για το 2018.

Συνοπτικά, οι αλλαγές που παρατηρήθηκαν στη μελέτη των παραπόνων σε ποιοτικό επίπεδο το 2018 έναντι του 2017, είναι ότι:

α) Τα υποβληθέντα παράπονα δεν αφορούν μόνο σε μονάδες επιβατών, αλλά σε αρκετές περιπτώσεις υποβάλλονται συλλογικά, είτε από δημότες μιας περιοχής, είτε από ομάδες πολιτών/συλλόγους που έχουν υποστεί κατ' εξακολούθηση «προβληματικές» σιδηροδρομικές υπηρεσίες.

β) Παρατηρήθηκε επίσης, ότι ο επιβάτης κατά κανόνα προβαίνει στην υποβολή του παραπόνου όταν θεωρεί ότι έχει υποστεί συστηματική και επανειλημμένη ταλαιπωρία ή «εκλαμβανόμενη αδιαφορία» από τους αρμόδιους (customer's perception), άρα η αντίδρασή του είναι ιδιαιτέρως φορτισμένη, και πολλές φορές αξιολογείται σαν ένα βήμα πριν την εγκατάλειψη του μέσου.

γ) Τέλος, όπως προέκυψε και από τη δειγματοληπτική μελέτη των παραπόνων για το 2017, υπάρχουν κατηγορίες παραπόνων που συνδέονται μεταξύ τους, έχουν δηλαδή ανάλογη συμπεριφορά, εφόσον η ύπαρξη της μίας καθοδηγείται ή επηρεάζεται από την ύπαρξη της άλλης, π.χ. καθυστερήσεις/ακυρώσεις και τιμολογιακά (αποζημιώσεις) ή πληροφορίες και καθυστερήσεις κ.ο.κ.

Τα συμπεράσματα της ανωτέρω ανάλυσης θα παρουσιαστούν κατά την επίσημη έκδοση της Μελέτης ελέγχου εφαρμογής του ΕΚ 1371/2007. Αναφέρουμε ενδεικτικά τα σημαντικότερα συμπεράσματα και προτάσεις που προέκυψαν από την αρχική ανάλυση των στοιχείων του 2018.

Είναι απαραίτητη η απρόσκοπτη συνεργασία μεταξύ Σ.Ε. και Διαχειριστή υποδομής, προκειμένου να επιλυθούν χρόνιες δυσλειτουργίες και σημεία τριβής.

Απαιτούνται ενέργειες τόσο από τον Διαχειριστή Υποδομής όσο και από την Σιδηροδρομική Επιχείρηση, προκειμένου να αντιμετωπιστεί **η υψηλή επιβατική κίνηση τις ώρες αιχμής**.

Ιδιαίτερη μνεία πρέπει να γίνει για τα προβλήματα που παρουσιάζονται στις **προαστιακές γραμμές**, ιδιαίτερα στην Αθήνα. Με δεδομένο ότι στις γραμμές αυτές κινούνται στην πλειοψηφία τους τακτικοί επιβάτες που μετακινούνται από και προς την εργασία τους, είναι αυτονόητο ότι μεγάλος όγκος παραπόνων προέρχεται από τα προβλήματα του προαστιακού σιδηροδρόμου. Οι γραμμές **Αεροδρόμιο-Κιάτο, Αεροδρόμιο Πειραιάς και Αθήνα-Χαλκίδα**, παρουσιάζουν αυξημένη επιβατική κίνηση με ταυτόχρονη τακτικότητα επιβατών.

Παράλληλα, οι προαστιακές γραμμές της Αθήνας εξυπηρετούν μεγάλο αριθμό τουριστών καθώς προσφέρουν πρόσβαση σε σημαντικούς αρχαιολογικούς χώρους και κοντινούς τουριστικούς προορισμούς.

Η ακρίβεια και η ενίσχυση στο πλέγμα των συγκεκριμένων δρομολογίων, ιδιαίτερα κατά τις ώρες αιχμής, πρωί και νωρίς το απόγευμα, αποτελεί κρίσιμο παράγοντα για την ποιοτική αναβάθμιση των

υπηρεσιών προς τους επιβάτες σιδηροδρομικών γραμμών και την ουσιαστική ικανοποίησή τους που θα οδηγήσει ταυτόχρονα σε μείωση του αριθμού των παραπόνων.

Ενδείκνυται η **απλοποίηση των πολιτικών των Σ.Ε.** σε ότι αφορά στα τιμολογιακά θέματα/αποζημιώσεις.

Είναι απαραίτητη η **ενημέρωση του επιβάτη ανά τακτά χρονικά διαστήματα** με κάθε πρόσφορο μέσο, σε περίπτωση καθυστερήσεων, αλλαγών στα δρομολόγια ή στην αποβάθρα επιβίβασης **ανεξάρτητα από** το αν υπάρχει επίσημη ενημέρωση και χρονικός προσδιορισμός αποκατάστασης του προβλήματος από τον Διαχειριστή Υποδομής.

Επιβάλλεται η **αναβάθμιση των ηλεκτρονικών υπηρεσιών** στα πλαίσια της πληροφόρησης του κοινού, που προσφέρουν οι Σ.Ε., προκειμένου να υπάρχει άμεση ενημέρωση των επιβατών για καθυστερήσεις/ακυρώσεις, κλπ., σε πραγματικό χρόνο.

Τέλος, επισημαίνεται ότι εξακολουθεί να ισχύει εξαίρεση από την εφαρμογή των άρθρων 10,13, 15-18 & 28 του Κανονισμού που έχει χορηγηθεί στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις μέχρι 1.12.2019. Οι εξαιρέσεις αφορούν στα Συστήματα Ταξιδιωτικών Πληροφοριών και Κρατήσεων, στην Παροχή Προκαταβολών, στις αποζημιώσεις λόγω καθυστερήσεων, απώλειας ανταποκρίσεων και ακυρώσεων, στην επιστροφή χρημάτων λόγω καθυστέρησης και επαναδρομολόγησης και στα Πρότυπα ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών. Η σταδιακή μείωση των ανωτέρω εξαιρέσεων τα επόμενα χρόνια, ως αποτέλεσμα αναβάθμισης των σιδηροδρομικών μεταφορών θεωρείται ότι θα επιφέρει θετικές επιπτώσεις τόσο σε ότι αφορά τα δικαιώματα των επιβατών όσο και συνεπακόλουθα στην αύξηση του μεταφορικού έργου.

4 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

4.1 Γενικά

Η ΡΑΣ ασκεί τις αρμοδιότητες της Εθνικής Αρχής Ασφαλείας Σιδηροδρομικών Μεταφορών [Εθνικής Αρχής για την Ασφάλεια (ΕΑΑ)], σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 4199/2013 (ΦΕΚ Α' 216/11-10-2013), οι οποίες ασκούνταν προηγουμένως από το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων του τότε Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων (Υπ.Υ.Με.Δι.). Τα κύρια καθήκοντα της ΕΑΑ αναφέρονται στο άρθρο 16 του ΠΔ 160/2007 (ΦΕΚ Α' 201/23-08 -2007) όπως ισχύει, ενώ αναλυτικά τα καθήκοντά της εξειδικεύονται στο προαναφερθέν ΠΔ στο ν.3911/2011 (ΦΕΚ Α' 12) και στο ΠΔ 104/2010 (Α'181).

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

Η συμφωνία-ορόσημο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το 4ο Σιδηροδρομικό Πακέτο (4^ο ΣΠ), ανοίγει νέες προοπτικές, όσον αφορά στην ασφάλεια στο ευρωπαϊκό και εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, με την εισαγωγή της νέας Οδηγίας ΕΕ 2016/798 για την σιδηροδρομική ασφάλεια. Η ΡΑΣ, η οποία δίνει μεγάλη έμφαση στην ασφάλεια, μεριμνά για την ενημέρωση όλων των ενδιαφερόμενων μερών σχετικά με την ανωτέρω Οδηγία και την έγκαιρη εφαρμογή όλων των προβλέψεων της στην εγχώρια αγορά.

Επισημαίνεται ότι κατά το χρόνο σύνταξης της παρούσας Έκθεσης, οι ευρωπαϊκές Οδηγίες του «τεχνικού» πυλώνα του 4^{ου} ΣΠ για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (ΕΕ 2016/798) και τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ 2016/797) έχουν ενσωματωθεί στο ελληνικό δίκαιο με το ν.4632/2019 (ΦΕΚ Α' 155), με τον οποίο καταργούνται οι διατάξεις του ΠΔ 160/2007 και του ΠΔ 104/2010. Οποιοσδήποτε αναφορές στα προαναφερθέντα ΠΔ εντός της παρούσας Έκθεσης Πεπραγμένων γίνονται λόγω ισχύος των κατά το 2018.

4.2 Πιστοποίηση Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων (ΣΕ)

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

Το Πιστοποιητικό Ασφάλειας Μέρους Α περιλαμβάνει την πιστοποίηση της αποδοχής του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) της ΣΕ, ενώ το Πιστοποιητικό Ασφάλειας μέρους Β περιλαμβάνει την πιστοποίηση της αποδοχής των μέτρων που λαμβάνει η ΣΕ, προκειμένου να ανταποκρίνεται στις ιδιαίτερες απαιτήσεις που επιβάλλει η ασφαλής εκμετάλλευση του σχετικού σιδηροδρομικού δικτύου. Στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά δραστηριοποιούνται η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., η ΣΤΑΣΥ Α.Ε. (στο τμήμα της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής Δουκίσσης Πλακεντίας-Αεροδρόμιο), η Rail Cargo Logistics Goldair (RCLG) Α.Ε ενώ αναμένεται μέσα στο 2020 η δραστηριοποίηση και της Piraeus Europe

Asia Rail Logistics (PEARL) AE , η οποία έχει ήδη λάβει τα αντίστοιχα Πιστοποιητικά Ασφάλειας από την ΡΑΣ.

Ακολουθεί μια πιο λεπτομερής περιγραφή για τα Πιστοποιητικά Ασφάλειας ανά σιδηροδρομική επιχείρηση:

ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

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

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

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

ΣΤΑΣΥ Α.Ε.

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

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

RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR A.E. (RCLG)

Η σιδηροδρομική επιχείρηση Rail Cargo Logistics Goldair (RCLG) Α.Ε. είναι κάτοχος από το 2016 του υπ. αριθμ. EL 11 2016 0002 Πιστοποιητικού Ασφάλειας (Μέρος Α), πενταετούς διάρκειας, ισχύος έως τις 29/09/2021 και από το 2017 του υπ. αριθ. EL 12 2017 001 Πιστοποιητικό Ασφάλειας (Μέρος Β), πενταετούς διάρκειας, ισχύος έως τις 20/06/2022. Τα Πιστοποιητικά Ασφάλειας (Μέρος Α & Β) είναι αναρτημένα στο μητρώο ERADIS του ERA.

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

PIRAEUS EUROPE ASIA RAIL LOGISTICS (PEARL) AE

Η σιδηροδρομική επιχείρηση PEARL ΑΕ είναι κάτοχος από το 2016 του υπ. αριθμ. EL 11 2016 0003 Πιστοποιητικού Ασφάλειας (Μέρος Α), πενταετούς διάρκειας, ισχύος έως τις 18/12/2021 και από το 2017 του υπ. αριθ. EL 12 2017 002 Πιστοποιητικό Ασφάλειας (Μέρος Β), πενταετούς διάρκειας, ισχύος έως τις 09/11/2022. Κατόπιν σχετικής αίτησης της ΣΕ για τροποποίηση των Πιστοποιητικών Ασφάλειας – Μέρος Α και Μέρος Β, εκδόθηκαν από τη ΡΑΣ στις 21/03/2018 το υπ. αριθ. EL 11 2018 001 Πιστοποιητικό Ασφάλειας (Μέρος Α) και το υπ. αριθ. EL 12 2018 001 Πιστοποιητικό Ασφάλειας (Μέρος Β), διάρκειας ισχύος και των δύο έως τις 09/11/2022.

Τα Πιστοποιητικά Ασφάλειας (Μέρος Α & Β) είναι αναρτημένα στο μητρώο ERADIS του ERA

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

Πιστοποιητικά Ασφάλειας ΣΕ, τα οποία έχουν εκδοθεί και χορηγηθεί από τη ΡΑΣ το 2018					
Ονομασία ΣΕ	Ιστορικό / Τύπος Αίτησης	Ημ/νία Έκδοσης	Ημ/νία Λήξης Ισχύος	Τύπος Πιστοποιητικού	Τύπος Υπηρεσίας
PIRAEUS EUROPE ASIA RAIL LOGISTICS (PEARL) AE	Επικαιροποίηση	21-03-2018	09-11-2022	Πιστοποιητικό Ασφάλειας – Μέρος Α	Μεταφορά φορτίου, εξαιρουμένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων
PIRAEUS EUROPE ASIA RAIL LOGISTICS (PEARL) AE	Επικαιροποίηση	21-03-2018	09-11-2022	Πιστοποιητικό Ασφάλειας – Μέρος Β	Μεταφορά φορτίου, εξαιρουμένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων
RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR (RCLG) AE	Νέα	30-09-2016	29-09-2021	Πιστοποιητικό Ασφάλειας – Μέρος Α	Μεταφορά φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων
RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR (RCLG) AE	Νέα	30-09-2016	29-09-2021	Πιστοποιητικό Ασφάλειας – Μέρος Β	Μεταφορά φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων
TRAINOSE AE	Ανανέωση	28-12-2017	31-12-2022	Πιστοποιητικό Ασφάλειας – Μέρος Α	Μεταφορά φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων
TRAINOSE AE	Ανανέωση	28-12-2017	31-12-2022	Πιστοποιητικό Ασφάλειας – Μέρος Β	Μεταφορά φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων
ΣΤΑΣΥ AE	Νέα	15-07-2016	14-07-2021	Πιστοποιητικό Ασφάλειας – Μέρος Α	Μεταφορά επιβατών, εξαιρουμένων των υπηρεσιών υψηλής ταχύτητας
ΣΤΑΣΥ AE	Νέα	15-07-2016	14-07-2021	Πιστοποιητικό Ασφάλειας – Μέρος Β	Μεταφορά επιβατών, εξαιρουμένων των υπηρεσιών υψηλής ταχύτητας

4.3 Έγκριση Ασφάλειας Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ)

Υποχρέωση του Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ) 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.

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

Με την υπ. αριθμ. 3369/13-05-2015 Απόφασή της, η Ολομέλεια της ΡΑΣ εξέδωσε και χορήγησε στον ΟΣΕ την υπ. αριθ. ΕΛ 21 2015 001 Έγκριση Ασφάλειας, χρονικής διάρκειας πέντε (5) ετών και ημερομηνία λήξης ισχύος στις 04-06-2020.

4.4 Εποπτεία μετά την Έκδοση Πιστοποιητικών Ασφάλειας (ΣΕ) - Έγκρισης Ασφάλειας (ΔΥ).

4.4.1 Έλεγχοι Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας, Επιθεωρήσεις και Συναντήσεις Εποπτείας

Τον Ιανουάριο 2018, η Ολομέλεια της ΡΑΣ, ενέκρινε με Απόφασή της, το Σχέδιο Εποπτείας του ΔΥ και των ΣΕ για το έτος 2018, κατ' εφαρμογή των διατάξεων του Κανονισμού (ΕΕ) 1077/2012. Το Σχέδιο Εποπτείας υπό τον τίτλο «Ετήσιο Πρόγραμμα Εποπτικών Δραστηριοτήτων της ΡΑΣ έτους 2018» υλοποιήθηκε σε ικανοποιητικό βαθμό.

Οι έντεκα (11) εποπτικές δραστηριότητες της ΡΑΣ, βάσει του προαναφερθέντος Προγράμματος και των διατάξεων του Κανονισμού (ΕΕ) 1077/2012, του άρθρου 16.2 του ισχύοντος Π.Δ. 160/2007 και του άρθρου 8.3 της υπ. αριθμ. ΑΣ.4.2/οικ. 26697/2422 (ΦΕΚ Β' 986 / 22-05-2009) Υπουργικής Απόφασης, παρουσιάζονται αναλυτικά παρακάτω ανά ΣΕ και ΔΥ :

- ΣΕ ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

Κατά το 2018, Ομάδες Ελέγχου της ΡΑΣ πραγματοποίησαν τις ακόλουθες πέντε (5) εποπτικές δραστηριότητες :

- **Έλεγχο του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας** στα Γραφεία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην Θεσσαλονίκη στις 13-02-2018 (ΤΡΑΙΝΟΣΕ-8/2018). Σκοπός του ελέγχου ήταν: 1) Εκπαίδευση και Αξιολόγηση Προσωπικού στα Θέματα Ασφάλειας, 2) Έλεγχος Καταγραφών Πορείας Κινητήριων Μονάδων, 3) Συντήρηση τροχαίου Υλικού. Κατά τη διάρκεια του ελέγχου διαπιστώθηκε ότι οι διαδικασίες οι οποίες αναφέρονται στους μηχανοδηγούς, οι οποίοι επιτελούν κρίσιμα καθήκοντα για την ασφάλεια, εφαρμόζονται σε ικανοποιητικό βαθμό. Ωστόσο, επισημάνθηκε ότι οι μηχανοδηγοί οφείλουν να τηρούν απαρέγκλιτα τα προβλεπόμενα όρια ταχύτητας των αμαξοστοιχιών και οι ελεγκτικοί μηχανισμοί της ΤΡΑΙΝΟΣΕ να συνεχίσουν με αμείωτο ρυθμό τους σχετικούς ελέγχους.

- **Επιθεωρήσεις δραστηριότητας** σε επιβατικά δρομολόγια της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στις 12-02-2018 και 14-02-2018 (ΤΡΑΙΝΟΣΕ-9Α/2018 και ΤΡΑΙΝΟΣΕ-9Β/2018). Σκοπός των επιθεωρήσεων ήταν ο έλεγχος επί του τρένου κατά την εκτέλεση Δρομολογίου από τον Θάλαμο Μηχανοδήγησης (CabRide) και των Καθηκόντων Συνοδείας. Κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων διαπιστώθηκε ότι μηχανοδηγός & βοηθός μηχανοδηγός της αμαξοστοιχίας καθώς και το προσωπικό συνοδείας (προϊστάμενος & συνοδός) ήταν εκπαιδευμένοι και κατά την διάρκεια του δρομολογίου εκτελούσαν τα καθήκοντά τους σύμφωνα με το κανονισμό καθηκόντων μηχανοδηγού και του λοιπούς κανονισμούς. Τέλος διαπιστώθηκαν προβλήματα στο δίκτυο κατά την διαδρομή (λιθοβολισμοί, κλισίμετρα, δείκτες ΧΘ κλπ.) τα οποία ζητήθηκαν να αξιολογηθούν από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, να ληφθούν άμεσα μέτρα σε συνεργασία με τους εμπλεκόμενους και να δοθούν οδηγίες στο ενδιαφερόμενο προσωπικό.
- **Έλεγχο του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας** στα κεντρικά Γραφεία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην Αθήνα στις 02-04-2018 (ΤΡΑΙΝΟΣΕ-10/2018). Σκοπός του ελέγχου ήταν η εξακρίβωση της ορθότητας των στοιχείων που υποβλήθηκαν για την ανανέωση των Πιστοποιητικών Ασφάλειας, σύμφωνα με το άρθρο 8.3 της υπ. αριθμ. ΑΣ.4.2/οικ. 26697/2422 (ΦΕΚ Β' 986 / 22-05-2013) και του άρθρου 16.2 του ισχύοντος Π.Δ. 160/2007 (ΦΕΚ Α' 201 / 23-08-2007).
- **Επιθεώρηση δραστηριότητας** σε επιβατικό δρομολόγιο στις 19-11-2018 και σε δρομολόγιο εμπορευματικών μεταφορών στις 20-11-2018 (ΤΡΑΙΝΟΣΕ-11/2018). Σκοπός της επιθεώρησης ήταν η εποπτεία εκτέλεσης επιβατικού δρομολογίου (μηχανοδήγησης) και η διαδικασία μεταφοράς εμπορευμάτων, από εμπορευματικό σταθμό προς διασυνοριακό σταθμό. Κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης διαπιστώθηκε ότι ο μηχανοδηγός και ο βοηθός της αμαξοστοιχίας ήταν εκπαιδευμένοι και εκτελούσαν τα καθήκοντά τους σύμφωνα με το κανονισμό καθηκόντων μηχανοδηγού και τους λοιπούς κανονισμούς. Επίσης ο Διαχειριστής Εμπορευμάτων ήταν γνώστης του αντικειμένου και εκτελούσε τα καθήκοντά του με μεγάλη επιμέλεια, προσοχή και σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς. Τέλος, λόγω ύπαρξης αρκετών προβλημάτων στο δίκτυο (κλειδωμένες αλλαγές στο ΣΣ Άδενδρου και ΣΣ Σίνδου, πυκνή βλάστηση, υποβαθμισμένη υποδομή, έλλειψη τηλεδιοίκησης, κλπ.) προτάθηκε η ενημέρωση του προσωπικού κυκλοφορίας για τα εκάστοτε προβληματικά σημεία του δικτύου ανά τακτά διαστήματα.

- ΣΕ PEARL A.E.

Κατά το 2018, Ομάδα Ελέγχου της ΡΑΣ πραγματοποίησε την ακόλουθη εποπτική δραστηριότητα :

- **Έλεγχο του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας** στα κεντρικά Γραφεία της PEARL στον Πειραιά στις 09-03-2018 (PEARL-1/2018). Σκοπός του ελέγχου ήταν η εποπτεία της συμμόρφωσης της PEARL προς τη νομική υποχρέωσή της να χρησιμοποιεί και να εφαρμόζει τις απαιτήσεις του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) ώστε να εξασφαλίζεται ο έλεγχος όλων των κινδύνων που σχετίζονται με τις δραστηριότητές της. Ειδικότερα, όπως προβλέπεται εξάλλου και από τις διατάξεις του άρθρου 8.3 της υπ. αριθμ. ΑΣ.4.2/οικ. 26697/2422 (ΦΕΚ Β' 986 / 22-05-2013), ο σκοπός του συγκεκριμένου ελέγχου – επιτόπου επιθεώρησης ήταν η εξακρίβωση της ορθότητας των στοιχείων που υποβλήθηκαν με τις αιτήσεις της PEARL για τη χορήγηση των Πιστοποιητικών Ασφάλειας.

- ΔΥ ΟΣΕ ΑΕ

Κατά το 2018, Ομάδες Ελέγχου της ΡΑΣ πραγματοποίησαν τις ακόλουθες τέσσερις (4) εποπτικές δραστηριότητες :

- **Επιθεώρηση Στοιχείου Υποδομής** στα Κεντρικά Γραφεία του ΟΣΕ και επιτόπου στην Σήραγγα Ικονίου στις 24-05-2018 (ΟΣΕ-4/2018). Σκοπός του ελέγχου του στοιχείου υποδομής ήταν η εποπτεία της λειτουργίας και της συντήρησης ώστε να εξασφαλίζεται ο έλεγχος όλων των κινδύνων που σχετίζονται με την συγκεκριμένη δραστηριότητα του Διαχειριστή Υποδομής. Ο συγκεκριμένος έλεγχος – επιθεώρηση στοιχείου υποδομής, εστιάστηκε στην εφαρμογή των διαδικασιών του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας, σχετικά με την εφαρμογή των Διαδικασιών Δ-20 «Συμβάντα», Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης (ΣΕΑ) της Σήραγγας Ικονίου, Δ-15 «Συντήρηση Γραμμής» και Δ-16 «Συντήρηση Συστημάτων Η-Μ & Ηλεκτροκίνησης» (Κριτήρια Β, Γ & ΙΗ του Παραρτήματος ΙΙ του Κανονισμού (ΕΕ) 1169/2010). Κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης διαπιστώθηκε ότι η Σήραγγα ήταν συντηρημένη και τα συστήματα της σε λειτουργία. Όσον αφορά το προσωπικό που ήταν στην Σήραγγα και παρουσίασε τα συστήματα της διαπιστώθηκε ότι ήταν ενημερωμένο και εκτελούσε ορθώς τα καθήκοντά του.
- **Επιθεώρηση δραστηριότητας** στο Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας (ΚΕΚ) στο ΣΚΑ στις 05-06-2018 (ΟΣΕ-5/2018). Σκοπός του ελέγχου ήταν η εποπτεία της διαχείρισης κυκλοφορίας από το Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας (ΚΕΚ) στο ΣΚΑ, ώστε να διαπιστωθεί ότι εξασφαλίζεται ο έλεγχος όλων των κινδύνων που σχετίζονται με την συγκεκριμένη δραστηριότητα του Διαχειριστή Υποδομής. Ο συγκεκριμένος έλεγχος – επιθεώρηση δραστηριότητας εστιάστηκε στην εφαρμογή της Διαδικασίας Δ-17 «Διαχείριση Κυκλοφορίας» (Κριτήρια ΚΑ & ΚΓ του Παραρτήματος ΙΙ του Κανονισμού (ΕΕ) 1169/2010). Κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης διαπιστώθηκε ότι το προσωπικό του ΚΕΚ εκτελούσε τα καθήκοντά του με μεγάλη επιμέλεια, προσοχή, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς με αποτέλεσμα την ασφαλή διαχείριση της κυκλοφορίας στην περιοχή εμβέλειας του.
- **Επιθεώρηση δραστηριότητας** στο τμήμα γραμμής μεταξύ ΣΣ Πλατύ – Ε.Σ. Θεσσαλονίκης στις 19-11-2018 και στους Εμπορευματικούς Σταθμούς Θεσσαλονίκης και Ειδομένης στις 20-11-2018 (ΟΣΕ-6/2018). Σκοπός του ελέγχου ήταν η εποπτεία της δραστηριότητας Συντήρησης Γραμμής στο τμήμα γραμμής ΣΣ Πλατύ-ΣΣ Θεσσαλονίκης και της δραστηριότητας Διαχείρισης της Λειτουργίας Σταθμού στον Εμπορευματικό Σταθμό Θεσσαλονίκης και Ειδομένης, ώστε να διαπιστωθεί ότι εξασφαλίζεται ο έλεγχος όλων των κινδύνων που σχετίζονται με τις συγκεκριμένες δραστηριότητες του Διαχειριστή Υποδομής. Κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης διαπιστώθηκε ότι οι εργασίες κοπής βλάστησης θα πρέπει να συνεχισθούν σε όλο το μήκος της γραμμής και να επαναλαμβάνονται σε τακτά χρονικά διαστήματα. Η υποδομή σε συγκεκριμένα σημεία ήταν υποβαθμισμένη και θα πρέπει να γίνουν οι απαιτούμενες εργασίες επιδιόρθωσης στο βαθμό που αυτό είναι δυνατό. Επίσης στον Σ.Σ. Άδενδρου προτάθηκε η στελέχωση του με προσωπικό κίνησης (σταθμάρχη & κλειδούχο) μέχρι να λειτουργήσει η τηλεδιόικηση. Στο σημείο αυτό μειώνεται η ταχύτητα από τα 160km/h σε 60km/h και υπάρχει κίνδυνος να επαναληφθεί ατύχημα. Όσον αφορά την Προϊσταμένη Διεύθυνση Συντήρησης Γραμμής ήταν

γνώστης του τεχνικού αντικειμένου και μας ενημέρωσε πλήρως σχετικά με την κατάσταση της γραμμής και ο Σταθμάρχης Ειδομένης εκτελούσε τα καθήκοντά του με μεγάλη επιμέλεια, προσοχή και σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς.

- **Επιθεώρηση δραστηριότητας** στο Κέντρο Εκπαίδευσης του ΟΣΕ στο Ρέντη στις 27-11-2018 (ΟΣΕ-7/2018). Σκοπός του ελέγχου ήταν η εποπτεία της υλοποίησης του εκπαιδευτικού προγράμματος με τίτλο : «Εκπαίδευση μηχανοδηγών για την ευρωπαϊκή άδεια μηχανοδήγησης». Ο έλεγχος πραγματοποιήθηκε αιφνιδίως σύμφωνα με το άρθρο 6, παρ. 5 του Κανονιστικού Πλαισίου Εποπτείας της ΡΑΣ (ΦΕΚ Β 2158/23-06-2017). Όσον αφορά το προσωπικό του ΚΕΚ Ρέντη ήταν ενημερωμένο και εκτελούσε ορθώς τα καθήκοντά του. Η εκπαίδευση των νέων μηχανοδηγών για την ευρωπαϊκή άδεια μηχανοδήγησης υλοποιούνταν σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο εγκεκριμένο πρόγραμμα.

Τα αποτελέσματα των παραπάνω εποπτικών δραστηριοτήτων ήταν δεκαέξι (16) μη συμμορφώσεις και τέσσερις (4) προτάσεις για βελτίωση. Για τις μη συμμορφώσεις αναλήφθηκαν διορθωτικές δράσεις για την άρση τους.

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

Στο ως άνω πλαίσιο, πραγματοποιήθηκε στα γραφεία της ΡΑΣ στις 27-09-2017, η 2^η Κοινή Συνάντηση Εποπτείας (ΚΣΕ-2/2018) με τη συμμετοχή της ΡΑΣ, του Διαχειριστή Υποδομής ΟΣΕ ΑΕ και των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων TRAINOSE, ΣΤΑΣΥ, RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR (RCLG) και PEARL. Στη θεματολογία της συνάντησης περιλαμβάνονταν: Σχέδια Έκτακτης Ανάγκης άρθρο 4.2.3.7. του Παραρτήματος του Κανονισμού (ΕΕ) 2015 / 995 (ΤΠΔ ΟΡΕ), ασκήσεις ετοιμότητας πλήρους κλίμακας σε κρίσιμες σιδηροδρομικές υποδομές, Rule Book των Σιδηροδρομικών Εταιρειών και του Διαχειριστή Υποδομής, μετατροπή υφιστάμενων Αδειών Μηχανοδηγού και έκδοση πιστοποιητικού μηχανοδηγού, προγράμματα εκπαίδευσης ακαδημίας ΟΣΕ κ.α. Στην εν λόγω συνάντηση τηρήθηκε πρακτικό από τη ΡΑΣ το οποίο διαβιβάστηκε στις εταιρείες για την ανάληψη σχετικών δράσεων.

4.4.2 Ανάλυση Πληροφοριών από Πορίσματα Επιτροπών Διερεύνησης Συμβάντων και Ατυχημάτων

Στο πλαίσιο του σχεδιασμού και της υλοποίησης των εποπτικών δραστηριοτήτων της βάσει του Κανονισμού (ΕΕ) 1077/2012, η ΡΑΣ συλλέγει και αναλύει πληροφορίες από διάφορες πηγές, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, οι εκθέσεις / πορίσματα των επιτροπών διερεύνησης συμβάντων και ατυχημάτων οι οποίες συγκροτούνται κυρίως από το Διαχειριστή Υποδομής και από τις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις. Τα δεδομένα από τα πορίσματα των επιτροπών διερεύνησης καταχωρούνται σε εσωτερική βάση δεδομένων και τροφοδοτούν αναλύσεις και στατιστικές μελέτες που διενεργούνται από τη ΡΑΣ. Μπορείτε να διαβάσετε περισσότερα στην ενότητα 4.4.2.1 της παρούσας έκθεσης.

Κατά το 2018, η ΡΑΣ λαμβάνοντας υπόψη πορίσματα συμβάντων και ατυχημάτων, ζήτησε τη λήψη των ακόλουθων μέτρων στις παρακάτω περιπτώσεις :

- Είσοδο επιβατικής αμαξοστοιχίας 55 στις 13-10-2018 στον Σ.Σ. Άδενδρου με ταχύτητα μεγαλύτερη από την προβλεπόμενη με αποτέλεσμα τον ελαφρύ τραυματισμό τριών ατόμων και τον παραλίγο εκτροχιασμό. Αυτό έρχεται σε συνέχεια του περυσινού (13/5/2017) εκτροχιασμού στον ίδιο σημείο με αποτέλεσμα τον θάνατο τριών και τον σοβαρό τραυματισμό έξι ατόμων. Για την αποφυγή επανάληψης παρομοίων περιστατικών η ΡΑΣ έστειλε επιστολές (31-10-2018) στον ΟΣΕ και την ΤΡΑΙΝΟΣΕ με τις οποίες ζητούσε:
 - > Από τον ΟΣΕ την επιτάχυνση των διαδικασιών για την ολοκλήρωση των εργολαβιών (που βρίσκονται σε εξέλιξη) στο τμήμα Λάρισας -Θεσσαλονίκης. Έως την λειτουργία του συστήματος πρότεινε την τοποθέτηση επι τόπου προσωπικού διαχείρισης κυκλοφορίας (σταθμάρχη και κλειδούχο).
 - > Από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ να προχωρήσει σε αυστηρή σύσταση προς τους μηχανοδηγούς της να τηρούν τα όρια ταχύτητας και τους υπόλοιπους κανόνες ασφαλείας.
- Επιστολή κατοίκου περιοχής Σταθμού διαλογής Μεζούρλο στη Λάρισα, με την οποία επισημαινόταν ότι παρόλο τα μέτρα ασφαλείας (περίφραξη, πινακίδες) που ήδη έχει πάρει ο ΟΣΕ, ανήλικοι μαθητές συνεχίζουν να παραβιάζουν το χώρο θέτοντας την ζωή τους σε κίνδυνο. Η ΡΑΣ δεδομένου των δύο παρόμοιων θανατηφόρων συμβάντος του 2017, με επιστολή της (11-10-2018) στον ΟΣΕ ζήτησε την λήψη επιπλέον μέτρων ασφαλείας (ενημέρωση φυλάκων, ενίσχυση περίφραξης κλπ.) για την προστασία των ανηλίκων μαθητών.
- Κατόπιν καταγραφής προβλημάτων στην ασφαλή κίνηση των αμαξοστοιχιών λόγω υπέρμετρης βλάστησης παραπλεύρως των γραμμών στο τμήμα γραμμής Θεσσαλονίκης - Ειδομένης και την επιτόπου έλεγχο από στελέχη της ΡΑΣ, ζητήθηκε από τον ΟΣΕ με επιστολή (19/7/2018), να προβεί άμεσα σε καθαρισμό του δικτύου από τα φυτά σύμφωνα με την αντίστοιχη εσωτερική του διαδικασία.
- Κατόπιν παραλίγο συμβάντος που έλαβε χώρα στο σταθμό Κορωπί στις 20-4-2018, η ΡΑΣ απέστειλε επιστολή στον ΟΣΕ (24-5-2018), με την ζητήθηκε η επιδιόρθωση της περίφραξης και ο καθαρισμός των φυτών στο τμήμα γραμμής από Δ. Πλακεντίας έως Αεροδρόμιο.

4.4.2.1 Έκδοση Έκθεσης σχετικά με τα δεδομένα του Συστήματος Καταγραφής και Παρακολούθησης Συμβάντων στο εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο

Στο πλαίσιο υλοποίησης των εποπτικών της δραστηριοτήτων, η ΡΑΣ έχει αναπτύξει ένα Σύστημα Καταγραφής και Παρακολούθησης Σιδηροδρομικών Συμβάντων, αξιοποιώντας τις πληροφορίες που περιλαμβάνονται στα πορίσματα των Επιτροπών Διερεύνησης Συμβάντων και Ατυχημάτων, που συγκροτούνται από το ΔΥ ΟΣΕ. Η πρώτη έκθεση στην οποία παρουσιάζονται χρήσιμα στατιστικά στοιχεία, δείκτες, διαγράμματα, πίνακες κ.α. από την ανάλυση των προαναφερθέντων πορισμάτων, εκδόθηκε από τη ΡΑΣ το Νοέμβριο 2018 και υποβλήθηκε στο Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών, καθώς και στους εποπτευόμενους φορείς προς ενημέρωση και ενέργειές τους.

4.4.2.2 Ανάλυση Δειγματοληπτικών Ελέγχων Καταγραφής Ταχυτήτων Αμαξοστοιχιών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ

Δεδομένου ότι η υπέρβαση των προβλεπόμενων ορίων ταχύτητας των αμαξοστοιχιών είναι μία από τις βασικότερες αιτίες πρόκλησης συμβάντων και ατυχημάτων, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ συνέχισε και το 2018 την αποστολή στη ΡΑΣ δειγματοληπτικών μηνιαίων ελέγχων των στοιχείων καταγραφής ταχυτήτων των αμαξοστοιχιών. Τα στοιχεία αυτά αποστέλλονται (από τον Ιούνιο 2017) σε μηνιαία βάση από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, τα οποία ελέγχονται και αξιολογούνται από την ΡΑΣ.

Η επεξεργασία και ο έλεγχος των αντίστοιχων στοιχείων συνολικά για την περίοδο Ιανουαρίου – Ιουλίου 2018, οδήγησε στο συμπέρασμα ότι υπήρχαν συνεχείς παραβιάσεις ταχυτήτων σε όλο το ανωτέρω χρονικό διάστημα ελέγχου. Για το λόγο αυτό, η ΡΑΣ εξέδωσε, σε εφαρμογή της παρ.17 του άρθρου 28 του ν.3891/2010 (Α'188) και της παρ.4 του άρθρου 8 της υπουργικής απόφασης ΑΣ.4.2/οικ.26697/2422/09 (Β'986), ΣΥΣΤΑΣΗ προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ για αυστηρή τήρηση των ορίων ταχυτήτων των αμαξοστοιχιών από το εμπλεκόμενο προσωπικό, με την επισήμανση του δικαιώματος για την επιβολή κυρώσεων.

4.4.3 Καταγγελίες σχετικά με θέματα Ασφάλειας των Σιδηροδρόμων

Κατά το 2018 δεν υποβλήθηκαν περαιτέρω καταγγελίες πολιτών/φυσικών προσώπων ή οργανισμών οι οποίες σχετίζονται με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, πέραν αυτών που σχετίζονται με τα δικαιώματα των επιβατών δυνάμει του Κανονισμού (ΕΕ) 1371/2007.

4.5 Έγκριση Ετήσιου Προγράμματος Εποπτικών Δραστηριοτήτων της ΡΑΣ έτους 2019

Με απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ εγκρίθηκε το Σχέδιο Εποπτείας υπό τον τίτλο «Ετήσιο Πρόγραμμα Εποπτικών Δραστηριοτήτων της ΡΑΣ έτους 2019» το οποίο περιλαμβάνει τους προγραμματισμένους τακτικούς ελέγχους, επιθεωρήσεις και συναντήσεις εποπτείας με τους σιδηροδρομικούς οργανισμούς, όπως παρουσιάζεται παρακάτω. Στο πρόγραμμα αυτό δεν περιλαμβάνονται τυχόν έκτακτες εποπτικές δραστηριότητες που θα πραγματοποιηθούν το 2019. Το Σχέδιο Εποπτείας 2019 περιλάμβανε :

Ετήσιο Πρόγραμμα Εποπτικών Δραστηριοτήτων 2019							
		ΟΣΕ	ΤΡΑΙΝΟΙΣΕ	ΣΤΑΣΕΥ	RAIL CARGO	PEARL	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΩΝ (ΠΟΡΟΙ)
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	Έλεγχος ΣΔΑ						
	Επιθεώρηση						
	Συν. Εποπτείας						
	Άλλο						
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	Έλεγχος ΣΔΑ						
	Επιθεώρηση						
	Συν. Εποπτείας						
	Άλλο						
ΜΑΡΤΙΟΣ	Έλεγχος ΣΔΑ			ΣΔΑ			2
	Επιθεώρηση			ΤΑΧΥΤΗΤΕΣ			2
	Συν. Εποπτείας						
	Άλλο						
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	Έλεγχος ΣΔΑ						
	Επιθεώρηση	ΚΕΝΤΡΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ	ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΙ ΤΡΕΝΟΥ				2+2
	Συν. Εποπτείας						
	Άλλο						
ΜΑΪΟΣ	Έλεγχος ΣΔΑ	ΣΔΑ					2
	Επιθεώρηση	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ		ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΡΟ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ			2+2
	Συν. Εποπτείας						
	Άλλο						
ΙΟΥΝΙΟΣ	Έλεγχος ΣΔΑ	ΣΔΑ				ΣΔΑ	2+2
	Επιθεώρηση						
	Συν. Εποπτείας						
	Άλλο						
ΙΟΥΛΙΟΣ	Έλεγχος ΣΔΑ		ΣΔΑ				2
	Επιθεώρηση	ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΓΕΦΥΡΑ					2
	Συν. Εποπτείας						
	Άλλο						
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	Έλεγχος ΣΔΑ						
	Επιθεώρηση						
	Συν. Εποπτείας						
	Άλλο						
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	Έλεγχος ΣΔΑ						
	Επιθεώρηση	ΣΕΑ-ΑΣΚΗΣΕΙΣ					
	Συν. Εποπτείας						
	Άλλο						
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	Έλεγχος ΣΔΑ						
	Επιθεώρηση		ΕΠΙΣΚΕΠΤΗΣ				2
	Συν. Εποπτείας			1η	1η		2
	Άλλο						
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	Έλεγχος ΣΔΑ				1. ΣΔΑ		
	Επιθεώρηση	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΣΤΑΘΜΟΥ	ΣΥΝΘΕΣΗ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΑΣ		ΣΥΝΘΕΣΗ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΑΣ		2+2+2
	Συν. Εποπτείας	1η	1η			1η	2
	Άλλο						
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	Έλεγχος ΣΔΑ						
	Επιθεώρηση	ΚΕΝΤΡΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ	RID		ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΙ ΤΡΕΝΟΥ	2. ΣΥΝΘΕΣΗ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΑΣ	2+2+2
	Συν. Εποπτείας	1η					2
	Άλλο						

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

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

Ο ΥΣΦ διαδραματίζει σημαντικό ρόλο ασφάλειας στο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα εξασφαλίζοντας ότι τα οχήματα για τα οποία είναι υπεύθυνος, βρίσκονται σε ασφαλή κατάσταση λειτουργίας μέσω του συστήματος συντήρησης. Για να διευκολυνθούν οι σχέσεις με τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, θεσπίστηκε ένα ευρωπαϊκό σύστημα πιστοποίησης για ΥΣΦ στον κανονισμό (ΕΕ) 445/2011. Ο κανονισμός αυτός ορίζει:

- Τις απαιτήσεις και τα κριτήρια αξιολόγησης που ισχύουν για την πιστοποίηση του ΥΣΦ για τις φορτάμαξες και την πιστοποίηση των εργοστασίων συντήρησης.
- Τα κριτήρια που πρέπει να εφαρμόζονται για τη διαπίστευση ή την αναγνώριση των φορέων πιστοποίησης του ΥΣΦ και των εργοστασίων συντήρησης.



Το σύστημα πιστοποίησης παρέχει στοιχεία σχετικά με την ευθύνη και την ιχνηλασιμότητα της συντήρησης που πραγματοποιείται σε φορτάμαξες. Περιγράφει επίσης μια διαδικασία πιστοποίησης που διασφαλίζει ένα διαφανές και διαρθρωμένο σύστημα διαχείρισης για όλα τα εργοστάσια και συμβάλει στη μείωση του φόρτου και της αλληλεπικάλυψης των ελέγχων ή/και των ελέγχων σε

ολόκληρο τον σιδηροδρομικό τομέα. Ο ERA δημοσιεύει τον κατάλογο διαπιστευμένων και αναγνωρισμένων οργανισμών πιστοποίησης καθώς και τα πιστοποιητικά ΥΣΦ στη βάση δεδομένων ERADIS.

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. Η ισχύς του πιστοποιητικού αυτού ανανεώθηκε την 11/10/2018 για πέντε επιπλέον έτη, έως 10/10/2023 με το υπ. αριθμ. EL/31/0018/0001.

Η ΡΑΣ έχει συντάξει διαδικασία για τη χορήγηση πιστοποιητικού, την κατάρτιση συστήματος επιτήρησης μετά τη χορήγηση πιστοποιητικού, την τροποποίηση, ανανέωση, αναστολή ή ανάκληση πιστοποιητικού ΥΣΦ. Η διαδικασία είναι αναρτημένη στον ιστότοπο της ΡΑΣ.

Επίσης, κάθε χρόνο εκπονεί πλαίσιο – Σχέδιο Εποπτείας ΥΣΦ για το επόμενο έτος.

Η ΡΑΣ συμμετείχε με στελέχη της στη ομάδα εργασίας του ERA για την αναθεώρηση του Κανονισμού 445/2011 και ενημέρωσε τους εμπλεκόμενους φορείς για τις αλλαγές που θα επιφέρει η αναθεώρηση αυτού.

4.7 Επιτήρηση μετά την Έκδοση Πιστοποιητικών ΥΣΦ (ECM)

Η ΡΑΣ, σύμφωνα με το άρθρο 7 παρ. 6 του Κανονισμού 445/2011, πραγματοποίησε στην Αθήνα και συγκεκριμένα στο εργοστάσιο του Πειραιά, την πέμπτη περιοδική επιθεώρηση του Συστήματος Συντήρησης Εμπορευματικών Φορταμαζών της ΕΕΣΣΤΥ για το 2018.

Στη συνέχεια συνέταξε την «Έκθεση 5^{ης} Επιθεώρησης» στην οποία καταγράφονται αναλυτικά τα αποτελέσματα της επιθεώρησης και την κοινοποίησε στην ΕΕΣΣΤΥ προκειμένου να προβεί στις απαιτούμενες διορθωτικές - βελτιωτικές ενέργειες.

4.8 Ανανέωση Πιστοποιητικών ΥΣΦ (ECM)

Τον Αύγουστο του 2018, η ΕΕΣΣΤΥ υπέβαλε αίτηση ανανέωσης του Πιστοποιητικού ΥΣΦ με EIN: EL 31 0013 0002 με ισχύ από 11.10.2013 έως 10.10.2018.

Η Ολομέλεια της ΡΑΣ λαμβάνοντας υπόψη το Παράρτημα III του Κανονισμού (ΕΕ) 445/2011 (απαιτήσεις κα κριτήρια αξιολόγησης για οργανισμούς που υποβάλουν αίτηση για πιστοποιητικό ΥΣΦ), το ισχύον ΣΣΤΥ καθώς και τα αποτελέσματα που προέκυψαν από τις ανά έτος επιθεωρήσεις που πραγματοποιήθηκαν από στελέχη της ΡΑΣ στο ΣΣΤΥ της ΕΕΣΣΤΥ, προχώρησε στην ανανέωση του

πιστοποιητικού ΥΣΦ με ΕΙΝ ΕΛ/31/0018/0001 και χρονική διάρκεια ισχύος πέντε (5) ετών ήτοι από 11.10.2018 έως 10.10.2023.

4.9 Ετήσια Έκθεση Ασφάλειας

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

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

Η ΡΑΣ, μετά από την αποστολή των πληροφοριών που προβλέπονται στην παράγραφο 4 του άρθρου 9 του ΠΔ 160/2007 απ' όλους τους εμπλεκόμενους (Σιδηροδρομικές Εταιρείες και Διαχειριστή Υποδομής), εξέδωσε την έκθεση του 2018 σύμφωνα με τον σχετικό Οδηγό του ΕΡΑ, την οποία απέστειλε στον ΕΡΑ και την ανάρτησε στην ιστοσελίδα της (<http://www.ras-el.gr/>)

4.10 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 πάγιου αιτήματος/εισήγησης της ΡΑΣ προς το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών για την ανάγκη ριζικής αναμόρφωσης του κανονιστικού πλαισίου που εφαρμόζεται στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο και κατά προτεραιότητα του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως (ΓΚΚ) του ΟΣΕ, έτσι ώστε να επιτευχθεί συγχρόνως και εναρμόνιση με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2015/995 σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας», εκδόθηκε η υπ' αριθμ. οικ.8348/01.02.2018 (ΑΔΑ: 6ΣΙ1465ΧΘΞ-65Μ) απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Με την απόφαση αυτή συγκροτήθηκε Ομάδα Εργασίας για την

αναμόρφωση του Γενικού Κανονισμού Κίνησης του Ο.Σ.Ε. στην οποία συμμετείχαν στελέχη από τον ΟΣΕ (Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος), από την Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, από την ΠΟΣ (Πανελλήνια Ομοσπονδία Σιδηροδρομικών), από την ΠΕΠΕ (Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Έλξης) και από την ΠΕΠ-ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Μετά από αρκετές συνεδριάσεις οι οποίες ξεκίνησαν το πρώτο τρίμηνο 2018 και την επεξεργασία του εν ισχύ Γενικού Κανονισμού Κίνησης του ΟΣΕ, η Ομάδα Εργασίας κατέληξε στο τελικό κείμενο του αναμορφωμένου Γενικού Κανονισμού Κίνησης του ΟΣΕ, το οποίο εγκρίθηκε από το Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΣΕ τον Αύγουστο 2018. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων στο πλαίσιο άσκησης της αρμοδιότητάς της δυνάμει του άρθρου 8 παρ. 2 και του άρθρου 15 παρ. 2(ε) του ΠΔ 160/2007 εισηγήθηκε τον Οκτώβριο του 2018 την έκδοση Υπουργικής Απόφασης με θέμα τον αναμορφωμένο Γενικό Κανονισμό Κίνησης του ΟΣΕ και την έναρξη ισχύος του από την 1/5/2019, αφότου ολοκληρωθεί και η εκπαίδευση των εμπλεκόμενων στο εκπαιδευτικό κέντρο του ΟΣΕ έτσι ώστε να εξασφαλιστεί η απρόσκοπτη λειτουργία του νέου συστήματος και η ασφάλεια της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας.

4.11 Αδειοδότηση & Πιστοποίηση Μηχανοδηγών

4.11.1 Γενικά

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

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

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

4.11.2 Εκτύπωση Νέων Αδειών Μηχανοδηγών

Ο ν.3911/2011 προβλέπει ότι η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) είναι η αρμόδια αρχή για την έκδοση των αδειών μηχανοδηγού σύμφωνα με το κοινοτικό υπόδειγμα του Παραρτήματος Ι του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 36/2010. Με τις διατάξεις του προαναφερθέντος νόμου επίσης, έχει ανατεθεί

η εκτύπωση των αδειών μηχανοδηγού στη Διεύθυνση Διαβατηρίων και Εγγράφων Ασφαλείας (ΔΔΕΑ) του Αρχηγείου της Ελληνικής Αστυνομίας.

Η υπ. αριθμ. ΑΣ19/1052/14 / 20-07-2018 (Β' 4687) Κοινή Υπουργική Απόφαση η οποία εκδόθηκε κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 14.7 του ν.3911.2011 προβλέπει μεταξύ άλλων ότι η ΡΑΣ διαβιβάζει σε ηλεκτρονική μορφή, μέσω κατάλληλων και ασφαλών πληροφοριακών συστημάτων / τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών, κρυπτογραφημένα, τα δεδομένα που πρόκειται να εκτυπωθούν – συμπεριληφθούν στις άδειες μηχανοδηγού από τα τη ΔΔΕΑ.

Η ΡΑΣ, σε εφαρμογή της ανωτέρω σχετικής νομοθεσίας εγκατέστησε ηλεκτρονική εφαρμογή με το όνομα «ΑΔΕΙΕΣ ΜΗΧΑΝΟΔΗΓΩΝ», την οποία έθεσε σε λειτουργία τον Οκτώβριο 2018. Σε αυτή την εφαρμογή οι μηχανοδηγοί υποβάλουν ηλεκτρονική αίτηση και αναρτούν τα απαραίτητα συνοδευτικά έγγραφα (δικαιολογητικά) για την έκδοση άδειας μηχανοδηγού. Επισημαίνεται ότι η εν λόγω εφαρμογή χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά για την μετατροπή των υφιστάμενων αδειών σε άδειες σύμφωνα με το κοινοτικό υπόδειγμα του Παραρτήματος Ι του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 36/2010 (ευρωπαϊκές άδειες).

Μετά την οριστική υποβολή των στοιχείων από τους ενδιαφερόμενους στην ηλεκτρονική εφαρμογή της ΡΑΣ, πραγματοποιείται έλεγχος, τυχόν απαιτούμενες διορθώσεις, παραλαβή του ιατρικού φακέλου του μηχανοδηγού, πρόσκληση του μηχανοδηγού για υπογραφή της αίτησης του και εν συνεχεία η Ολομέλεια της ΡΑΣ με Απόφαση της εγκρίνει την έκδοση των αδειών. Εντός του 2018 καταχωρήθηκαν στην εφαρμογή για έλεγχο από τη ΡΑΣ 111 αιτήσεις μηχανοδηγών για μετατροπή υφιστάμενων αδειών μηχανοδηγού.

4.11.3 Αναγνώριση και Λειτουργία Εκπαιδευτικού Κέντρου ΟΣΕ για την εκπαίδευση μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών

Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.) είναι αρμόδια αρχή για την αναγνώριση εκπαιδευτικών κέντρων εκπαίδευσης μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών, σύμφωνα με το άρθρο 2 της υπ. αριθμ. ΑΣ19/οικ.53229/395 / 09-07-2018 ΚΥΑ (Β' 2838).

Στο πλαίσιο άσκησης των αρμοδιοτήτων της, η ΡΑΣ απέστειλε στον ΟΣΕ πρότυπη μορφή αίτησης για την αναγνώριση του εκπαιδευτικού κέντρου του ως εκπαιδευτικό κέντρο μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών. Η πρότυπη μορφή αίτησης είχε δημοσιευθεί επίσης στην ιστοσελίδα της ΡΑΣ σε επεξεργάσιμη μορφή.

Η αναγνώριση του εκπαιδευτικού κέντρου του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε.), είναι απαραίτητη προϋπόθεση προκειμένου να μπορεί να παρέχει επαγγελματική εκπαίδευση σε μηχανοδηγούς και υποψήφιους μηχανοδηγούς.

Τον Αύγουστο 2018 ο ΟΣΕ ΑΕ. υπέβαλλε αίτηση για την αναγνώριση του εκπαιδευτικού κέντρου συνοδευόμενη με φάκελο δικαιολογητικών σύμφωνα με το άρθρο 10 της υπ. αριθμ. ΑΣ19/οικ.53229/395 / 09-07-2018 ΚΥΑ (Β' 2838). Η εξέταση του ανωτέρω φακέλου πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με το Κεφάλαιο Β «ΟΡΟΙ ΚΑΙ ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ» της ανωτέρω απόφασης.

Το εκπαιδευτικό κέντρο στο πλαίσιο της ανωτέρω έγκρισης υπέβαλλε εκ νέου οδηγό σπουδών αδειοδότησης μηχανοδηγού και πρόγραμμα κατάρτισης μηχανοδηγών για τα ανάλογα πιστοποιητικά. Τα ανωτέρω έγγραφο είχαν εγκριθεί από την Ολομέλεια της ΡΑΣ τον Αύγουστο του 2017 σύμφωνα με τις παρ. 3α & 3β του αρθ. 61 του Ν. 4408/16.

Η ΡΑΣ με την υπ. αρ. πρωτ. 8495/23.08.2018 Απόφαση της προέβη στην αναγνώριση του εκπαιδευτικού κέντρου του ΟΣΕ ως εκπαιδευτικό κέντρο μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών για τα παρακάτω εκπαιδευτικά καθήκοντα :

- i. Γενικές επαγγελματικές γνώσεις, που απαιτούνται για την απόκτηση άδειας μηχανοδηγού, σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙΙ του ν.3911/2011
- ii. Επαγγελματικές γνώσεις που απαιτούνται για την απόκτηση πιστοποιητικού μηχανοδηγού, για τροχαίο υλικό, σύμφωνα με το παράρτημα ΙV του ν.3911/2011,
- iii. Επαγγελματικές γνώσεις που απαιτούνται για την απόκτηση πιστοποιητικού μηχανοδηγού για τις υποδομές, σύμφωνα με το παράρτημα V του ν.3911/2011
- iv. Γλωσσικές γνώσεις, που απαιτούνται για την απόκτηση πιστοποιητικού μηχανοδηγού, σύμφωνα με την παράγραφο 8 του παραρτήματος V του ν.3911/2011

4.11.4 Εκπαίδευση Βοηθών Μηχανοδηγών

Η Ολομέλεια της ΡΑΣ το Νοέμβριο του 2017, χορήγησε αρχική έγκριση του Οδηγού Σπουδών Μηχανοδήγησης - Πρόγραμμα Μετεκπαίδευσης των 22 Βοηθών Μηχανοδηγών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., για την απόκτηση άδειας Μηχανοδηγού.

Το εν λόγω πρόγραμμα αφορούσε 22 βοηθούς μηχανοδηγούς, οι οποίοι ξεκίνησαν τον κύκλο εκπαίδευσης τους πριν την 29/10/2013 και συνεπώς δεν θα εκπαιδευτούν σύμφωνα με το Ν. 3911/2011, αλλά σύμφωνα με την πρότερη εθνική νομοθεσία. Η εκπαίδευση των βοηθών ολοκληρώθηκε το 2018 και τον Ιούνιο του ίδιου έτους πραγματοποιήθηκαν εξετάσεις, το πρόγραμμα των οποίων εγκρίθηκε από την ΡΑΣ. Στις εξετάσεις παραβρέθηκε ως παρατηρητής στέλεχος της ΡΑΣ και όλοι οι εκπαιδευόμενοι πέρασαν με επιτυχία την δοκιμασία.

Για τους επιτυχόντες στις εξετάσεις εκδόθηκαν άδειες μηχανοδηγών, οι οποίες στη συνέχεια θα μετατραπούν σε άδειες σύμφωνα με τα δεδομένα του Ν. 3911/2011, λαμβάνοντας υπόψη και την σχετική απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

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

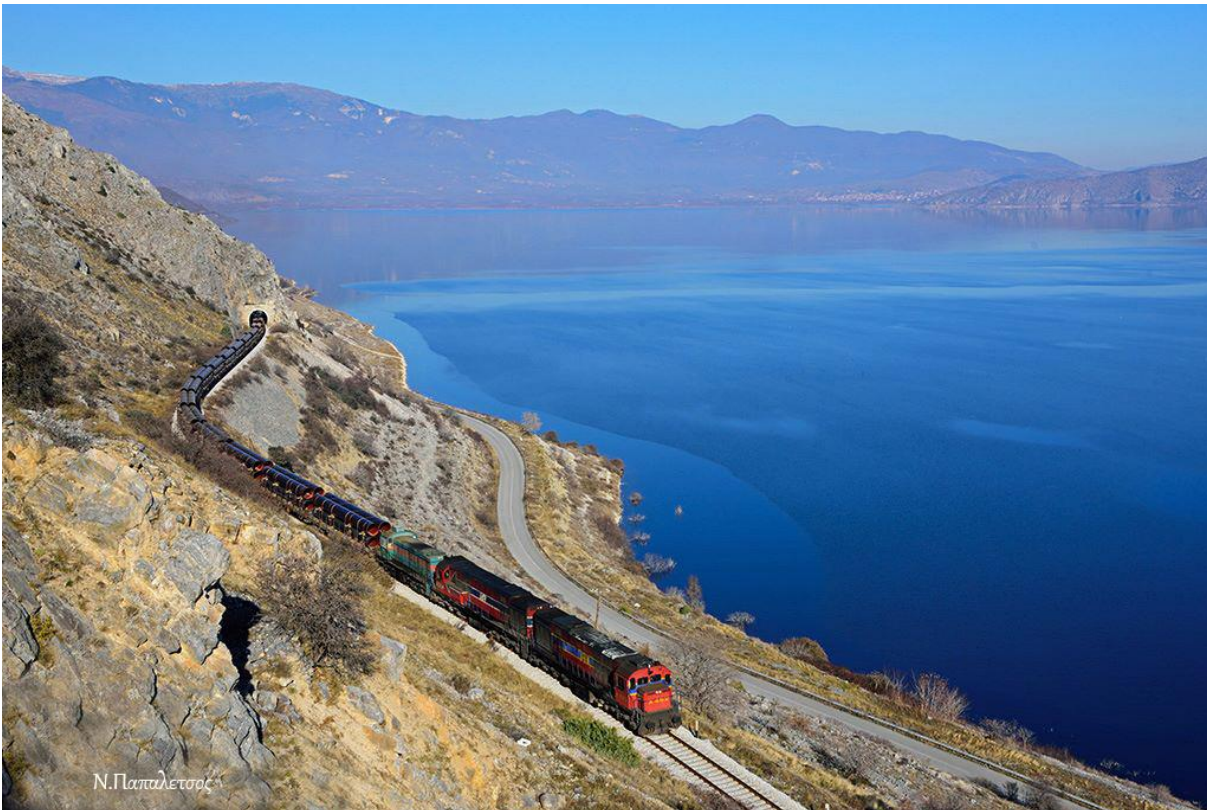
Η ΡΑΣ στο πλαίσιο της αρμοδιότητάς της για την επεξεργασία και την υποβολή προτάσεων νομοθετικού πλαισίου στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών σε θέματα αρμοδιότητάς της, υπέβαλλε, τον Απρίλιο 2016 στο Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών, εισήγηση για την ενεργοποίηση της παρ. 5 του άρθρου 30 του ν.3911/2011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

παρ. 5 του άρθρου 30 του ν.3911/2011, για την αποφυγή περιττής διοικητικής και οικονομικής επιβάρυνσης.

Μετά την ολοκλήρωση των διαβουλεύσεων και της ανταλλαγής απόψεων μεταξύ των εμπλεκομένων μερών για την οριστικοποίηση του περιεχομένου της προαναφερθείσας ΥΑ, η εν λόγω ΥΑ εκδόθηκε και δημοσιεύθηκε στο Φύλλο της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως αρ.2578 τον Ιούλιο 2018 υπό τον τίτλο «Εξειδίκευση των απαιτούμενων όρων και προϋποθέσεων για τη μετατροπή των υφιστάμενων αδειών και πιστοποιητικών των μηχανοδηγών σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ν.3911/2011».

4.11.6 Ρύθμιση Ιατρικών Θεμάτων Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών / Αναγνώριση Ιατρών

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



Η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος σύμφωνα με την ΚΥΑ είναι διαρκούς ισχύος και για αυτόν το λόγο η ΡΑΣ συνεχίζει να συγκεντρώνει αιτήσεις ενδιαφερομένων, προκειμένου να επικαιροποιεί σε τακτά διαστήματα το Μητρώο Αναγνωρισμένων Ιατρών.

Η ΡΑΣ, κατά το έτος 2018 αξιολόγησε 26 αιτήσεις ενδιαφερομένων ιατρών και εν συνεχεία προέβη στην έγκριση και τη δημοσίευση στην ιστοσελίδα της Μητρώου Αναγνωρισμένων Ιατρών, το οποίο περιέχει 55 ιδιώτες ιατρούς διαφόρων ειδικοτήτων στο τέλος του 2018. Επισημαίνεται ότι στο Μητρώο Αναγνωρισμένων Ιατρών εντάσσονται όλοι οι ιατροί των δημόσιων δομών του ΕΣΥ, όπως προβλέπεται στο άρθρο 3 της προαναφερθείσας ΚΥΑ.

4.11.7 Πιστοποίηση Επάρκειας Εκπαιδευτών Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών

Στο άρθρο 76 του ν.4530/2018 (Α'59) προβλέπεται η πιστοποίηση της επάρκειας των εκπαιδευτών των εκπαιδευτικών κέντρων μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών από τη ΡΑΣ. Κατ' εφαρμογή του άρθρου αυτού, το 2018 εκδόθηκαν και δημοσιεύθηκαν στο ΦΕΚ οι υπ. αριθμ. 7690 / 11-05-2018 (ΦΕΚ Β' 1691) και 8664 / 01-10-2018 (ΦΕΚ Β' 4687) Αποφάσεις της ΡΑΣ.

Η ΡΑΣ, εφαρμόζοντας τις απαιτήσεις των παραπάνω Αποφάσεων δημοσίευσε σχετική ανοικτή πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος, διαρκούς ισχύος, για την υποβολή αιτήσεων συμμετοχής στη διαδικασία πιστοποίησης εκπαιδευτικής επάρκειας εκπαιδευτών μηχανοδηγών – υποψηφίων μηχανοδηγών και την ένταξή τους στο Μητρώο Πιστοποιημένων Εκπαιδευτών το οποίο η ΡΑΣ τηρεί και δημοσιεύει στην ιστοσελίδα της στο πλαίσιο εφαρμογής του ν.3911/2011. Επισημαίνεται ότι η πιστοποίηση επάρκειας έχει τριετή διάρκεια ισχύος και δύναται να ανανεώνεται, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στις προαναφερθείσες Αποφάσεις της ΡΑΣ.

Εντός του 2018 κατόπιν αξιολόγησης των σχετικών αιτήσεων, η ΡΑΣ πιστοποίησε την επάρκεια 96 εκπαιδευτών μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών.

4.11.8 Αναγνώριση Εξεταστών Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών

Στο άρθρο 76 του ν.4530/2018 (Α'59) προβλέπεται η αναγνώριση, από τη ΡΑΣ, των εξεταστών για τον έλεγχο των απαιτούμενων προσόντων των υποψηφίων μηχανοδηγών, προκειμένου να αποκτήσουν άδεια μηχανοδηγού. Κατ' εφαρμογή του άρθρου αυτού, το 2018 η ΡΑΣ ξεκίνησε την σύνταξη της προβλεπόμενης Απόφασης σχετικά με τον καθορισμό των προσόντων, όρων και προϋποθέσεων χορήγησης αναγνώρισης εξεταστών μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών, με απώτερο σκοπό την έκδοση και τη δημοσίευσή της στο ΦΕΚ εντός του πρώτου τριμήνου 2019.

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

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

Εντός του 2018, η ΡΑΣ ζήτησε από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και έλαβε την επικαιροποίηση των στοιχείων του ως άνω Μητρώου, με στόχο την καλύτερη προετοιμασία για την επικείμενη μετάβαση των ισχυουσών αδειών μηχανοδηγού στα νέα δεδομένα του Ν.3911/2011 και τη δημιουργία του Εθνικού Μητρώου Αδειών Μηχανοδηγού (ΕΜΑΜ), το οποίο θα τηρεί η ΡΑΣ, σύμφωνα με τις διατάξεις του ιδίου νόμου και της υπ. αριθ. 2010/17/ΕΚ Απόφασης της Επιτροπής.

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

Στο πλαίσιο εφαρμογής του άρθρου 13 του Π.Δ. 160/2007, η ΡΑΣ παρείχε έγκριση των παρακάτω εκπαιδευτικών προγραμμάτων που υποβλήθηκαν προς υλοποίηση από τον ΟΣΕ για το 2018, αφού προηγουμένως αξιολόγησε την πληρότητά τους με βάση τις ισχύουσες Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας, ή τους Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας (ΕΚΑ):

- Βασική Εκπαίδευση του Κλάδου Κυκλοφορίας (Σταθμάρχες) του ΟΣΕ με βασικά καθήκοντα ασφάλειας.
- Βασική Εκπαίδευση του Κλάδου Κυκλοφορίας (Κλειδούχοι) του ΟΣΕ με βασικά καθήκοντα ασφάλειας.
- Εκπαίδευση Προσωπικού ΟΣΕ (διάφοροι κλάδοι) σε κανονισμούς ηλεκτροκίνησης σε ηλεκτροδοτούμενο σιδηροδρομικό δίκτυο.
- Εκπαίδευση προσωπικού ΟΣΕ στην φύλαξη Ισόπεδων διαβάσεων.
- Εκπαίδευση Προσωπικού ΤΡΑΙΝΟΣΕ (κλάδοι Εξυπηρέτησης Επιβατών, Διαχείρισης εμπορευμάτων, Μηχανοδηγών) σε κανονισμούς ηλεκτροκίνησης σε ηλεκτροδοτούμενο σιδηροδρομικό δίκτυο.
- Εκπαίδευση Προσωπικού ΤΡΑΙΝΟΣΕ (Μηχανοδηγών, προσωπικό κίνησης) στην ασφάλεια στην εργασία στις σιδηροδρομικές σήραγγες Καλλιδρόμου και Αγ. Αναργύρων.
- Εκπαίδευση Προσωπικού ΤΡΑΙΝΟΣΕ (βοηθών Μηχανοδηγών) για την απόκτηση άδειας Μηχανοδηγού.
- Εκπαίδευση Προσωπικού ΤΡΑΙΝΟΣΕ (Μηχανοδηγών) για την επανένταξη τους.
- Εκπαίδευση Προσωπικού της ΣΤΑΣΥ (ηλεκτροδηγών) για την μετατροπή των υφισταμένων άδειων σύμφωνα με τον Ν. 3911/2011
- Εκπαίδευση Προσωπικού ΟΣΕ & ΕΕΣΣΤΥ (μηχανοδηγοί ΣΟΓ) για την μετατροπή των υφισταμένων άδειων σύμφωνα με τον Ν. 3911/2011.
- Εκπαίδευση Προσωπικού ΤΡΑΙΝΟΣΕ για την απόκτηση Ευρωπαϊκής άδειας μηχανοδήγησης σύμφωνα με τον Ν. 3911/2011.

Επιπροσθέτως, η ΡΑΣ παρείχε έγκριση των σχετικών προγραμμάτων γραπτών και προφορικών εξετάσεων σχετικά με τα προαναφερθέντα προγράμματα εκπαίδευσης.

4.13 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. αρ. Γ5/22039/2825/04-08-2017(Β' 2915).

Σύμφωνα με τον Κανονισμό RID, κάθε επιχείρηση, οι δραστηριότητες της οποίας περιλαμβάνουν τη μεταφορά ή τη σχετική συσκευασία, φόρτωση, πλήρωση ή εκφόρτωση επικινδύνων εμπορευμάτων

σιδηροδρομικώς θα διορίζει έναν ή περισσότερους Συμβούλους Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ΣΑΜΕΕ) για τη μεταφορά τους.

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

Οι ορισμένοι φορείς παροχής κατάρτισης ΣΑΜΕΕ στην Ελλάδα είναι:

- Το Εργαστήριο Οχημάτων, Τομέα Μηχανολογικών Κατασκευών & Αυτομάτου Ελέγχου, της Σχολής Μηχανολόγων Μηχανικών, του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου.
- Το Εργαστήριο Στοιχείων Μηχανών και Μηχανολογικού Σχεδιασμού της Σχολής Μηχανολόγων Μηχανικών του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης (βλ. ΦΕΚ Β'3713/2017).
- Το Τμήμα Μηχανικών Τεχνολογίας Πετρελαίου και Φυσικού Αερίου Τ.Ε. και Μηχανολόγων Μηχανικών Τ.Ε. του ΤΕΙ Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης (βλ. ΦΕΚ Β'4508/2016).

Η ΡΑΣ έχει ορίσει το Εργαστήριο Στοιχείων Μηχανών & Δυναμικής της Σχολής Μηχανολόγων Μηχανικών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου ως Εξεταστικό Φορέα Συμβούλων Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων, για τις σιδηροδρομικές μεταφορές όλων των κλάσεων πλην της κλάσης επτά (7) (ραδιενεργά υλικά), για όλη τη χώρα, για πέντε έτη σύμφωνα με το άρθρο 12 της Κ.Υ.Α. Γ1/20655/2897/2015 (ΦΕΚ 1495/Β'/2015). Η απόφαση έχει αναρτηθεί στο ΦΕΚ 1156Β'/04.04.2017.

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

4.13.1 Έγκριση της ΚΑΠΑ ΡΟ ΕΛΛΑΣ ΕΠΕ (KR Hellas Limited) ως όργανο επιθεώρησης για τα Κεφάλαια 6.2 και 6.7 του Κανονισμού για τη σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (RID)

Η ΚΑΠΑ ΡΟ ΕΛΛΑΣ ΕΠΕ (KR Hellas Limited), εταιρεία που δραστηριοποιείται εκτός των άλλων και στην πιστοποίηση προϊόντων, υπέβαλλε στη ΡΑΣ αίτηση, προκειμένου να οριστεί ως όργανο επιθεώρησης για τα Κεφάλαια 6.2 και 6.7 του Κανονισμού για τη σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (RID).

Η Ολομέλεια της ΡΑΣ, κατόπιν εισήγησης της εξέτασης του φακέλου και διαπίστωσης της πληρότητάς του, ενέκρινε με απόφασή της στις 26.11.2018 την ΚΑΠΑ ΡΟ ΕΛΛΑΣ ΕΠΕ (KR Hellas Limited) ως όργανο

επιθεώρησης για τα Κεφάλαια 6.2 και 6.7 του Κανονισμού για τη σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (RID).

4.14 Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την Οδηγία 2016/798 (ΕΕ)

Πραγματοποιήθηκε η συνέχιση της επεξεργασίας και της ανταλλαγής θέσεων-απόψεων με την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, η οποία έχει την ευθύνη για την ορθή και έγκαιρη ενσωμάτωση στο ελληνικό δίκαιο, της ευρωπαϊκής Οδηγίας 2016/798 σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Η εν λόγω οδηγία αντικατέστησε την Οδηγία 2004/49/ΕΚ, ενώ κατά το χρόνο έκδοσης της παρούσας Έκθεσης έχει ήδη ενσωματωθεί στο ελληνικό Δίκαιο με τον ν. 4632/2019 (ΦΕΚ Α' 155).

5 ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ

5.1 Πεδίο Εφαρμογής - Νομικό Πλαίσιο

Η ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου απαιτεί την εξασφάλιση της «διαλειτουργικότητας» (ή τεχνικής συμβατότητας) των υποδομών, του τροχαίου υλικού, της σηματοδότησης, της ηλεκτροκίνησης και άλλων υποσυστημάτων του σιδηροδρομικού συστήματος, καθώς και λιγότερο σύνθετες διαδικασίες για την έγκριση τροχαίου υλικού σε ολόκληρο το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Με το πέρας των ετών, τα επί μέρους εθνικά σιδηροδρομικά δίκτυα έχουν αναπτύξει διαφορετικές τεχνικές προδιαγραφές για τις υποδομές. Τα διαφορετικά εύρη γραμμών, πρότυπα ηλεκτροκίνησης και συστήματα ασφάλειας και σηματοδότησης κ.α. καθιστούν όλο και πιο δύσκολη και δαπανηρή τη διέλευση του τρένου από τη μια χώρα στην άλλη.

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων, σε συνεργασία με τις αντίστοιχες εθνικές αρχές ασφαλείας, διαδραματίζουν κεντρικό ρόλο στην προώθηση της διαλειτουργικότητας και στην εναρμόνιση των τεχνικών προτύπων στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών με στόχο την εξασφάλιση υψηλού επιπέδου ασφαλείας και διαλειτουργικότητας των σιδηροδρόμων, βελτιώνοντας ταυτόχρονα την ανταγωνιστική θέση του σιδηροδρομικού τομέα.

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. Οι βασικές απαιτήσεις μπορούν να συνοψιστούν ως ασφάλεια, αξιοπιστία και διαθεσιμότητα, υγεία, προστασία του περιβάλλοντος, τεχνική συμβατότητα και προσβασιμότητα. 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.

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

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

Η ΡΑΣ ασκεί αρμοδιότητες Εθνικής Αρχής για την Ασφάλεια (ΕΑΑ). 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/ΕΚ, κατά την ενσωμάτωσή του στο σιδηροδρομικό σύστημα. Η αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας για χρήση στοιχείων διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) διενεργείται από Κοινοποιημένο Οργανισμό (Notified Body – NoBo). Ο NoBo είναι υπεύθυνος για την κατάρτιση του τεχνικού φακέλου που πρέπει να συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης CE και περιέχει όλα τα αναγκαία έγγραφα και δικαιολογητικά από τα οποία προκύπτει η συμμόρφωση των στοιχείων διαλειτουργικότητας ενός υποσυστήματος.



Στις περιπτώσεις μη εφαρμογής ή εν μέρει εφαρμογής 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.

Σε περίπτωση που απαιτείται εκτίμηση επικινδυνότητας σύμφωνα με τη σχετική ΤΠΔ ή αν μια τεχνική, λειτουργική ή οργανωτικής φύσεως σημαντική αλλαγή συντελεστεί στο σιδηροδρομικό σύστημα, εμπλέκεται στη διαδικασία έγκρισης σε θέση λειτουργία υποσυστήματος, ανεξάρτητος Φορέας Εκτίμησης (AsBo), για την εκτίμηση της καταλληλότητας της διαδικασίας διαχείρισης και των αποτελεσμάτων της από τον προτείνοντα.

Οι Κοινοποιημένοι Οργανισμοί δραστηριοποιούνται σε όλη την ΕΕ (αναρτημένοι στον ιστότοπο <http://ec.europa.eu/growth/tools-databases/nando/index.cfm>), σε αντίθεση με τους Ορισμένους Οργανισμούς που δραστηριοποιούνται μόνο στο Κράτος Μέλος στο οποίο έχουν οριστεί.

Στην Ελλάδα δραστηριοποιούνται πλέον πέντε Ορισμένοι Οργανισμοί, οι Bureau Veritas Italia S.p.A, Italcertifier S.p.A., RINA Services S.p.A., η Eurocert A.E. και ο Ευκλείδης Α.Ε. και ένας Φορέας Εκτίμησης, ο Ευκλείδης Α.Ε.

5.3 Επιμέρους δραστηριότητες διαλειτουργικότητας

5.3.1 Εθνικό Μητρώο Οχημάτων (ΕΜΟ)

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

- Παρέδωσε κωδικούς πρόσβασης, σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Νομοθεσία, για το Εθνικό Μητρώο Οχημάτων (ΕΜΟ) στον ΟΣΕ Α.Ε.
- Επικαιροποιεί το μητρώο, μετά από επιστολή εμπλεκόμενου φορέα για απόσυρση, προσθήκη και τροποποίηση οχημάτων.

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

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

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

Η ΡΑΣ απέστειλε το ερωτηματολόγιο στη ΓΑΙΑΟΣΕ και στον ΟΣΕ, ως Κάτοχοι του Τροχαίου Υλικού και στην ΕΕΣΣΤΥ ως συντηρητή του. Η συμπλήρωση του ερωτηματολογίου οδήγησε στην ανάγκη συγκρότησης ομάδας εργασίας με τη συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων, με συνεδριάσεις ανά τακτά χρονικά διαστήματα, προκειμένου να διερευνηθούν οι πιθανές τεχνικές λύσεις που μπορεί να ακολουθήσει η χώρα μας. Από τις συνεδριάσεις προέκυψε ότι πέραν της τεχνικής λύσης πρέπει να διευρυνθεί και η οικονομική δυνατότητα εφαρμογής, με αντίστοιχη χρηματοδότηση του κατόχου του τροχαίου υλικού.

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 προέβη στη σύνταξη προτεινόμενης ΚΥΑ προς το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών και το Υπουργείο Οικονομικών η οποία δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 1517/Β'/04.05.2018, με αριθμ. ΑΣ 16.4/87235/104 απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών & Μεταφορών, για τον «Καθορισμό του ύψους παραβόλου που συνοδεύει την αίτηση έγκρισης θέσης σε λειτουργία των δομικών υποσυστημάτων και των οχημάτων του σιδηροδρομικού συστήματος».

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

Προκειμένου να διευκολυνθεί το έργο της έγκρισης θέσης σε λειτουργία δομικών υποσυστημάτων και να αποσαφηνιστούν οι αρμοδιότητες, οι υποχρεώσεις του κάθε εμπλεκόμενου φορέα καθώς και η διαδικασία που πρέπει να ακολουθηθεί, λαμβάνουν χώρα στη ΡΑΣ συναντήσεις με στελέχη των εμπλεκόμενων φορέων ώστε να λαμβάνονται τα ενδεδειγμένα μέτρα που πρέπει να ακολουθηθούν και τα εν λόγω υποσυστήματα να τίθενται σε χρήση κατά τρόπο που να ικανοποιεί τη σχετική νομοθεσία διαλειτουργικότητας.

5.3.5 Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την Οδηγία 2016/797 (ΕΕ)

Πραγματοποιήθηκε η επεξεργασία και η ανταλλαγή θέσεων-απόψεων με την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, η οποία έχει την ευθύνη για την ορθή και έγκαιρη ενσωμάτωση στο ελληνικό δίκαιο, της ευρωπαϊκής Οδηγίας 2016/797 σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η εν λόγω οδηγία έχει ήδη ενσωματωθεί στο εθνικό δίκαιο, κατά το χρόνο έκδοσης της παρούσας Έκθεσης με τον ν. 4632/2019 (ΦΕΚ Α' 155).

5.3.6 Εισήγηση για την τροποποίηση του π.δ. 104/2010 και της υπουργικής απόφασης του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για τη διαδικασία, τα δικαιολογητικά και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια για την υποβολή αίτησης στην Αρχή για έγκριση θέσης σε λειτουργία-χρήση υποσυστήματος και έγκριση θέσης σε λειτουργία οχήματος ή σειράς οχημάτων

Σύμφωνα την ισχύουσα νομοθεσία κάθε δομικό υποσύστημα το οποίο σχεδιάζεται, ανακαινίζεται ή αναβαθμίζεται, πριν ενσωματωθεί στο σιδηροδρομικό σύστημα, λαμβάνει έγκριση για θέση σε λειτουργία – χρήση από την Εθνική Αρχή Ασφαλείας, προκειμένου να επιβεβαιώνεται η συμμόρφωση του προς τις ΤΠΔ και τους εθνικούς τεχνικούς κανόνες. Η έγκριση αυτή είναι απαραίτητη για όλα τα δομικά υποσυστήματα συμπεριλαμβανομένων και των μερών υποσυστημάτων, τα οποία σύμφωνα με το άρθρο 169 του ν. 4412/2016 (Α'147), εθνική νομοθεσία των Δημοσίων Συμβάσεων Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών, μπορούν να δοθούν σε χρήση ύστερα από τη διενέργεια σχετικής διοικητικής παραλαβής (ΔΠΧ). Επειδή στη σχετική Οδηγία Διαλειτουργικότητας 2008/57/ΕΚ, δεν ήταν σαφής η διαδικασία που πρέπει να ακολουθείται στις περιπτώσεις λειτουργίας-χρήσης αυτοτελών τμημάτων έργων η ΡΑΣ, μετά από έρευνα της πρακτικής που ακολουθείται μεταξύ των αντίστοιχων ευρωπαϊκών Αρχών Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και λαμβάνοντας υπόψη την τεχνική γνώμη του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA), κατόπιν διαβουλεύσεων με τους εμπλεκόμενους φορείς (ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, Υπουργείο Μεταφορών) εισηγήθηκε την τροποποίηση της παρ. 4 του άρθρου 15 του π.δ. 104/2010 (ΦΕΚ Α' 181), καθώς και την τροποποίηση του άρθρου 4 της Υ.Α ΑΣ16.4/ΟΙΚ.24863/2723/30-05-2012 (ΦΕΚ Β' 1812/08-06-2012) «σχετικά με τη διαδικασία, τα δικαιολογητικά και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια για τη υποβολή αίτησης στην Αρχή για έγκριση θέσης σε λειτουργία-χρήση υποσυστήματος» για την κάλυψη του σχετικής ασάφειας.

Το π.δ. 104/2010 τροποποιήθηκε με την παρ. 2 του άρθρου 80 του ν. 4530/18 (ΦΕΚ Α 59/20.03.2018), ενώ αναμένεται και η τροποποίηση της εν λόγω Υ.Α.

5.3.7 Έκδοση ΥΑ για τη διαδικασία έγκρισης θέσης σε λειτουργία – χρήση Οχημάτων Κινητού Τεχνικού Εξοπλισμού (ΟΤΜ)

Λαμβάνοντας υπόψη ότι για τα οχήματα κινητού τεχνικού εξοπλισμού για την κατασκευή και συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής βάσει του άρθρου 7.1.1.3 του Κανονισμού 1302/2014/ΕΕ (ΤΠΔ για το υποσύστημα τροχαίο υλικό) η εφαρμογή της ΤΠΔ δεν είναι υποχρεωτική, ο ΟΣΕ απέστειλε στο Υπουργείο αίτημα για την τροποποίηση του άρθρου 7 της Υ.Α. ΑΣ16.4/οικ.24863/2723, για την αποσαφήνιση των δικαιολογητικών για έγκριση θέσης σε λειτουργία (για την περίπτωση που επιλεχθεί να μην εφαρμοστεί η ΤΠΔ). Το Υπουργείο πραγματοποίησε συνάντηση με εκπροσώπους του ΟΣΕ και της ΡΑΣ προκειμένου να τοποθετηθούν όλοι στο εν λόγω θέμα.

Μετά τη συνάντηση, το Υπουργείο απέστειλε στη ΡΑΣ κατάλογο των δικαιολογητικών που πρέπει να υποβληθούν για την έγκριση θέσης σε λειτουργία των συγκεκριμένων οχημάτων. Σε απάντηση η ΡΑΣ και μετά από επικοινωνία με τον ERA, παρέθεσε τα δικά της σχόλια. Το Υπουργείο ενσωμάτωσε τα σχόλια και προχώρησε στην τροποποίηση του άρθρου 7 της εν λόγω Υ.Α. με την προσθήκη του άρθρου

7Α με την Αριθμ. ΑΣ16.2/51450/389 (ΦΕΚ Β' 3379/10.08.2018) Απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

5.3.8 Έλεγχοι τεχνικών φακέλων για έγκριση θέσης σε λειτουργία – χρήση

Εντός του 2018, η ΡΑΣ παρέλαβε δυο αιτήσεις συνοδευόμενες από τεχνικούς φακέλους για έγκριση θέσης σε λειτουργία- χρήση των παρακάτω έργων:

5.3.8.1 Σιδηροδρομική σύνδεση νέου προβλήτα εμπορευματοκιβωτίων λιμένα Αλεξανδρούπολης

Τον Απρίλιο του 2018, ο ΟΣΕ Α.Ε. υπέβαλε αίτηση συνοδευόμενη από τεχνικό φάκελο για έγκριση θέσης σε λειτουργία – χρήση για το έργο «Σιδηροδρομική σύνδεση νέου προβλήτα εμπορευματοκιβωτίων Λιμένα Αλεξανδρούπολης».

Η ΡΑΣ αφού προχώρησε σε έλεγχο πληρότητας του φακέλου, απέστειλε το Μάιο του 2018 φύλλο παρατηρήσεων και αναμένει τις ανάλογες ενέργειες ανάδρασης.

5.3.8.2 Εγκατάσταση εποχούμενου συστήματος ETCS σε τροχαίο υλικό

Τον Αύγουστο του 2018, η ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. υπέβαλε αίτηση συνοδευόμενη από τεχνικό φάκελο για έγκριση θέσης σε λειτουργία – χρήση, του συστήματος ETCS εποχούμενου επιπέδου 1 σε 6 τύπους συρμών και συνολικά σε 88 συρμούς. Η ΡΑΣ αφού προχώρησε σε έλεγχο πληρότητας του φακέλου, απέστειλε το Νοέμβριο του 2018 φύλλο παρατηρήσεων και αναμένει τις ανάλογες ενέργειες ανάδρασης.

5.3.9 Προσωρινή έγκριση χρήσης για δοκιμαστικό δρομολόγιο με νέου τύπου Τροχαίο Υλικό

Τον Απρίλιο του 2018, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ εκδήλωσε πρόθεση για τη διεξαγωγή δοκιμαστικού δρομολογίου με νέου τύπου Τροχαίο Υλικό εγγεγραμμένο στο ιταλικό ΕΜΟ, στον άξονα Θεσσαλονίκη - Κατερίνη. Η ΡΑΣ, ως αρμόδια Αρχή, αφού εξασφάλισε τις προβλεπόμενες από τη σχετική νομοθεσία προϋποθέσεις ασφαλούς διεξαγωγής του δρομολογίου, προχώρησε στην έγκριση χρήσης της υποδομής στο συγκεκριμένου τροχαίο υλικό το Σεπτέμβριο του 2018.

6 ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ ΣΕ ΣΥΝΕΔΡΙΑ/ΕΚΘΕΣΕΙΣ, ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΕΣ, ΣΥΝΑΝΤΗΣΕΙΣ

6.1 Γενική Διεύθυνση Μεταφορών και Κινητικότητας (DG-MOVE)

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

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

6.1.1 Γενικές Συνελεύσεις του Δικτύου των Ρυθμιστικών Φορέων Σιδηροδρόμων

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

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

Η Πρόεδρος του Δικτύου, που ανήκει στη Δ/ση της ΕΕ Mobility and Transport -Unit DDG2.3 – Single European Rail Area, ενημέρωσε τα μέλη για την πρόοδο του υπό έκδοση εκτελεστικού κανονισμού, που θα εξειδικεύει τη διαδικασία και τα κριτήρια, βάσει των οποίων θα διενεργείται το τεστ οικονομικής ισορροπίας, από το ρυθμιστικό φορέα, κατόπιν αιτήματος (είτε της αρμόδιας αρχής που ανέθεσε την σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, είτε του IM, είτε της RU που έχει την σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, είτε της RU που διεκδικεί την πρόσβαση), ώστε να προσδιορίσει, αν

τίθεται σε κίνδυνο η οικονομική ισορροπία της υπάρχουσας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας από την είσοδο μιας νέας RU. Η απόφαση που θα εκδίδει θα πρέπει αιτιολογημένα, είτε να επιτρέπει την πρόσβαση, είτε να την περιορίζει ή να την απαγορεύει. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συγκεντρώνει σχόλια και παρατηρήσεις επί του κειμένου του συγκεκριμένου εκτελεστικού κανονισμού και αναμένεται η έγκριση και ψήφισή του μέσα στο 2018.

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

6.1.2 Συνάντηση PRIME - ENRRB

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

6.2 Ένωση Ανεξάρτητων Ρυθμιστικών Αρχών Σιδηροδρόμων (IRG-Rail)

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

- Για την πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή (Access) και υποομάδα εργασίας για την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις παροχής υπηρεσιών (Access to Service Facilities).
- Αναδυομένων νομοθετικών προτάσεων στον σιδηροδρομικό τομέα (Emerging Legislative Proposals in the Railway Sector).
- Παρακολούθησης της σιδηροδρομικής αγοράς (Market Monitoring).

- Για τα τέλη χρέωσης για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής (Charges), καθώς και υποομάδα εργασίας για τα τέλη χρέωσης για την χρήση των εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών (Charges for Service Facilities).

Τα κύρια αποτελέσματα των εργασιών αποτυπώθηκαν στα ακόλουθα έγγραφα:

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

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

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

6.2.1 Γενικές Συνελεύσεις του IRG- Rail

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

- Στις 12.05.2017 στο Παρίσι, στο πλαίσιο της οποίας παρουσιάστηκε η 5^η ετήσια έκθεση της Ομάδας Market Monitoring της Ένωσης με τα στοιχεία παρακολούθησης της σιδηροδρομικής αγοράς που συλλέγει από τα μέλη της και συζητήθηκε αναλυτικά, το υπό διαμόρφωση έγγραφο καθορισμού των στρατηγικών στόχων του IRG- Rail για τα έτη 2018-2020. Η Πρόεδρος της Ολομέλειας καλωσόρισε το νέο μέλος της Ένωσης, το ρυθμιστικό φορέα της Λιθουανίας και ο Γενικός Διευθυντής μίλησε για το ρόλο και τις αρμοδιότητες που τους έχουν ανατεθεί.

Επίσης συζητήθηκαν θέματα καταγγελιών που έχουν υποβληθεί σε ρυθμιστικούς φορείς και αφορούν θέματα αντι-ανταγωνιστικής πρακτικής και διακριτικής μεταχείρισης στο πλαίσιο της ανταλλαγής απόψεων και εμπειριών.

- Στις 23 & 24.11.2017 στο Παρίσι, όπου επιλέχθηκαν ομόφωνα με ψηφοφορία ο Αντιπρόεδρος του IRG- Rail για το 2018 και οι συμπρόεδροι των ομάδων εργασίας “Access”, “charges” και “access to service facilities”. Καλωσόρισαν, ως νέο μέλος, τον τσέχικο ρυθμιστικό φορέα. Ακολούθησε παρουσίαση των ομάδων εργασίας αναφορικά με το έργο που παρήγαγαν το 2017, ιδιαίτερα τα σχέδια εγγράφων θέσης, θέτοντάς τα προς υιοθέτηση από την Ολομέλεια. Επίσης παρουσιάστηκε το προτεινόμενο πρόγραμμα εργασιών για το 2018. Παράλληλα, στη συνάντηση αυτή, εκπροσωπήθηκαν και παρουσίασαν τις δράσεις τους φορείς τελικών καταναλωτών, ERFA, Trainline και European Passengers Federation και ακολούθησε ανταλλαγή απόψεων και προβληματισμών για το πώς επηρεάζονται από αποφάσεις ρυθμιστικών φορέων.

6.2.2 Συμμετοχή σε Ομάδες Εργασίας του IRG- Rail

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

6.3 Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA)

6.3.1 Συμφωνία Συνεργασίας μεταξύ της ΠΑΣ και του ERA

Τον Οκτώβριο 2018, ERA και ΠΑΣ ξεκίνησαν τις διμερείς διαπραγματεύσεις, τη διαβούλευση και την προετοιμασία για τη μεταξύ τους σύναψη Συμφωνίας Συνεργασίας (Cooperation Agreement), ενόψει της εφαρμογής των απαιτήσεων του «Τεχνικού Πυλώνα» του 4^{ου} Σιδηροδρομικού Πακέτου. Η εν λόγω Συμφωνία προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 76 του Κανονισμού (ΕΕ) 796/2016 και καλύπτει αποκλειστικά τη συνεργασία μεταξύ του ERA και των Εθνικών Αρχών Ασφάλειας σχετικά με τη χορήγηση:

- Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφάλειας
- Έγκρισης Οχήματος

- Έγκρισης Τύπου Οχήματος

Το Διοικητικό Συμβούλιο του ERA (στο οποίο μετέχουν εκπρόσωποι των αρμοδίων Υπουργείων των κρατών μελών της ΕΕ), κατά την συνεδρίαση του στις 26-06-2018, με την υπ. αριθμ. 174 Απόφασή του, ενέκρινε τις κατευθυντήριες γραμμές και τον κατάλογο με τα κύρια στοιχεία που πρέπει να περιλαμβάνονται στην παραπάνω Συμφωνία.

Επισημαίνεται ότι οι διαπραγματεύσεις για τη σύναψη της παραπάνω συμφωνιών θα διαρκέσουν το αργότερο έως το Μάιο 2019, έτσι ώστε οι συμφωνίες αυτές να υπογραφούν και να τεθούν σε ισχύ πριν την ανάληψη των νέων καθηκόντων του ERA τον Ιούνιο 2019.

6.3.2 Ομάδα / «Δεξαμενή» Εμπειρογνομόνων (Pool of Experts / PoE)

Τον Αύγουστο 2018, κατόπιν σχετικής πρόσκλησης του ERA, η ΡΑΣ προχώρησε στον ονομαστικό ορισμό τεσσάρων (4) στελεχών της στην Ομάδα Εμπειρογνομόνων (PoE) στους οποίους ο ERA μπορεί να αναθέτει καθήκοντα αξιολογητή, στις περιπτώσεις κατά τις οποίες ο ERA λειτουργεί είτε ως Φορέας Πιστοποίησης είτε ως Αρχή Έγκρισης Οχημάτων για τη χορήγηση Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφάλειας και Έγκρισης (Τύπου) Οχήματος αντίστοιχα. Η ΡΑΣ παρείχε στον ERA πληροφορίες σχετικά με τις γνώσεις και την εμπειρία των 4 στελεχών της, τα οποία αναμένονται να συμμετάσχουν σε ειδικά σχεδιασμένα εκπαιδευτικά προγράμματα του ERA εντός του 2019 και του 2020.

6.3.3 Παρακολούθηση των επιδόσεων και της λήψης αποφάσεων των Εθνικών Αρχών Ασφαλείας

Στο πλαίσιο της εφαρμογής του άρθρου 33 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796, το Διοικητικό Συμβούλιο του ERA με απόφασή του το Νοέμβριο 2018, ενέκρινε το πρόγραμμα ελέγχων των ΕΑΑ για το έτος 2019 με στοχευόμενο πεδίο εφαρμογής στα ακόλουθα δύο σημεία :

- Εποπτικές δραστηριότητες των ΕΑΑ
- Διαχείριση της επάρκειας του προσωπικού των ΕΑΑ, με εστίαση στις ικανότητες τους σχετικά με την εποπτεία, την πιστοποίηση ασφάλειας και την έγκριση οχημάτων.

Η ΡΑΣ συμπεριλαμβάνεται στο πρόγραμμα ελέγχων του ERA για το έτος 2019 και ως μέθοδος για τον έλεγχο της παρακολούθησης της ΡΑΣ επιλέχθηκε το σύστημα “matrix (maturity survey)”

6.3.4 Επικαιροποίηση των μεταφράσεων στην ελληνική γλώσσα των Οδηγών του ERA ενόψει της έναρξης εφαρμογής του 4^{ου} Σιδηροδρομικού Πακέτου.

Η ΡΑΣ σε συνεργασία με τον ERA το Δεκέμβριο 2018 ανέλαβε και διεκπεραίωσε με επιτυχία την επικαιροποίηση της ελληνικής μετάφρασης δύο πολύ σημαντικών Οδηγών που εξέδωσε ο ERA ενόψει της εφαρμογής του «τεχνικού πυλώνα» του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου. Ειδικότερα, επεξεργάστηκε τη μετάφραση στην ελληνική γλώσσα των παρακάτω δύο (2) Οδηγών :

- «Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας – Οδηγός Εφαρμογής για Αιτούντες»

- «Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας – Οδηγός Εφαρμογής για Αρχές»

Οι παραπάνω Οδηγοί είναι διαθέσιμοι στην ιστοσελίδα του ERA (www.era.europa.eu).

6.3.5 Συνεδριάσεις 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 (ΕΑΑ) των Σιδηροδρόμων, το οποίο συγκροτείται από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης σύμφωνα με το άρθρο 38 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/798. Οι συνεδριάσεις αυτές πραγματοποιούνται υπό την οργάνωση και το συντονισμό του Οργανισμού, στα κεντρικά γραφεία του στη Valenciennes της Γαλλίας. Επίσης, συμμετέχει στις Κοινές Συναντήσεις του Δικτύου των Εθνικών Αρχών για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων και των Εθνικών Φορέων Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων καθώς επίσης και στις Κοινές Συναντήσεις του Δικτύου των Εθνικών Αρχών για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων και των Ενώσεων Σιδηροδρομικού Τομέα, οι οποίες πραγματοποιούνται, συνήθως, την προηγούμενη ή την επόμενη ημέρα των συναντήσεων της Ολομέλειας του Δικτύου των ΕΑΑ.



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

Κατά το 2018 πραγματοποιήθηκαν οι ακόλουθες τρεις (3) Γενικές Συνελεύσεις (ΓΣ) του Δικτύου των ΕΑΑ και Κοινές Συναντήσεις του Δικτύου των ΕΑΑ και των Εθνικών Φορέων Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων και των Ενώσεων Σιδηροδρομικού Τομέα :

1. Η 47η ΓΣ και η 6^η Κοινή Συνάντηση με τους Εθνικούς Φορείς Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων στις 06-07/02/2018.
2. Η 48η ΓΣ στις 29-30/05/2018.
3. Η 49η ΓΣ και η 1η Κοινή Συνάντηση με τις Ενώσεις Σιδηροδρομικού Τομέα στις 20-21/11/2018.

Η ΡΑΣ εκπροσωπήθηκε στις υπ. αριθ. 1 και 3 παραπάνω συναντήσεις.

Η θεματολογία (agenda) των παραπάνω ΓΣ επικεντρώθηκε κυρίως :

- Στην προετοιμασία των Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την ενημέρωση των ΕΑΑ ενόψει εφαρμογής του τεχνικού πυλώνα του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου, ο οποίος δημοσιεύθηκε στο Φύλλο της Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις 25-06-2016. Σύμφωνα μ' αυτό, ο ERA θα αναλάβει την αρμοδιότητα χορήγησης ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις και έκδοσης έγκρισης θέσης οχημάτων σε λειτουργία, υποχρεωτικά για όσους λειτουργούν σε περισσότερα του ενός Κράτη-Μέλη. Οι σχετικές αιτήσεις θα προωθούνται μέσω συστήματος μονοαπευθυντικής θυρίδας (One Stop Shop). Η συνεργασία μεταξύ του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Εθνικών Αρχών Ασφάλειας θα εξασφαλισθεί μέσω Συμφωνιών Συνεργασίας.
- Στη διοργάνωση και την υλοποίηση εκδηλώσεων / δράσεων από τις ΕΑΑ με σκοπό τη διάχυση πληροφοριών σχετικά με τις απαιτήσεις του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου.
- Στην υιοθέτηση κοινής Δήλωσης για την κουλτούρα ασφάλειας (Safety culture) από τις διοικήσεις των σιδηροδρομικών οργανισμών.
- Στην προετοιμασία του περιεχομένου των συμφωνιών συνεργασίας μεταξύ του Οργανισμού και των ΕΑΑ.
- Στην εκπαίδευση εμπειρογνομόνων των ΕΑΑ για την υποβοήθηση του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά την εκτέλεση των νέων καθηκόντων του σύμφωνα με τις απαιτήσεις του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου.
- Στην παρακολούθηση από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης των επιδόσεων και της λήψης αποφάσεων των ΕΑΑ, μέσω σχετικών ελέγχων και επιθεωρήσεων.

6.3.6 Συμμετοχή σε Ομάδες Εργασίας και Συναντήσεις Εργασίας του ERA

- Η ΡΑΣ στο πλαίσιο της συνεργασίας της με τον Οργανισμό συμμετέχει με δύο (2) στελέχη της στην Ομάδα Εργασίας / Χρηστών του ERA για την πλατφόρμα υπηρεσίας μίας στάσης (One Stop Shop), την ανάπτυξη της οποίας έχει αναλάβει ο Οργανισμός σύμφωνα με τις προβλέψεις του 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 έχει ως αντικείμενο τον προσδιορισμό & την ανασκόπηση των απαιτήσεων καθώς και τις δοκιμές του συστήματος και υποβάλλει σχετικές αναφορές στο Δίκτυο των ΕΑΑ και στους εκπροσώπους του σιδηροδρομικού τομέα. Τα στελέχη της ΡΑΣ συμμετείχαν σε 3 συναντήσεις της ομάδας εργασίας το Μάρτιο, τον Ιούνιο και το Νοέμβριο του 2018.

Στο πλαίσιο αυτό, η ΡΑΣ κατανοώντας την ιδιαίτερη σημασία της κοινής ψηφιακής πλατφόρμας πληροφόρησης και ενημέρωσης OSS ενόψει της εφαρμογής του 4^{ου} Σιδηροδρομικού Πακέτου από τις 19-06-2019 και μετά, ενθάρρυνε με επιστολή της τη συμμετοχή εκπροσώπων των οργανισμών του ελληνικού σιδηροδρομικού τομέα στα εκπαιδευτικά προγράμματα που διοργανώνει ο ERA αναφορικά με τη χρήση του OSS.

- Η ΡΑΣ συμμετέχει με τρία (3) στελέχη της, από τον Οκτώβριο του 2018, στην Ομάδα / Δίκτυο Εμπειρογνομόνων του άρθρου 35 της Οδηγίας για τους μηχανοδηγούς (Οδηγία 2007/59/ΕΚ). Το συγκεκριμένο Δίκτυο το οποίο συνεδριάζει τουλάχιστον μία (1) φορά το χρόνο στην έδρα του ERA, ασχολείται με την εφαρμογή της παραπάνω Οδηγίας στα Κράτη-Μέλη της ΕΕ και απαρτίζεται από εκπροσώπους των ΕΑΑ για τους Σιδηροδρόμους και εκπροσώπους του ERA. Στο πλαίσιο αυτό, οι εκπρόσωποι της ΡΑΣ έθεσαν στο Δίκτυο ερωτήματα και έλαβαν σχετικές απαντήσεις αναφορικά με θέματα και λεπτομέρειες που αφορούσαν στην εκτύπωση αδειών μηχανοδηγού, σύμφωνα με το Κοινοτικό Υπόδειγμα Άδειας Μηχανοδηγού του Παραρτήματος Ι του Κανονισμού (ΕΕ) 36/2010.
- Η ΡΑΣ συμμετείχε με δύο (2) στελέχη της στην ομάδα εργασίας του ERA με αντικείμενο τη μερική αναθεώρηση της ΤΠΔ «Τροχαίο Υλικό – Θόρυβος» (ΤΠΔ 1304/2014/ΕΕ) για τη δημιουργία «αθόρυβων διαδρομών».
- Η ΡΑΣ συμμετείχε με εκπροσώπους της στο 7ο περιφερειακό εργαστήριο ΤΠΔ ΤΑΦ (Τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τηλεματικές εφαρμογές για εμπορευματικές μεταφορές») που έλαβε χώρα στο Βουκουρέστι της Ρουμανίας στις 7 & 8 Μαρτίου 2018. Η διοργάνωση έγινε από τη Ρουμανική Αρχή Σιδηροδρόμων (AFER ASFR), τον Εκτελεστικό Οργανισμό για τη Διαχείριση Σιδηροδρόμων της Βουλγαρίας (AZA) και τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ), υπό την αιγίδα του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA). Στη συνάντηση υπήρξε ανταλλαγή εμπειριών που έχουν προκύψει σε όλη την Ευρώπη μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων από την εφαρμογή της ΤΠΔ, ενώ στόχος είναι να ενημερώνονται οι επιχειρήσεις του σιδηροδρομικού τομέα σχετικά με την εξέλιξη της τεχνολογίας ΤΑΦ ΤSI, τα μέσα πληροφορικής που υποστηρίζουν την εφαρμογή της, το

μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο προγραμματισμό και τον τρόπο με τον οποίο η ΤΑΦ ΤΠΔ καθίσταται πραγματικότητα στις σιδηροδρομικές μεταφορές.



6.3.7 Διεξαγωγή και Συμμετοχή σε Έρευνες και Ανταλλαγή Απόψεων & Πληροφοριών

Η ΡΑΣ, στο πλαίσιο της συνεργασίας της με τον ERA και το Δίκτυο των ΕΑΑ των Σιδηροδρόμων,

- Διοργάνωσε τις παρακάτω δύο (2) έρευνες το Ιανουάριο και το Μάιο 2018 αντίστοιχα, απευθύνοντας ερωτήματα στις ΕΑΑ και λαμβάνοντας πληροφορίες για :
 - Το ύψος των τελών / παραβόλων για την έκδοση Πιστοποιητικών Ασφάλειας και Εγκρίσεων Ασφάλειας και πώς αυτό διαμορφώνεται σε σχέση με το μέγεθος των επιχειρήσεων και των οργανισμών.
 - Την ύπαρξη τυχόν απαιτήσεων εθνικής νομοθεσίας για τον ελάχιστο αριθμό μηχανοδηγών και προσωπικού συνοδείας τρένων, είτε υπό κανονικές είτε υπό ειδικές συνθήκες.
- Διερεύνησε τη δυνατότητα διαμόρφωσης εθνικού νομοθετικού πλαισίου, υποβάλλοντας στον ERA ερωτήματα για τη διατύπωση γνώμης σχετικά με:
 - Την ενδεδειγμένη διαδικασία έγκρισης θέσης σε λειτουργία τμημάτων δομικών υποσυστημάτων ή τμημάτων έργου.
 - Την αποσαφήνιση της διαδικασίας ελέγχου των διεπαφών των υποσυστημάτων Υποδομής, Ενέργειας και Έλεγχος-Χειρισμός και Σηματοδότηση, με το υποσύστημα Τροχαίο Υλικό από NoBo.
- Συμμετείχε στην έρευνα του ERA σχετικά με την «ετοιμότητα για την εφαρμογή του Τεχνικού Πυλώνα του 4^{ου} Σιδηροδρομικού Πακέτου», υποβάλλοντας απαντήσεις σε σχετικό

ερωτηματολόγιο τον Απρίλιο 2018 αλλά και προωθώντας το εν λόγω ερωτηματολόγιο προς απάντηση από τους εκπροσώπους του ελληνικού σιδηροδρομικού τομέα. Επισημαίνεται ότι η ΡΑΣ συμμετείχε προηγουμένως, το Μάρτιο 2018 στη διαμόρφωση της ελληνικής μετάφρασης του ερωτηματολογίου αυτού.

- Παρείχε απαντήσεις σε ερωτηματολόγια του ERA σχετικά με το Learning Case Phase for SSC και τους εθνικούς κανόνες σχετικά με τις απαιτήσεις για το προσωπικό που επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα για την ασφάλεια.
- Διατύπωσε τις απόψεις της, παρέχοντας σχετική πληροφόρηση επί ζητημάτων / ερωτημάτων που τέθηκαν από άλλες Αρχές και Φορείς. Ενδεικτικά αναφέρονται οι περιπτώσεις συνεργασίας :
 - Συμπλήρωση ερωτηματολογίου βάσει του οποίου συντάσσεται η «Biennial Report Progress with railway interoperability in the European Union από τον ERA».
 - Απαντήσεις στο Εμπορικό επιμελητήριο χερσαίων μεταφορών της Πολωνίας σε ερωτήματα σχετικά με τη συνολική διαδικασία και τις ιατρικές απαιτήσεις για την απόκτηση άδειας μηχανοδηγού καθώς και την έλλειψη μηχανοδηγών στην Ευρώπη.

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

6.4.1 Γενικές Συνελεύσεις ILGGRI

- Η ΡΑΣ συμμετείχε στη συνεδρίαση του Regulatory Subgroup του ILGGRI η οποία πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο, το διήμερο 15-16/03/2018. Στη θεματολογία της συνεδρίασης περιλαμβάνονταν η προετοιμασία ενόψει του 4^{ου} Σιδηροδρομικού Πακέτου, το Κοινό Σύστημα Αναφορών για Συμβάντα (Common Occurrence Reporting), η αναθεώρηση της ΤΠΔ ΟΡΕ, ο νέος Κανονισμός για την πιστοποίηση Υπεύθυνου για τη Συντήρηση Φορέα, η Δήλωση για την Κουλτούρα Ασφάλειας κ.α.
- Επιπλέον, η ΡΑΣ έλαβε μέρος στη συνεδρίαση της ολομέλειας του ILGGRI που έλαβε χώρα στη Στοκχόλμη στις 20 & 21 Ιουνίου 2018, στην οποία συζητήθηκαν αναλυτικότερα τα προαναφερθέντα θέματα.
- Η ΡΑΣ συμμετείχε στη συνεδρίαση της ολομέλειας του ILGGRI που έλαβε χώρα στο Βερολίνο στις 06 & 07 Δεκεμβρίου 2018, με αντικείμενο τις τελευταίες εξελίξεις σχετικά με τη δήλωση της κουλτούρας ασφαλείας των Εθνικών Αρχών Ασφάλειας και της ταξινόμησης των εθνικών κανόνων που σχετίζονται με την έγκριση οχήματος, σύμφωνα με τη νέα νομοθεσία του 4ου σιδηροδρομικού πακέτου.

6.5 Συνεργασία με Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών

Κατά τη διάρκεια του 2018 συνεχίστηκε η παραγωγική συνεργασία της ΡΑΣ με το Υπουργείο Υποδομών στον τομέα της ασφαλείας των σιδηροδρόμων και της διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος. Ενδεικτικά αναφέρονται οι περιπτώσεις :

- Της αναμόρφωσης του Γενικού Κανονισμού Κίνησης – Μέρος Β'.

- Της ενσωμάτωσης στο ελληνικό δίκαιο του τεχνικού πυλώνα του 4^{ου} Σιδηροδρομικού Πακέτου, η οποία εκτιμάται να υλοποιηθεί εντός του 2019.
- Της νομοθέτησης για το χρόνο απασχόλησης των μηχανοδηγών, του καθορισμού των παραβόλων για την έγκριση θέσης σε λειτουργία δομικών υποσυστημάτων και οχημάτων, την εκτύπωση των αδειών μηχανοδηγού κ.α.
- Της επιλογής του συστήματος παρακολούθησης από τον ERA σχετικά με τις επιδόσεις και τη λήψη αποφάσεων της ΡΑΣ, βάσει του οποίου θα πραγματοποιηθεί ο έλεγχος της ΡΑΣ κατά το 2019. Επισημαίνεται ότι μεταξύ των προτεινόμενων συστημάτων “compliance audit” και “matrix (maturity survey)”, επιλέχθηκε για τη χώρα μας η εφαρμογή του συστήματος “matrix (maturity survey)” ως μέθοδος για τον έλεγχο παρακολούθησης της ΡΑΣ. “matrix (maturity survey)”.

6.6 Νοοτροπία / Κουλτούρα Ασφάλειας (Safety Culture)

Κατά τη διάρκεια του 2018 η ΡΑΣ ανέλαβε μια σειρά πρωτοβουλιών και δράσεων με απώτερο σκοπό τη συμβολή στην ανάπτυξη μιας θετικής κουλτούρας ασφάλειας σε ολόκληρο τον εθνικό σιδηροδρομικό τομέα. Οι δράσεις αυτές παρουσιάζονται παρακάτω :

6.6.1 Συμμετοχή στο 1^ο Ευρωπαϊκό Συνέδριο για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων

Η Πρόεδρος της ΡΑΣ συνοδευόμενη από τακτικό μέλος της διοίκησης συμμετείχαν στο πρώτο Ευρωπαϊκό Συνέδριο για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων, το οποίο πραγματοποιήθηκε στο Dubrovnik Κροατίας το τριήμερο 10-12/04/2018 με πρωτοβουλία του ERA και τη συνεργασία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Η ασφάλεια είναι η απαραίτητη προϋπόθεση για την επιτυχία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στην Ευρώπη - και μια θετική κουλτούρα ασφάλειας είναι απαραίτητη για τη βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων στην Ευρώπη. Οι ευρωπαίοι νομοθέτες αναγνώρισαν την αξία μιας θετικής κουλτούρας ασφάλειας για τον ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό τομέα. Επισημαίνεται ότι στο συνέδριο αυτό προσκλήθηκαν όλοι οι Επικεφαλής των οργανισμών του σιδηροδρομικού τομέα της Ευρώπης καθώς και οι αρμόδιοι διευθυντές ασφάλειας με σκοπό την υπογραφή της ευρωπαϊκής Δήλωσης για την κουλτούρα ασφάλειας.

6.6.2 Ένταξη της κουλτούρας ασφάλειας στη θεματολογία της διημερίδας για το 4^ο Σιδηροδρομικό Πακέτο

Η κουλτούρα ασφάλειας αποτέλεσε βασικό σημείο της ατζέντας της διημερίδας με θέμα «4ο Σιδηροδρομικό Πακέτο: Νέα εποχή – Προκλήσεις – Προοπτικές» στο Εμπορευματικό Κέντρο Θριασίου Πεδίου στον Ασπρόπυργο, το διήμερο 6 και 7 Νοεμβρίου 2018. Η κουλτούρα ασφάλειας κέντρισε το ενδιαφέρον των συμμετασχόντων, αναδειχθείσα ως κύριο αντικείμενο συζήτησης κατά τη διάρκεια της διημερίδας.

6.6.3 Διεξαγωγή ημερίδας για την κουλτούρα ασφάλειας

Αντιλαμβανόμενη τη σημαντικότητα της κουλτούρας ασφάλειας στην ασφάλεια των σιδηροδρόμων, η ΡΑΣ εκδήλωσε το ενδιαφέρον και συμφώνησε με τον ERA για την υλοποίηση ημερίδας / συνάντησης εργασίας, αποκλειστικά για την κουλτούρα ασφάλειας, στην Αθήνα εντός του 2019.

6.6.4 Υλοποίηση ενημερωτικού προγράμματος εκπαίδευσης σε μαθητές δημοτικών σχολείων, γυμνασίων και λυκείων

Η ΡΑΣ με τη συνεργασία του ΟΣΕ οργάνωσε κατά το 2018 τη διεξαγωγή ενός ενημερωτικού, εκπαιδευτικού προγράμματος σχετικά με την πρόληψη ατυχημάτων στο σιδηροδρομικό δίκτυο, υπό τον τίτλο «Ασφαλής συμβίωση μαθητών με το Σιδηρόδρομο». Η πρωτοβουλία αυτή λήφθηκε με αφορμή το θανάσιμο τραυματισμό μαθητών σε διάφορα σημεία του σιδηροδρομικού δικτύου και έχει ως σκοπό την συμβολή στην εξάλειψη τέτοιων συμβάντων. Η έγκριση του εν λόγω προγράμματος πραγματοποιήθηκε το Νοέμβριο 2018 από το Υπουργείο Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων και η υλοποίησή του σε σχολεία της χώρας μας ξεκίνησε να πραγματοποιείται από στελέχη της ΡΑΣ και του ΟΣΕ, υπό την αιγίδα του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών και του Υπουργείου Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων. Κατά το σχολικό έτος 2018-2019 το πρόγραμμα αναμένεται να παρουσιασθεί σε περίπου 10.000 μαθητές δημοτικών σχολείων, γυμνασίων και λυκείων στην ευρύτερη περιοχή της Αττικής και της Λάρισας. Στο πλαίσιο αυτό, διανέμεται στους μαθητές χρήσιμο πληροφοριακό υλικό όπως ενδεικτικά αναφέρεται το φυλλάδιο «Μαθαίνω να ζω με τα ηλεκτροκίνητα τρένα».

6.6.5 Συνεργασία με το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς»

Η ΡΑΣ με τη συνεργασία του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς» και της σιδηροδρομικής επιχείρησης ΤΡΑΙΝΟΣΕ, προγραμμάτισε τη συμμετοχή της στη «Διεθνή Ημέρα Ευαισθητοποίησης για τις Ισόπεδες Διαβάσεις» η οποία θα πραγματοποιηθεί τον Ιούνιο 2019 στην Αθήνα. Η συγκεκριμένη δράση αφορά κυρίως τους επαγγελματίες οδηγούς ταξί, φορτηγών και λεωφορείων στους οποίους θα διανεμηθεί χρήσιμο πληροφοριακό υλικό.

7 ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

7.1 Ευρωπαϊκή Νομοθεσία

7.1.1 Δημοσίευση Κανονισμού (ΕΕ) 2018/1795 – Εξέταση Οικονομικής Ισορροπίας

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, σε εφαρμογή του άρθρου 11 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, δημοσίευσε τον Νοέμβριο του 2018 τον **Κανονισμό (ΕΕ) 2018/1795** «για τον καθορισμό της διαδικασίας και των κριτηρίων που εφαρμόζονται στην εξέταση της οικονομικής ισορροπίας κατά το άρθρο 11 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου»

Στον κανονισμό αυτό καθορίζονται η διαδικασία και τα κριτήρια που πρέπει να ακολουθούνται όταν αξιολογείται, από το ρυθμιστικό φορέα, κατά πόσον η οικονομική ισορροπία σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας σιδηροδρομικής μεταφοράς τίθεται σε κίνδυνο λόγω νέας υπηρεσίας σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών.

Η ΡΑΣ θα προχωρήσει, μέσα στο 2019, στην έκδοση του σχετικού εντύπου γνωστοποίησης νέας σιδηροδρομικής επιβατικής υπηρεσίας μεταφοράς, που θα πρέπει να συμπληρώνει και να υποβάλλει κάθε εταιρία που προτίθεται να δραστηριοποιηθεί στη νέα υπηρεσία.

Στη συνέχεια, θα ακολουθήσει Απόφαση της ΡΑΣ για τη μεθοδολογία που θα χρησιμοποιεί για τη διενέργεια της εξέτασης της οικονομικής ισορροπίας με κριτήρια διαφάνειας και τηρώντας πάντα τους κανόνες του ανταγωνισμού.

7.1.2 Θέση σε ισχύ της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/2370 «για την τροποποίηση της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ»

Από τον Δεκέμβριο του 2018 τέθηκε σε ισχύ η **Οδηγία (ΕΕ) 2016/2370** – Πυλώνας Αγοράς - αναφορικά με το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής.

Η Ελλάδα, έχοντας επιλέξει η ενσωμάτωση του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου να γίνει με ένα ενιαίο κοινό νομοθέτημα για τον Πυλώνα της Αγοράς και τον Τεχνικό Πυλώνα, έχει ήδη ενσωματώσει στο εθνικό της Δίκαιο, κατά το χρόνο έκδοσης της παρούσας Έκθεσης, την εν λόγω Οδηγία με τον ν. 4632/2019 (ΦΕΚ Α' 155).

7.1.3 Δημοσίευση Εκτελεστικών Πράξεων σε εφαρμογή των νομοθετημάτων του Τεχνικού Πυλώνα» του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου

Σε συνέχεια της δημοσίευσης του «τεχνικού πυλώνα» του 4^{ου} Σιδηροδρομικού Πακέτου στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις 26-05-2016, το 2018 εκδόθηκαν και δημοσιεύθηκαν στην

ίδια Εφημερίδα μια σειρά σημαντικών εκτελεστικών πράξεων, με σκοπό την υποστήριξη της εφαρμογής των μεταρρυθμίσεων που επιφέρει το νέο νομοθετικό πλαίσιο του 4^{ου} Σιδηροδρομικού Πακέτου από τις 16-06-2019 και μετά. Συγκεκριμένα, οι εκτελεστικές πράξεις αυτές περιλαμβάνουν:

- Τον **Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2018/545** σχετικά με τον καθορισμό πρακτικών ρυθμίσεων για την έγκριση σιδηροδρομικών οχημάτων και διαδικασίας έγκρισης τύπου οχημάτων σύμφωνα με την Οδηγία (ΕΕ) 2016/797.
- Την **Απόφαση (ΕΕ) 2018/1614** «σχετικά με τον καθορισμό προδιαγραφών για τα μητρώα οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 47 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και για την τροποποίηση και την κατάργηση της απόφασης 2007/756/ΕΚ της Επιτροπής».
- Τον **Κατ' Εξουσιοδότηση Κανονισμό (ΕΕ) 2018/761** σχετικά με τον καθορισμό κοινών μεθόδων ασφάλειας για την εποπτεία από τις εθνικές αρχές ασφάλειας μετά την έκδοση ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας ή έγκρισης ασφάλειας σύμφωνα με την Οδηγία (ΕΕ) 2016/798.
- Τον **Κατ' Εξουσιοδότηση Κανονισμό (ΕΕ) 2018/762** σχετικά με τις απαιτήσεις για το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας σύμφωνα με την Οδηγία (ΕΕ) 2016/798 και για την κατάργηση των Κανονισμών της Επιτροπής (ΕΕ) αριθ. 1158/2010 και (ΕΕ) αριθ. 1169/2010.
- Τον **Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2018/763** σχετικά με τον καθορισμό πρακτικών ρυθμίσεων για την έκδοση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων κατ' εφαρμογή της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 και με την κατάργηση του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 653/2007 της Επιτροπής.
- Τον **Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2018/764** σχετικά με τα τέλη και τις επιβαρύνσεις που πρέπει να καταβάλλονται στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τους όρους πληρωμής τους.
- Τον **Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2018/867** για τον καθορισμό του εσωτερικού κανονισμού του/των τμήματος/-άτων προσφυγών του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

7.2 Εθνική Νομοθεσία

Κατά το 2018, εκδόθηκαν και δημοσιεύθηκαν στο Φύλλο της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) οι παρακάτω νομοθετικές πράξεις σχετικά με τον τομέα της ασφάλειας σιδηροδρόμων και της διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος:

- Ο **ν.4530/2018** (Α' 59) «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις», με τον οποίο, μεταξύ άλλων :

- ο τροποποιήθηκαν συγκεκριμένα άρθρα του ν.3911/2011,
- ο ανατέθηκαν στη ΡΑΣ οι αρμοδιότητες της πιστοποίησης της επάρκειας των εκπαιδευτών μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών, της αναγνώρισης των εξεταστών μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών
- ο τροποποιήθηκε η παρ. 4 του άρθρου 15 του π.δ. 104/2010, ενσωματώνοντας στη νομοθεσία την έννοια της έγκρισης θέσης σε λειτουργία μερών δομικών υποσυστημάτων που παραλαμβάνονται σύμφωνα με το άρθρο 72 του ν.3669/2008 (Α' 116).
- Η ΚΥΑ αριθ. **Δ46/οικ.89995 / 15-11-2018** (Β' 5781) με τίτλο «Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της ΡΑΣ».
- Η ΚΥΑ αριθ. **Α519/1052/14 / 20-07-2018** (Β' 3089) με τίτλο «Καθορισμός θεμάτων που αφορούν στην προμήθεια των εντύπων των αδειών μηχανοδηγού, τη διαδικασία εκτύπωσής τους, το ύψος του σχετικού παραβόλου υπέρ του Δημοσίου καθώς και σε κάθε άλλο σχετικό θέμα».
- Η ΚΥΑ αριθ. **Α519/οικ.53229/395 / 09-07-2018** (Β' 2838) με τίτλο «Αναγνώριση των εκπαιδευτικών κέντρων υποψηφίων μηχανοδηγών και μηχανοδηγών».
- Η ΚΥΑ αριθ. **Α516.4/87235/194 / 05-04-2018** (Β' 1517) με τίτλο «Καθορισμός του ύψους του παραβόλου που συνοδεύει την αίτηση για την έγκριση θέσης σε λειτουργία των δομικών υποσυστημάτων και των οχημάτων του σιδηροδρομικού συστήματος».
- Η Υπουργική Απόφαση αριθ. **Α519/63620/2150 / 01-06-2018** (Β' 2578) με τίτλο «Εξειδίκευση των απαιτούμενων όρων και προϋποθέσεων για τη μετατροπή των υφιστάμενων αδειών και πιστοποιητικών των μηχανοδηγών σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ν.3911/2011».
- Η Υπουργική Απόφαση αριθ. **Α516.2/51540/389 / 30-07-2018** (Β' 3379) με τίτλο «Τροποποίηση της υπουργικής απόφασης Α516.4/οικ.24863/2723 «Απόφαση Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για τη διαδικασία, τα δικαιολογητικά και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια για την υποβολή αίτησης στην Αρχή για έγκριση θέσης σε λειτουργία-χρήση υποσυστήματος και έγκριση σε λειτουργία οχήματος ή σειράς οχημάτων».
- Η Απόφαση της ΡΑΣ αριθ. **7690/11-05-2018** (Β' 1691) «σχετικά με τα προσόντα, τους όρους και τις προϋποθέσεις χορήγησης πιστοποίησης επάρκειας εκπαιδευτών για την εκπαίδευση μηχανοδηγών».
- Η Απόφαση της ΡΑΣ αριθ. **8664/28-09-2018** με τίτλο «Τροποποίηση της αριθ. 7690/11-05-2019 Απόφασης της ΡΑΣ σχετικά με τα προσόντα, τους όρους και τις προϋποθέσεις χορήγησης πιστοποίησης επάρκειας εκπαιδευτών για την εκπαίδευση μηχανοδηγών».

8 ΗΜΕΡΙΔΕΣ – ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΡΑΣ

Η **Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.)**, υπό την αιγίδα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και με τη συμμετοχή του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA), **διοργάνωσε με επιτυχία στις 6 και 7 Νοεμβρίου 2018, Διημερίδα**, με θέμα **«4ο Σιδηροδρομικό Πακέτο: Νέα εποχή – Προκλήσεις – Προοπτικές»**

Το 4^ο Σιδηροδρομικό Πακέτο περιλαμβάνει μία δέσμη μέτρων που έχει ως στόχο να κάνει τους ευρωπαϊκούς σιδηροδρόμους περισσότερο ελκυστικούς, καινοτόμους, αποδοτικούς και ανταγωνιστικούς έναντι των άλλων μέσων μαζικής μεταφοράς. Είναι δηλαδή ένα σύνολο έξι νομοθετικών κειμένων που αποσκοπούν στην ολοκλήρωση της ενιαίας αγοράς των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, στην παροχή καλύτερης ποιότητας υπηρεσιών καθώς και περισσότερων επιλογών προς τους επιβάτες. Το 4^ο Σιδηροδρομικό Πακέτο αποτελείται από δύο «πυλώνες»: τον «πυλώνα της αγοράς» και τον «τεχνικό πυλώνα».



Το 4^ο Σιδηροδρομικό Πακέτο:

- ✓ θα επιταχύνει και θα ολοκληρώσει την ενιαία αγορά για τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες
- ✓ θα καθιερώσει το δικαίωμα των ευρωπαϊκών επιχειρήσεων να λειτουργούν παντού στην ΕΕ και
- ✓ θα καθορίσει πιο αυστηρό πλαίσιο-κανόνες λειτουργίας του ανταγωνισμού, με αποτέλεσμα να διασφαλιστεί η δημιουργία ισότιμων όρων ανταγωνισμού, η χρηματοοικονομική διαφάνεια των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων, το υψηλό επίπεδο υπηρεσιών των σιδηροδρομικών μεταφορών για τους πολίτες, η ανάπτυξη μιας βελτιωμένης κουλτούρας ασφάλειας.

Ο «τεχνικός πυλώνας» είναι έτσι σχεδιασμένος ώστε να προάγει την ανταγωνιστικότητα του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού τομέα, μειώνοντας δραστικά τα κόστη και το διοικητικό βάρος για διασυνοριακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες. Συγκεκριμένα:

- θα απαλλάξει τις επιχειρήσεις από την υποχρέωση υποβολής δαπανηρών πολλαπλών αιτήσεων για την έκδοση εγκρίσεων οχημάτων και πιστοποιητικών ασφάλειας σε περίπτωση λειτουργίας τους σε περισσότερα του ενός, κράτη-μέλη.
- θα δημιουργήσει ένα πληροφοριακό σύστημα που θα αφορά στην Υπηρεσία Μίας Στάσης (One-Stop Shop) το οποίο θα λειτουργεί ως ενιαίο σημείο εισόδου για όλες αυτές τις εφαρμογές, χρησιμοποιώντας απλές, διαφανείς και συνεπείς με την Ε.Ε. διαδικασίες.
- θα διασφαλίσει ότι το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας είναι διαλειτουργικό.
- θα περιορίσει το μεγάλο αριθμό των εθνικών κανόνων, οι οποίοι ενέχουν τον κίνδυνο αδιαφάνειας και συγκαλυμμένης διάκρισης σε βάρος των νέων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

Σκοπός της Διημερίδας ήταν η ενημέρωση και η διάδοση πληροφοριών σχετικά με τις απαιτήσεις, τους νέους ρόλους και τις αλλαγές που θα επιφέρει η εφαρμογή του τεχνικού πυλώνα και του πυλώνα αγοράς του 4^{ου} Σιδηροδρομικού Πακέτου (4^ο ΣΠ).

Στη Διημερίδα είχαν προσκληθεί και συμμετείχαν εκπρόσωποι της πολιτικής ηγεσίας, εκπρόσωποι των Εθνικών Αρχών Ασφάλειας για τους Σιδηροδρόμους της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας, καθώς και εκπρόσωποι των Οργανισμών & Φορέων του σιδηροδρομικού τομέα της χώρας μας.

Οι παρουσιάσεις πραγματοποιήθηκαν στην ελληνική και στην αγγλική γλώσσα με ταυτόχρονη αντίστοιχη μετάφραση.

Τα σημαντικότερα σημεία της θεματολογίας της διημερίδας ήταν τα εξής:

- Γενική επισκόπηση του νομοθετικού πλαισίου του τεχνικού πυλώνα του 4ου ΣΠ και οι βασικές αλλαγές.
- Πιστοποίηση Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων & Έγκριση Ασφάλειας Διαχειριστή Υποδομής: Απαιτήσεις και ρόλοι.
- Έγκριση Οχήματος για Διάθεση στην Αγορά: Απαιτήσεις και Ρόλοι.
- Έγκριση της συμμόρφωσης των τεχνικών λύσεων σχετικά με παρατρόχιο εξοπλισμό ERTMS με τις σχετικές Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ).
- Κουλτούρα Ασφάλειας – Ανθρώπινοι και Οργανωσιακοί Παράγοντες στο 4ο ΣΠ
- Υπηρεσία μίας Στάσης [The One Stop Shop (OSS)].

Αξίζει να επισημανθεί ότι η Διημερίδα έλαβε χώρα στις εγκαταστάσεις του ΟΣΕ, στο **Εμπορευματικό Κέντρο Θριάσου Πεδίου**, στον Ασπρόπυργο Αττικής και συγκεκριμένα στο Κτίριο Διοίκησης (Κτίριο 8 – Κόκκινο), σηματοδοτώντας τη σπουδαιότητα του συγκεκριμένου έργου για την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών και συνδυασμένων μεταφορών.

9 ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ – ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΡΑΣ

9.1 Ολομέλεια ΡΑΣ

Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει Πρόεδρο, Αντιπρόεδρο και τριμελές Διοικητικό Συμβούλιο, με πενταετή θητεία (πράξη 12 της 30.06.2017 του Υπουργικού Συμβουλίου που δημοσιεύτηκε την 03.07.2017 (ΥΟΔΔ 324).

9.2 Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης

Εγκρίθηκε και δημοσιεύθηκε ο Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) με το αρ. φύλλου ΦΕΚ 5781/τεύχος Β΄/21-12-18 στην εκπνοή του έτους 2018, σε συνέχεια του χρόνιου και πάγιου αιτήματος της Αρχής και μετά από σχεδόν 8 χρόνια λειτουργίας της, γεγονός που θα διευκολύνει καθοριστικά το απαιτητικό έργο της.

Αντικείμενο του Κανονισμού αποτελούν θέματα που αφορούν:

- α. Στην εσωτερική διάρθρωση και λειτουργία της ΡΑΣ, στην περιγραφή των αρμοδιοτήτων των μονάδων και στις θέσεις ευθύνης του προσωπικού
- β. στο συνολικό αριθμό των οργανικών θέσεων προσωπικού και την κατανομή τους σε κατηγορίες θέσεων τακτικού προσωπικού, καθώς επίσης και κατά κλάδους και ειδικότητες
- γ. στον τρόπο διαχείρισης των πόρων της
- δ. σε ζητήματα προμηθειών και
- ε. σε κάθε άλλο σχετικό θέμα με τη λειτουργία της ΡΑΣ και την άσκηση των αρμοδιοτήτων της.

Η Οργάνωση της Αρχής θα αποτελέσει τον ακρογωνιαίο λίθο λειτουργίας της, προσδιορίζοντας ένα κοινό όραμα, κοινούς σκοπούς και συγκεκριμένους στόχους τόσο ανά άτομο όσο και ανά ομάδα. Η συνοχή, η αποτελεσματικότητα και η επιχειρησιακή ικανότητα της Αρχής, θα βασιστεί κυρίως στην οργανωτική της δομή. Η οργανωτική δομή κατά μονάδα λειτουργίας της Ρυθμιστικής Αρχής θα επιτρέψει το συντονισμό των πόρων και θα συμβάλει στην ορθολογικότερη λήψη αποφάσεων, κάνοντας αποτελεσματική τη διαίρεση του συνολικού απαιτούμενου για την ολοκλήρωση των στόχων, έργου.

9.3 Διαδικασία έγκρισης πρόσληψης Δικηγόρου

Η ΡΑΣ μέσα στο 2018 προχώρησε τις διαδικασίες για την πρόσληψη δικηγόρου ο οποίος, σε συνεργασία με το Νομικό Σύμβουλο, θα καλύψει τις εξειδικευμένες απαιτήσεις της Αρχής σε θέματα ανταγωνισμού, διαφάνειας στο «άνοιγμα» της σιδηροδρομικής αγοράς αλλά και ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών.

9.4 Παρακολούθηση Σεμιναρίων στο ΙΝΕΠ

Στο πλαίσιο της διαρκούς επιμόρφωσης και του υποστηρικτικού ανθρωποκεντρικού περιβάλλοντος εργασίας τα στελέχη της ΡΑΣ παρακολούθησαν τα εξής Σεμινάρια:

- Η καλή Νομοθέτηση στην Πράξη: Σύνταξη Ρυθμιστικών Κειμένων και Συνοδευτικών Εγγράφων (Φορέας: ΕΚΔΔΑ).
- Γενικός Κανονισμός Προστασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα (GDPR) (Φορείς: ΕΚΔΔΑ/ΚΕΚ ΕΛΤΑ).
- Κρατικές Ενισχύσεις - Θεσμικό Πλαίσιο και Διαδικασίες Έγκρισης και Ελέγχου Φορέας: ΕΚΔΔΑ).
- Η Ενωσιακή Νομοθεσία στην Ελλάδα: Υιοθέτηση, Ενσωμάτωση, Ορθή Εφαρμογή (ΕΚΔΔΑ).

9.5 Σύνταξη και Έλεγχος Οικονομικών

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 ελεγχόμενες οικονομικές καταστάσεις δημοσιεύονται σε ΦΕΚ και αναρτώνται στην Ιστοσελίδα της Υποβάλλονται επίσης στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών και στον Πρόεδρο της Βουλής. Οι οικονομικές καταστάσεις έτους χρήσης 2018 της ΡΑΣ, καθώς και ο Προϋπολογισμός έτους 2019 παρουσιάζονται στο Παράρτημα.

10 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΤΟΥΣ 2019

Οι στρατηγικοί στόχοι της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων για το έτος 2019 αναλύονται ως εξής:

1. **Ενίσχυση της απελευθέρωσης της σιδηροδρομικής αγοράς και της ισότιμης πρόσβασης σε αυτή με την εκπόνηση μελετών και τη διενέργεια πρόσθετων ελέγχων αναφορικά με το σύστημα χρέωσης και τη διαδικασία πρόσβασης στις εγκαταστάσεις και τις υπηρεσίες για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.**

Τομέας : Ρύθμισης Σιδηροδρομικής Αγοράς

2. **Ενίσχυση της ενημέρωσης των σιδηροδρομικών επιβατών αναφορικά με τα δικαιώματά τους σύμφωνα με τον ΕΚ 1371/2007**

Τομέας : Ρύθμισης Σιδηροδρομικής Αγοράς

3. **Σύνταξη, έγκριση και δημοσίευση Στρατηγικής για την εποπτεία των επιδόσεων ασφάλειας, τριετούς διάρκειας, ήτοι για τα έτη 2019 – 2021.**

Τομέας: Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος

4. **Μεγιστοποίηση της διαφάνειας και της εταιρικής ευθύνης μέσω πιστοποίησης κατά το σύστημα διαχείρισης ποιότητας ISO 9001:2015, Έκδοσης Οδηγών Εφαρμογής, Δημιουργίας Μητρώου Συμβούλων Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ΣΑΜΕΕ).**

Τομέας : Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος

5. **Εκπαίδευση εμπειρογνομόνων – στελεχών της ΡΑΣ από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων αναφορικά με θεσμικές αλλαγές του 4^{ου} σιδηροδρομικού πακέτου**

Τομέας: Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος

6. **Ενίσχυση της ενημέρωσης των πολιτών με τη δημιουργία κουλτούρας ασφάλειας**

Τομέας: Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος

7. **Ολοκλήρωση διαδικασιών που αφορούν σε θέματα μηχανοδήγησης/μηχανοδηγών**

Τομέας: Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος

8. **Αναδιοργάνωση των εσωτερικών δομών και χρήση νέων εφαρμογών για τη βελτιστοποίηση των εσωτερικών λειτουργιών**

Τομέας : Διοικητικών και Οικονομικών Υπηρεσιών

11 ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

11.1 Ισολογισμός της 31^{ης} Δεκεμβρίου 2018

ρυθμιστική αρχή σιδηροδρόμων regulatory authority for railways ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ (Ρ.Α.Σ.) ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ 31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2018 9η Χρήση (01/01/2018 - 31/12/2018)									
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ						ΠΑΘΗΤΙΚΟ		Ποσό κλειόμενης χρήσεως 2018	Ποσό προηγούμενης χρήσεως 2017
Ποσά κλειόμενης χρήσεως 2018						Ποσά προηγούμενης χρήσεως 2017			
Αξία κτήσεωςΑποσβέσειςΑναποβ. αξία						Αξία κτήσεωςΑποσβέσειςΑναποβ. αξία			
Β. ΕΞΟΔΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ						Α. ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ			
4. Λοιπά εξόδα εγκαταστάσεως						4. Ιδια κεφάλαια			
30.676,7813.991,5316.685,2516.075,7812.792,303.283,48						II. Διαφορές αναπροσαρμογής - Επιχορηγήσεις επενδύσεων- Δωρεές παγίων			
Γ. ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ						4. Επιχορηγήσεις επενδύσεων		102.106,72	71.647,38
II. Ενσώματες ακινητοποιήσεις						Μείον:Αναλογισμούς αποσβέσεων παγίων στοιχείων		64.921,00	58.721,75
6. Επικτα και λοιπές εξοπλιστικές								37.185,72	12.925,63
Σύνολο ακινητοποιήσεων (ΓΙ)									
71.429,9450.929,4720.500,4755.571,6045.929,459.642,15									
Σύνολο πάγιο ενεργητικό (ΓΙ)						Σύνολο ιδίων κεφαλαίων (ΑΙ)		37.185,72	12.925,63
20.500,47						9.642,15			
Δ. ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΑ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΑ						Γ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ			
II. Απαιτήσεις						I. Προμηθευτές		43.426,20	86.403,65
1. Απαιτήσεις από Ελληνικό Δημόσιο						5. Υποχρεώσεις από φόρους - τέλη		314,94	225,26
48.339,04						6. Ασφαλιστικά Οργανισμοί		728,40	525,73
Σύνολο κυκλοφορούντος ενεργητικού (ΔΙ)						8. Πατωτές Διόφοροι		3.869,50	3.587,13
48.339,04						Σύνολο υποχρεώσεων (ΓΙ)		48.339,04	90.741,77
90.741,77									
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (Β+Γ+Δ)						ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ (Α+Γ)		85.524,76	103.667,40
85.524,76						103.667,40			
ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΧΡΕΩΣΤΙΚΟΙ						ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΠΙΣΤΩΤΙΚΟΙ			
2. Χρεωστικοί λογαριασμοί Δημοσίου Λογιστικού						2. Πιστωτικοί λογαριασμοί Δημοσίου Λογιστικού		1.602.000,00	1.588.000,00
1.602.000,00						1.588.000,00		1.602.000,00	1.588.000,00
						1.588.000,00			
Σημειώσεις:									
1. Στους λογαριασμούς τάξεως αναφέρονται τα κωδίκια του Πρωτολογισμού όπως προκύπτουν από εγγραφές σε αντίστοιχους λογαριασμούς τάξεως.									
2. Η ταμειακή διαχείριση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων κατά την χρήση 2018 ασκήθηκε μέσω της Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.									
3. Στα κωδίκια της κατάστασης αποτελεσμάτων χρήσεως "Εσοδα (Επιχορήγηση από Ελληνικό Δημόσιο)" και "Εξόδα διοικητικής λειτουργίας", συμπεριλήφθηκε ποσό ύψους 539.081,23 € που αφορά την μαθοδοσία των υπαλλήλων της Ρ.Α.Σ.									
ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΧΡΗΣΕΩΣ									
31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2018 (1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ - 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2018)									
Ποσά κλειόμενης χρήσεως 2018Ποσά προηγούμενης χρήσεως 2017									
I. Αποτελέσματα εκμεταλλεύσεως									
Εσοδα (Επιχορήγηση από Ελληνικό Δημόσιο)									
678.893,74536.667,94									
678.893,74536.667,94									
Μείον: 1. Εξόδα διοικητικής λειτουργίας									
Μερικά αποτελέσματα εκμεταλλεύσεως									
678.893,74536.667,94									
II. ΠΛΕΟΝ (ΜΕΙΟΝ): Εκτακτα αποτελέσματα									
1. Εκτακτα και ανόργανα εσοδα									
6.199,255.034,30									
Οργανικά και έκτακτα αποτελέσματα									
6.199,255.034,30									
Σύνολο αποτελεσμάτων παγίων στοιχείων									
Μείον : Οι από αυτές ενσωματωμένες στο λειτουργικό κόστος									
0,006.199,250,005.034,30									
ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ									
0,006.199,250,006.00									
ΑΘΗΝΑ 27/06/2019									
Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ Ρ.Α.Σ.									
Ο ΣΥΝΤΕΛΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ									
ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΟΙ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ Α.Ε.									
ΤΣΙΡΠΤΖ 30-32, 106 82 ΑΘΗΝΑ Α.Φ.Μ 999399139									
Δ.Ο.Υ. Φ.Α.Ε. ΑΘΗΝΩΝ ΑΜ.ΟΕΕ-480/2003									
ΙΩΑΝΝΑ Α. ΤΣΙΠΑΡΙΚΟΥ									
ΔΑΤ. ΑΕ 595836									
ΛΑΖΑΡΗΣ ΘΩΜΑΣ									
ΔΑΤ. / ΑΖ 028923									
Αρ. Αδείας ΟΕΕ 0008143									
Έκθεση Ανεξάρτητου Ορκωτού Ελεγκτή Λογιστή									
Προς το Διοικητικό Συμβούλιο της ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ (Ρ.Α.Σ.)									
Έκθεση Ελέγχου επί των Οικονομικών Καταστάσεων									
Γνώμη									
Έχουμε ελέγξει τις συνήθως οικονομικές καταστάσεις της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.), οι οποίες αποτελούνται από τον ισολογισμό της 31ης Δεκεμβρίου 2018 και τις καταστάσεις αποτελεσμάτων της χρήσεως που έληξε την ημερομηνία αυτή, καθώς και το σχετικό πρόσθετο.									
Κατά τη γνώμη μας, οι συνημμένες οικονομικές καταστάσεις παρουσιάζουν εύλογα, από κάθε ουσιώδη άποψη, την οικονομική θέση της Ρυθμιστικής Αρχής κατά την 31 ^η Δεκεμβρίου 2018 και τη χρηματοοικονομική της επίδοση για τη χρήση που έληξε την ημερομηνία αυτή, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις του Π.Δ. 205/15.07.1998 "Κλαδικό Λογιστικό Σχέδιο Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου".									
Βάση Γνώμης									
Διενεργήσαμε τον έλεγχο σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Ελέγχου (ΔΠΕ) όπως αυτά έχουν ενσωματωθεί στην Ελληνική Νομοθεσία. Οι ευθύνες μας, σύμφωνα με τα πρότυπα αυτά περιγράφονται περαιτέρω στην παράγραφο της έκθεσής μας "Ευθύνες Ελεγκτή για τον Έλεγχο των Οικονομικών Καταστάσεων". Είμαστε ανεξάρτητοι από την Εταιρεία σύμφωνα με τον Κώδικα Δεοντολογίας για Επαγγελματίες Ελεγκτές του Συμβουλίου Διεθνών Προτύπων Δεοντολογίας Ελεγκτών, όπως αυτός έχει ενσωματωθεί στην Ελληνική Νομοθεσία και τις απαιτήσεις δεοντολογίας που σχετίζονται με τον έλεγχο των οικονομικών καταστάσεων στην Ελλάδα και έχουμε εκπληρώσει τις δεοντολογικές μας υποχρεώσεις σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ισχύουσας νομοθεσίας και του προαναφερμένου Κώδικα Δεοντολογίας. Παρά το γεγονός ότι τα ελεγκτικά τεκμήρια που έχουμε αποκτήσει είναι επαρκή και κατάλληλα να παρέχουν βάση για τη γνώμη μας.									
Άλλες πληροφορίες									
Οι οικονομικές καταστάσεις της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.) για την προηγούμενη χρήση που έληξε την 31 Δεκεμβρίου 2017 είχαν ελεγχθεί από άλλους ορκωτούς Ελεγκτές Λογιστές, οι οποίοι εξέφρασαν Γνώμη χωρίς επιρροή την 29 Ιουνίου 2018.									
Ευθύνες της Διοίκησης επί των Οικονομικών Καταστάσεων									
Η Διοίκηση έχει την ευθύνη για την κατάρτιση και εύλογη παρουσίαση των οικονομικών καταστάσεων σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ. 205/15.07.1998 "Κλαδικό Λογιστικό Σχέδιο Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου", όπως και για εκείνες τις δικλίδες ευθύνης Ελεγκτή για τον Έλεγχο των Οικονομικών Καταστάσεων.									
Οι στόχοι μας είναι να αποκτήσουμε εύλογη διασφάλιση για το κατά πόσο οι οικονομικές καταστάσεις, στο σύνολό τους, είναι απαλλαγμένες από ουσιώδες σφάλμα, που οφείλεται είτε σε απάτη είτε σε λάθος και να εκδώσουμε έκθεση ελεγκτή, η οποία περιλαμβάνει τη γνώμη μας. Η εύλογη διασφάλιση συνεπάγεται διασφάλιση υψηλού επιπέδου, αλλά δεν είναι εγγύηση ότι ο έλεγχος που διενεργείται σύμφωνα με τα ΔΠΕ, όπως αυτά έχουν ενσωματωθεί στην Ελληνική Νομοθεσία, θα εντοπίζει πάντα ένα ουσιώδες σφάλμα, όταν αυτό υπάρχει. Σφάλματα δύναται να προκύψουν από απάτη ή από λάθος και θεωρούνται ουσιώδη όταν, μεμονωμένα ή αθροιστικά, θα μπορούσε εύλογα να αναμενθεί ότι θα επηρέαζαν τις οικονομικές αποφάσεις των χρηστών, που λαμβάνονται με βάση αυτές τις οικονομικές καταστάσεις.									
Οι καθήκοντες του ελέγχου, σύμφωνα με τα ΔΠΕ όπως αυτά έχουν ενσωματωθεί στην Ελληνική Νομοθεσία, ασκούμε επαγγελματική κρίση και διασπώμε επαγγελματικό σκεπτικισμό καθ' όλη τη διάρκεια του ελέγχου. Επίσης:									
• Εντοπίζουμε και αξιολογούμε τους κινδύνους ουσιώδους σφάλματος στις οικονομικές καταστάσεις, που οφείλεται είτε σε απάτη είτε σε λάθος, σχεδιαζοντας και διεκτενίζοντας ελεγκτικές διαδικασίες που ανταποκρίνονται στους κινδύνους αυτούς και αποκοιμουμε ελεγκτικά τεκμήρια που είναι επαρκή και κατάλληλα για να παρέχουν βάση για την γνώμη μας. Ο κίνδυνος μη εντοπισμού ουσιώδους σφάλματος που οφείλεται σε απάτη είναι υψηλότερος από αυτόν που οφείλεται σε λάθος, καθώς η απάτη μπορεί να κρυπτείται συχνά, πλαστογραφία, εκκεντρικές παραλείψεις, ψευδείς διαβεβαιώσεις ή παράκαμψη των δικλίδων εσωτερικού ελέγχου.									
• Κατανοούμε τις δικλίδες εσωτερικού ελέγχου που σχετίζονται με τον έλεγχο, με σκοπό το σχεδιασμό ελεγκτικών διαδικασιών κατάλληλων για τις περιστάσεις, αλλά όχι με σκοπό την διαπίστωση γνώμης επί της αποτελεσματικότητας των δικλίδων εσωτερικού ελέγχου της Ρυθμιστικής Αρχής.									
• Αξιολογούμε την καταλληλότητα των λογιστικών αρχών και μεθόδων που χρησιμοποιούνται και το εύλογο των λογιστικών εκτιμήσεων και των σχετικών γνωμοδοτήσεων που έγιναν από τη Διοίκηση.									
• Αξιολογούμε τη συνολική παρουσίαση, τη δομή και το περιεχόμενο των οικονομικών καταστάσεων, συμπεριλαμβανομένων των γνωστοποιήσεων, καθώς και το κατά πόσο οι οικονομικές καταστάσεις απεικονίζουν τις υποκείμενες συναλλαγές και τα γεγονότα με τρόπο που επιτυγχάνεται η εύλογη παρουσίαση.									
Μετά από άλλων θεμάτων, κοινοποιούμε στη Διοίκηση, το σχεδιαζόμενο εύρος και το χρονοδιάγραμμα του ελέγχου, καθώς και σημαντικά ευρήματα του ελέγχου, συμπεριλαμβανομένων όσων σημαντικών ελλείψεων στις δικλίδες εσωτερικού ελέγχου εντοπίζουμε κατά τη διάρκεια του ελέγχου μας.									
Αθήνα, 24/12/2019									
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΙΚΗΤΑΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ									
Ορκωτός Ελεγκτής Λογιστής									
Α.Μ. ΣΟΕΛ 16611									
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΡΟΥΣΣΑΣ									
Ορκωτός Ελεγκτής Λογιστής									
Α.Μ. ΣΟΕΛ 26511									
ΣΟΛ Crowe									
ΣΟΛ Α.Ε.									
Μέλος του δικτύου Crowe Global									
Φωκ. Νησι 3, 11537 Αθήνα									
Α.Μ. ΣΟΕΛ 125									
ΣΟΛ Crowe									
ΣΟΛ Α.Ε.									
Μέλος του δικτύου Crowe Global									
Φωκ. Νησι 3, 11537 Αθήνα									
Α.Μ. ΣΟΕΛ 125									

11.2 Προϋπολογισμός έτους 2019

Με την αριθμ. πρωτ. 9275/19-12-2018 Απόφαση του διατάκτη της Ανεξάρτητης Διοικητικής Αρχής «Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων» (ΡΑΣ) έγινε η κατανομή των εγκεκριμένων πιστώσεων του προϋπολογισμού οικονομικού έτους 2019 ανά ΚΑΕ, σύμφωνα με τα επιμέρους όρια των πιστώσεων ανά μείζονα κατηγορία δαπανών που ήδη έχει γίνει από το Υπουργείο Οικονομικών ως εξής:

Κωδικός Αριθμός	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΔΑΠΑΝΗΣ	ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΟΝΔΥΛΙΩΝ 2019
ΜΕΙΖΟΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 21 - ΠΑΡΟΧΕΣ ΣΕ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΥΣ		647.000,00
2120101001	Βασικός μισθός ενιαίου μισθολογίου (μόνιμοι & ΙΔΑΧ)	393.000,00
2120102001	Οικογενειακή παροχή ενιαίου μισθολογίου (μόνιμοι & Ι.Δ.Α.Χ.)	12.000,00
2120103001	Προσωπική διαφορά ενιαίου μισθολογίου (μόνιμοι & Ι.Δ.Α.Χ.)	64.000,00
2120104001	Επίδομα θέσης ευθύνης ενιαίου μισθολογίου (μόνιμοι & Ι.Δ.Α.Χ.)	30.000,00
2190201001	Εργοδοτική εισφορά υπέρ Ε.Φ.Κ.Α. τακτικών αποδοχών μονίμων ή Ι.Δ.Α.Χ. υπαλλήλων προσλαμβανόμενων από 1-1-2017 ή που υπάγονταν μέχρι την 31-12-2016 στο ασφαλιστικό – συνταξιοδοτικό καθεστώς του ΙΚΑ ενιαίου μισθολογίου	110.000,00
2120201001	Αποζημίωση για υπερωριακή απασχόληση ενιαίου μισθολογίου πλην εκπαιδευτικών (μόνιμοι & Ι.Δ.Α.Χ.)	29.000,00
2120207001	Πρόσθετες αποδοχές από αποζημιώσεις μελών συλλογικών οργάνων ενιαίου μισθολογίου (μόνιμοι & Ι.Δ.Α.Χ.)	9.000,00
ΜΕΙΖΟΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 24 - ΑΓΟΡΕΣ ΑΓΑΘΩΝ & ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ		278.500,00
2420404001	Έξοδα κίνησης προσωπικού	33.000,00
2420403001	Έξοδα ημερήσιας αποζημίωσης προσωπικού	15.000,00
2420405001	Έξοδα διανυκτέρευσης προσωπικού	21.000,00
2440101001	Συμβάσεις μίσθωσης κτιρίων (πλην leasing)	51.000,00
2440301001	Μισθώματα αυτοκινήτων (πλην leasing)	800,00

2420103001	Έξοδα ταχυδρομικών υπηρεσιών	500,00
2420101001	Έξοδα σταθερής τηλεφωνίας	4.500,00
2420102001	Έξοδα κινητής τηλεφωνίας	3.000,00
2420203001	Έξοδα ύδρευσης και άρδευσης	200,00
2420201001	Έξοδα ηλεκτρικού ρεύματος	10.000,00
2420906001	Έξοδα προβολής, διαφήμισης και δημοσίων σχέσεων	16.000,00
2420905001	Έξοδα για εκδόσεις και δημοσιεύσεις	5.000,00
2420301001	Αμοιβές και έξοδα συντήρησης, επισκευής κτιρίων και έργων υποδομών	1.000,00
2420389001	Λοιπές αμοιβές και έξοδα συντηρήσεων και επισκευών	3.000,00
2420989001	Έξοδα για λοιπές υπηρεσίες	70.000,00
2420204001	Έξοδα υπηρεσιών καθαριότητας	15.000,00
2420909001	Έξοδα για εκπαίδευση και επιμόρφωση	5.000,00
2410201001	Αγορές ειδών γραφικής ύλης και μικροεξοπλισμού	3.000,00
2410904001	Αγορές βιβλίων, συγγραμμάτων, περιοδικών και εφημερίδων	1.000,00
2410102001	Αγορές φαρμακευτικού υλικού	200,00
2410202001	Αγορές ειδών καθαριότητας	200,00
2410207001	Αγορές ειδών συντήρησης και επισκευής λοιπού εξοπλισμού	600,00
2410204001	Αγορές ειδών συντήρησης και επισκευής μεταφορικών μέσων ξηράς	500,00
2420989002	Έξοδα κοινοχρήστων	14.000,00
2410989899	Αγορές λοιπών αγαθών	5.000,00
ΜΕΙΖΟΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 29 - ΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΥΠΟ ΚΑΤΑΝΟΜΗ		500,00
2910601009	Πιστώσεις για δαπάνες υποχρεώσεων απο διεθνείς διμερείς συμφωνίες	500,00
ΜΕΙΖΟΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 31 - ΑΓΟΡΕΣ ΠΑΓΙΩΝ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ		34.000,00

3120489001	Αγορές λοιπών επίπλων	500,00
3120102001	Αγορές συσκευών θέρμανσης και κλιματισμού	400,00
3120103001	Αγορές φωτοαντιγραφικών και λοιπών μηχανών γραφείου	500,00
3120301001	Αγορές ηλεκτρονικών υπολογιστών και συναφούς εξοπλισμού	1.500,00
3140301001	Αγορές λογισμικού υπολογιστών	30.000,00
3120389001	Αγορές λοιπού εξοπλισμού πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών	600,00
3120189001	Αγορές λοιπών μηχανημάτων και εργαλείων	500,00
ΣΥΝΟΛΟ		960.000,00