



ρυθμιστική
αρχή
σιδηροδρόμων



ΕΚΘΕΣΗ ΠΕΠΡΑΓΜΕΝΩΝ | 2019

Φωτογραφία εξωφύλλου:
Από τον 1ο Πανελλήνιο Διαγωνισμό
Ψηφιακής Φωτογραφίας της ΓΑΙΑΟΣΕ 2019,
στην κατηγορία "Τραίνο και Κίνηση".
Φωτογράφος: ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΓΓΑΛΙΟΣ.



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
HELLENIC REPUBLIC



ρυθμιστική αρχή
σιδηροδρόμων

regulatory
authority
for railways

ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΚΘΕΣΗ ΠΕΠΡΑΓΜΕΝΩΝ *2019*

Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ)

Σταδίου 33

105 59 Αθήνα

t: 210 3860141-142

e: info@ras-el.gr

www.ras-el.gr

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΜΗΝΥΜΑ ΠΡΟΕΔΡΟΥ	7
1 ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΑΓΟΡΑ – ΦΟΡΕΙΣ.....	9
1.1 Ελλάδα	9
1.1.1 Διαχειριστής Σιδηροδρομικής Υποδομής.....	10
1.1.2 Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις.....	10
1.1.3 Διαχείριση, αξιοποίηση και ανάπτυξη της σιδηροδρομικής ακίνητης περιουσίας - ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.	13
1.1.4 Υπεύθυνος για τη Συντήρηση Φορέας Τροχαίου Υλικού (ΥΣΦ)	13
1.1.5 Σιδηροδρομικό Έργο	14
1.2 Ευρώπη	16
1.2.1 Φορείς άμεσης συνεργασίας με τη ΡΑΣ.....	23
1.2.2 Λοιποί Φορείς.....	27
2 ΡΥΘΜΙΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ.....	32
2.1 Αδειοδότηση Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων	32
2.2 Έλεγχος και Παρεμβάσεις στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις (ΣΕ).....	34
2.2.1 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.....	34
2.2.2 Σύμβαση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ).....	35
2.3 Έλεγχος και Παρεμβάσεις στο Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ) – ΟΣΕ Α.Ε.	36
2.3.1 Δήλωση Δικτύου	36
2.3.2 Συμβάσεις Πρόσβασης μεταξύ Διαχειριστή Υποδομής και Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων.....	37
2.3.3 Εγκαταστάσεις παροχής υπηρεσιών προς σιδηροδρομικές εταιρίες – Υπηρεσίες (Service Facilities).....	37
2.3.4 Σύστημα επιδόσεων.....	38
2.3.5 Σύστημα χρέωσης χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής και των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών	39
2.3.6 Σύστημα για την παροχή κινήτρου στο Διαχειριστή σιδηροδρομικής Υποδομής	41
2.3.7 Έλεγχος και Παρεμβάσεις στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ως Φορέα Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού	41
2.3.8 Συμφωνία Κράτους-Διαχειριστή Υποδομής	42
2.4 Σιδηροδρομικός Εμπορευματικός Διάδρομος (RFC Orient / East-Med)	42
2.5 Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με το 4ο σιδηροδρομικό πακέτο – Τεχνικός Πυλώνας – Πυλώνας της Αγοράς	44
2.6 Διακρατική Συμφωνία Ελλάδας – Βουλγαρίας	45
2.7 Λειτουργία Εκπαιδευτικού Κέντρου ΟΣΕ για την εκπαίδευση μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών	45
2.8 Ετήσιες επιθεωρήσεις.....	46
3 ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΗΡΗΣΗΣ ΤΟΥ (ΕΚ) αριθ. 1371/2007.....	47
3.1 Διαχείριση Παραπόνων για το έτος 2019	47
3.2 Ετήσιες επιθεωρήσεις.....	49
3.3 Νομοθετικές πρωτοβουλίες.....	51
3.4 Μελέτη ελέγχου εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007	52

3.5	Ποιοτικά στοιχεία μελέτης ελέγχου εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 για το έτος 2019	52
4	ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ	55
4.1	Γενικά	55
4.2	Πιστοποιητικά, εγκρίσεις ασφαλείας και άλλα πιστοποιητικά που εκδοθήκαν από την ΕΑΑ	56
4.2.1	Πιστοποίηση Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων (ΣΕ)	56
4.2.2	Πίνακας με εγκρίσεις ασφαλείας ΔΥ & πιστοποιητικά ασφαλείας ΣΕ	58
4.2.3	Έγκριση Ασφάλειας Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ)	60
4.2.4	Πιστοποίηση Φορέων Υπεύθυνων για τη Συντήρηση Εμπορευματικών Φορταμαξιών ΥΣΦ (ECM).....	60
4.3	Εποπτεία μετά την Έκδοση Πιστοποιητικών Ασφάλειας (ΣΕ) Έγκρισης Ασφάλειας (ΔΥ).	62
4.3.1	Στρατηγική για την Εποπτεία.....	62
4.3.2	Έγκριση Ετήσιου Προγράμματος Εποπτικών Δραστηριοτήτων της ΡΑΣ έτους 2019	62
4.3.3	Έλεγχοι Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας, Επιθεωρήσεις και Συναντήσεις Εποπτείας	65
4.3.4	Επιτήρηση μετά την Έκδοση Πιστοποιητικών ΥΣΦ (ECM)	69
4.3.5	Ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ ΡΑΣ και Σιδηροδρομικών Οργανισμών.....	70
4.3.6	Ανάλυση Πληροφοριών από Πορίσματα Επιτροπών Διερεύνησης Συμβάντων και Ατυχημάτων.....	71
4.3.7	Ανάλυση Δειγματοληπτικών Ελέγχων Καταγραφής Ταχυτήτων Αμαξοστοιχιών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.....	72
4.3.8	Καταγγελίες σχετικά με θέματα Ασφάλειας των Σιδηροδρόμων	72
4.3.9	Έλεγχος των επιδόσεων και της λήψης αποφάσεων της ΡΑΣ από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ	73
4.3.10	Επαφές με άλλες Αρχές Ασφαλείας.....	73
4.3.11	Συνεργασία με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ	74
4.4	Αδειοδότηση και Πιστοποίηση Μηχανοδηγών.....	75
4.4.1	Γενικά	75
4.4.2	Έκδοση αδειών μηχανοδηγών.....	75
4.4.3	Αναγνώριση και Λειτουργία Εκπαιδευτικού Κέντρου ΟΣΕ για την εκπαίδευση μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών	76
4.4.4	Ρύθμιση Ιατρικών Θεμάτων Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών / Αναγνώριση Ιατρών	77
4.4.5	Πιστοποίηση Επάρκειας Εκπαιδευτών Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών .	77
4.4.6	Αναγνώριση Εξεταστών Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών.....	78
4.4.7	Εκπαίδευση - Εξετάσεις Υποψηφίων Μηχανοδηγών	78
4.4.8	Τήρηση Μητρώου Μηχανοδηγών της παρ. 5 του άρθρου 30 του Ν.3911/2011	79
4.4.9	Πιστοποιητικά μηχανοδηγών	79
4.4.10	Κατάρτιση προσωπικού του Διαχειριστή Υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων με βασικά καθήκοντα ασφαλείας	80
4.5	Σιδηροδρομική Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (RID)	81
4.5.1	Σιδηροδρομική Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (RID)	81
4.5.2	Πολυμερείς συμφωνίες μεταξύ των συμβαλλόμενων στο RID κρατών	82
4.5.3	Έγκριση της ΚΑΠΑ ΡΟ ΕΛΛΑΣ ΕΠΕ (KR Hellas Limited) ως όργανο επιθεώρησης για σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (RID).....	83
4.6	Ετήσια Έκθεση Ασφαλείας	83
5	ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ	85

5.1	Πεδίο Εφαρμογής - Νομικό Πλαίσιο.....	85
5.2	4 ^ο Σιδηροδρομικό Πακέτο	85
5.3	Ορισμός – Σκοπός Διαλειτουργικότητας.....	86
5.4	Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας.....	87
5.5	Εθνικοί Κανόνες.....	88
5.6	Έγκριση τύπου οχήματος ή οχήματος για διάθεση στην αγορά.....	89
5.7	Έγκριση της θέσης σταθερών εγκαταστάσεων σε λειτουργία.....	89
5.8	Κινητά υποσυστήματα	90
5.9	Οργανισμοί Αξιολόγησης της Συμμόρφωσης (NoBos - DeBos - AsBos)	90
5.10	Επιμέρους δραστηριότητες διαλειτουργικότητας	91
5.10.1	Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797.....	91
5.10.2	Αξιολόγηση αιτήσεων και τεχνικών φακέλων για την έγκριση οχημάτων για διάθεση στην αγορά.....	91
5.10.3	Αξιολόγηση αίτησης και τεχνικού φακέλου για την έγκριση θέσης σε λειτουργία σταθερών εγκαταστάσεων.....	91
5.10.4	Συνεργασία με τον ERA και τους εμπλεκόμενους φορείς για την έγκριση της θέσης σε λειτουργία παρατρόχιων υποσυστημάτων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης.....	91
5.10.5	Εθνικό Μητρώο Οχημάτων (EMO).....	92
5.10.6	Συνεργασία με εμπλεκόμενους φορείς με αντικείμενο την έγκριση οχημάτων για διάθεση στην αγορά	92
5.10.7	Εισήγηση προς το ΥΜ για την τροποποίηση της Υπουργικής Απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών σχετικά με 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	93
6	ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ ΣΕ ΣΥΝΑΝΤΗΣΕΙΣ - ΣΥΝΕΔΡΙΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ & ΕΘΝΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ, ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΕΣ, ΗΜΕΡΙΔΕΣ	95
6.1	Γενική Διεύθυνση Μεταφορών και Κινητικότητας (DG-MOVE).....	95
6.1.1	Γενικές Συνελεύσεις του Δικτύου των Ρυθμιστικών Φορέων Σιδηροδρόμων.....	95
6.2	Ένωση Ανεξάρτητων Ρυθμιστικών Αρχών Σιδηροδρόμων (IRG-Rail)	96
6.2.1	Γενικές Συνελεύσεις του IRG- Rail.....	97
6.2.2	Συμμετοχή σε Ομάδες Εργασίας του IRG- Rail.....	97
6.3	Συμμετοχή στο Δίκτυο Οικονομικών Ρυθμιστών του ΟΟΣΑ	98
6.4	Συνεδριάσεις του Δικτύου των Εθνικών Αρχών για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων	98
6.5	Ομάδα / «Δεξαμενή» Εμπειρογνομώνων (Pool of Experts / PoE)	101
6.6	Εκπαιδεύσεις στην πλατφόρμα «Υπηρεσία μιας Στάσης»	101
6.7	Διεθνής Ένωση Διασύνδεσης των Κρατικών Σωμάτων Επιθεωρητών Ασφαλείας (ILGGRI)	101
6.8	Σύναψη Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ της ΡΑΣ και του ERA.....	102
6.9	Συμμετοχή σε Ομάδες Εργασίας και Συναντήσεις Εργασίας του ERA	103
6.9.1	Ομάδα Εργασίας Χρηστών του OSS.....	103
6.9.2	Ομάδα Εργασίας/Δίκτυο Εμπειρογνομώνων του άρθρου 35 της οδηγίας για τους μηχανοδηγούς	103
6.9.3	Ομάδα Εργασίας/Δίκτυο για τους Ανθρώπινους και Οργανωσιακούς Παράγοντες	103
6.9.4	Συμμετοχή σε Έρευνες και Ανταλλαγή Απόψεων και Πληροφοριών.....	104

6.10	Συμμετοχή στο Διεθνές Συνέδριο για τους Σιδηροδρόμους «4 ^ο Σιδηροδρομικό Πακέτο – Οδικός Χάρτης»	105
6.11	Νοοτροπία / Κουλτούρα Ασφάλειας (Safety Culture)	105
6.11.1	Ημερίδες/Εκδηλώσεις	105
6.11.2	Πρωτοβουλίες/Δράσεις	107
6.12	Συνεργασία με Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	108
7	ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ	110
7.1	Νομοθεσία, ΚΥΑ, Αποφάσεις	110
7.2	Κανονιστικό Πλαίσιο Ασφάλειας - Αναμόρφωση Γενικού Κανονισμού Κινήσεως ΟΣΕ	111
7.3	Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την οδηγία (ΕΕ) 2016/798	112
7.4	Θέση σε ισχύ της οδηγίας (ΕΕ) 2016/2370 «για την τροποποίηση της οδηγίας 2012/34/ΕΕ»	112
8	ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ – ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΡΑΣ – ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ	113
8.1	Ολομέλεια ΡΑΣ	113
8.2	Στελέχωση-Θέσεις Ανθρώπινου Δυναμικού ΡΑΣ	113
8.3	Μοντέλο Οργάνωσης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων	114
8.4	Εσωτερικός έλεγχος	116
8.5	Παρακολούθηση Σεμιναρίων 2019	117
8.6	Συγκρότηση Ομάδων εργασίας ΡΑΣ για το 2019	118
8.7	Σύνταξη και Έλεγχος Οικονομικών	119
9	ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΤΟΥΣ 2020	120
10	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	121
10.1	Ισολογισμός της 31 ^{ης} Δεκεμβρίου 2019	121
10.2	Προϋπολογισμός έτους 2020	122

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Μεταφορικό σιδηροδρομικό έργο στην Ελλάδα το 2018 (Πηγή: IRG-Rail).....	14
Πίνακας 2: Διαχρονική εξέλιξη του ποσοστού των σιδηροδρομικών τονοχιλιομέτρων στην Ευρώπη επί των συνολικών χερσαίων τονοχιλιομέτρων (Πηγή: EUROSTAT)	20
Πίνακας 3: Εγκρίσεις ασφάλειας Δ.Υ. & πιστοποιητικά ασφάλειας ΣΕ (Πηγή: ΡΑΣ)	58
Πίνακας 4: Ετήσιο πρόγραμμα Εποπτικών Δραστηριοτήτων 2019 (Πηγή: ΡΑΣ)	64
Πίνακας 5: Στρατηγικοί στόχοι Διοίκησης έτους 2020 (Πηγή: ΡΑΣ)	120

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

Γράφημα 1: Αριθμός Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων ανά χώρα το 2018 (Πηγή: IRG-Rail)	16
Γράφημα 2: Μερίδιο αγοράς επιβατικών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (σε επιβατοχιλιόμετρα) μεταξύ 2016-2018 (Πηγή: IRG-Rail).....	17
Γράφημα 3: Μερίδιο αγοράς εμπορευματικών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (σε τονοχιλιόμετρα) μεταξύ 2015-2018 (Πηγή: IRG-Rail).....	17
Γράφημα 4: Επιβατική και εμπορευματική κυκλοφορία (σε δισεκατομμύρια τρινοχιλιόμετρα) μεταξύ 2014-2018 (Πηγή: IRG-Rail).....	18
Γράφημα 5: Συνολική επιβατική κυκλοφορία (δισεκατομμύρια τρινοχιλιόμετρα και επιβατοχιλιόμετρα) μεταξύ 2014-2018 (Πηγή IRG-Rail).....	19
Γράφημα 6: Συνολική εμπορευματική κυκλοφορία (σε δισεκατομμύρια τρινοχιλιόμετρα και τονοχιλιόμετρα) μεταξύ 2014-2018 (Πηγή: IRG-Rail).....	19
Γράφημα 7: Ποσοστό των σιδηροδρομικών τονοχιλιομέτρων στην Ευρώπη επί των συνολικών χερσαίων τονοχιλιομέτρων για το έτος 2018 (Πηγή: EUROSTAT)	21
Γράφημα 8: Διαχρονική εξέλιξη του ποσοστού των σιδηροδρομικών επιβατοχιλιομέτρων στην Ευρώπη επί των συνολικών χερσαίων επιβατοχιλιομέτρων (Πηγή: EUROSTAT)	22
Γράφημα 9: Ποσοστό των σιδηροδρομικών επιβατοχιλιομέτρων στην Ευρώπη επί των συνολικών χερσαίων επιβατοχιλιομέτρων για το έτος 2018 (Πηγή: EUROSTAT).....	23
Γράφημα 10 : Ποσοστό παραπόνων ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ ανά κατηγορία, 2019 (Πηγή: ΡΑΣ).....	48
Γράφημα 11: Ποσοστό παραπόνων ΣΤΑΣΥ Α.Ε. ανά κατηγορία, 2019-2018 (Πηγή: ΡΑΣ).....	49

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: RFC 7 – Orient/East-Med (Πηγή: www.rfc7.eu)	43
Εικόνα 2: Οργανόγραμμα ΡΑΣ (Πηγή: ΡΑΣ).....	115

ΜΗΝΥΜΑ ΠΡΟΕΔΡΟΥ

Το 2019 ανακηρύχθηκε έτος Ελληνικών Σιδηροδρόμων, με αφορμή τα 150 χρόνια λειτουργίας τους (1869-2019). Πέραν του συμβολισμού και των επετειακών εκδηλώσεων που έλαβαν χώρα το 2019, διαδραματίστηκαν και καθοριστικές εξελίξεις που σηματοδοτούν το μέλλον των ελληνικών σιδηροδρομικών μεταφορών. Η ολοκλήρωση και η συνέχιση των έργων υποδομής, ιδιαίτερα το εμβληματικό Αθήνα – Θεσσαλονίκη, αλλά και η συνέχιση των εργασιών Αθήνας – Πάτρας, η ενσωμάτωση του 4^{ου} Σιδηροδρομικού Πακέτου στην εθνική μας νομοθεσία, η αύξηση του μεταφορικού έργου και το επενδυτικό ενδιαφέρον καταδεικνύουν τη δυναμική που αναπτύσσει ο ελληνικός σιδηρόδρομος.

Στο πεδίο αρμοδιοτήτων της Ρυθμιστικής Αρχής ενδεικτικά αναφέρεται μια σειρά θετικών εξελίξεων:

Ως προς τη Ρύθμιση της αγοράς και της διασφάλισης του υγιούς ανταγωνισμού, τα σημαντικότερα γεγονότα αφορούν την άρση εμποδίων εισόδου, με την εκπαίδευση μηχανοδηγών νέων σιδηροδρομικών εταιρειών, την απορρόφηση της ΕΕΣΣΤΥ (μοναδικός φορέας συντήρησης τροχαίου υλικού) από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, υπηρεσία ρυθμιζόμενη από την Αρχή, με κανόνες ισότιμης πρόσβασης και τήρησης των αρχών διαφάνειας και μη διακριτικής μεταχείρισης. Επιπλέον, ο έλεγχος του νέου μοντέλου τελών πρόσβασης και χρήσης υποδομής του ΟΣΕ, το οποίο βασίζεται στις αρχές του άμεσου κόστους και δεν εισάγει διακρίσεις και η καταγραφή και ο έλεγχος των εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ως προς τη διαφανή και αμερόληπτη πολιτική πρόσβασης και τιμολόγησης αποτελούν μέρος μόνο της συμβολής της ΡΑΣ στον ευαίσθητο τομέα της ρύθμισης της αγοράς και της τήρησης των κανόνων ανταγωνισμού.

Η Ασφάλεια και η Διαλειτουργικότητα της σιδηροδρομικής αγοράς αποτελεί κύριο μέλημα της Αρχής. Στο πεδίο αυτό αξίζει να αναφερθούμε στη συνολική αναδιάρθρωση και αναβάθμιση των διαδικασιών εποπτείας, ώστε να συμβαδίζουν με τα ευρωπαϊκά πρότυπα. Ιδιαίτερη μνεία θα πρέπει να γίνει στην προώθηση της «κουλτούρας ασφάλειας» στο χώρο των σιδηροδρομικών μεταφορών από τη ΡΑΣ με σχετικές δράσεις και πρωτοβουλίες και στην υπογραφή της αντίστοιχης διακήρυξης του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (ERA) από όλες τις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις και το Διαχειριστή Υποδομής.

Τέλος, το 4^ο σιδηροδρομικό πακέτο τόσο με τον Πυλώνα της Αγοράς και το άνοιγμα των εσωτερικών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, όσο και με τον Τεχνικό Πυλώνα, θέτει τις βάσεις για τον εκσυγχρονισμό, τη βελτιστοποίηση και την ενιαιοποίηση των διαδικασιών σιδηροδρομικών μεταφορών στο σύνολο της Ευρώπης και επιφυλάσσει σημαντικό ρόλο εισηγητικό, κανονιστικό και εποπτικό στην Αρχή.

Η επένδυση στον ελληνικό σιδηρόδρομο αποτελεί μονόδρομο για τη χώρα μας τόσο σε εθνικό αναπτυξιακό επίπεδο όσο και σε τοπικό, κοινωνικό και περιβαλλοντικό. Η ΡΑΣ συνεχίζει τις προσπάθειες ανάδειξης των μοναδικών ωφελειών που θα αποφέρει η ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών στη χώρα μας για την οικονομία, την απασχόληση, τον τουρισμό, την καθημερινότητα των πολιτών, το περιβαλλοντικό αποτύπωμα.

Η Πρόεδρος
Ιωάννα Τσιαπαρίκου

1 ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΑΓΟΡΑ – ΦΟΡΕΙΣ

1.1 Ελλάδα

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, με κανόνες ανταγωνισμού**, 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 (αριθ.) 1371/2007 σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών των σιδηροδρομικών μεταφορών.**

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

1.1.1 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 2.280 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 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** αποτελεί σύμπραξη της ελληνικής εταιρίας Goldair Cargo Α.Ε κατά 51% και της αυστριακής εταιρίας Rail Cargo Logistics GmbH κατά 49%. Από το Δεκέμβριο του 2014 δραστηριοποιείται στο τομέα της διεθνούς σιδηροδρομικής διαμεταφοράς εμπορευμάτων και από το Νοέμβριο του 2018 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 Α.Ε. Διαχείρισης Εφοδιαστικής Αλυσίδας (PEARL Α.Ε.)** παρέχει υπηρεσίες διαμεταφοράς εμπορευμάτων κυρίως από και προς τον λιμένα του Πειραιά. Αποτελεί μέλος του Ομίλου PEARL Ltd και ελέγχεται από κοινού τόσο από την τελευταία όσο και από την Ocean Rail Logistics Ανώνυμη Εταιρεία Διαχείρισης και Επενδύσεων Εφοδιαστικής Αλυσίδας. Σύντομα θα 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. Το Μάιο του 2018, η εταιρία έλαβε άδεια σιδηροδρομικής επιχείρησης.

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 FERVIARA S.R.L. – Ελληνικό Υποκατάστημα



Ομοίως, η ρουμανική σιδηροδρομική εταιρία TEF LOGISTICA FERVIARA, 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 Διαχείριση, αξιοποίηση και ανάπτυξη της σιδηροδρομικής ακίνητης περιουσίας - 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 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. απέκτησε το 100% των μετοχών της ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε και βάσει της Σύμβασης Πώλησης Μετόχων, ανήκει πλέον στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ και κατά συνέπεια στον ιταλικό όμιλο Ferrovie dello Stato Italiane Group (FSI). Η απορρόφηση της ΕΕΣΣΤΥ από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ

ολοκληρώθηκε στο τέλος του 2019, οπότε από το 2020 θα λειτουργεί στην καθετοποιημένη πλέον ΤΡΑΙΝΟΣΕ με τις υπηρεσίες συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού να αποτελούν μια πρόσθετη δραστηριότητα της εταιρίας, πέραν της σιδηροδρομικής μεταφοράς.

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 LOGISTIS GOLDAIR και EUROSTAT.

Πίνακας 1: Μεταφορικό σιδηροδρομικό έργο στην Ελλάδα το 2018 (Πηγή: IRG-Rail)

	2015	2016	2017	2018	2019
ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΕΡΓΟ					
Επιβατοχιλιόμετρα (σε εκατομμύρια €)	1.312	1.243	1.170	1.157	1.309
Έσοδα από επιβάτες (σε εκατομμύρια €)	66 ¹	62 ¹	62 ¹	63 ¹	69 ¹
Τονοχιλιόμετρα (σε εκατομμύρια €)	294	254	358	420	502
Έσοδα από εμπορευματικές μεταφορές (σε εκατομμύρια €)	14	12	14	13	14
Ποσοστό σιδηροδρομικών επιβατοχιλιομέτρων επί χερσαίων επιβατοχιλιομέτρων (%)	1,0	1,0	0,9	0,9	*
Ποσοστό σιδηροδρομικών τονοχιλιομέτρων επί χερσαίων τονοχιλιομέτρων (%)	1,6	1,3	1,8	2,1	*

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 2017-2019 50.000.000 €/έτος, ως κρατική αποζημίωση για τα επιβατικά ζημιογόνα δρομολόγια.

* Μη διαθέσιμα στοιχεία

Στα στοιχεία του έτους 2019 αποτυπώνεται αύξηση του μεταφορικού έργου τόσο του επιβατικού όσο και του εμπορευματικού. Αν και ο κύριος όγκος των εσόδων προέρχεται από τη μεταφορά επιβατών και η μεταφορά εμπορευμάτων βελτιώθηκε τόσο σε επίπεδο εσόδων όσο και όγκου.

Όσον αφορά στο επιβατικό έργο, θετικά συνέβαλλαν κυρίως η ολοκλήρωση τμημάτων της γραμμής με ηλεκτροκίνηση, η μείωση του ταξιδιωτικού χρόνου στο δρομολόγιο Αθήνα – Θεσσαλονίκη –

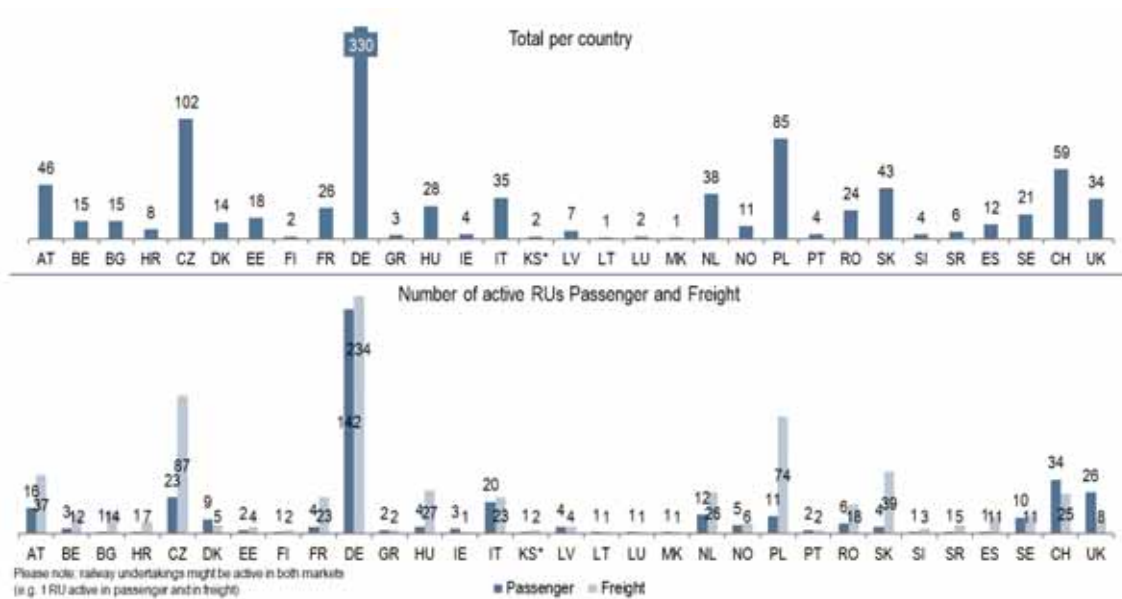
Αθήνα και η αύξηση της ανταγωνιστικότητάς του, η αλλαγή δρομολογίων στο πλέγμα του Προαστιακού Σιδηρόδρομου Αθηνών, που προσέλκυσαν και νέους επιβάτες. Στο εμπορευματικό, δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση, με θετικό αποτέλεσμα, στην πολιτική των συνδυασμένων μεταφορών, κυρίως από το λιμάνι του Ικονίου.



1.2 Ευρώπη

Σύμφωνα με την 8^η ετήσια Έκθεση Παρακολούθησης της Σιδηροδρομικής Αγοράς στην Ευρώπη της Ένωσης Ανεξάρτητων Ρυθμιστικών Αρχών Σιδηροδρόμων (IRG-Rail), για το έτος 2018 ο αριθμός των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται ανά χώρα παρουσιάζει σημαντικές διακυμάνσεις, όπως αποτυπώνεται στο παρακάτω Γράφημα 1.

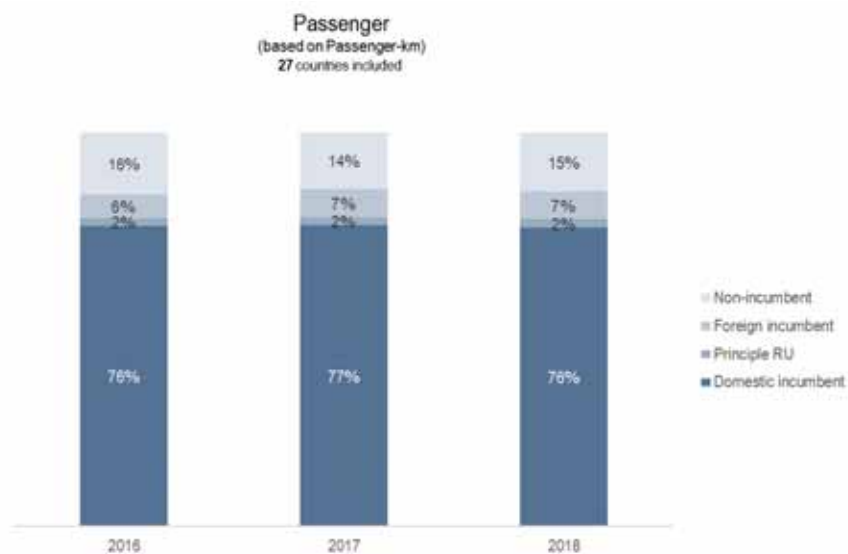
Γράφημα 1: Αριθμός Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων ανά χώρα το 2018 (Πηγή: IRG-Rail)



Στις περισσότερες χώρες μέλη, ο αριθμός των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που προσφέρουν υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευμάτων υπερβαίνει τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που παρέχουν επιβατικές υπηρεσίες.

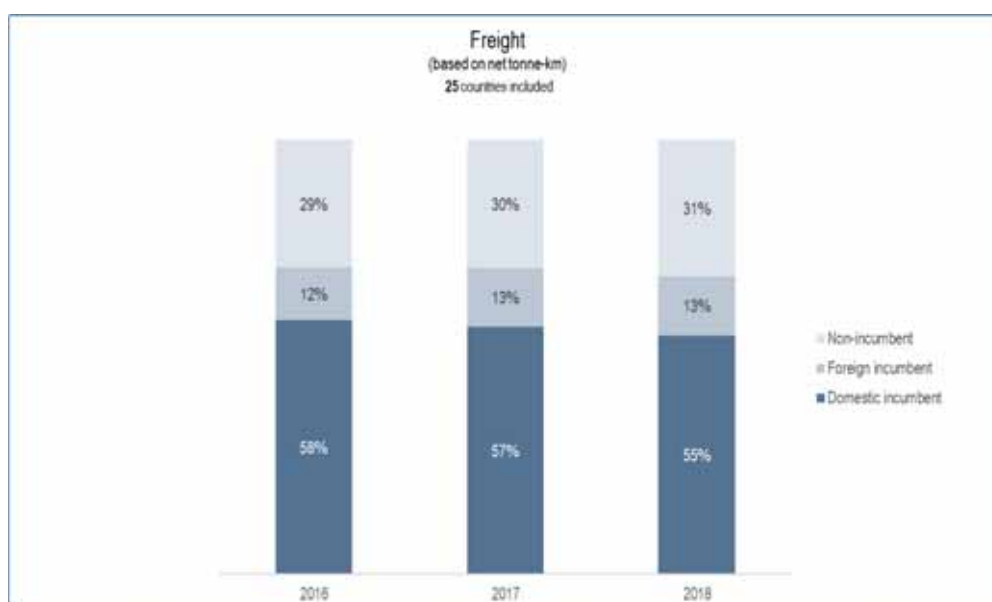
Η ανάπτυξη της σιδηροδρομικής αγοράς σε κάθε χώρα διαφοροποιείται. Αυτό οφείλεται σε ποικίλους παράγοντες, όπως είναι η ανάπτυξη της ιστορικά, η ημερομηνία απελευθέρωσης της σιδηροδρομικής αγοράς καθώς και τα εμπόδια εισόδου σε αυτή.

Γράφημα 2: Μερίδιο αγοράς επιβατικών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (σε επιβατοχιλιόμετρα) μεταξύ 2016-2018 (Πηγή: IRG-Rail)



Όπως βλέπουμε στο γρ. 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.

Γράφημα 3: Μερίδιο αγοράς εμπορευματικών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (σε τονοχιλιόμετρα) μεταξύ 2015-2018 (Πηγή: IRG-Rail)



Όπως αποτυπώνεται στο γράφημα 3, το μερίδιο των εγχώριων κρατικής εκμετάλλευσης εμπορευματικών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (σε τονοχιλιόμετρα), συνέχισε να μειώνεται σε σύγκριση με το 2016 και το 2017, αλλά παραμένει κυρίαρχο. Οι λοιπές κατηγορίες των εξωχώριων κρατικών και ιδιωτικών εμπορευματικών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων παρουσίασαν πολύ μικρή αύξηση στο μερίδιο αγοράς τους.

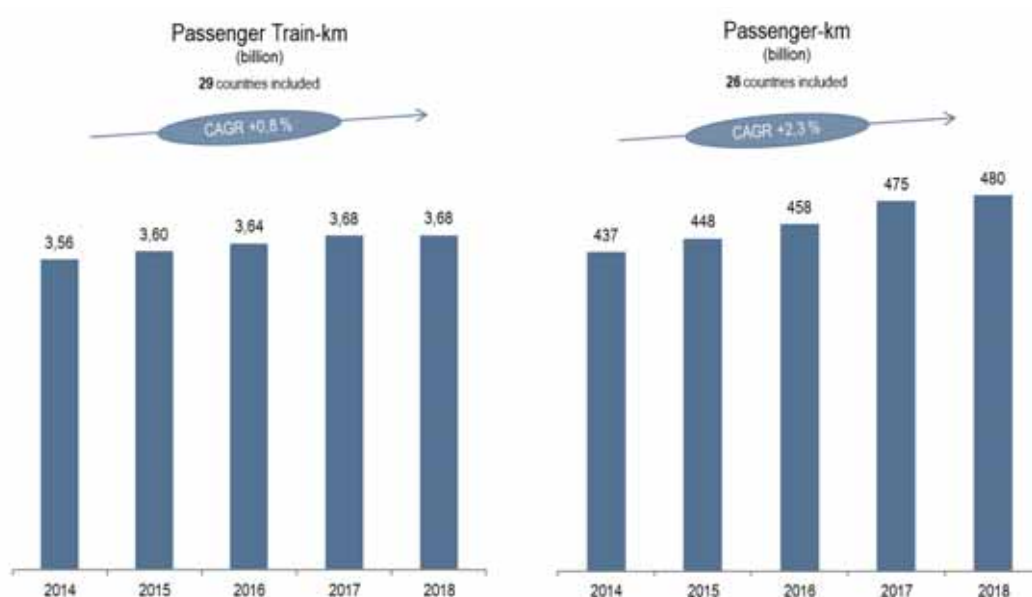
Το μερίδιο της επιβατικής και της εμπορευματικής κυκλοφορίας (σε τρινοχιλιόμετρα) στην Ευρώπη, παραμένει σταθερό μεταξύ 2014 και 2018 (γρ. 4). Παρά το γεγονός ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις εμπορευματικών μεταφορών είναι πολύ περισσότερες από τις αντίστοιχες επιβατών μεταφορών, η επιβατική κυκλοφορία υπερβαίνει σε μεγάλο βαθμό την εμπορευματική, φτάνοντας σε ποσοστό πάνω από 80%.

Γράφημα 4: Επιβατική και εμπορευματική κυκλοφορία (σε δισεκατομμύρια τρινοχιλιόμετρα) μεταξύ 2014-2018 (Πηγή: IRG-Rail)



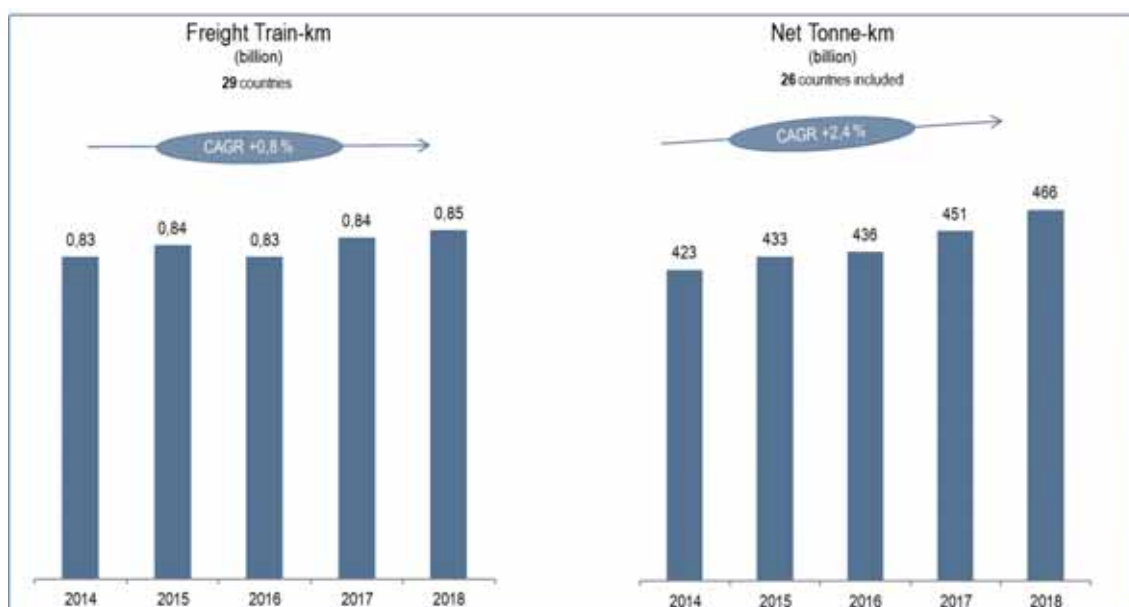
Τα στοιχεία του γρ. 5 για τα τελευταία πέντε χρόνια (2014-2018), δείχνουν μια ήπια τάση αύξησης των προσφερόμενων επιβατικών τρινοχιλιομέτρων (1% μέση ετήσια αύξηση) και μια μεγαλύτερη αύξηση των επιβατικών χιλιόμετρων (2,1% μέση ετήσια αύξηση).

Γράφημα 5: Συνολική επιβατική κυκλοφορία (δισεκατομμύρια τρινοχιλιόμετρα και επιβατοχιλιόμετρα) μεταξύ 2014-2018 (Πηγή IRG-Rail)



Μεταξύ των ετών 2014-2018, η συνολική κυκλοφορία των εμπορευματικών μεταφορών σε τρινοχιλιόμετρα στην Ευρώπη, παρουσίασε πολύ μικρή αύξηση κατά 0,8%, ενώ η ζήτηση σε τονοχιλιόμετρα ήταν υψηλότερη και αυξήθηκε μεσοσταθμικά κατά 2,3% (γράφημα 6).

Γράφημα 6: Συνολική εμπορευματική κυκλοφορία (σε δισεκατομμύρια τρινοχιλιόμετρα και τονοχιλιόμετρα) μεταξύ 2014-2018 (Πηγή: IRG-Rail)

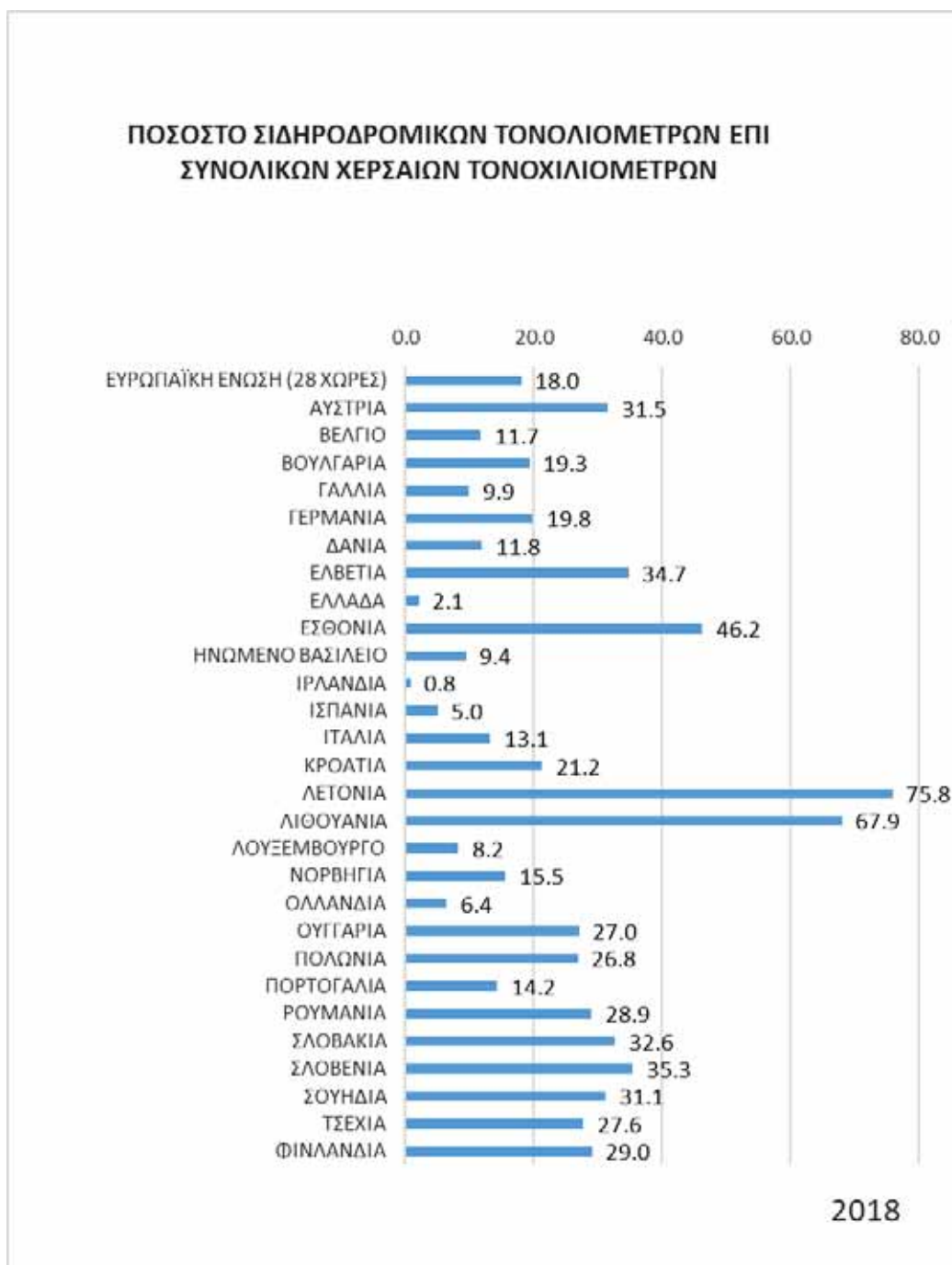


Στα γραφήματα 7 και 9 παρουσιάζεται σε μορφή πίνακα η διαχρονική εξέλιξη στην Ευρώπη, μεταξύ 2007 και 2018, του ποσοστού των σιδηροδρομικών τονοχιλιόμετρων και επιβατοχιλιόμετρων επί των συνολικών χερσαίων τονοχιλιόμετρων και επιβατοχιλιόμετρων αντίστοιχα. Τέλος στα γραφήματα 8 και 10, αποτυπώνεται το ποσοστό των σιδηροδρομικών τονοχιλιόμετρων και επιβατοχιλιόμετρων επί των συνολικών χερσαίων τονοχιλιόμετρων και επιβατοχιλιόμετρων αντίστοιχα για το έτος 2018.

Πίνακας 2: Διαχρονική εξέλιξη του ποσοστού των σιδηροδρομικών τονοχιλιόμετρων στην Ευρώπη επί των συνολικών χερσαίων τονοχιλιόμετρων (Πηγή: EUROSTAT)

ΧΩΡΑ / ΕΤΟΣ	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ΕΕ- 28 Χώρες	18,1	16,9	17,4	18,7	18,5	18,3	18,4	18,2	18,2	17,7	18
Βέλγιο	13,7	11	12	12,2	11,4	11	11,1	11,2	11,1	10,7	11,7
Βουλγαρία	21,7	18,1	17	19	16,6	16,6	18,2	17,9	17,1	18,5	19,3
Τσεχία	32,2	30,5	30,1	30,1	30,5	28,3	28,2	26,3	26,5	26,9	27,6
Δανία	9	9,1	11,5	12,4	10,9	11,3	11,2	12	11,3	11,5	11,8
Γερμανία	19,3	17,9	18,7	19,3	19,1	19,1	18,8	19,3	20,9	19,2	19,8
Εσθονία	68,2	74,1	75,4	71,6	66,9	63,7	55,2	52,4	42,9	44,4	46,2
Ιρλανδία	0,7	0,8	0,9	1,2	1	1,1	1,1	1	0,9	0,9	0,8
Ελλάδα	2,9	2,1	2,2	1,8	1,5	1,5	1,7	1,6	1,3	1,8	2,1
Ισπανία	4,8	4	4,6	5	5,3	5,3	5,9	5,8	5,3	5,1	5
Γαλλία	11,5	10,6	9,5	10,8	10,8	10,6	10,8	11,7	10,9	10,5	9,9
Κροατία	22,6	22,1	22,8	22,4	22,2	19,8	20,4	19,4	19,2	20,1	21,2
Ιταλία	11,3	9,2	9,2	11,2	12,7	11,8	13,2	13,4	14,7	13,6	13,1
Λετονία	83,4	85,4	82,1	84,2	84,1	81,2	81,2	79,8	76,6	74	75,8
Λιθουανία	73	70,4	72,8	73,7	70,3	66,6	68,1	65,9	65	66,7	67,9
Λουξεμβούργο	9,9	8,2	11,6	10,5	7,1	7,3	6,1	7,1	6,5	6,8	8,2
Ουγγαρία	25,1	24,1	27,1	28,5	29,8	30,7	31,1	29,5	28,6	32,4	27
Ολλανδία	6,7	6	5,8	6,3	6,1	5,7	5,8	6,1	6	5,9	6,4
Αυστρία	33,6	32	33	33,1	32,7	32,1	33,1	32,5	32,2	31,8	31,5
Πολωνία	33,8	28,8	29,5	29,9	27,6	26,4	26,5	25,5	24,7	23,9	26,8
Πορτογαλία	9,7	9,4	10,9	10,9	12,8	12,7	12,8	14,1	14,5	14,1	14,2
Ρουμανία	24,5	23,1	29,2	35,4	31,4	30,7	30,2	31,6	30,3	30,2	28,9
Σλοβενία	29,7	28	31,8	34	32,8	34,8	36	35	33,9	35,5	35,3
Σλοβακία	40,3	35,8	38,5	38,2	36,5	39	38,9	36,6	34,6	32,9	32,6
Φινλανδία	27,2	25,8	26,8	27,6	28,6	30,1	30,7	27	26,8	27,3	29
Σουηδία	31,9	33,3	35,6	34,8	35,8	33,7	30,4	29,5	29,5	30,2	31,1
Ηνωμένο Βασίλειο	11,2	11,7	10,9	12,1	12,1	13,4	13,5	10,9	9,4	9,6	9,4
Νορβηγία	15,6	16,4	15,4	15,8	14,8	13,3	13,7	12,9	13	15,2	15,5
Ελβετία	35,5	33,5	33,8	35,2	34,6	36,1	36,2	37,3	37,5	34,8	34,7

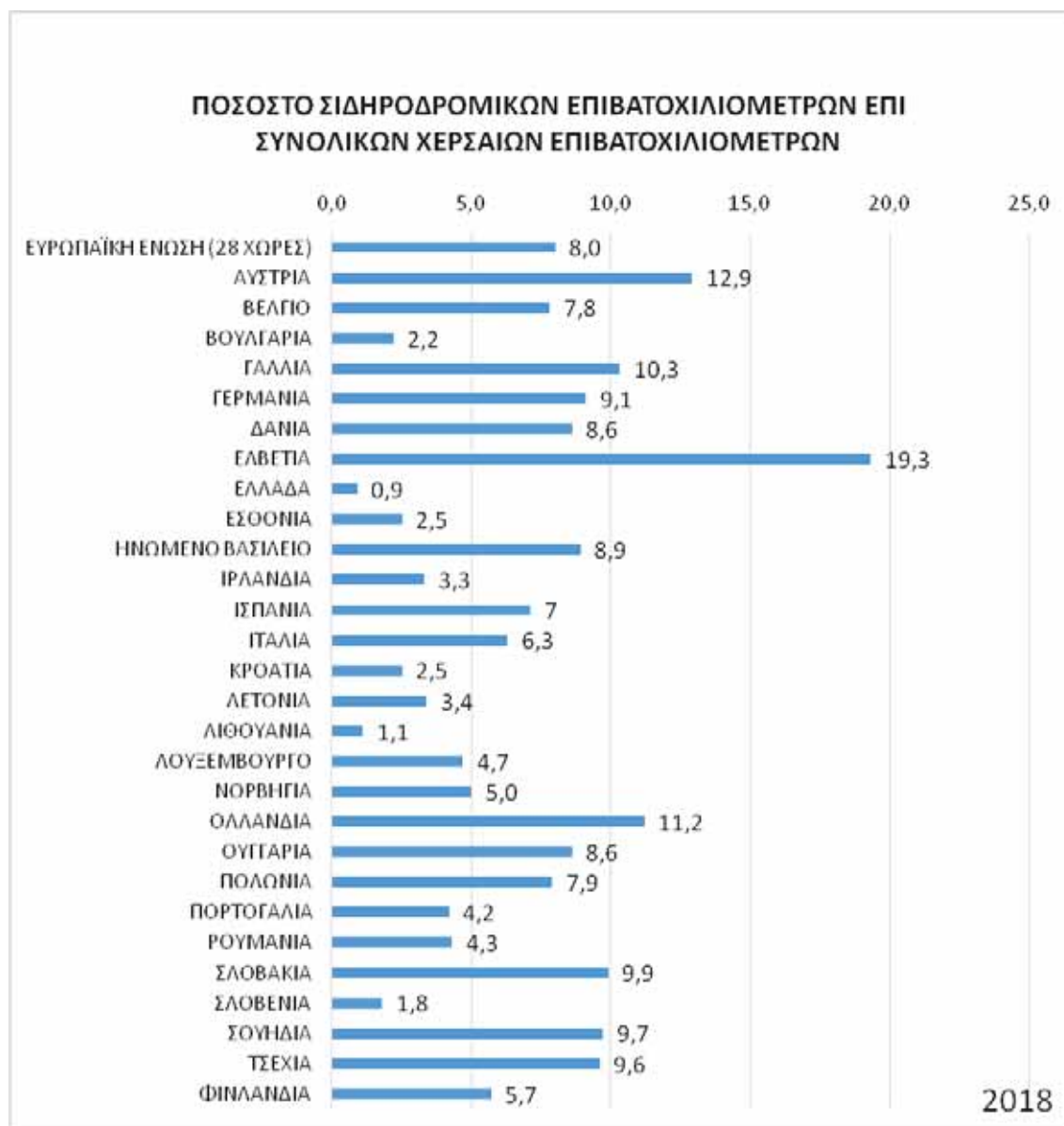
Γράφημα 7: Ποσοστό των σιδηροδρομικών τονοχιλιόμετρων στην Ευρώπη επί των συνολικών χερσαίων τονοχιλιόμετρων για το έτος 2018 (Πηγή: EUROSTAT)



Γράφημα 8: Διαχρονική εξέλιξη του ποσοστού των σιδηροδρομικών επιβατοχιλιόμετρων στην Ευρώπη επί των συνολικών χερσαίων επιβατοχιλιόμετρων (Πηγή: EUROSTAT)

ΧΩΡΑ	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ΕΕ - 28 χώρες	7,4	7,1	7,2	7,4	7,7	7,8	7,8	7,8	7,8	8	8
Βέλγιο	7,5	7,5	7,7	7,7	7,8	8,2	8,2	7,8	7,7	7,9	8,1
Βουλγαρία	4	3,7	3,6	3,5	3,1	2,9	2,6	2,3	2,2	2,1	2,2
Τσεχία	7,1	6,8	7,5	7,6	8,3	8,5	8,4	8,6	8,9	9,2	9,6
Δανία	9,7	9,5	9,8	10	10,2	10,3	9,7	9,3	8,8	8,6	8,4
Γερμανία	8,1	7,9	8	8,5	8,9	8,5	8,5	8,4	8,6	8,9	9,1
Εσθονία	2,1	1,9	2	1,9	1,8	1,6	1,9	1,8	2	2,3	2,5
Ιρλανδία	3,3	2,8	2,9	2,9	2,8	2,7	3	3,1	3	3,1	3,3
Ελλάδα	1,3	1,2	1,1	0,8	0,7	0,9	0,9	1	1	0,9	0,9
Ισπανία	5,5	5,4	5,4	5,6	5,6	6,1	6,7	6,7	6,6	7	7,1
Γαλλία	10,1	9,4	9,3	9,3	9,5	10,5	10,3	10,5	10,2	10,8	10,3
Κροατία	5,4	5,6	5,6	4,9	3,5	3,1	3	3,1	2,7	2,4	2,5
Ιταλία	6	5,5	5,5	5,7	6,4	6,3	6,3	6,3	6,1	5,9	6,3
Λετονία	5,2	4,7	4,7	4,9	4,8	4,7	4	3,5	3,4	3,3	3,4
Λιθουανία	0,6	0,6	0,7	0,8	0,7	0,8	1	0,9	1	0,9	1,1
Λουξεμβούργο	4,3	4,3	4,5	4,4	4,6	4,8	4,3	4,7	4,6	4,7	4,7
Ουγγαρία	10,4	10,2	10	10,2	10,1	10,2	9,9	9,5	9,2	8,9	8,6
Ολλανδία	9,2	9,2	9,4	10,5	10,7	11,3	11,8	10,8	11	11,4	11,2
Αυστρία	11,1	11,2	11,1	11,5	11,9	12,4	12,3	12,2	12,2	12,1	12,9
Πολωνία	8,2	7,4	7,1	6,9	7,2	6,7	6,3	6,8	7,3	7,7	7,9
Πορτογαλία	4,3	4,4	4,4	4,5	4,1	4	4,1	4,2	4,2	4,3	4,2
Ρουμανία	7,6	6,5	5,6	5,3	4,6	4,3	4,6	4,6	4,2	4,7	4,3
Σλοβενία	2,7	2,6	2,5	2,3	2,3	2,3	2,1	2,1	2	1,8	1,8
Σλοβακία	6,4	6,6	6,7	7	7,1	7,1	7,3	9,4	9,4	9,9	9,9
Φινλανδία	5,4	5,1	5,2	5	5,3	5,3	5	5,3	5,6	5,4	5,7
Σουηδία	8,7	8,8	8,7	8,7	9,1	9,1	9,2	9,5	9,3	9,6	9,7
Ηνωμένο Βασίλειο	6,9	6,9	7,5	7,8	8,1	8,3	8,5	8,7	8,8	8,9	8,9
Νορβηγία	4,8	4,7	4,8	4,5	4,6	4,8	4,9	4,9	5,1	4,8	5
Ελβετία	17,1	17,4	17,6	19,6	19,2	19,3	19,6	19,8	19,8	19,6	19,3

Γράφημα 9: Ποσοστό των σιδηροδρομικών επιβατοχιλιόμετρων στην Ευρώπη επί των συνολικών χερσαίων επιβατοχιλιόμετρων για το έτος 2018 (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 συνέδους, 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) αριθ. 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 (ΕΚ) αριθ. 881/2004 και μετονομάστηκε σε Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (European Union Agency for Railways).



Η αποστολή του Οργανισμού είναι να καταστεί το σιδηροδρομικό σύστημα καλύτερο και ασφαλέστερο 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, από το 2019, καθίσταται 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.

Αντίστοιχα, η διασφάλιση των δικαιωμάτων των επιβατών και γενικότερα η παρακολούθηση εφαρμογής του κανονισμού αριθ. (ΕΚ) 1371/2007 «σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών» ανήκει στην αρμοδιότητα της Γενικής Δ/νσης Κινητικότητας και Μεταφορών (Unit B5 – Social Aspects, Passenger Rights and Equal Opportunities).

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, πρόσβαση στην υποδομή 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 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 31 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 ΝΕΡ 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 ΡΑΣ παρακολουθεί τις εξελίξεις χωρίς να συμμετέχει ενεργά:

1.2.2.1 Ευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρόμων (RNE)

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

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

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

1.2.2.2 Ευρωπαϊκή Ένωση Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών (ERFA)

Η **Ευρωπαϊκή Ένωση Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών** (European Rail Freight Association ή ERFA) έχει ως στόχο την προώθηση των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών καθώς και των αντίστοιχων ενδιαφερόμενων μερών, μέσω της πλήρους απελευθέρωσης της αγοράς. Επίσης 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 πολυχιδή 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 το **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 2019:

- Στην παρακολούθηση εφαρμογής της ευρωπαϊκής και ελληνικής σιδηροδρομικής νομοθεσίας στις ήδη αδειοδοτημένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα, **TPAINΟΣΕ Α.Ε.**, **ΣΤΑΣΥ Α.Ε.** και **RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR**, στο Διαχειριστή Υποδομής **ΟΣΕ Α.Ε.**, και στον φορέα συντήρησης του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού **ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε.**, για θέματα αρμοδιότητάς τους, με διαρκή εποπτικό έλεγχο και παρεμβάσεις, όπου κρίθηκε απαραίτητο,
- Στην παρακολούθηση των σημαντικών αλλαγών που εξελίσσονται στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά. Μετά την εξαγορά και ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, της κατεστημένης σιδηροδρομικής επιχείρησης στην Ελλάδα από τον Όμιλο Ferrovie dello Stato Italiane Group (FSI), το έτος 2017, μια δεύτερη, κρίσιμη εξέλιξη για τον ελληνικό σιδηρόδρομο, υπήρξε, το 2019, η απόκτηση του 100% των μετοχών της Ελληνικής Εταιρείας Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού – ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε. από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και η ολοκλήρωση της εν λόγω συναλλαγής μετά την έγκριση της συγκεκριμένης συγκέντρωσης με την απόφαση 680/2019 της Επιτροπής Ανταγωνισμού.
- Στην ενσωμάτωση του 4ου σιδηροδρομικού πακέτου – Πυλώνας Αγοράς στην ελληνική νομοθεσία, σε συνεργασία με το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Συγκεκριμένα, με το ν. 4632/2019 (ΦΕΚ Α 159/14.10.2019) «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των οδηγιών 2016/797, 2016/798 και 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και άλλες διατάξεις» η οδηγία (ΕΕ) 2016/2370, που αφορά στον Πυλώνα της Αγοράς, τροποποίησε την οδηγία 2012/34/ΕΕ σχετικά με 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 Α.Ε.) (EL 0120160001). Στο τέλος του 2018 ξεκίνησε η δραστηριοποίηση στις εμπορευματικές μεταφορές της

Rail Cargo Logistics – Goldair (RCLG) και αναμένεται, με 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 συνάψει συμβάσεις πρόσβασης με το Διαχειριστή της Υποδομής - ΟΣΕ Α.Ε., για την πρόσβαση και χρήση της ελληνικής σιδηροδρομικής υποδομής και η Rail Cargo Logistics – Goldair με μισθωμένο τροχαίο υλικό από τη διαχειρίστρια του ελληνικού σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε., διεξάγει εμπορευματικό έργο με δραστηριότητα στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης.

Η ρουμανική σιδηροδρομική εταιρία **Group Feroviar Roman SA**, μέλος του Ομίλου Grampet Group, μετά την εγκατάσταση το 2018 στην Ελλάδα με την ίδρυση υποκαταστήματος και αφού κοινοποίησε στη ΡΑΣ την ευρωπαϊκή άδεια σιδηροδρομικής επιχείρησης, μέσα στο 2019 υπέβαλε την σχετική αίτηση για χορήγηση πιστοποιητικού ασφάλειας προκειμένου να δραστηριοποιηθεί στην ελληνική σιδηροδρομική υποδομή. Η κίνηση αυτή, όπως και αντίστοιχη της σιδηροδρομικής εταιρίας **TEF LOGISTICA FERVIARA**, μέλος, επίσης, του Ομίλου Grampet Group, με αριθμό ευρωπαϊκής αδείας RO0120160002, επιβεβαιώνουν το έντονο ενδιαφέρον που υπάρχει για το σιδηροδρομικό εμπορευματικό έργο στην Ελλάδα.

Η εταιρία **Piraeus Europe Asia Rail Logistics** - Ανώνυμη Εταιρία Διαχείρισης Εφοδιαστικής Αλυσίδας, μέσα στο 2019 προχώρησε στην εκπαίδευση νέων μηχανοδηγών, επιλύοντας ένα σημαντικό εμπόδιο που είχε για την είσοδό της στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά. Η ΡΑΣ, σε συνεχή συνεργασία με το Εκπαιδευτικό Κέντρο του ΟΣΕ, μετά την αδειοδότηση και τη χορήγηση ευρωπαϊκής άδειας μηχανοδηγού, στην πρώτη εκπαιδευτική σειρά μηχανοδηγών της TRAINΟΣΕ, το έτος 2018, επιδιώκει να άρει το χρόνιο εμπόδιο της έλλειψης αδειοδοτημένου και πιστοποιημένου προσωπικού σε θέματα ασφάλειας, ώστε να διευκολύνει τις νέες επιχειρήσεις που ενδιαφέρονται να λειτουργήσουν στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά. Οι υποψήφιοι μηχανοδηγοί για την PEARL, καθώς και της RCLG εκτιμάται ότι θα ολοκληρώσουν την εκπαιδευτική διαδικασία και θα αδειοδοτηθούν από τη ΡΑΣ μέσα στο 2020.

Παράλληλα, αναφορικά με την εταιρία PEARL, η επιχείρηση «OCEAN RAIL LOGISTICS ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗΣ ΑΛΥΣΙΔΑΣ», η οποία ανήκει στον όμιλο COSCO, και ο Αντώνιος Παναγόπουλος προχώρησαν, στο τέλος του 2019, στην απόκτηση από κοινού ελέγχου επί της εταιρίας PEARL, οι μετοχές της οποίας μέχρι τότε ανήκαν αποκλειστικά στον Α. Παναγόπουλο. Η συγκεκριμένη συγκέντρωση γνωστοποιήθηκε στην Επιτροπή Ανταγωνισμού, σύμφωνα με τα άρθρα 5 έως 10 του ν. 3959/2011, και αναμένεται μέσα στο 2020, η σχετική απόφαση.

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 στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις (ΣΕ)

2.2.1 ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

Η συγχώνευση, δια απορρόφησης, της εταιρείας ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε. από την εταιρεία ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., η οποία συντελέστηκε στο τέλος του έτους 2019, αποτελεί μία σημαντική μεταβολή που διαφοροποιεί την υφιστάμενη δομή του σιδηροδρομικού τομέα και καθιστά τη ΡΑΣ κρίσιμο ρυθμιστή για την ομαλή λειτουργία των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα. Η καθετοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με την ένταξη των δραστηριοτήτων της πρώην ΕΕΣΣΤΥ - υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού - στην οργανωτική δομή της ΣΕ ΤΡΑΙΝΟΣΕ, μέσω νέας οργανωτικής μονάδας, αποτελεί ένα νέο μοντέλο λειτουργίας για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, που συνεπάγεται αυξημένες υποχρεώσεις ως δεσπόζουσα επιχείρηση στην αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών καθώς και στην αγορά παροχής υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού.



Οι υπηρεσίες συντήρησης και λοιπές υπηρεσίες, που παρείχε μέχρι σήμερα η ΕΕΣΣΤΥ, εμπίπτουν στις υπηρεσίες του Παραρτήματος II του ν. 4408/2016 και ως εκ τούτου αποτελούν ρυθμιζόμενες υπηρεσίες, που παρέχονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 13 του ν. 4408/2016 και του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2177, με κανόνες ισότιμης πρόσβασης όλων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, με τήρηση των αρχών της διαφάνειας και της μη διακριτικής μεταχείρισης.

Στο πλαίσιο αυτό η ΡΑΣ συνεργάστηκε με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ανταλλάσσοντας σχετική αλληλογραφία προκειμένου να ολοκληρωθούν μέσα στο 2019 όλες οι απαιτήσεις που προέκυψαν από αυτή τη νέα επιχειρηματική κίνηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και αφορούν στο πλαίσιο αδειοδότησης - νομιμοποιητικά έγγραφα, νέο επιχειρησιακό σχέδιο - στο ρυθμιστικό πλαίσιο – νέα οργανωτική δομή με λογιστικό διαχωρισμό των υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς και των υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού.

2.2.2 Σύμβαση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ)

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) αριθ. 1370/2007 σχετικά με το άνοιγμα της αγοράς των εγχώριων επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών».

Στο πλαίσιο αυτό, και δεδομένου ότι η υφιστάμενη σύμβαση ΥΔΥ λήγει τον Δεκέμβριο του 2020, το Νοέμβριο του 2019 το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών υπόγραψε μνημόνιο συμφωνίας με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ για την ανάθεση νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας (ΥΔΥ) από το 2021, με ετήσια επιδότηση ποσού ύψους έως 50 εκατομμύρια ευρώ, επιδότηση αντίστοιχη με την ισχύουσα στην υφιστάμενη σύμβαση ΥΔΥ.

Η σύμβαση ΥΔΥ είναι τριμερής, μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου - εκπροσωπούμενου από τους Υπουργούς Οικονομικών - Υποδομών και Μεταφορών - και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και στο συμβατικό αντικείμενο ορίζεται, μεταξύ άλλων, το εύρος των παρεχόμενων υπηρεσιών, τα δρομολόγια που καλύπτονται από την σύμβαση, η μεθοδολογία υπολογισμού της αποζημίωσης, 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.

2.3 Έλεγχος και Παρεμβάσεις στο Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ) – ΟΣΕ Α.Ε.

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.

Το έτος 2019, υποβλήθηκε προς τη ΡΑΣ το νέο «Σύστημα Τελών Πρόσβασης και Χρήσης Υποδομής» από το Διαχειριστή της Υποδομής. Υπενθυμίζεται ότι η ΡΑΣ, σε εφαρμογή της παρ.5 του άρθρου 56 του ν. 4408/2016, εξετάζει ότι τα τέλη που επιβάλλονται από τον Διαχειριστή Υποδομής είναι σύμφωνα με το Τμήμα 2 του Κεφαλαίου IV του ν. 4408/2016 και δεν εισάγουν διακρίσεις. Ο καθορισμός των τελών, το πλαίσιο και οι κανόνες χρέωσης αποτελούν βασικό καθήκον του Διαχειριστή Υποδομής, σε εφαρμογή των άρθρων 29-36 του ν. 4408/2016. Το νέο μοντέλο στηρίζεται στις αρχές του άμεσου κόστους και οφείλει να ακολουθεί τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2015/909.



Η ΡΑΣ προχώρησε σε έλεγχο των αρχών του κοστολογικού μοντέλου και σε παρουσίαση, με την συνδρομή του Διαχειριστή της Υποδομής, του νέο αυτού μοντέλου στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο των Σιδηροδρομικών Ρυθμιστικών Φορέων το Μάιο του 2019.

Επίσης, μετά από συνεχείς παρεμβάσεις της ΡΑΣ, ο ΟΣΕ, το 2019, πρόσθεσε στη Δήλωση Δικτύου έτους 2020, Παράρτημα με τον τίτλο «Κατάλογος Εγκαταστάσεων που παρέχονται Υπηρεσίες», για την κάλυψη των απαιτήσεων του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2177 «σχετικά με την πρόσβαση σε εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης και σε υπηρεσίες σχετικές με τις σιδηροδρομικές μεταφορές».

Στο πλαίσιο άσκησης των εποπτικών της αρμοδιοτήτων, κατά το άρθρο 56 του ν. 4408/2016, απέστειλε επιστολές στο Διαχειριστή Υποδομής όπου επισήμανε όλες τις ανάγκες ενημέρωσης της Δήλωσης Δικτύου του 2019 σύμφωνα με τις απαιτήσεις του νομοθετικού πλαισίου, που απορρέει από την ευρωπαϊκή οδηγία 2012/34/ΕΕ και τις εκτελεστικές πράξεις αυτής καθώς και από τον σχετικό νόμο εναρμόνισης της ελληνικής νομοθεσίας (ν. 4408/2016).

2.3.2 Συμβάσεις Πρόσβασης μεταξύ Διαχειριστή Υποδομής και Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων

Για τη διασφάλιση της διαφανούς διαδικασίας πρόσβασης στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή, καθώς και της αποτελεσματικής και ορθής χρήσης του σιδηροδρομικού δικτύου από όλες τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται αυτή τη στιγμή, η ΡΑΣ ενημερώνεται από το Διαχειριστή της Υποδομής για τις ετήσιες υπογεγραμμένες συμβάσεις πρόσβασης.

Στο πλαίσιο αυτό, το 2019, έγινε σύγκριση των συμβάσεων πρόσβασης των τριών ενεργών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ΣΤΑΣΥ και RAIL Cargo Logistics Goldair, προκειμένου να διασφαλισθεί η διαφάνεια όσον αφορά στους όρους πρόσβασης στην υποδομή και στις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης καθώς και σε υπηρεσίες σχετικές με σιδηροδρομικές μεταφορές καθώς και στις σχετικές χρεώσεις.

Η ανταπόκριση και η αποσαφήνιση σημείων των συμβάσεων από το Διαχειριστή Υποδομής συνέβαλε στην ενίσχυση της διαφάνειας στη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς.

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

Ο Διαχειριστής της Υποδομής, ΟΣΕ Α.Ε., 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 ο ΟΣΕ παρουσίασε στη Δήλωση Δικτύου τις σχετικές εγκαταστάσεις υπηρεσιών, καθώς και τις υπηρεσίες που παρέχονται σε κάθε εγκατάσταση, τον τρόπο πρόσβασης σ' αυτές και τις σχετικές

χρεώσεις τόσο για την πρόσβαση, όσο και για την παρεχόμενη υπηρεσία. Η ενημέρωση αυτή υλοποιήθηκε σε εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2177.

Η ΡΑΣ, αναγνωρίζοντας ότι το θέμα των εγκαταστάσεων – ακινήτων που εξυπηρετούν την εθνική σιδηροδρομική υποδομή αποτελεί ένα κρίσιμο θέμα, το οποίο συχνά χρήζει εξειδίκευσης και αποσαφήνισης του ρόλου των εμπλεκόμενων φορέων (Διαχειριστής Υποδομής, Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις, Φορέας Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού, Φορέας Διαχείρισης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού και Εγκαταστάσεων που εξυπηρετούν τις σιδηροδρομικές μεταφορές) και των αρμοδιοτήτων τους, παρεμβαίνει, όποτε το κρίνει απαραίτητο, για την επίλυση ζητημάτων που ανακύπτουν στην σιδηροδρομική αγορά. Ένα τέτοιο θέμα υπήρξε το 2019 σχετικά με την πρόσβαση σε εγκαταστάσεις πετρελαιοδότησης και τον πάροχο της σχετικής υπηρεσίας προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Μετά από παρέμβαση της ΡΑΣ, ο Διαχειριστής Υποδομής, στη Δήλωση Δικτύου του 2020 αποσαφήνισε τον πάροχο της υπηρεσίας.

Ένα ιδιαίτερο και αρκετά σύνθετο θέμα που προέκυψε το 2019, είναι η παρακολούθηση της λειτουργίας της καθετοποιημένης πλέον ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η οποία, μετά την απόκτηση του 100% των μετοχών της Ελληνικής Εταιρείας Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού – ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε., λειτουργεί ως «ελέγχουσα οντότητα» που ασκεί άμεσο έλεγχο στο φορέα εκμετάλλευσης εγκατάστασης εξυπηρέτησης για τις υπηρεσίες συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού και ως δεσπόζουσα επιχείρηση στην εθνική αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών. Η ΡΑΣ, σε συνεχή επαφή με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, παρακολουθεί την αποτελεσματική εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2177 για την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις και τις υπηρεσίες συντήρησης, προκειμένου να διασφαλίσει την ισότιμη πρόσβαση σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Τέλος, η ΡΑΣ παρακολουθεί την 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.

2.3.4 Σύστημα επιδόσεων

Ο ΟΣΕ είναι αρμόδιος για την εφαρμογή του Συστήματος Επιδόσεων σύμφωνα με το άρθρο 35 του ν. 4408/2016.

Η ΡΑΣ έχει επισημάνει με επιστολές τις αδυναμίες του υφιστάμενου συστήματος στον Διαχειριστή Υποδομής με στόχο την ελαχιστοποίηση της διατάραξης του σιδηροδρομικού δικτύου και τη βελτίωση των επιδόσεων αυτού.



Ο μικρός αριθμός των δρομολογίων που παρακολουθείται ημερησίως στον άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Αλεξανδρούπολη, η χειρόγραφη καταγραφή και παρακολούθηση της κυκλοφορίας καθιστούν το σύστημα επιδόσεων αναποτελεσματικό. Έχει προταθεί η χρήση πληροφοριακών συστημάτων για την αυτόματη καταγραφή και κατηγοριοποίηση της υπαιτιότητας μεταξύ ΔΥ και ΣΕ.

Οι Σιδηροδρομικές Εταιρείες ΣΤΑΣΥ ΑΕ και RCLG δεν έχουν ενταχθεί ακόμα στο Σύστημα Επιδόσεων. Με δεδομένο την είσοδο και άλλων σιδηροδρομικών εταιριών στην ελληνική σιδηροδρομική υποδομή, ο Διαχειριστής Υποδομής θα πρέπει να αυξήσει τα σημεία παρακολούθησης και να εντάξει και άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις στο σύστημα παρακολούθησης και καταγραφής.

Αναμένονται οι ανάλογες διορθωτικές κινήσεις από τον ΟΣΕ για την καλύτερη αποτελεσματικότητα του Συστήματος Επιδόσεων.

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

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



Στο πλαίσιο αυτό υποβλήθηκε από το Διαχειριστή της Υποδομής, το Φεβρουάριο του 2019, νέο κοστολογικό μοντέλο για τον υπολογισμό των χρεώσεων για τη χρήση της υποδομής. Το νέο μοντέλο είναι πιο κοντά στις αρχές χρέωσης που απορρέουν από την οδηγία 2012/34/ΕΕ και τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/909, βασιζόμενο στο άμεσο κόστος, αντί του οριακού, όπως προέβλεπε η υπουργική απόφαση Φ.4/54510/4872/06 (ΦΕΚ 1745 Β/30-11-2006) «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.

Το νέο αυτό μοντέλο, σε συνεργασία με το Διαχειριστή της Υποδομής, παρουσιάστηκε στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρομικών Ρυθμιστικών Φορέων, το Μάιο του 2019. Η ΡΑΣ προχώρησε σε σχολιασμό της μεθοδολογίας και των αρχών χρέωσης που ακολουθεί το μοντέλο, το Σεπτέμβριο του 2019, επιδιώκοντας να αποσαφηνίσει χρεώσεις που τίθενται από το Διαχειριστή Υποδομής και να επικοινωνήσει καλές ευρωπαϊκές πρακτικές.

Σε κάθε περίπτωση, η λήψη αποφάσεων για το επίπεδο των τελών χρήσης της υποδομής ανήκει στα βασικά καθήκοντα του Διαχειριστή Υποδομής, σε συνεργασία με το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, δεδομένου ότι συνδέεται και με θέματα χρηματοδότησης του Διαχειριστή Υποδομής, σύμφωνα με το άρθρο 29 του ν. 4408/2016.

2.3.6 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/2015/30-10-2015) που αφορά στην παροχή κινήτρου στο Διαχειριστή σιδηροδρομικής Υποδομής (ΟΣΕ Α.Ε.) 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 (ΦΕΚ 60/Α/7-3-2005).

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 το άρθρο 30 παρ.4 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.

Με δεδομένο ότι βρίσκεται σε εξέλιξη η σύνταξη και υπογραφή της συμβατικής συμφωνίας του άρθρου 30 παρ.2 του ν. 4408/2016, εκτιμάται ότι, στο μέλλον, τα κίνητρα της του άρθρου 30 παρ.1 του ν. 4408/2016 θα μπορούσαν να ενταχθούν σ' αυτήν και να επαναξιολογηθεί το μέχρι σήμερα ισχύον ρυθμιστικό μέτρο υλοποίησης των κινήτρων.

2.3.7 Έλεγχος και Παρεμβάσεις στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ως Φορέα Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ως απορροφήσασα την ΕΕΣΣΤΥ, αποτελεί πλέον φορέα εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και πάροχο των υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού. Μάλιστα, αποτελεί το μοναδικό πάροχο των υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού στην Ελλάδα.

Η ΡΑΣ, με συνεχείς παρεμβάσεις της τόσο προς την πρώην ΕΕΣΣΤΥ, όσο και προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, επιδιώκει την ορθή παρουσίαση των εγκαταστάσεων συντήρησης καθώς και των αντίστοιχων υπηρεσιών που παρέχονται σε κάθε εγκατάσταση, τον τρόπο πρόσβασης σ' αυτές καθώς και τις σχετικές χρεώσεις για τις παρεχόμενες υπηρεσίες, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2177.

Παράλληλα, λαμβάνοντας υπόψη την είσοδο και άλλων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στην ελληνική σιδηροδρομική υποδομή και την κρισιμότητα των υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού για το περαιτέρω «άνοιγμα» της ελληνικής σιδηροδρομικής αγοράς, η ΡΑΣ θεωρεί προτεραιότητα τη διασφάλιση της διαφάνειας και την τήρηση των κανόνων του ανταγωνισμού στην συγκεκριμένη μονοπωλιακή αγορά. Παρακολουθεί τις σχετικές συμβάσεις παροχής υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού μεταξύ της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και των λοιπών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, με στόχο οποιαδήποτε τυχόν διαφοροποίηση να τεκμηριώνεται και να ακολουθεί τις απαιτήσεις του άρθρου 31 του ν. 4408/2016.

2.3.8 Συμφωνία Κράτους-Διαχειριστή Υποδομής

Κατά την ενσωμάτωση της οδηγίας 2012/34/ΕΕ με το 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.

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

Η Ελλάδα, βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 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) αριθ. 1316/2013 «για τη σύσταση της διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη», την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 680/2007 και (ΕΚ) αριθ. 67/2010» προστέθηκε και η Γερμανία ως όγδοη χώρα του διαδρόμου και μετονομάστηκε πλέον σε Ανατολή/ Ανατολική Μεσόγειος (Orient East-Med Corridor-OEM), που ξεκινάει από την Ελλάδα και διασχίζει τις Βουλγαρία, Ρουμανία, Ουγγαρία, Αυστρία, Σλοβακία, Τσεχία και καταλήγει στη Γερμανία.

Στα πλαίσια καλύτερου συντονισμού μεταξύ των κρατών μελών και των διαχειριστών υποδομής, διοργανώνονται από την ουγγρική προεδρία, αρμόδια να χειρίζεται ζητήματα της

μονοαπευθυντικής θυρίδας του Διαδρόμου (Corridor One-Stop Shop / C-OSS), συναντήσεις μεταξύ των εκπροσώπων των υπουργείων και των διαχειριστών υποδομής των χωρών που συμμετέχουν στον εν λόγω διάδρομο με ονομασίες Executive και Management Boards αντίστοιχα.

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

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

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.

Εικόνα 1: RFC 7 – Orient/East-Med (Πηγή: www.rfc7.eu)



Οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές αποτελούν σημαντικό στοιχείο παρακολούθησης και ανάπτυξης της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ. Ο σιδηρόδρομος και κυρίως ο ηλεκτροδοτούμενος, αποτελεί μέσο φιλικό προς το περιβάλλον και ενεργειακά αποδοτικό. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εκτιμά ότι ο σιδηρόδρομος θα πρέπει να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στις εμπορευματικές μεταφορές, προκειμένου να καταστήσει το σύστημα μεταφορών της ΕΕ πιο πράσινο και πιο βιώσιμο, καταπολεμώντας αποτελεσματικά την οδική συμφόρηση και συμβάλλοντας στην προστασία του κλίματος και του περιβάλλοντος. Η ενίσχυση των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών είναι ένας συνεχής στόχος πολιτικής για την Επιτροπή. Οι σιδηροδρομικοί εμπορευματικοί διάδρομοι, που επιλέγονται λόγω της ιδιαίτερης δυνατότητάς τους για ανάπτυξη διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, αποτελούν ουσιαστικό εργαλείο για την επίτευξη αυτού του στόχου. Στο πλαίσιο αυτό, στο τέλος του 2019, ξεκίνησε αξιολόγηση του κανονισμού (ΕΕ) 913/2010, μέσω εκτεταμένης διαβούλευσης με πληθώρα οικονομικών φορέων του σιδηροδρομικού συστήματος, με σκοπό τη συγκέντρωση πληροφοριών και το σχολιασμό από τα ενδιαφερόμενα μέρη του νομικού πλαισίου που διέπει τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές και τη λειτουργία των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων. Η διαβούλευση θα ολοκληρωθεί μέσα στο 2020 και θα οδηγήσει σε πιθανές τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 913/2010.

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

Μετά τη δημοσίευση το 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» και

- 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 ενεργά, ως Ρυθμιστικός Φορέας και ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, στη διαδικασία εναρμόνισης, η οποία ολοκληρώθηκε με την ενσωμάτωση των τριών Οδηγιών του 4^{ου} σιδηροδρομικού πακέτου σε ένα ενιαίο νομοθέτημα και για τους δύο πυλώνες, το ν. 4632/2019 (ΦΕΚ Α 159/14.10.2019).

2.6 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/ΕΕ, είχαν καταλήξει στο τέλος του 2015 σε ένα «προχωρημένο σχέδιο», ύστερα από μακρά συνεργασία ελληνικών και βουλγαρικών εμπλεκομένων. Η ΡΑΣ, με την ιδιότητά της ως Ρυθμιστικός Φορέας αλλά και ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας, συμμετείχε στις σχετικές συσκέψεις για τη διαμόρφωση του κειμένου της διακρατικής συμφωνίας.

Το τελικό κείμενο, όπως διαμορφώθηκε με τις τελευταίες προσθήκες και διορθώσεις στις αρχές του 2016, κοινοποιήθηκε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όπως ορίζει η παρ. 2 του άρθρου 14 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και ύστερα από την απόφαση έγκρισης της ΕΕ, το 2018, αναμένεται μέσα στο 2020 να κυρωθεί με νόμο η διακρατική συμφωνία μεταξύ Ελλάδας και Βουλγαρίας.

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

Με την ολοκλήρωση της αναγνώρισης του Εκπαιδευτικού Κέντρου του ΟΣΕ από τη ΡΑΣ, το 2018, 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.

Στο πλαίσιο αυτό η ΡΑΣ διοργάνωσε, σε συνεργασία με το Εκπαιδευτικό Κέντρο του ΟΣΕ, τον Ιούλιο του 2019, τις πρώτες εξετάσεις για απόκτηση ευρωπαϊκής άδειας μηχανοδηγού. Μετά την επιτυχή υλοποίηση τόσο της εκπαιδευτικής διαδικασίας από το Εκπαιδευτικό Κέντρο όσο και της εξεταστικής διαδικασίας, την ευθύνη της οποίας είχε η ΡΑΣ, εκδόθηκαν οι πρώτες ευρωπαϊκές άδειες μηχανοδήγησης.

Εκτιμάται ότι η αδειοδότηση και πιστοποίηση νέων μηχανοδηγών θα ενισχύσει την απελευθέρωση των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα, συμβάλλοντας στην αύξηση του μεριδίου του σιδηροδρομικού έργου επιβατικού και εμπορευματικού.

2.8 Ετήσιες επιθεωρήσεις

Η ΡΑΣ στο πλαίσιο των εποπτικών της αρμοδιοτήτων, στο ρυθμιστικό τομέα, υλοποιεί επιθεωρήσεις, με αντικείμενο την παρακολούθηση των διαδικασιών που εφαρμόζουν ο Διαχειριστής της Υποδομής και οι Φορείς Εκμετάλλευσης των Εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών για την τήρηση των απαιτήσεων του ν. 4408/2016 αναφορικά με την πρόσβαση, την κατανομή χωρητικότητας, τις χρεώσεις, τη διαχείριση της κυκλοφορίας, τις εργασίες συντήρησης κ.α.



Η ΡΑΣ διενέργησε επιθεώρηση στις εγκαταστάσεις της Rail Cargo Logistics Goldair, στην Θεσσαλονίκη και στις υπηρεσίες που παρέχονται στον Εμπορευματικό ΣΣ Σίνδου. Σκοπός του ελέγχου ήταν η επί τόπου επιθεώρηση των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης και των αντίστοιχων υπηρεσιών που παρέχονται σχετικά με τις εμπορευματικές σιδηροδρομικές μεταφορές στον Εμπορευματικό ΣΣ Σίνδου στη ΣΕ RCLG. Επιθεωρήθηκαν ειδικότερα η σύνθεση / αποσύνθεση αμαξοστοιχίας και οι διαδικασίες πετρελαιοδότησης και παροχής ηλεκτρικής ενέργειας.

3 ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΗΡΗΣΗΣ ΤΟΥ (ΕΚ) αριθ. 1371/2007

Η ΡΑΣ, στο πλαίσιο άσκησης των αρμοδιοτήτων της ως Φορέας υπεύθυνος για την επιβολή της εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών (National Enforcement Body), **κατά τη διάρκεια του 2019 προέβη στις παρακάτω ενέργειες:**

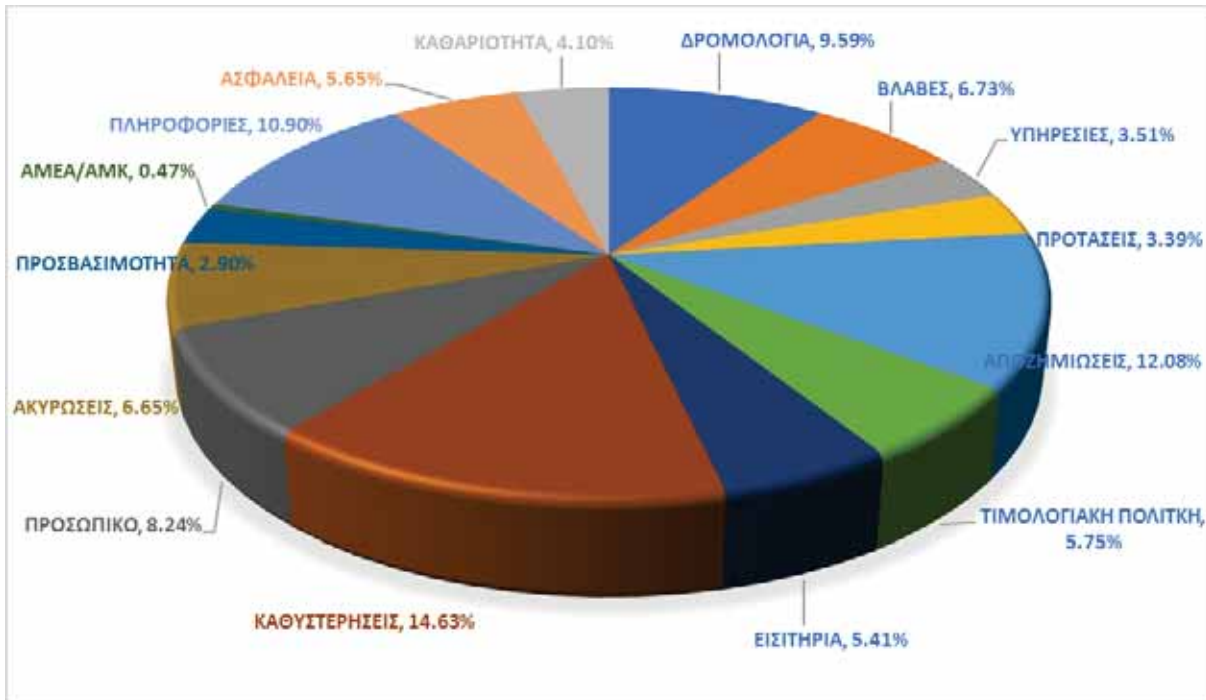
3.1 Διαχείριση Παραπόνων για το έτος 2019

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. Τα παράπονα καταχωρίζονται στις κατηγορίες Ακυρώσεις, ΑμεΑ/ΑΜΚ, Ασφάλεια, Καθαριότητα, Καθυστερήσεις, Πληροφορίες, Προσβασιμότητα, Προσωπικό, Τιμολογιακή πολιτική, Εισιτήρια – Κάρτες, Αποζημιώσεις, Βλάβες, Υπηρεσίες, Δρομολόγια, Λοιπά και σε Προτάσεις – Αιτήματα. Κάθε παράπονο μπορεί να αφορά σε περισσότερες από μία κατηγορίες. Στο πεδίο ελέγχου της ΡΑΣ εμπίπτουν, λόγω των εξαιρέσεων από την εφαρμογή ορισμένων άρθρων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007, κυρίως τα παράπονα που αφορούν στο Προσωπικό, Προσβασιμότητα, ΑμεΑ/ΑΜΚ, Πληροφορίες, Ασφάλεια, Βλάβες, Υπηρεσίες και Εισιτήρια.



Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έλαβε 2.811 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.

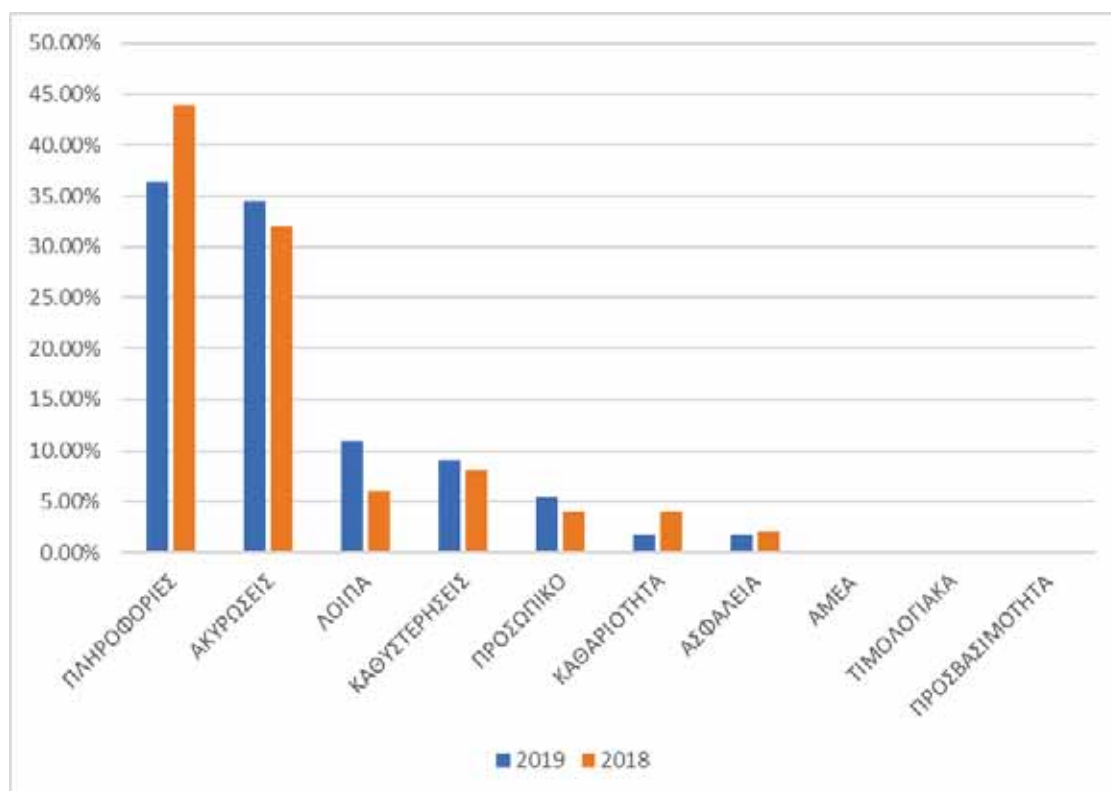
Γράφημα 10 : Ποσοστό παραπόνων ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ ανά κατηγορία, 2019 (Πηγή: ΡΑΣ)



Στον γράφημα αποτυπώνονται τα ποσοστά συμμετοχής των παραπόνων που έλαβε η ΤΡΑΙΝΟΣΕ το 2019.

Οι πέντε (5) πρώτες -σε αριθμό παραπόνων- κατηγορίες για το έτος 2019 είναι οι εξής: «Δρομολόγια», «Αποζημιώσεις», «Καθυστερήσεις», «Πληροφορίες» και «Προσωπικό», αποτελώντας το 55,44% του συνόλου των παραπόνων .

Η ΣΤΑΣΥ έλαβε 55 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 (ΕΚ) αριθ. 1371/2007, για το τμήμα «Δουκίσσης Πλακεντίας – Αεροδρόμιο».

Γράφημα 11: Ποσοστό παραπόνων ΣΤΑΣΥ Α.Ε. ανά κατηγορία, 2019-2018 (Πηγή: ΡΑΣ)

Συγκριτικά με το 2018, ο συνολικός αριθμός των παραπόνων και για τις δύο σιδηροδρομικές επιχειρήσεις είναι αυξημένος περίπου κατά 10% της ΣΤΑΣΥ ΑΕ και 30% της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ. (προ των αναγωγών σε περισσότερες της μίας κατηγοριών) κυρίως στις κατηγορίες του πλέγματος δρομολογίων, των αποζημιώσεων, των καθυστερήσεων, των βλαβών, της καθαριότητας, της προσβασιμότητας των ΑμεΑ/ΑΜΚ. Θα πρέπει, παράλληλα, να σημειωθεί και η αύξηση του αριθμού των επιβατών και των δύο εταιρειών, περίπου 16,7% της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και 7,6% της ΣΤΑΣΥ, κατά το έτος 2019. Ειδικότερα σε 19.598.632 εκ. ανήλθαν οι επιβάτες της ΤΡΑΙΝΟΣΕ το 2019 έναντι 16.794.588 εκ. επιβατών το 2018 και αντίστοιχα, σε 2,789,644 εκ. οι επιβάτες της ΣΤΑΣΥ ΑΕ έναντι 2,591,634 εκ. Περαιτέρω ανάλυση των στοιχείων που προκύπτουν από τον έλεγχο της εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 θα πραγματοποιηθεί στην αντίστοιχη Μελέτη του 2019.

3.2 Ετήσιες επιθεωρήσεις

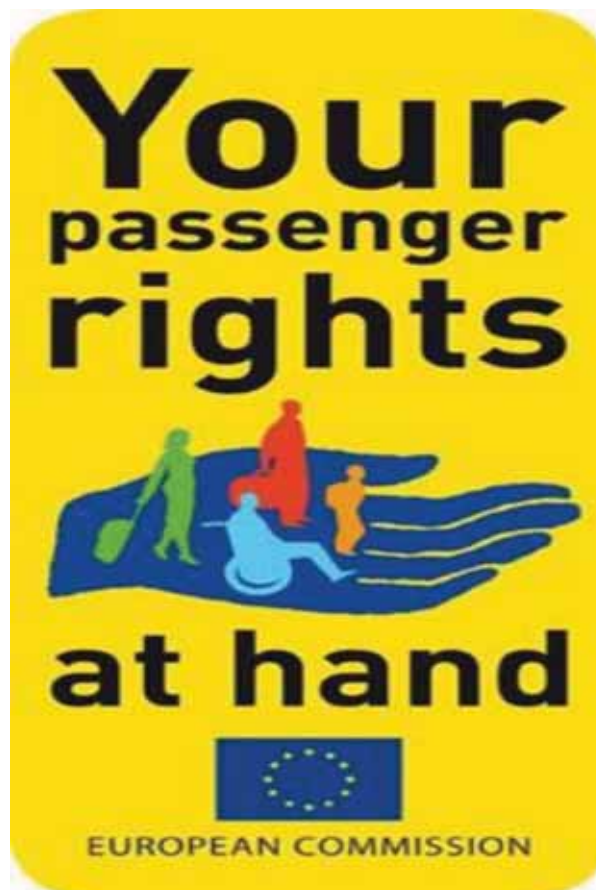
Η ΡΑΣ στο πλαίσιο των ετήσιων επιθεωρήσεων, με αντικείμενο τον έλεγχο της εφαρμογής των διατάξεων των άρθρων και των παραρτημάτων του κανονισμού, προχώρησε σε **3 (τρεις) επί τόπου επιθεωρήσεις** σε σιδηροδρομικές αμαξοστοιχίες και στους σιδηροδρομικούς σταθμούς ως εξής:

- ✓ Σταθμοί Θεσσαλονίκης, Αθηνών και Κέντρου Ελέγχου Κυκλοφορίας στο Σιδηροδρομικό Κέντρο Αχαρνών, για το Διαχειριστή Υποδομής / Υπεύθυνο Σταθμού ΟΣΕ Α.Ε.
- ✓ Σταθμός Αεροδρομίου Αθηνών, για την Σ.Ε. ΣΤΑΣΥ Α.Ε.

- ✓ Σταθμοί Αθηνών, Θεσσαλονίκης, Χαλκίδας, Αγίου Στέφανου και Πειραιά για την Σ.Ε. ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

Τα σημαντικότερα ευρήματα συνοψίζονται ως εξής:

- Η πληροφόρηση του επιβατικού κοινού σε περίπτωση διατάραξης της κυκλοφορίας είναι συχνά περιορισμένη ιδιαίτερα όταν οι ηλεκτρονικοί πίνακες δε λειτουργούν ή όταν αναγράφονται τα δρομολόγια σε προκαθορισμένο και όχι σε πραγματικό χρόνο. Επιπλέον 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.
- Υπήρχαν φθορές στις εγκαταστάσεις υγιεινής των ΣΣ Θεσσαλονίκης & Αθηνών κυρίως λόγω της ανεξέλεγκτης πρόσβασης τρίτων, με αποτέλεσμα το (εν δυνάμει) επιβατικό κοινό και οι συνοδοί του να μην μπορούν να εξυπηρετηθούν.



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 (ΕΚ) αριθ.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 2020.



Ακόμα, με απώτερο στόχο την ενιαία και αποτελεσματική εφαρμογή του κανονισμού, η ΡΑΣ εισηγήθηκε στο Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών την άρση των εξαιρέσεων από την εφαρμογή ορισμένων άρθρων που έχει χορηγηθεί με τις Φ4/61802/6533/17-12-2009 και Φ4/59820/4768/01-12-2014 Υπουργικές Αποφάσεις. Με την με την υπ' αριθμ. Φ4/οικ93662/821/27-12-2019 απόφαση του Υφυπουργού Υποδομών και Μεταφορών ανανεώθηκε για δεύτερη φορά, από 01-12-2019, η εξαίρεση από την εφαρμογή ορισμένων διατάξεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007, για το σύνολο των υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών στο εσωτερικό της χώρας και στα ταξίδια που πραγματοποιούνται με αφετηρία την Ελλάδα και προορισμό της Σερβία ή χώρες πέραν της Σερβίας και αντίστροφα, μέσω της Βόρειας Μακεδονίας.

Η εξαίρεση είναι πενταετής και αφορά τα παρακάτω άρθρα:

Άρθρο 10 «Συστήματα ταξιδιωτικών πληροφοριών και κρατήσεων»

Άρθρο 13: Προκαταβολές

Άρθρο 15: Ευθύνη για καθυστερήσεις, απώλειες ανταπόκρισης και ακυρώσεις

Άρθρο 16: Επιστροφή χρημάτων και επαναδρομολόγηση

Άρθρο 17: Αποζημίωση κομίστρου

Άρθρο 18: Συνδρομή (2α,2β,4)

και τριετής για το άρθρο:

Άρθρο 28 (παρ. 2): Πρότυπα ποιότητας υπηρεσιών

3.4 Μελέτη ελέγχου εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007

Το 2018, η ΡΑΣ, δημοσίευσε Μελέτη ελέγχου εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 για το έτος 2017, η οποία εκπονήθηκε από αρμόδια στελέχη της και περιλάμβανε δεδομένα και συμπεράσματα από την επεξεργασία των ποσοτικών και ποιοτικών στοιχείων, εισερχόμενων παραπόνων, επιθεωρήσεων και ελέγχων, τα οποία η ΡΑΣ 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. Αντίστοιχη επεξεργασία έγινε για τα στοιχεία έτους 2018 και αποφασίστηκε η δημοσίευσή τους μαζί με αυτά του 2019 στο πλαίσιο συστηματικής καταγραφής και μέτρησης της απόδοσης του παρεχόμενου συγκοινωνιακού έργου, σε διετή βάση.

3.5 Ποιοτικά στοιχεία μελέτης ελέγχου εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 για το έτος 2019

Στα πλαίσια της προετοιμασίας για την ολοκλήρωση της Μελέτης ελέγχου εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 για το έτος 2019, **ελέγχθηκαν δειγματοληπτικά 200** παράπονα προκειμένου να εξαχθούν ποιοτικά συμπεράσματα από τη ΡΑΣ. Τα παράπονα αφορούν επιβάτες οι οποίοι απευθύνθηκαν στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ και στη ΣΤΑΣΥ ΑΕ, για τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν στην καθημερινότητά τους κάνοντας χρήση των σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Τα ποιοτικά συμπεράσματα εντοπίζουν τις δυσλειτουργίες του σιδηροδρομικού συστήματος σε σχέση με την εξυπηρέτηση των επιβατών και καταλήγουν σε 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 2019.

Συνοπτικά, η μελέτη των παραπόνων σε ποιοτικό επίπεδο, το 2019 κατέληξε στις παρακάτω διαπιστώσεις:

α) Τα υποβληθέντα παράπονα δεν αφορούν μόνο σε μονάδες επιβατών, αλλά σε αρκετές περιπτώσεις υποβάλλονται συλλογικά,

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 ιδιαίτερος φορτισμένη, και πολλές φορές αξιολογείται σαν ένα βήμα πριν την εγκατάλειψη του μέσου.

γ) 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 κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007. Ενδεικτικά αναφέρουμε ορισμένα από αυτά:

- Είναι απαραίτητη η απρόσκοπτη συνεργασία μεταξύ Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων 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**, κυρίως 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 Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων** 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 Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις, προκειμένου να υπάρχει άμεση ενημέρωση των επιβατών για καθυστερήσεις/ακυρώσεις, κλπ., σε πραγματικό χρόνο.
- Τέλος, όπως προαναφέρθηκε, εξακολουθεί να ισχύει εξαίρεση από 1-12-2019 από την εφαρμογή των άρθρων 10,13, 15-18 & 28 του Κανονισμού που έχει χορηγηθεί στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις.

4 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

4.1 Γενικά

Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων 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). Τα καθήκοντα της ΡΑΣ σε σχέση με την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών ορίζονται αναλυτικά στο άρθρο 68 του ν. 4632/2019 (ΦΕΚ Α 159/14.10.2019) «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2016/797, 2016/798 και 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου» και στο ν. 3911/2011 (ΦΕΚ 12/Α/8-2-2011). Επιπλέον, έχει ορισθεί δυνάμει του ν. 4199/2013, ως Αρμόδια Αρχή για την άσκηση των καθηκόντων που απορρέουν από τον κανονισμό RID σχετικά με τις εσωτερικές σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (οδηγία 2008/68/ΕΚ). Τέλος, σύμφωνα με το άρθρο 66 του ν. 4632/2019, η ΡΑΣ ασκεί τα καθήκοντα του αρμόδιου φορέα πιστοποίησης Υπεύθυνων Φορέων για τη Συντήρηση (ΥΦΣ) εμπορευματικών φορταμαξών, βάσει των απαιτήσεων του κανονισμού (ΕΕ) 445/2011.

Με τον ν. 4632/2019 ενσωματώθηκαν στην ελληνική νομοθεσία οι ευρωπαϊκές οδηγίες 2016/797, 2016/798 και 2016/2370, οι οποίες αποτελούν το 4ο Σιδηροδρομικό Πακέτο (4ο ΣΠ). Η οδηγία για την Ασφάλεια [οδηγία (ΕΕ) 2016/798] ιδίως, αποτελεί συμφωνία - ορόσημο της Ευρωπαϊκής Ένωσης με την οποία ανοίγονται νέες προοπτικές, όσον αφορά στην ασφάλεια στο ευρωπαϊκό και εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο. 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 προβλέψεών της στην εγχώρια αγορά.



4.2 Πιστοποιητικά, εγκρίσεις ασφαλείας και άλλα πιστοποιητικά που εκδοθήκαν από την ΕΑΑ

4.2.1 Πιστοποίηση Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων (ΣΕ)

Οι Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις (ΣΕ) υποχρεούνται, προκειμένου να αποκτήσουν πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή, να λάβουν Πιστοποιητικά Ασφάλειας (Μέρος Α και Μέρος Β), τα οποία χορηγούνται από την 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.

Σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 και το άρθρο 62 του ν. 4632/2019 τα πιστοποιητικά ασφαλείας Α & Β αντικαταστάθηκαν από το ενιαίο πιστοποιητικό ασφαλείας. Από τις 16-06-2019 οι αιτήσεις για ενιαίο πιστοποιητικό / ανανέωση πραγματοποιούνται μέσω της πλατφόρμας της υπηρεσίας μιας στάσης (OSS).



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 2021 η δραστηριοποίηση και της Piraeus Europe Asia Rail Logistics (PEARL) ΑΕ , η οποία έχει ήδη λάβει τα αντίστοιχα Πιστοποιητικά Ασφάλειας από την ΡΑΣ.

Κατά την διάρκεια του 2019, υποβλήθηκε στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για τους Σιδηροδρόμους (European Union Agency for Railways, ERA) μέσω της ανωτέρω πλατφόρμας μια αίτηση από την ρουμάνικη Σ.Ε. GFR. Στο πλαίσιο της ανωτέρω αίτησης πραγματοποιήθηκαν συζητήσεις τόσο με την αντίστοιχη αρχή ασφαλείας της Ρουμανίας όσο και με στελέχη του ERA για την έκδοση

Πιστοποιητικού Ασφάλειας κατά την διάρκεια του 2019. Οι επαφές ξεκίνησαν τον Σεπτέμβριο του 2019 κατά την φάση προετοιμασίας της Σ.Ε για την υποβολή της αίτησης.

Μέχρι και το τέλος του 2019 όλα τα πιστοποιητικά ασφαλείας εκδόθηκαν από την ΡΑΣ σύμφωνα με το προηγούμενο νομοθετικό πλαίσιο.

Ακολουθεί λεπτομερής περιγραφή για τα Πιστοποιητικά Ασφάλειας ανά σιδηροδρομική επιχείρηση:

ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. είναι κάτοχος από το 2017 των ανανεωμένων Πιστοποιητικών 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) ΑΕ

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).

4.2.2 Πίνακας με εγκρίσεις ασφάλειας ΔΥ & πιστοποιητικά ασφάλειας ΣΕ

Τα ισχύοντα Πιστοποιητικά και Εγκρίσεις Ασφάλειας τα οποία έχουν εκδοθεί από την ΡΑΣ μέχρι το τέλος του 2019 παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα:

Πίνακας 3: Εγκρίσεις ασφάλειας Δ.Υ. & πιστοποιητικά ασφάλειας ΣΕ (Πηγή: ΡΑΣ)

Εταιρεία	Ιστορικό	Ημ/νια Έκδοσης	Ημ/νια Λήξης Ισχύος	Τύπος πιστοποιητικού	Τύπος υπηρεσιών
ΟΣΕ	Νέο	05-06-15	04-06-20	Έγκριση Ασφαλείας	Διαχειριστής Υποδομής
PIRAEUS EUROPE ASIA RAIL LOGISTICS (PEARL) SA	Τροποποίηση	21-03-18	09-11-22	Πιστοποιητικό Ασφαλείας – Μέρος Β	Μεταφορά φορτίου, εξαιρουμένων υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων
PIRAEUS EUROPE ASIA RAIL LOGISTICS (PEARL) SA	Τροποποίηση	21-03-18	18-12-21	Πιστοποιητικό Ασφαλείας – Μέρος Α	Μεταφορά φορτίου, εξαιρουμένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων
RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR (RCLG) SA	Νέο	21-06-17	20-06-22	Πιστοποιητικό Ασφαλείας – Μέρος Β	Μεταφορά φορτίου, συμπεριλαμβανομένων υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων.
RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR (RCLG) SA	Νέο	30-09-16	29-09-21	Πιστοποιητικό Ασφαλείας – Μέρος Α	Μεταφορά φορτίου, συμπεριλαμβανομένων υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων.

Εταιρεία	Ιστορικό	Ημ/νια Έκδοσης	Ημ/νία Λήξης Ισχύος	Τύπος πιστοποιητικού	Τύπος υπηρεσιών
ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ	Ανανέωση	28-12-17	31-12-22	Πιστοποιητικό Ασφαλείας – Μέρος Α	Μεταφορά επιβατών, συμπεριλαμβανομένων υπηρεσιών Υ.Τ. - Μεταφορά φορτίου, συμπεριλαμβανομένων υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων
ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ	Ανανέωση	28-12-17	31-12-22	Πιστοποιητικό Ασφαλείας - Μέρος Β	Μεταφορά επιβατών, συμπεριλαμβανομένων υπηρεσιών Υ.Τ. - Μεταφορά φορτίου, συμπεριλαμβανομένων υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων
ΣΤΑΣΥ ΑΕ	Νέο	15-07-16	14-07-21	Πιστοποιητικό Ασφαλείας – Μέρος Α	Μεταφορά επιβατών, συμπεριλαμβανομένων υπηρεσιών Υ.Τ.
ΣΤΑΣΥ ΑΕ	Νέο	15-07-16	14-07-21	Πιστοποιητικό Ασφαλείας – Μέρος Β	Μεταφορά επιβατών, συμπεριλαμβανομένων υπηρεσιών Υ.Τ.

4.2.3 Έγκριση Ασφάλειας Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ)

Ο ΟΣΕ ως Διαχειριστής Υποδομής, έχει την υποχρέωση, προκειμένου να έχει το δικαίωμα της διαχείρισης και της εκμετάλλευσης της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, να λάβει Έγκριση 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.

Από τις 16-06-2019 η νομική βάση για την έκδοση έγκρισης ασφαλείας είναι το άρθρο 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 και το άρθρο 64 του νόμου ν. 4632/2019. Οι πρακτικές ρυθμίσεις έκδοσης των Εγκρίσεων Ασφάλειας περιγράφονται στη σύσταση (ΕΕ) 2019/780, στην οποία αναφέρονται μεταξύ άλλων, το περιεχόμενο της αίτησης καθώς επίσης και τα έγγραφα που πρέπει να επισυναφθούν στην αίτηση αυτή.

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

Τον Οκτώβριο του 2013, η ΡΑΣ ορίστηκε αρμόδιος φορέας πιστοποίησης του συστήματος συντήρησης τροχαίου υλικού (ΣΣΤΥ) εμπορευματικών φορταμαξών, κάθε Υπεύθυνου για τη Συντήρηση Φορέα (ΥΣΦ) στην Ελλάδα, με το άρθρο 14 του π.δ. 160/2007 και το άρθρο 85 του ν. 4199/2013. Με την ενσωμάτωση του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου στην ελληνική νομοθεσία και την συνακόλουθη κατάργηση του π.δ. 160/2007 και συγκεκριμένων διατάξεων του ν. 4199/2013, η αρμοδιότητα αυτή μεταφέρθηκε με το άρθρο 66 του ν. 4632/2019 «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2016/797, 2016/798 και 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και άλλες διατάξεις».

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, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 445/2011. Σκοπός του συστήματος πιστοποίησης είναι η παροχή στοιχείων που αποδεικνύουν ότι ο ΥΣΦ έχει καθιερώσει σύστημα συντήρησης και μπορεί

να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις που ορίζονται στον κανονισμό, για να εξασφαλίζει την ασφαλή λειτουργία κάθε εμπορευματικής φορτάμαξας για την οποία είναι υπεύθυνος.

Για να διευκολυνθούν οι σχέσεις μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών στη διαδικασία συντήρησης, ο κανονισμός αυτός ορίζει:

- Τις απαιτήσεις και τα κριτήρια αξιολόγησης που ισχύουν για την πιστοποίηση του ΥΣΦ για τις εμπορευματικές 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.

Έως το τέλος του 2019, η ΕΕΣΣΤΥ ήταν ο μοναδικός ΥΣΦ τροχαίου υλικού στην Ελλάδα, με αριθμό πιστοποιητικού EL/31/0018/001 και ισχύ έως 10-10-2023, το οποίο εκδόθηκε από τη ΡΑΣ το 2018. Λαμβάνοντας υπόψη ότι την 01-04-2019 ολοκληρώθηκε η πώληση και μεταβίβαση του 100% του μετοχικού κεφαλαίου της ΕΕΣΣΤΥ στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, θυγατρική της Ferrovie Dello Stato Italiane S.p.A., και την 31-12-2019 ολοκληρώθηκε η συγχώνευση των δύο επιχειρήσεων με απορρόφηση της ΕΕΣΣΤΥ από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η ΡΑΣ ως αρμόδιος φορέας πιστοποίησης και στο πλαίσιο της ως άνω νομικής μεταβολής, έκρινε απαραίτητη την υποβολή αίτησης από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ για την επικαιροποίηση του υφιστάμενου Πιστοποιητικού ΥΣΦ της εταιρείας ΕΕΣΣΤΥ, σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) 445/2011.

Η ΡΑΣ, προς διευκόλυνση των ενδιαφερομένων μερών, έχει συντάξει συνοπτική διαδικασία για τη χορήγηση του πιστοποιητικού ΥΣΦ, την κατάρτιση συστήματος επιτήρησης μετά τη χορήγηση του πιστοποιητικού, καθώς και την τροποποίηση, ανανέωση, αναστολή ή ανάκλησή του. Η διαδικασία είναι αναρτημένη στον ιστότοπο της ΡΑΣ. Επίσης, κάθε χρόνο εκπονεί πλαίσιο – Σχέδιο Εποπτείας ΥΣΦ για το επόμενο έτος.

Τον Ιούνιο του 2015, ο ERA έλαβε εντολή από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΕ) 445/2001, προκειμένου να εξεταστεί η σκοπιμότητα της επέκτασης του πεδίου πιστοποίησης των φορέων που είναι επιφορτισμένοι με τη συντήρηση όλων των οχημάτων. Ο ERA

συγκρότησε ομάδα εργασίας, στην οποία συμμετείχαν και στελέχη της ΡΑΣ, και μετά από διαβουλεύσεις με τα εμπλεκόμενα μέρη, προχώρησε το 2019 στην έκδοση του νέου Εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/779, για τον καθορισμό λεπτομερών διατάξεων για το σύστημα πιστοποίησης των ΥΣΦ, κατ' εφαρμογή της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798.

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

4.3.1 Στρατηγική για την Εποπτεία

Σύμφωνα με το κανονιστικό Πλαίσιο Εποπτείας της ΡΑΣ για την παρακολούθηση των επιδόσεων ασφάλειας μετά τη χορήγηση πιστοποιητικών ασφάλειας και εγκρίσεων ασφάλειας [Απόφαση αριθ. 5791/29-05-2017 (ΦΕΚ Β 2158/23-06-2017)], η ΡΑΣ με απόφασή της εγκρίνει, εκδίδει και εφαρμόζει Στρατηγική για την Εποπτεία τριετούς διάρκειας. Η Στρατηγική για την Εποπτεία οφείλει να καλύπτει όλες τις σχετικές απαιτήσεις του Παραρτήματος Ι του Κατ' Εξουσιοδότηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/761, η εφαρμογή του οποίου ξεκίνησε στις 16-06-2019.

Στον Οδηγό για την Εποπτεία ο οποίος εκδόθηκε και δημοσιεύθηκε από τον Οργανισμό (ERA) περιλαμβάνεται ως Παράρτημα προτεινόμενο υπόδειγμα Στρατηγικής για την Εποπτεία. Με βάση το υπόδειγμα αυτό η ΡΑΣ ξεκίνησε στο τέλος του 2019 τη σύνταξη της εν λόγω Στρατηγικής η οποία αναμένεται να εγκριθεί και να γνωστοποιηθεί στους σιδηροδρομικούς οργανισμούς εντός του 2020.

Παρά την έλλειψη εγκεκριμένης στρατηγικής, η ΡΑΣ πραγματοποίησε τις εποπτικές δραστηριότητες το 2019, λαμβάνοντας υπόψη τους σχετικούς τομείς κινδύνου μετά την ανάλυση πληροφοριών από διάφορες πηγές, όπως: αναφορές προηγούμενων δραστηριοτήτων εποπτείας, αναφορές από αξιολόγηση συμμόρφωσης αιτήσεων για πιστοποίηση ασφάλειας ή έγκριση ασφάλειας, συναντήσεις με σιδηροδρομικούς οργανισμούς, ευρήματα από δελτία ατυχημάτων και συμβάντων, πορίσματα και αναφορές διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων, καταγγελιών, ετήσιων εκθέσεων πεπραγμένων σιδηροδρομικών οργανισμών, δεικτών ασφάλειας, μηνιαίας στατιστικής επεξεργασίας δεδομένων σχετικά με τη συμμόρφωση της ΣΕ TRAINOSE με τα παρεχόμενα όρια ταχύτητας αμαξοστοιχίας και τα λοιπά.

4.3.2 Έγκριση Ετήσιου Προγράμματος Εποπτικών Δραστηριοτήτων της ΡΑΣ έτους 2019

Με απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ τον Ιανουάριο του 2019, εγκρίθηκε το Σχέδιο Εποπτείας υπό τον τίτλο «Ετήσιο Πρόγραμμα Εποπτικών Δραστηριοτήτων της ΡΑΣ έτους 2019» το οποίο περιλάμβανε είκοσι έξι (26) δραστηριότητες εποπτείας στο Διαχειριστή Υποδομής και στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις, καθώς και τους προγραμματισμένους τακτικούς ελέγχους, επιθεωρήσεις και συναντήσεις εποπτείας με τους σιδηροδρομικούς οργανισμούς. Στο πρόγραμμα

αυτό δεν περιλαμβάνονται τυχόν έκτακτες εποπτικές δραστηριότητες που θα πραγματοποιηθούν το 2019. Λόγω περιορισμένου αριθμού πόρων για την πραγματοποίηση επιθεωρήσεων, το Σχέδιο Εποπτείας αναθεωρήθηκε το Σεπτέμβριο του 2019 ώστε να περιλαμβάνει είκοσι (20) εποπτικές δραστηριότητες εκ των οποίων πραγματοποιήθηκαν οι έντεκα (11).

Πραγματοποιήθηκε επίσης, μία (1) αιφνίδια επιθεώρηση δραστηριότητας της υλοποίησης εκπαιδευτικού προγράμματος κατάρτισης υποψηφίων Μηχανοδηγών για απόκτηση ευρωπαϊκής άδειας μηχανοδήγησης όσον αφορά το τμήμα της πρακτικής εκπαίδευσης.

Πίνακας 4: Ετήσιο πρόγραμμα Εποπτικών Δραστηριοτήτων 2019 (Πηγή: ΡΑΣ)

		Ετήσιο Πρόγραμμα Εποπτικών Δραστηριοτήτων 2019					ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΩΝ (ΠΟΡΟΙ)
		ΟΣΕ	ΤΡΑΙΝΟΣΕ	ΣΤΑΣΥ	RAIL CARGO	PEARL	
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	Έλεγχος ΣΔΑ						
	Επιθεώρηση						
	Συν. Εποπτείας						
	Άλλο						
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	Έλεγχος ΣΔΑ						
	Επιθεώρηση						
	Συν. Εποπτείας						
	Άλλο						
ΜΑΡΤΙΟΣ	Έλεγχος ΣΔΑ			<u>ΣΔΑ</u>			2
	Επιθεώρηση			<u>ΤΑΧΥΤΗΤΕΣ</u>			2
	Συν. Εποπτείας						
	Άλλο						
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	Έλεγχος ΣΔΑ						
	Επιθεώρηση	<u>ΚΕΝΤΡΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ</u>	<u>ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΙ ΤΡΕΝΟΥ</u>				2+2
	Συν. Εποπτείας						
	Άλλο						
ΜΑΪΟΣ	Έλεγχος ΣΔΑ	<u>ΣΔΑ</u>					2
	Επιθεώρηση	<u>ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ</u>		<u>ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΡΟ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ</u>			2+2
	Συν. Εποπτείας						
	Άλλο						
ΙΟΥΝΙΟΣ	Έλεγχος ΣΔΑ						
	Επιθεώρηση						
	Συν. Εποπτείας						
	Άλλο						
ΙΟΥΛΙΟΣ	Έλεγχος ΣΔΑ						
	Επιθεώρηση						
	Συν. Εποπτείας						
	Άλλο						
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	Έλεγχος ΣΔΑ						
	Επιθεώρηση						
	Συν. Εποπτείας						
	Άλλο						
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	Έλεγχος ΣΔΑ						
	Επιθεώρηση						
	Συν. Εποπτείας						
	Άλλο						
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	Έλεγχος ΣΔΑ						
	Επιθεώρηση		<u>ΕΠΙΣΚΕΠΤΗΣ</u>				2
	Συν. Εποπτείας			<u>1n</u>	<u>1n</u>		2
	Άλλο						
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	Έλεγχος ΣΔΑ				<u>1 ΣΔΑ</u>		
	Επιθεώρηση	<u>ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΣΤΑΘΜΟΥ</u>			<u>ΣΥΝΘΕΣΗ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΑΣ</u>		2+2
	Συν. Εποπτείας	<u>1n</u>	<u>1n</u>			<u>1n</u>	2
	Άλλο						
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	Έλεγχος ΣΔΑ						
	Επιθεώρηση	<u>ΚΕΝΤΡΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ</u>	<u>RID</u>		<u>ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΙ ΤΡΕΝΟΥ</u>		2+2
	Συν. Εποπτείας	<u>1n</u>					2
	Άλλο						

4.3.3 Έλεγχοι Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας, Επιθεωρήσεις και Συναντήσεις Εποπτείας

Η ΡΑΣ πραγματοποίησε τις εποπτικές δραστηριότητες το 2019, λαμβάνοντας υπόψη τους σχετικούς τομείς κινδύνου μετά την ανάλυση πληροφοριών από διάφορες πηγές, οι οποίες αναφέρονται στο κεφάλαιο 4.3.1.

Όπως προαναφέρθηκε, το 2019 εκτελέστηκαν συνολικά έντεκα (11) εποπτικές δραστηριότητες ως ακολούθως :

- **ΣΕ ΤΡΑΙΝΟΣΕ (2 εποπτικές δραστηριότητες)**
 - Μία (1) συνάντηση εποπτείας
 - Μία (1) επιθεώρηση δραστηριότητας (έλεγχος επί του τρένου, εκτέλεσης επιβατικού δρομολογίου από το θάλαμο μηχανοδήγησης (CabRide) στο προσωπικό μηχανοδήγησης και του προσωπικού συνοδείας)
- **ΣΕ ΣΤΑΣΥ (3 εποπτικές δραστηριότητες)**
 - Ένας (1) έλεγχος Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ)
 - Μία (1) επιθεώρηση δραστηριότητας (Έλεγχος του τρένου πριν την αναχώρηση και έλεγχος επί του τρένου, εκτέλεσης επιβατικού δρομολογίου από το θάλαμο μηχανοδήγησης (CabRide)
 - Μία (1) συνάντηση εποπτείας
- **ΣΕ RAILCARGO (3 εποπτικές δραστηριότητες)**
 - Μία (1) συνάντηση εποπτείας
 - Μία (1) επιθεώρηση δραστηριότητας (έλεγχος επί του τρένου, εκτέλεσης εμπορικού δρομολογίου από το θάλαμο μηχανοδήγησης (CabRide) στο προσωπικό μηχανοδήγησης.
 - Μία (1) επιθεώρηση δραστηριότητας σχετικά με τη σύνθεση αμαξοστοιχίας.
- **ΔΥ ΟΣΕ (2 εποπτικές δραστηριότητες)**
 - μία (1) επιθεώρηση στοιχείου υποδομής (σχετικά με τη συντήρηση σιδηροδρομικής γραμμής).
 - μία (1) επιθεώρηση της δραστηριότητας υλοποίησης εκπαιδευτικού προγράμματος κατάρτισης υποψηφίων Μηχανοδηγών για απόκτηση ευρωπαϊκής άδειας μηχανοδήγησης (θεωρητικό μέρος).
- **ΔΥ & όλες οι ΣΕ (1 εποπτική δραστηριότητα)**
 - Κοινή συνάντηση εποπτείας

Οι έντεκα (11) εποπτικές δραστηριότητες της ΡΑΣ, βάσει του προαναφερθέντος Προγράμματος και των διατάξεων του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 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 2019, Ομάδες Ελέγχου της ΡΑΣ πραγματοποίησαν τις ακόλουθες εποπτικές δραστηριότητες:

- εποπτεία της δραστηριότητας εκτέλεσης επιβατικού δρομολογίου (CabRide) στο προσωπικό μηχανοδήγησης την **Παρασκευή 31-05-2019** στο δρομολόγιο Φλώρινα - Θεσσαλονίκη και συγκεκριμένα στο τμήμα γραμμής από **Σ.Σ. Έδεσσας έως Σ.Σ. Πλατύ**. Σκοπός του ελέγχου ήταν η εποπτεία της δραστηριότητας **εκτέλεσης επιβατικού δρομολογίου** (CabRide) και της συμμόρφωσης του προσωπικού κίνησης (μηχανοδηγοί & συνοδοί) με τους ισχύοντες κανονισμούς (ΓΚΚ, ΣΔΑ κλπ) ώστε να εξασφαλίζεται ο έλεγχος των κινδύνων που σχετίζονται με τις δραστηριότητες της σιδηροδρομικής επιχείρησης. Κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης διαπιστώθηκε ότι ο μηχανοδηγός ήταν εκπαιδευμένος και κατά την διάρκεια του δρομολογίου εκτελούσε τα καθήκοντά του σύμφωνα με το κανονισμό καθηκόντων μηχανοδηγού και του λοιπούς κανονισμούς. Επίσης διαπιστώθηκε ότι η ύπαρξη πολλών ισόπεδων διαβάσεων σε μικρή απόσταση μεταξύ τους δημιουργεί προβλήματα ασφάλειας κατά την διάρκεια του δρομολογίου.
- εποπτεία της δραστηριότητας εκτέλεσης επιβατικού δρομολογίου (CabRide) στο προσωπικό που εκτελεί το καθήκον να συνοδεύει μια αμαξοστοιχία, την **Παρασκευή 31-05-2019** στο δρομολόγιο Θεσσαλονίκη – Αθήνα (αριθμός 55) στο τμήμα της γραμμής από **Σ.Σ. Δομοκού έως Σ.Σ. Λειανοκλαδίου**. Σκοπός του ελέγχου ήταν η εποπτεία της δραστηριότητας **εκτέλεσης επιβατικού δρομολογίου** (CabRide) και της συμμόρφωσης του προσωπικού κίνησης (συνοδοί) με τους ισχύοντες κανονισμούς (ΓΚΚ, ΣΔΑ κ.λπ.) ώστε να εξασφαλίζεται ο έλεγχος των κινδύνων που σχετίζονται με τις δραστηριότητες της σιδηροδρομικής επιχείρησης. Κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης διαπιστώθηκε ότι ο Προϊστάμενος της αμαξοστοιχίας ήταν εκπαιδευμένος και εκτελούσε τα καθήκοντά του κατά την διάρκεια του δρομολογίου σύμφωνα με το κανονισμό καθηκόντων και τους λοιπούς κανονισμούς

- **ΣΕ ΣΤΑΣΥ Α.Ε.**

Κατά το 2019, Ομάδες Ελέγχου της ΡΑΣ πραγματοποίησαν τις ακόλουθες εποπτικές δραστηριότητες:

- έλεγχος του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) την Τρίτη 05-03-2019 στα κεντρικά γραφεία της ΣΤΑΣΥ. Σκοπός του ελέγχου ήταν η εφαρμογή των Διαδικασιών:

- a. **ΔΑ-03** «Εκτίμηση Επικινδυνότητας στο τμήμα Δ. Πλακεντίας-Αεροδρόμιο» [Κριτήριο **A** του Παραρτήματος II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1158/2010] και ειδικότερα στον έλεγχο των μέτρων ασφαλείας που λαμβάνονται από την Σ.Ε. για την μείωση του κινδύνου «Εκτροχιασμός λόγω υπερβολικής ταχύτητας».
- b. **ΔΑ-06** «Αναφορά, καταγραφή και διερεύνηση συμβάντων και ατυχημάτων στο τμήμα Δ. Πλακεντίας-Αεροδρόμιο» [Κριτήριο **IZ** του Παραρτήματος II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1158/2010].

Κατά την διάρκεια του ελέγχου διαπιστώθηκε ότι οι Διαδικασίες ΔΑ-03, ΔΑ-06 του ΣΔΑ της ΣΤΑΣΥ εφαρμόζονται σε ικανοποιητικό βαθμό και το προσωπικό ήταν ενήμερο για τις απαιτήσεις του ΣΔΑ στο οποίο εμπλέκεται. Ιδιαίτερα ο κίνδυνος «Εκτροχιασμός λόγω υπερβολικής ταχύτητας» αντιμετωπίζεται επιτυχώς με μηνιαίο δειγματοληπτικό έλεγχο ταχυτήτων και ως εκ τούτου ο αριθμός των παραβάσεων είναι πολύ μικρός.

- εποπτεία της δραστηριότητας ελέγχου τρένου πριν την αναχώρηση, την Παρασκευή 07-06-2019 στο Αμαξοστάσιο του Σταυρού της ΣΤΑΣΥ. Σκοπός του ελέγχου ήταν η εφαρμογή του σχεδίου της Διαδικασίας **ΔΛ-7-02** «Προετοιμασία και Ένταξη των Συρμών στην Κυκλοφορία» στο τμήμα Δ. Πλακεντίας-Αεροδρόμιο [Κριτήριο Γ1 του Παραρτήματος II του κανονισμού (ΕΕ) 1158/2010]. Κατά τη διάρκεια του ελέγχου διαπιστώθηκε ότι η Διαδικασία ΔΛ-07-02 ΣΤΑΣΥ εφαρμόζεται σε ικανοποιητικό βαθμό από το προσωπικό της.
- 1η Συνάντηση Εποπτείας για το 2019, την Τετάρτη 23-04-2019 στα γραφεία της ΡΑΣ με την Σιδηροδρομική Εταιρεία ΣΤΑΣΥ Α.Ε. Η ατζέντα της 2ης Συνάντησης Εποπτείας περιλάμβανε την ανασκόπηση και την παρακολούθηση της κατάστασης των «ανοιχτών» ευρημάτων / μη συμμορφώσεων, και της προόδου υλοποίησης των σχετικών διορθωτικών ενεργειών για την άρση των ευρημάτων αυτών, τα οποία έχουν προκύψει κατά την χορήγηση των Πιστοποιητικών Ασφαλείας και κατά την εκτέλεση των εποπτικών δραστηριοτήτων της ΡΑΣ (1ος και 2ος Έλεγχος του ΣΔΑ της ΣΤΑΣΥ).

- **ΣΕ RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR**

Κατά το 2019, Ομάδα Ελέγχου της ΡΑΣ πραγματοποίησε τις ακόλουθες εποπτικές δραστηριότητες :

- εποπτεία της δραστηριότητας εκτέλεσης εμπορικού δρομολογίου (CabRide) στο προσωπικό μηχανοδήγησης, την **Τρίτη 12-11-2019** από τον ΣΣ Σίνδου προς Αλεξάνδρεια και επιστροφή στο Μηχανοστάσιο Θεσσαλονίκης και την **Τετάρτη 13-11-2019** από Μηχανοστάσιο Θεσσαλονίκης προς Σ.Σ. Σίνδου και επιστροφή στο Μηχανοστάσιο Θεσσαλονίκης. Σκοπός του ελέγχου ήταν η εποπτεία της δραστηριότητας **εκτέλεσης εμπορικού δρομολογίου** (CabRide) και της συμμόρφωσης του προσωπικού κίνησης (μηχανοδηγοί) με τους ισχύοντες

κανονισμούς (ΓΚΚ, ΣΔΑ κ.λπ.) ώστε να εξασφαλίζεται ο έλεγχος των κινδύνων που σχετίζονται με τις δραστηριότητες της σιδηροδρομικής επιχείρησης. Κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης διαπιστώθηκε ότι οι μηχανοδηγοί και ο Διαχειριστής εμπορευμάτων εκτελούσαν τα καθήκοντά τους με επιμέλεια, προσοχή και σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς.

- εποπτεία της δραστηριότητας **σύνθεση αμαξοστοιχίας** την **Τρίτη 12-11-2019** από τον ΣΣ Σίνδου προς Αλεξάνδρεια και επιστροφή στο Μηχανοστάσιο Θεσσαλονίκης και την **Τετάρτη 13-11-2019** από Μηχανοστάσιο Θεσσαλονίκης προς Σ.Σ. Σίνδου και επιστροφή στο Μηχανοστάσιο Θεσσαλονίκης. Σκοπός του ελέγχου ήταν η εποπτεία της δραστηριότητας **σύνθεση αμαξοστοιχίας** και της συμμόρφωσης του προσωπικού με τους ισχύοντες κανονισμούς (ΓΚΚ, ΣΔΑ κ.λπ.) ώστε να εξασφαλίζεται ο έλεγχος των κινδύνων που σχετίζονται με τις δραστηριότητες της σιδηροδρομικής επιχείρησης. Κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης διαπιστώθηκε ότι οι μηχανοδηγοί και ο Διαχειριστής εμπορευμάτων εκτελούσαν τα καθήκοντά τους με επιμέλεια, προσοχή και σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς.
- 1η Συνάντηση Εποπτείας την Τετάρτη 16-09-2019 στα γραφεία της ΡΑΣ με την Σιδηροδρομική Εταιρεία **RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR**. Η ατζέντα της 3ης Συνάντησης Εποπτείας περιλάμβανε την Ανασκόπηση ευρημάτων προηγούμενων ελέγχων & επιθεωρήσεων, το RuleBook Σ.Ε., την σύνθεση των πληρωμάτων των αμαξοστοιχιών της ΣΕ RCLG και την έκδοση νέων έντυπων κυκλοφορίας αμαξοστοιχιών.

- ΔΥ ΟΣΕ ΑΕ

Κατά το 2019, Ομάδες Ελέγχου της ΡΑΣ πραγματοποίησαν τις ακόλουθες δύο (2) εποπτικές δραστηριότητες :

- εποπτεία της δραστηριότητας συντήρησης σιδηροδρομικής γραμμής την **Πέμπτη 30-05-2019** στο ΣΣ Έδεσσας και την **Παρασκευή 31-05-2019** επιτόπου στο τμήμα γραμμής Έδεσσας – Πλατύ. Σκοπός του ελέγχου ήταν η **επιθεώρηση της σιδηροδρομικής γραμμής (στοιχείο υποδομής)** στο τμήμα γραμμής Φλώρινας -Πλατύ, 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 η άμεση ανάγκη συνέχισης των εργασιών κοπής βλάστησης σε όλο το μήκος της γραμμής και η επανάληψη σε τακτά χρονικά διαστήματα. Επίσης, επισημάνθηκε η ανάγκη συνέχισης της αντικατάστασης των παλαιών πινακίδων με νέες, όπως έχει γίνει ήδη σε αρκετά τμήματα της γραμμής.

- **Επιθεώρηση δραστηριότητας** την Τετάρτη 24-07-2019. Σκοπός του ελέγχου ήταν η εποπτεία της υλοποίησης του εκπαιδευτικού προγράμματος με τίτλο : «Εκπαίδευση μηχανοδηγών για την ευρωπαϊκή άδεια μηχανοδήγησης» όσον αφορά το μέρος της πρακτικής εκπαίδευσης. Ο έλεγχος πραγματοποιήθηκε αιφνιδίως σύμφωνα με το άρθρο 6, παρ. 5 του Κανονιστικού Πλαισίου Εποπτείας της ΡΑΣ (ΦΕΚ Β 2158/23-06-2017). Κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης διαπιστώθηκε ότι η εκπαίδευση των νέων μηχανοδηγών για την ευρωπαϊκή άδεια μηχανοδήγησης υλοποιούνταν σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον «Οδηγό σπουδών» για την ευρωπαϊκή άδεια μηχανοδήγησης του Εκπαιδευτικού κέντρου ΟΣΕ.
- **Κοινή συνάντηση εποπτείας**
 - την Τρίτη 17-12-2019 πραγματοποιήθηκε η **3η κοινή Συνάντηση Εποπτείας** στα γραφεία της ΡΑΣ με εκπροσώπους της ΡΑΣ, του Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ) ΟΣΕ και των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων (ΣΕ) ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ΣΤΑΣΥ, PEARL & RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR (RCLG), του Εκπαιδευτικού Κέντρου (ΕΚ) μηχανοδηγών και υποψήφιων μηχανοδηγών του ΟΣΕ και του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών. Η ατζέντα της 3ης κοινής Συνάντησης Εποπτείας περιλάμβανε θέματα όπως αναφέρονται στην παρ. 4.3.4

Τα αποτελέσματα των προαναφερόμενων δραστηριοτήτων ήταν εννιά (9) μη συμμορφώσεις και επίσης έξι (6) προτάσεις βελτίωσης που υποδεικνύονται από τους επιθεωρητές. Οι μη συμμορφώσεις αφορούσαν μεταξύ άλλων τομείς όπως τα έγγραφα μηχανοδηγών, η διαχείριση της κυκλοφορίας, η επάρκεια του προσωπικού, η εσωτερική επιθεώρηση των ΣΔΑ κ.α.

Πέντε (5) από τις παραπάνω μη συμμορφώσεις έχουν ήδη κλείσει, ενώ η εφαρμογή των απαιτούμενων διορθωτικών ενεργειών για τις υπόλοιπες μη συμμορφώσεις συνεχίζεται υπό την παρακολούθηση της ΡΑΣ.

Δεν υποβλήθηκαν προσφυγές από τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με αποφάσεις που ελήφθησαν από τη ΡΑΣ κατά τη διάρκεια δραστηριοτήτων εποπτείας.

4.3.4 Επιτήρηση μετά την Έκδοση Πιστοποιητικών ΥΣΦ (ECM)

Η ΡΑΣ πραγματοποίησε στο Εργοστάσιο της ΕΕΣΣΤΥ στο Βόλο (ΕΒ) την 28^η και 29^η-11-2019, την έκτη περιοδική επιθεώρηση του Συστήματος Συντήρησης Εμπορευματικών Φορταμαξών της ΕΕΣΣΤΥ για το 2019, όπως ορίζει το άρθρο 7 παρ. 6 του κανονισμού 445/2011.

Στη συνέχεια συνέταξε την «Έκθεση 6ης Επιθεώρησης» στην οποία καταγράφονται αναλυτικά τα αποτελέσματα της επιθεώρησης και την κοινοποίησε στην ΕΕΣΣΤΥ προκειμένου να προβεί στις απαιτούμενες διορθωτικές - βελτιωτικές ενέργειες.

Επίσης η ΡΑΣ, σχετικά με τα ευρήματα της 5ης Επιθεώρησης που έλαβε χώρα το 2018, αποδέχθηκε τις διορθωτικές - βελτιωτικές ενέργειες στις οποίες προέβη η ΕΕΣΣΤΥ και προχώρησε στην άρση των ευρημάτων.

4.3.5 Ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ ΡΑΣ και Σιδηροδρομικών Οργανισμών

Το 2019 όπως και τα προηγούμενα έτη, η ΡΑΣ συνέχισε να ανταλλάσσει απόψεις και πληροφορίες με τους σιδηροδρομικούς οργανισμούς για θέματα που απασχολούν την κυρίως ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τη διαλειτουργικότητα. Αυτή η ανταλλαγή πληροφοριών πραγματοποιείται συνήθως μέσω τακτικής και έκτακτης εποπτείας ή άλλων συναντήσεων καθώς και μέσω αλληλογραφίας. Οι σιδηροδρομικοί οργανισμοί μπορούν να εκφράσουν απόψεις σχετικά με την έκδοση διαδικασιών / πρακτικών, να υποβάλουν καταγγελίες στην ΡΑΣ ή να θέσουν οποιοδήποτε θέμα προς συζήτηση. Το κανονιστικό πλαίσιο εποπτείας της ΡΑΣ προβλέπει τουλάχιστον μία συνάντηση εποπτείας με κάθε σιδηροδρομικό οργανισμό ξεχωριστά, καθώς και μία τουλάχιστον, κοινή συνάντηση με όλους τους φορείς σε ετήσια βάση.

Στο ως άνω πλαίσιο, πραγματοποιήθηκε στα γραφεία της ΡΑΣ η 3^η Κοινή Συνάντηση Εποπτείας (ΚΣΕ-3/2019) με τη συμμετοχή της ΡΑΣ, του Διαχειριστή Υποδομής ΟΣΕ ΑΕ και των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων TRAINOSE, ΣΤΑΣΥ, RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR (RCLG) και PEARL. Τα θέματα της συνάντησης ήταν:

- Η συνοπτική παρουσίαση των εποπτικών δραστηριοτήτων της ΡΑΣ έτους 2019 και των αποτελεσμάτων τους – Σχεδιαζόμενες αλλαγές σχετικά με την εκτέλεση του Σχεδίου Εποπτείας έτους 2020
- Η εμπέδωση Κουλτούρας Ασφάλειας (Safety Culture)
- Η εφαρμογή του ν. 4632/2019 (Α' 159), καθώς και οι εκκρεμότητες που προέκυψαν για την εφαρμογή του
- Η προετοιμασία για την έκδοση του προβλεπόμενου στο ν. 4632/2019 Προεδρικού Διατάγματος (ΠΔ) σχετικά με το χρόνο εργασίας, οδήγησης και ανάπαυσης των μηχανοδηγών
- Η εφαρμογή αναμορφωμένου Γενικού Κανονισμού Κίνησης (ΓΚΚ) – Μέρος Β'
- Η σύνταξη / ενσωμάτωση στο Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) των ΣΕ όλων των επιχειρησιακών κανόνων, εγχειριδίων και διαδικασιών (Rule Book) που απαιτούνται από τον αναμορφωμένο ΓΚΚ και τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/995 (ΤΠΔ ΟΡΕ)
- Η διαβούλευση με το σιδηροδρομικό τομέα σχετικά με τους εθνικούς κανόνες στον τομέα της ασφάλειας

- Θέματα που αφορούν τους μηχανοδηγούς (Μετατροπή υφιστάμενων Αδειών Μηχανοδηγού - Έκδοση πιστοποιητικών μηχανοδηγού από τις ΣΕ και το ΔΥ – Τράπεζα Θεμάτων για τις εξετάσεις υποψηφίων μηχανοδηγών για την απόκτηση άδειας μηχανοδηγού)
- Η εκπαίδευση στην Υπηρεσία μίας Στάσης (OSS-One Stop Shop)
- Η πρόοδος υλοποίησης, καθώς και η συμμόρφωση με τις διατάξεις του άρθρου 4.2.3.7. του Παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) 2015/995 (ΤΠΔ ΟΡΕ) των Σχεδίων Ανάγκης
- Η λήψη μέτρων σχετικά με τα έξοδα κατάρτισης των μηχανοδηγών σύμφωνα με το άρθρο 24 του ν. 3911/2011
- Η απουσία Λειτουργίας Φορέα Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων – ΝΙΒ

Στην εν λόγω συνάντηση τηρήθηκε πρακτικό από τη ΡΑΣ το οποίο διαβιβάστηκε στις εταιρείες για την ανάληψη σχετικών δράσεων.

4.3.6 Ανάλυση Πληροφοριών από Πορίσματα Επιτροπών Διερεύνησης Συμβάντων και Ατυχημάτων

Στο πλαίσιο του σχεδιασμού και της υλοποίησης των εποπτικών δραστηριοτήτων της, βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 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.

Κατά το 2019, η ΡΑΣ λαμβάνοντας υπόψη πορίσματα συμβάντων και ατυχημάτων, ζήτησε από τον ΔΥ ΟΣΕ να λάβει τα ακόλουθα μέτρα:

- Την περίφραξη της σιδηροδρομικής υποδομής στα σημεία στα οποία αυτή γειτνιάζει με καταυλισμούς Ρομά και σε ανάλογες ενέργειες σε άλλες περιοχές του δικτύου στις οποίες είτε δεν υπάρχει περίφραξη είτε έχει υποστεί ζημιές.
- Την επισκευή του συστήματος οθονών ή άλλως την τοποθέτηση κατάλληλων προδιαγραφών εποπτικών καθρεπτών στους Σιδηροδρομικούς Σταθμούς (ΣΣ) λόγω προβλήματος ορατότητας των μηχανοδηγών των συρμών, προκειμένου να εποπτεύεται καλύτερα η ασφαλής είσοδος/έξοδος των επιβατών από τους συρμούς του προαστιακού Αθηνών.
- Τον καθαρισμό του δικτύου από τα φυτά πλησίον της γραμμής στα τμήματα Πύργος – Κατάκολο – Ολυμπία, Θεσσαλονίκη – Φλώρινα και Θεσσαλονίκη – Αλεξανδρούπολη.
- Την τοποθέτηση προειδοποιητικών πινακίδων σχετικά με τον κίνδυνο ηλεκτροπληξίας από τις εναέριες γραμμές ισχύος στους σταθμούς Αθηνών και Πειραιά.

- Την ολοκλήρωση της περιφράξης του εμπορικού σταθμού Λάρισας (Μεζούρλο) προκειμένου να προστατευτούν ανήλικα παιδιά τα οποία εισέρχονται στις εγκαταστάσεις του σταθμού με σκοπό να παίξουν και στην τοποθέτηση πολλών προειδοποιητικών πινακίδων για τον κίνδυνο ηλεκτροπληξίας από τις εναέριες γραμμές ηλεκτροκίνησης.

4.3.7 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 ατυχημάτων, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ συνέχισε και το 2019 την αποστολή στη ΡΑΣ δειγματοληπτικών μηνιαίων ελέγχων των στοιχείων καταγραφής ταχυτήτων των αμαξοστοιχιών. Τα στοιχεία, τα οποία αποστέλλονται αδιαλείπτως ήδη από τον Ιούνιο 2017, σε μηνιαία βάση από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ελέγχονται και αξιολογούνται από τη ΡΑΣ.

Η επεξεργασία και ο έλεγχος των αντίστοιχων στοιχείων συνολικά για το έτος 2019, οδήγησε στο συμπέρασμα ότι υπήρχαν παραβιάσεις των ορίων ταχύτητας. Για το λόγο και σε συνδυασμό με το συμβάν στο Σ.Σ. Αγ. Θεοδώρων, η ΡΑΣ εξέδωσε, σε εφαρμογή της παρ.17 του άρθρου 28 του ν. 3891/2010 (ΦΕΚ Α 188/04.11.2010) και της παρ.4 του άρθρου 8 της υπουργικής απόφασης ΑΣ.4.2/οικ.26697/2422/09 (ΦΕΚ Β 986/22-05-2019), «ΣΥΣΤΑΣΗ» προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ για την ακριβή τήρηση των ορίων ταχυτήτων των αμαξοστοιχιών από το προσωπικό της, με την επισήμανση του δικαιώματος για την επιβολή κυρώσεων.

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ανταποκρίθηκε θετικά ενημερώνοντας την ΡΑΣ για τα μέτρα που έχει ήδη λάβει αλλά και πρόκειται να λάβει, προκειμένου να αποφευχθούν στο μέλλον παρόμοια περιστατικά.

4.3.8 Καταγγελίες σχετικά με θέματα Ασφάλειας των Σιδηροδρόμων

Κατά το 2019 υποβλήθηκαν καταγγελίες πολιτών/φυσικών προσώπων (επιβατών) σχετικά με τα συμβάντα που έλαβαν χώρα στους σταθμούς του Προαστιακού Σιδηροδρόμου των Μεγάρων και των Αγίων Θεοδώρων στις 11-02-2019 και 01-04-2019 αντίστοιχα. Και στις δύο περιπτώσεις οι καταγγελίες αναφέρονταν σε παρ' ολίγον εκτροχιασμό των αμαξοστοιχιών λόγω υπερβολικής ταχύτητας. Η ΡΑΣ, ως Αρχή Ασφαλείας, επικοινωνήσε άμεσα με την ΣΕ ζητώντας να διενεργήσει έλεγχο και να διερευνήσει τα αίτια των παρ' ολίγον ατυχημάτων. Η ΣΕ απέστειλε το πόρισμα της επιτροπής το οποίο ανέδειξε την υπέρβαση του προβλεπόμενου ορίου ταχύτητας του τρένου ως βασική αιτία πρόκλησης του συμβάντος στο σταθμό των Μεγάρων. Η ΡΑΣ εξέδωσε ΣΥΣΤΑΣΗ προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ για αυστηρή τήρηση των ορίων ταχυτήτων των αμαξοστοιχιών από το εμπλεκόμενο προσωπικό και ζήτησε να λάβουν άμεσα μέτρα για την αποφυγή στο μέλλον παρόμοιων περιστατικών (βλ. προηγούμενη παράγραφο).

4.3.9 Έλεγχος των επιδόσεων και της λήψης αποφάσεων της ΡΑΣ από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ

Σύμφωνα με το άρθρο 33 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796, ανατίθεται στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για τους Σιδηροδρόμους (ERA) να παρακολουθεί την ικανότητα των Εθνικών Αρχών Ασφάλειας να εκτελούν καθήκοντα που σχετίζονται με την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων και την αποτελεσματικότητα της παρακολούθησης των συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας των σιδηροδρομικών οργανισμών, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 17 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798.

Στο πλαίσιο αυτό, κλιμάκιο επιθεωρητών του ERA και της Ισπανικής ΕΑΑ πραγματοποίησε έλεγχο στην ΡΑΣ σχετικό με: α) την επάρκεια του προσωπικού το οποίο εκτελεί εποπτικές δραστηριότητες και αξιολογεί αιτήσεις για χορήγηση πιστοποιητικών ασφάλειας και εγκρίσεων οχημάτων και β) την εποπτεία των σιδηροδρομικών οργανισμών. Ο έλεγχος ξεκίνησε την 25η-01-2019, οπότε πραγματοποιήθηκε η πρώτη επικοινωνία μεταξύ της ΡΑΣ και του ERA και ολοκληρώθηκε την 25η-11-2019 με τη διενέργεια της συνάντησης ολοκλήρωσης του ελέγχου (exit meeting). Ο επιτόπιος έλεγχος (on site visit) πραγματοποιήθηκε το διάστημα 25-28 Ιουνίου 2019 στα γραφεία της ΡΑΣ.

Την 26η-07-2019, παραδόθηκε από τον ERA σχέδιο της έκθεσης του ελέγχου στην οποία περιλαμβάνονταν αναλυτικά όλα τα ευρήματα του ελέγχου. Την 25η-10-2019, η ΡΑΣ απέστειλε στον Οργανισμό σχόλια επί του σχεδίου της έκθεσης, καθώς και ένα προτεινόμενο σχέδιο δράσης για την άρση των μη συμμορφώσεων και των παρατηρήσεων που διαπιστώθηκαν στον έλεγχο. Στην καταληκτική συνάντηση του ελέγχου, η οποία πραγματοποιήθηκε την 25η-11-2019 στην Αθήνα, η ΡΑΣ και ο Οργανισμός συμφώνησαν για το τελικό κείμενο της έκθεσης και το σχέδιο δράσης.

Η έκθεση του ελέγχου και το συμφωνημένο σχέδιο δράσης απεστάλησαν στη ΡΑΣ στις 15-01-2020. Έκτοτε η ΡΑΣ ακολουθεί πιστά το πλάνο και το χρονοδιάγραμμα με σκοπό την άρση όλων των ευρημάτων του ελέγχου.

4.3.10 Επαφές με άλλες Αρχές Ασφαλείας

Κατά την διάρκεια του 2019, η ΡΑΣ συνεργάστηκε με τη Ρουμάνικη ΕΑΑ καθώς και με τον ERA σχετικά με την αίτηση την οποία υπέβαλλε η Σιδηροδρομική Επιχείρηση GFR για την απόκτηση ενιαίου πιστοποιητικού ασφαλείας καθώς και με τις δύο αιτήσεις έγκρισης οχήματος οι οποίες υποβλήθηκαν από την ίδια ΣΕ.

Εντός του 2019, δεν υποβλήθηκαν αιτήματα από / προς άλλες Αρχές Κρατών Μελών που ζητούν πληροφορίες σχετικά με εγκρίσεις / πιστοποιήσεις ασφαλείας, δεδομένου ότι δεν υπάρχει ΣΕ που να εκτελεί διεθνή διαδρομή μεταξύ Ελλάδας και γειτονικής χώρας.

Δεν υπήρξαν αποτελέσματα συζητήσεων σχετικά με τα αποτελέσματα εποπτείας με άλλες ΕΑΑ Κρατών Μελών.

Η ΡΑΣ τέλος, διατύπωσε ερωτήματα και απόψεις, παρέχοντας σχετική πληροφόρηση επί ζητημάτων / ερωτημάτων που τέθηκαν από άλλες Αρχές και Φορείς. Ενδεικτικά αναφέρονται οι κάτωθι περιπτώσεις συνεργασίας :

- Απαντήσεις στη βελγική ΕΑΑ σε ερωτήματα σχετικά με το χρόνο εκπαίδευσης για το μέρος που αφορά στην άδεια μηχανοδηγού καθώς και στο μέρος που αφορά στο πιστοποιητικό μηχανοδηγού.
- Ερωτήματα στη γερμανική ΕΑΑ σχετικά με την έγκριση TEN-GE G1 εμπορευματικών φορταμαξών.

4.3.11 Συνεργασία με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ

Την 11η-06-2019, η ΡΑΣ και ο Οργανισμός (ERA) σύναψαν Συμφωνία Συνεργασίας στο Βουκουρέστι, κατά τη διάρκεια διεθνούς συνεδρίου για τους σιδηροδρόμους, στο πλαίσιο της άσκησης της προεδρίας του Συμβουλίου της ΕΕ από τη Ρουμανία.

Η παραπάνω Συμφωνία συνάφθηκε δυνάμει του άρθρου 76 του κανονισμού (ΕΕ) 796/2016 και αποτελείται από δύο (2) μέρη. Το μέρος Α της Συμφωνίας καλύπτει την υποχρεωτική συνεργασία του ERA και της ΡΑΣ σχετικά με τη χορήγηση Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφάλειας σύμφωνα με το άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΕ) 796/2016, Έγκρισης Οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 20 του κανονισμού (ΕΕ) 796/2016 και Έγκρισης Τύπου Οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 21 του κανονισμού (ΕΕ) 796/2016. Πρόκειται για τις περιπτώσεις όπου ο ERA λειτουργώντας ως Φορέας Πιστοποίησης / Έγκρισης, αναλαμβάνει την αξιολόγηση του «ευρωπαϊκού» σκέλους των σχετικών αιτήσεων για τη χορήγηση Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφάλειας, Έγκρισης Οχήματος και Έγκρισης Τύπου Οχήματος και συνεργάζεται με τη ΡΑΣ, η οποία αξιολογεί το «εθνικό» μέρος των παραπάνω αιτήσεων.

Το μέρος Β της Συμφωνίας καλύπτει την εθελοντική συνεργασία του ERA και της ΡΑΣ στα ως άνω αντικείμενα, μέσω της ανάθεσης καθηκόντων από τον ERA σε ορισμένους εμπειρογνώμονες της ΡΑΣ στην Ομάδα Εμπειρογνομώνων (Pool of Experts / PoE).

Κατά το 2019, και στο πλαίσιο της ως άνω εθελοντικής συνεργασίας δύο (2) στελέχη της ΡΑΣ έλαβαν μέρος σε εκπαιδευτικό πρόγραμμα εμπειρογνομώνων για την έγκριση οχημάτων και ένα (1) στέλεχος για το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας.

4.4 Αδειοδότηση και Πιστοποίηση Μηχανοδηγών

4.4.1 Γενικά

Η ΡΑΣ είναι η αρμόδια αρχή για την εποπτεία της εφαρμογής των διατάξεων του Ν.3911/2011 (ΦΕΚ 12/Α/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.

4.4.2 Έκδοση αδειών μηχανοδηγών

Σύμφωνα με το ν. 3911/2011 η 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 η εκτύπωση των αδειών μηχανοδηγού ανατέθηκε στη Διεύθυνση Διαβατηρίων και Εγγράφων Ασφαλείας (ΔΔΕΑ) του Αρχηγείου της Ελληνικής Αστυνομίας.

Η υπ. αριθμ. ΑΣ19/1052/14 / 20-07-2018 (ΦΕΚ Β 4687/18-10-2018) 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 έχει εγκαταστήσει και λειτουργεί ηλεκτρονικό διαδικτυακό πρόγραμμα - εφαρμογή με το όνομα «ΑΔΕΙΕΣ ΜΗΧΑΝΟΔΗΓΟΥ», μέσω της οποίας υποδέχεται αιτήσεις για την έκδοση και χορήγηση αδειών μηχανοδηγού. 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.



Στο τέλος Φεβρουαρίου 2019, η ΡΑΣ εξέδωσε τις πρώτες «ευρωπαϊκές» άδειες μηχανοδηγού σύμφωνα με το υπόδειγμα του Παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΕ) 36/2010. Ειδικότερα, το 2019 εκδόθηκαν συνολικά 195 άδειες, εκ των οποίων οι 165 αφορούσαν μετατροπή ισχυουσών εθνικών αδειών σε «ευρωπαϊκές» άδειες και οι 30 αφορούσαν νέα έκδοση «ευρωπαϊκών» αδειών. Κατά το 2019 δεν τροποποιήθηκε / αναστάληκε καμία άδεια.

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

Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) είναι αρμόδια αρχή για την αναγνώριση κέντρων εκπαίδευσης μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών, σύμφωνα με το άρθρο 2 της υπ. αριθμ. ΑΣ19/οικ.53229/395 / 09-07-2018 ΚΥΑ (ΦΕΚ Β 2838/16.07.2018).

Σύμφωνα με το ανωτέρω πλαίσιο, η ΡΑΣ αναγνώρισε το Εκπαιδευτικό Κέντρο του ΟΣΕ ως εκπαιδευτικό κέντρο μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών με την υπ. αρ. πρωτ. 8495/23.08.2018 απόφαση της. Το εκπαιδευτικό κέντρο του ΟΣΕ είναι αναγνωρισμένο 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 τροχιαίο 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.

Η δήλωση αναγνώρισης του κέντρου κατάρτισης του ΟΣΕ για τους μηχανοδηγούς και τους υποψήφιους οδηγούς αμαξοστοιχιών ισχύει έως τις 22-08-2023.

4.4.4 Ρύθμιση Ιατρικών Θεμάτων Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών / Αναγνώριση Ιατρών

Η ΡΑΣ, εφαρμόζοντας τις απαιτήσεις της ΚΥΑ με αριθμ. ΑΣ19/38259/1879/2016 (ΦΕΚ 3242/Β/10-10-2016), 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 το 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 2019 αξιολόγησε 28 αιτήσεις ενδιαφερομένων ιατρών και εν συνεχεία προέβη στην έγκριση και τη δημοσίευση στην ιστοσελίδα της Μητρώου Αναγνωρισμένων Ιατρών, το οποίο περιέχει 83 ιδιώτες ιατρούς διαφόρων ειδικοτήτων στο τέλος του 2019. Επισημαίνεται ότι στο Μητρώο Αναγνωρισμένων Ιατρών εντάσσονται όλοι οι ιατροί των δημόσιων δομών του ΕΣΥ, όπως προβλέπεται στο άρθρο 3 της προαναφερθείσας ΚΥΑ.

4.4.5 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 4687/18-10-2018) Αποφάσεις της ΡΑΣ, σχετικά με τα προσόντα, τους όρους και τις προϋποθέσεις χορήγησης πιστοποίησης επάρκειας εκπαιδευτών μηχανοδηγών.

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 2020 κατόπιν αξιολόγησης των σχετικών αιτήσεων, η ΡΑΣ πιστοποίησε την επάρκεια 55 εκπαιδευτών μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών και συνολικά διαθέτει στο μητρώο της 151 πιστοποιημένους εκπαιδευτές.

4.4.6 Αναγνώριση Εξεταστών Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών

Στο άρθρο 76 του ν. 4530/2018 (ΦΕΚ 59/Α/30-3-2018) 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 2019 εκδόθηκε και δημοσιεύθηκε η υπ' αριθμ. πρωτ. απόφαση της ΡΑΣ 9442/14.01.2019 (ΦΕΚ 359/Β/11-02-2019) «Καθορισμός προσόντων, όρων και προϋποθέσεων χορήγησης της αρχικής αναγνώρισης και της ανανέωσής της των εξεταστών των κέντρων εκπαίδευσης και κατάρτισης μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών»

Κατά την διάρκεια του 2019, η ΡΑΣ χορήγησε αναγνώριση σε (26) εξεταστές μηχανοδηγών – υποψηφίων μηχανοδηγών, ενώ στη συνέχεια προέβη στην διαγραφή ενός κατόπιν αίτησής του για λόγους υγείας.

4.4.7 Εκπαίδευση - Εξετάσεις Υποψηφίων Μηχανοδηγών

Τον Σεπτέμβριο του 2018, ξεκίνησε στο Εκπαιδευτικό κέντρο του ΟΣΕ πρόγραμμα εκπαίδευσης υποψηφίων μηχανοδηγών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ για την ευρωπαϊκή άδεια μηχανοδήγησης. Το εν λόγω πρόγραμμα αφορούσε 68 νέους εργαζομένους της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, οι οποίοι ξεκίνησαν τον κύκλο εκπαίδευσης χωρίς καμία πρότερη εμπειρία και εκπαιδεύτηκαν σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Ν.3911/2011. Η εκπαίδευση ολοκληρώθηκε το 2019 και τον Ιούλιο του ίδιου έτους προγραμματίστηκε η διεξαγωγή εξετάσεων από τη ΡΑΣ.

Η ΡΑΣ με απόφαση της (ΦΕΚ Β 2962/19-07-2019) ενέκρινε την διαδικασία οργάνωσης και διενέργειας των εξετάσεων για την απόκτηση άδειας μηχανοδηγού και συγκρότησε την Κεντρική Επιτροπή Εξετάσεων (Κ.Ε.Ε.), για την οργάνωση και τον καθορισμό της διενέργειας εξετάσεων.

Για την αξιόπιστη οργάνωση των εξετάσεων δημιουργήθηκε Τράπεζα Θεμάτων από την οποία επιλέχθηκε ο κατάλληλος αριθμός ερωτήσεων για την εξέταση των υποψηφίων μηχανοδηγών, κατόπιν κλήρωσης. Η τράπεζα θεμάτων εγκρίθηκε από την ΚΕΕ και συγκροτήθηκαν Επιτροπές Εξετάσεων αποτελούμενες από εξεταστές ενταγμένους στο Μητρώο Αναγνωρισμένων Εξεταστών που τηρεί η ΡΑΣ.

Οι εξετάσεις θεωρητικού και πρακτικού μέρους πραγματοποιήθηκαν την 30η και 31η/07/2019. Το θεωρητικό μέρος της εξέτασης έλαβε χώρα στο Κ.Ε.Κ. του ΟΣΕ, ενώ το πρακτικό στο Δρομολόγιο Αθήνα-Λειανοκλάδι & Θεσσαλονίκη-Λάρισα. Συμμετείχαν δε εξήντα οκτώ (68) υποψήφιοι μηχανοδηγοί.

Η Ολομέλεια της ΡΑΣ με απόφασή της ενέκρινε τα αποτελέσματα των εξετάσεων των υποψηφίων μηχανοδηγών και χορήγησε βεβαίωση επιτυχούς εξέτασης στους επιτυχόντες προκειμένου να αιτηθούν έκδοση άδειας μηχανοδηγού.

Σύμφωνα με την ανωτέρω απόφαση απορρίφθηκαν δύο (2) υποψήφιοι, ένας στην εξέταση του θεωρητικού μέρους και ένας στην εξέταση του πρακτικού μέρους. Οι δύο απορριφθέντες υπέβαλαν αιτήσεις επανεξέτασης, και η ΡΑΣ προχώρησε στην οργάνωση επανεξέτασης. Η εξέταση του θεωρητικού μέρους διενεργήθηκε την 11η/11/2019 στο Κ.Ε.Κ. του ΟΣΕ και η εξέταση του πρακτικού μέρους στο δρομολόγιο Άγιοι Ανάργυροι. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των εξετάσεων, οι δύο υποψήφιοι κρίθηκαν επιτυχόντες και η Ολομέλεια της ΡΑΣ με απόφαση της ενέκρινε τα αποτελέσματα και τους χορήγησε βεβαίωση επιτυχούς εξέτασης, προκειμένου να αιτηθούν έκδοση άδειας μηχανοδηγού.

4.4.8 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.

Το πρόγραμμα - εφαρμογή ΑΔΕΙΕΣ ΜΗΧΑΝΟΔΗΓΟΥ είναι συνδεδεμένο και τροφοδοτεί με τα στοιχεία των μηχανοδηγών το ΕΜΑΜ (Εθνικό Μητρώο Αδειών Μηχανοδηγού) το οποίο τηρείται από τη ΡΑΣ, σύμφωνα με την υπ. αριθμ. 2010/17/ΕΕ απόφαση «σχετικά με την θέσπιση των βασικών παραμέτρων για τα μητρώα μηχανοδηγών». Το ΕΜΑΜ στο τέλος του 2019 περιλάμβανε τα στοιχεία για 195 αδειοδοτημένους μηχανοδηγούς.

4.4.9 Πιστοποιητικά μηχανοδηγών

Η ΡΑΣ ζήτησε από τις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις την έναρξη έκδοσης πιστοποιητικών μηχανοδηγών για τους οποίους εκδόθηκε άδεια μηχανοδηγού καθώς και την τήρηση Μητρώου Συμπληρωματικών Πιστοποιητικών. Το πιστοποιητικό μηχανοδηγού οφείλει να είναι σύμφωνο με το υπόδειγμα του Παραρτήματος ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 36/2010.

4.4.10 Κατάρτιση προσωπικού του Διαχειριστή Υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων με βασικά καθήκοντα ασφάλειας

Στο πλαίσιο εφαρμογής του άρθρου 65 του ν. 4632/2019, η ΡΑΣ ενέκρινε τα παρακάτω εκπαιδευτικά προγράμματα που υποβλήθηκαν προς υλοποίηση από τον ΟΣΕ για το 2019, 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 ενέκρινε τα σχετικά προγράμματα γραπτών και προφορικών εξετάσεων σχετικά με τα προαναφερθέντα προγράμματα εκπαίδευσης.

4.5 Σιδηροδρομική Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (RID)

4.5.1 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). Ο κανονισμός ενσωματώθηκε αρχικά στην εθνική νομοθεσία με την Κ.Υ.Α. 35043/2524/2010 (ΦΕΚ 1385/Β/2-9-2010). Ο Κανονισμός επικαιροποιείται κάθε 2 χρόνια περίπου και σήμερα είναι σε ισχύ η Κ.Υ.Α. οικ. Γ5/48222/2474/03.07.2019 (ΦΕΚ 2755/Β/3-7-2019).

Ως αρμόδια Αρχή του κανονισμού, η ΡΑΣ συνέβαλε στην σύνταξη της παραπάνω αναφερομένης τελευταίας έκδοσης, «Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της δηγίας 2008/68/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων, όπως τα παραρτήματά της προσαρμόστηκαν στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο με τις Οδηγίες 61/2010/ΕΕ, 2012/45/ΕΕ, 2014/103/ΕΕ, (ΕΕ) 2016/2309, (ΕΕ) 2018/217 και (ΕΕ) 2018/1846 της Επιτροπής».

Σύμφωνα με τον κανονισμό RID, κάθε επιχείρηση, οι δραστηριότητες της οποίας περιλαμβάνουν τη μεταφορά ή τη σχετική συσκευασία, φόρτωση, πλήρωση ή εκφόρτωση επικίνδυνων 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 τις απαιτούμενες από τον κανονισμό προϋποθέσεις. 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 (Απόφαση Φ.102.3/46374/5081/16-07-2001 & Απόφαση 22352/15362/15-06-2012).
- Το Εργαστήριο Στοιχείων Μηχανών και Μηχανολογικού Σχεδιασμού της Σχολής Μηχανολόγων Μηχανικών του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης (βλ. ΦΕΚ 3713/Β/20-10-2017).

- Το Τμήμα Μηχανικών Τεχνολογίας Πετρελαίου και Φυσικού Αερίου Τ.Ε. και Μηχανολόγων Μηχανικών Τ.Ε. του ΤΕΙ Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης (βλ. ΦΕΚ 4508/Β4508/30-12-2016).

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/16-07-2015). Η απόφαση έχει αναρτηθεί στο ΦΕΚ 1156/Β/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, ενώ τηρεί και ενημερώνει μητρώο, με τους ενεργούς ΣΑΜΕΕ για τη σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων.

Όσον αφορά στις απαιτήσεις για τα επικίνδυνα εμπορεύματα οι οποίες προέρχονται από τον Εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/773 σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης», προβλέπεται στο σημείο 4.2.3.4.3. του Παραρτήματος του κανονισμού ότι η σιδηροδρομική επιχείρηση καθορίζει τις διαδικασίες εκτέλεσης της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων. Οι διαδικασίες αυτές περιλαμβάνουν:

- τις διατάξεις που καθορίζονται στην οδηγία 2008/68/ΕΚ και στην οδηγία 2010/35/ΕΕ, ανάλογα με την περίπτωση,
- την ενημέρωση του μηχανοδηγού για την ύπαρξη και τη θέση επικίνδυνων εμπορευμάτων στην αμαξοστοιχία,
- τις πληροφορίες που απαιτεί ο Διαχειριστής Υποδομής για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων,
- τον καθορισμό, από κοινού με το Διαχειριστή υποδομής, των γραμμών επικοινωνίας και τον προγραμματισμό ειδικών μέτρων σε περίπτωση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης σχετικών με τα εμπορεύματα.

4.5.2 Πολυμερείς συμφωνίες μεταξύ των συμβαλλόμενων στο RID κρατών

Σύμφωνα με την παρ. 1.5.1 του RID (Κ.Υ.Α. αρ. Γ5/48222/2474/03.07.2019 (ΦΕΚ 2755/Β/3-7-2019) «Οι αρμόδιες αρχές των Συμβαλλόμενων Κρατών στον RID, μπορούν να συμφωνήσουν απευθείας μεταξύ τους για να εξουσιοδοτήσουν ορισμένες επιχειρήσεις μεταφοράς στις περιφέρειές τους

μέσω προσωρινών εξαιρέσεων από τις απαιτήσεις του RID, αρκεί να μη διακυβεύεται έτσι η ασφάλεια. Η αρχή που ανέλαβε την πρωτοβουλία της προσωρινής εξαίρεσης θα πρέπει να ενημερώσει για τις εξαιρέσεις την Γραμματεία της OTIF η οποία θα πρέπει να ενημερώσει τα Συμβαλλόμενα Κράτη στον RID».

Η ΡΑΣ, στο παραπάνω πλαίσιο, παρείχε γνώμη στο ΥΥΜ, κατόπιν αιτημάτων της OTIF και μετά από αλληλογραφία με τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ και RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR, οι οποίες εκτελούν μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων, για την αναγκαιότητα ή μη συνυπογραφής της Ελλάδας συγκεκριμένων πολυμερών ειδικών συμφωνιών μεταξύ των συμβαλλόμενων στο RID κρατών, για τη σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων.

4.5.3 Έγκριση της ΚΑΠΑ ΡΟ ΕΛΛΑΣ ΕΠΕ (KR Hellas Limited) ως όργανο επιθεώρησης για 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).

Την 26-11-2018, η Ολομέλεια της ΡΑΣ, μετά την εξέταση του σχετικού φακέλου και αφότου διαπιστώθηκε η πληρότητά του, ενέκρινε με απόφασή της 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).

4.6 Ετήσια Έκθεση Ασφαλείας

Σύμφωνα με το άρθρο 71 του ν. 4632/2019, το οποίο ενσωματώνει το άρθρο 19 της οδηγίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (ΕΕ) 2016/798, η ΡΑΣ δημοσιεύει ετήσια έκθεση ασφαλείας για τις δραστηριότητές της του προηγούμενου έτους και την αποστέλλει στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ (ERA) το αργότερο μέχρι την 30ή Σεπτεμβρίου εκάστου έτους. Η έκθεση περιλαμβάνει πληροφορίες για:

1. Την εξέλιξη της σιδηροδρομικής ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένης μιας συγκεντρωτικής κατάστασης για την εξέλιξη των Κοινών Δεικτών Ασφαλείας (ΚΔΑ) σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 57 του ίδιου νόμου.
2. Τις σημαντικές μεταβολές στις νομοθετικές και κανονιστικές ρυθμίσεις όσον αφορά την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.
3. Τις εξελίξεις ως προς την πιστοποίηση της ασφαλείας και την έγκριση της ασφαλείας.

4. Τα αποτελέσματα και εμπειρίες από την εποπτεία του Διαχειριστή Υποδομής και των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων, περιλαμβανομένου του αριθμού και της έκβασης των επιθεωρήσεων και λογιστικών ελέγχων.
5. Τις παρεκκλίσεις που αποφασίστηκαν σύμφωνα με το άρθρο 67.
6. Την πείρα των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής όσον αφορά την εφαρμογή των σχετικών ΚΜΑ.

Η ΡΑΣ, μετά από την παραλαβή των πληροφοριών που προβλέπονται στην παράγραφο 6 του άρθρου 61 του ως άνω νόμου, από όλους τους εμπλεκόμενους (Σιδηροδρομικές Εταιρείες και Διαχειριστή Υποδομής), εξέδωσε την έκθεση του 2019 σύμφωνα με τον σχετικό Οδηγό του ERA, την οποία απέστειλε στον ERA και την ανάρτησε στην ιστοσελίδα της (<http://www.ras-el.gr/>)

5 ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ

5.1 Πεδίο Εφαρμογής - Νομικό Πλαίσιο

Η ΡΑΣ, κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 85 του νόμου ν. 4199/2013 και του άρθρου 68 του ν. 4632/2019 έχει ορισθεί στην Ελλάδα, ως η αρμόδια Εθνική Αρχή Ασφάλειας (ΕΑΑ) για τους Σιδηροδρόμους (Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών) για την επίτευξη, μεταξύ άλλων, και της διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στο πλαίσιο αυτό η ΡΑΣ, από τις 16-06-2019 εξακολουθεί να εκτελεί τις αρμοδιότητες της ΕΑΑ, όπως αυτές περιγράφονται πλέον στη νέα οδηγία για τη Διαλειτουργικότητα (ΕΕ) 2016/797 και ενσωματώθηκε στην ελληνική νομοθεσία με το ν.4632/2019 καθώς και στις ΥΑ ΑΣ16.4/οικ.24863 /2723, (ΦΕΚ Β 1812/08-06-2012) και ΥΑ ΑΣ16.2/22932/183 (ΦΕΚ Β 2195/07-06-2019).

5.2 4^ο Σιδηροδρομικό Πακέτο

Έως τις 15 Ιουνίου 2019, για την επίτευξη της διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος είχε εφαρμογή η οδηγία για τη Διαλειτουργικότητα 2008/57/ΕΚ, όπως ενσωματώθηκε στο ελληνικό δίκαιο με το π.δ. 104/2010 και τις τροποποιήσεις του και εξειδικεύτηκε με την ΥΑ ΑΣ 16.4/οικ.24863 /2723 (ΦΕΚ Β 1812/08-06-2012).

Το 4^ο Σιδηροδρομικό Πακέτο προτάθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή τον Ιανουάριο του 2013. Πρόκειται για μία δέσμη μέτρων που στοχεύει να κάνει τους ευρωπαϊκούς σιδηροδρόμους περισσότερο ελκυστικούς, καινοτόμους, αποδοτικούς και ανταγωνιστικούς έναντι άλλων μέσων μαζικής μεταφοράς. Περιλαμβάνει ένα σύνολο νομοθετικών κειμένων της Ευρωπαϊκής Ένωσης που στοχεύουν στην ολοκλήρωση της ενιαίας αγοράς των σιδηροδρομικών υπηρεσιών (Ενιαίος Ευρωπαϊκός Σιδηροδρομικός Χώρος), στην παροχή καλύτερης ποιότητας υπηρεσιών καθώς και περισσότερων επιλογών προς τους επιβάτες.

Από τις 16 Ιουνίου 2019, ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA) εισάγει μια νέα εποχή ενιαίων και απλουστευμένων διαδικασιών έγκρισης και πιστοποίησης στην Ευρώπη. Ο ERA αναλαμβάνει πλέον την ευθύνη για την έγκριση οχημάτων που λειτουργούν σε περισσότερα από ένα κράτη μέλη και διασφαλίζει την εναρμονισμένη εφαρμογή του συστήματος ERTMS στην Ένωση.

Το 4^ο Σιδηροδρομικό Πακέτο εισάγει σημαντικές καινοτομίες σχετικά με τη διαλειτουργικότητα. Σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του, οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση ακολουθούν πλέον μία ενιαία και ολοκληρωμένη διαδικασία για την απόκτηση εγκρίσεων οχημάτων, ή προέγκρισης του συστήματος ERTMS. Από τις 16 Ιουνίου 2019, οι ενδιαφερόμενοι οφείλουν να υποβάλουν αίτηση για έγκριση μέσω της πλατφόρμας One Stop Shop (OSS) του ERA.

Μετά την παραλαβή της αίτησης, ο ERA αναθέτει το έργο σε έναν υπεύθυνο έργου ο οποίος έρχεται σε απευθείας επαφή με τον αιτούντα και τον συμβουλεύει καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας. Κάθε αίτηση αξιολογείται από ομάδα εμπειρογνομώνων. Πρόκειται δηλαδή για ουσιαστική αλλαγή στο καθεστώς της έγκρισης σε λειτουργία υποσυστημάτων στο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα.

Σε περίπτωση που η αίτηση αφορά έγκριση τύπου οχήματος ή οχήματος για διάθεση στην αγορά για περιοχή χρήσης μόνο την Ελλάδα, ο αιτών έχει τη δυνατότητα να επιλέξει, μέσω της πλατφόρμας, αν η έγκριση θα χορηγηθεί από τον ERA ή από τη ΡΑΣ.

Στο πλαίσιο του 4^{ου} Σιδηροδρομικού Πακέτου, δόθηκε η δυνατότητα στα κράτη – μέλη να αποφασίσουν για το χρόνο εναρμόνισης της νέας νομοθεσίας στο εθνικό τους δίκαιο, επιλέγοντας μεταξύ 15/06/2019 και 15/06/2020. Η Ελλάδα συγκαταλέγεται μεταξύ των χωρών που υιοθέτησαν το νέο καθεστώς τον Ιούνιο του 2019, δηλαδή την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 και τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/545.

5.3 Ορισμός – Σκοπός Διαλειτουργικότητας

Σύμφωνα με το ν. 4632/2019, διαλειτουργικότητα είναι «η ικανότητα του σιδηροδρομικού συστήματος να επιτρέπει την ασφαλή και αδιάκοπη κυκλοφορία αμαξοστοιχιών, οι οποίες επιτυγχάνουν τα απαιτούμενα επίπεδα επίδοσης». Στο πλαίσιο αυτό, συμβάλει στο μέγιστο επίπεδο τεχνικής εναρμόνισης, στη διευκόλυνση, βελτίωση και ανάπτυξη των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών και στη σταδιακή επίτευξη της εσωτερικής αγοράς.

Ο ν. 4632/2019 καθορίζει τις προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται, αλλά τη διαδικασία για να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης, προκειμένου να καθοριστεί το μέγιστο επίπεδο τεχνικής εναρμόνισης, να καταστεί δυνατή η διευκόλυνση, η βελτίωση και η ανάπτυξη των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών εντός της Ένωσης και με τρίτες χώρες και να προωθηθεί η ολοκλήρωση του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου και η σταδιακή επίτευξη της εσωτερικής αγοράς.

Το ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα, τα υποσυστήματα από τα οποία αποτελείται καθώς επίσης και τα στοιχεία διαλειτουργικότητας συμπεριλαμβανομένων των διεπαφών, οφείλουν να πληρούν τις σχετικές βασικές απαιτήσεις όπως αυτές αναλύονται στο Παράρτημα ΙΙΙ του άρθ. 52 του ν. 4632/2019.

5.4 Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας

Οι Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) καθορίζουν τα τεχνικά και επιχειρησιακά πρότυπα που πρέπει να πληρούνται από κάθε υποσύστημα ή τμήμα του υποσυστήματος, προκειμένου να ικανοποιηθούν οι βασικές απαιτήσεις και να εξασφαλιστεί η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η οδηγία (ΕΕ) 2016/797 ορίζει τα υποσυστήματα, είτε δομικά είτε λειτουργικά, που αποτελούν μέρος του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Για καθένα από αυτά τα υποσυστήματα πρέπει να καθοριστούν οι βασικές απαιτήσεις και να προσδιοριστούν οι τεχνικές προδιαγραφές, ιδίως όσον αφορά τα συστατικά στοιχεία και τις διεπαφές, προκειμένου να ικανοποιηθούν αυτές οι βασικές απαιτήσεις. Οι βασικές απαιτήσεις μπορούν να συνοψιστούν ως ασφάλεια, αξιοπιστία και διαθεσιμότητα, υγεία, προστασία του περιβάλλοντος, τεχνική συμβατότητα και προσβασιμότητα.

Οι ΤΠΔ των υποσυστημάτων είναι οι ακόλουθες:

- για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό – Μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό» του σιδηροδρομικού Συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (κανονισμός (ΕΕ) 1302/2014, όπως ισχύει).
- για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό – Θόρυβος» του σιδηροδρομικού Συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (κανονισμός (ΕΕ) 1304/2014, όπως ισχύει).
- για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό – Εμπορευματικές Φορτάμαξες» του σιδηροδρομικού Συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (κανονισμός (ΕΕ) 321/2013, όπως ισχύει).
- για το υποσύστημα «Υποδομή» του σιδηροδρομικού Συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (κανονισμός (ΕΕ) 1299/2014, όπως ισχύει).
- για το υποσύστημα «Ενέργεια» του σιδηροδρομικού Συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (κανονισμός (ΕΕ) 1301/2014, όπως ισχύει).

- για το υποσύστημα «Έλεγχος – χειρισμός και σηματοδότηση» του σιδηροδρομικού Συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (κανονισμός (ΕΕ) 2016/919, όπως ισχύει).
- για την προσβασιμότητα του σιδηροδρομικού Συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα (κανονισμός (ΕΕ) 1300/2014, όπως ισχύει).
- για το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού Συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (κανονισμός (ΕΕ) 2015/995, όπως ισχύει).
- για το υποσύστημα «Τηλεματικές εφαρμογές για εμπορευματικές μεταφορές» του σιδηροδρομικού Συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (κανονισμός (ΕΕ) 1305/2014, όπως ισχύει).
- για το υποσύστημα «Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες» του σιδηροδρομικού Συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (κανονισμός (ΕΕ) 454/2011, όπως ισχύει).
- για την «Ασφάλεια στις σιδηροδρομικές σήραγγες» του σιδηροδρομικού Συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (κανονισμός (ΕΕ) 1303/2014, όπως ισχύει).

Οι ΤΠΔ και οι σχετικοί Οδηγοί Εφαρμογής τους είναι διαθέσιμες στην ιστοσελίδα του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της ΕΕ (ERA).

5.5 Εθνικοί Κανόνες

Οι εθνικοί κανόνες αναφέρονται σε όλους τους δεσμευτικούς κανόνες που θεσπίζονται σε ένα κράτος μέλος, ανεξαρτήτως του φορέα που τις εκδίδει, οι οποίοι περιέχουν σιδηροδρομικές απαιτήσεις ασφαλείας ή τεχνικές απαιτήσεις διαφορετικές από εκείνες που ορίζονται από τους κανόνες της Ένωσης ή από διεθνείς κανόνες και εφαρμόζονται στο συγκεκριμένο κράτος μέλος στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, στους διαχειριστές υποδομής ή τρίτα μέρη.

Οι εθνικοί κανόνες μπορούν να εφαρμόζονται επιπλέον των ευρωπαϊκών κανόνων μόνο υπό ορισμένους όρους:

- Τεχνική συμβατότητα: για να εξασφαλιστεί η τεχνική συμβατότητα με το παλαιό σιδηροδρομικό σύστημα όπου δεν έχει σχεδιαστεί και κατασκευαστεί σύμφωνα με τις ΤΠΔ.

- Ειδικές περιπτώσεις: όπου απαιτούνται ειδικές διατάξεις στις ΤΠΔ, είτε προσωρινές είτε μόνιμες, για οποιοδήποτε τμήμα του σιδηροδρομικού συστήματος.
- Ανοικτά σημεία: όπου ένας εθνικός κανόνας παρέχει μια λύση για το ανοικτό σημείο.

Όλοι οι ισχύοντες εθνικοί κανόνες είναι διαθέσιμοι στο κοινό:

- Οι ισχύοντες εθνικοί κανόνες για την έγκριση του οχήματος δημοσιεύονται στη βάση δεδομένων των εγγράφων αναφοράς (RDD).
- Οι εφαρμοστέοι εθνικοί κανόνες για την έγκριση των σταθερών εγκαταστάσεων διατίθενται στη βάση NOTIF-IT.

5.6 Έγκριση τύπου οχήματος ή οχήματος για διάθεση στην αγορά

Όχημα διατίθεται στην αγορά μόνο αφού λάβει έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά, που εκδίδεται από τον ERA για περιοχή χρήσης σε ένα ή περισσότερα κράτη μέλη. Εναλλακτικά, στην περίπτωση που η περιοχή χρήσης περιορίζεται αποκλειστικά εντός της ελληνικής επικράτειας η ΠΑΣ δύναται, ιδία ευθύνη και εφόσον το ζητεί ο αιτών, να εκδίδει έγκριση του οχήματος για διάθεση στην αγορά.

Ο αιτών υποβάλλει αίτηση για έγκριση τύπου οχήματος ή οχήματος για διάθεση στην αγορά μέσω της πλατφόρμας OSS, προσδιορίζοντας την περιοχή χρήσης του οχήματος. Η διαδικασία και τα δικαιολογητικά που απαιτούνται αναφέρονται στο ν. 4632/2019, στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/545, ενώ εξειδικεύονται κατά περίπτωση, στην ΥΑ ΑΣ 16.4/οικ.24863 /2723.

5.7 Έγκριση της θέσης σταθερών εγκαταστάσεων σε λειτουργία

Τα υποσυστήματα ενέργειας, υποδομής και παρατρόχιου ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης, τίθενται σε λειτουργία μόνο εάν έχουν σχεδιασθεί, κατασκευασθεί και εγκατασταθεί κατά τρόπο που να πληρούν τις βασικές απαιτήσεις και έχει ληφθεί η σχετική έγκριση από τη ΠΑΣ. Η διαδικασία και τα δικαιολογητικά που απαιτούνται αναφέρονται στο ν. 4632/2019 και εξειδικεύονται στην ΥΑ ΑΣ 16.4/οικ.24863 /2723 και στην ΥΑ ΑΣ16.2/22932/183. Ο αιτών υποβάλλει αίτηση για έγκριση της θέσης σταθερών εγκαταστάσεων σε λειτουργία απευθείας στη ΠΑΣ.

Στην περίπτωση των παρατρόχιων υποσυστημάτων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης (άρθ. 19 του ν. 4632/2019) που περιλαμβάνουν το Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS) και/ή το Παγκόσμιο Σύστημα Κινητών Επικοινωνιών Σιδηροδρόμων (GSM-R), απαιτείται θετική απόφαση

του ERA (προέγκριση) πριν από κάθε πρόσκληση υποβολής προσφορών, ώστε να επαληθευθεί ότι οι εξεταζόμενες τεχνικές λύσεις συμμορφώνονται πλήρως με τις σχετικές ΤΠΔ και να διασφαλιστεί η εναρμονισμένη εφαρμογή του ERTMS και της διαλειτουργικότητας σε επίπεδο Ένωσης.

5.8 Κινητά υποσυστήματα

Τα κινητά υποσυστήματα, δηλαδή το υποσύστημα τροχαίου υλικού και το εποχούμενο υποσύστημα ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης, διατίθενται στην αγορά από τον αιτούντα μόνο αν έχουν σχεδιαστεί, κατασκευαστεί και εγκατασταθεί κατά τρόπο που να πληρούν τις βασικές απαιτήσεις σύμφωνα με το ν. 4632/2019.

5.9 Οργανισμοί Αξιολόγησης της Συμμόρφωσης (NoBos - DeBos - AsBos)

Για τη σύνταξη της δήλωσης επαλήθευσης «ΕΚ» που απαιτείται για τη διάθεση στην αγορά και τη θέση σε λειτουργία ενός υποσυστήματος, ο αιτών ζητεί από τον οργανισμό ή τους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης που επέλεξε για τον συγκεκριμένο σκοπό, να εφαρμόσουν τη διαδικασία επαλήθευσης «ΕΚ», σύμφωνα με το ν. 4632/2019.

Ως «επαλήθευση “ΕΚ”» νοείται η διαδικασία που διενεργεί ο αιτών για να αποδεικνύεται ότι πληρούνται οι σχετικές με υποσύστημα απαιτήσεις του σχετικού ενωσιακού δικαίου, συμπεριλαμβανομένων τυχόν σχετικών εθνικών κανόνων, και ότι μπορεί να εγκριθεί η θέση του υποσυστήματος σε λειτουργία.

Όπου απαιτείται από τη νομοθεσία, έχει εφαρμογή ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 402/2013, σχετικά με την κοινή μέθοδο Ασφαλείας (ΚΜΑ) για την αξιολόγηση και την εκτίμηση της επικινδυνότητας, λόγω των επιπτώσεων που επιφέρει μια αλλαγή τεχνικής, λειτουργικής ή οργανωτικής φύσης στο σιδηροδρομικό σύστημα. Ο Φορέας Εκτίμησης (AsBo), διεξάγει ανεξάρτητη εκτίμηση της καταλληλότητας τόσο της διαδικασίας διαχείρισης της επικινδυνότητας, όσο και των αποτελεσμάτων της.

Οι φορείς εκτίμησης είναι αναρτημένοι στην βάση δεδομένων ERADIS του ERA.

Οι Κοινοποιημένοι Οργανισμοί (NoBos), που αξιολογούν τη συμμόρφωση ενός υποσυστήματος με τις ΤΠΔ, δραστηριοποιούνται σε όλη την ΕΕ και είναι αναρτημένοι στον ιστότοπο NANDO της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Οι Ορισμένοι Οργανισμοί (DeBos), που αξιολογούν τη συμμόρφωση ενός υποσυστήματος με τους εθνικούς κανόνες, δραστηριοποιούνται μόνο στο κράτος - μέλος στο οποίο έχουν οριστεί.

Στην Ελλάδα δραστηριοποιούνται πέντε (5) Ορισμένοι Οργανισμοί (DeBos), και είναι αναρτημένοι βάση δεδομένων των εγγράφων αναφοράς (RDD).

5.10 Επιμέρους δραστηριότητες διαλειτουργικότητας

5.10.1 Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797

Ολοκληρώθηκε 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 (ΕΕ) 2016/797, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η εν λόγω οδηγία ενσωματώθηκε στο εθνικό δίκαιο με τον ν. 4632/2019.

5.10.2 Αξιολόγηση αιτήσεων και τεχνικών φακέλων για την έγκριση οχημάτων για διάθεση στην αγορά

Η ΡΑΣ, σε συνέχεια των αιτήσεων, μέσω της πλατφόρμας OSS, σχετικά με την αξιολόγηση των τεχνικών φακέλων για την έγκριση δυο (2) κινητήριων μηχανών για διάθεση στην αγορά της ΣΕ GFR SA – Ελληνικό Υποκατάστημα Α.Ε., προχώρησε στην αξιολόγηση της πληρότητας, επί τη βάσει της σχετικής νομοθεσίας.

Επίσης, πραγματοποιήθηκαν συζητήσεις με εκπροσώπους της ΓΑΙΑΟΣΕ και του Οργανισμού (ERA), σχετικά με την αίτηση έγκρισης θέσης σε λειτουργία του εποχούμενου υποσυστήματος ETCS on Board σε ογδόντα οκτώ (88) μηχανές έλξης του ελληνικού δικτύου. Συζητήθηκαν οι νέες απαιτήσεις που επέρχονται με τη νομοθεσία του 4^{ου} Σιδηροδρομικού Πακέτου, οι οποίες οφείλουν να εφαρμοσθούν για την ανωτέρω έγκριση.

5.10.3 Αξιολόγηση αίτησης και τεχνικού φακέλου για την έγκριση θέσης σε λειτουργία σταθερών εγκαταστάσεων

Η ΡΑΣ, σε συνέχεια της αίτησης και του τεχνικού φακέλου που υποβλήθηκε από τον ΟΣΕ Α.Ε., για έγκριση θέσης σε λειτουργία του έργου: «Σιδηροδρομική σύνδεση νέου προβλήτα εμπορευματοκιβωτίων λιμένα Αλεξανδρούπολης», προχώρησε στον έλεγχο των συμπληρωματικών δικαιολογητικών που υποβλήθηκαν.

5.10.4 Συνεργασία με τον ERA και τους εμπλεκόμενους φορείς για την έγκριση της θέσης σε λειτουργία παρατρόχιων υποσυστημάτων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης

Για να διασφαλιστεί ότι ο εξοπλισμός του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS) πληροί τις σχετικές προδιαγραφές και να αποτραπεί η υπονόμηση της διαλειτουργικότητας του ERTMS από πρόσθετες απαιτήσεις σχετικές με αυτό, ο ERA διασφαλίζει την

εναρμονισμένη εφαρμογή του συστήματος ERTMS στην Ένωση. Προς τούτο, ο ERA είναι υπεύθυνος για την αξιολόγηση των προβλεπόμενων τεχνικών λύσεων πριν από την έναρξη ή τη δημοσίευση οποιασδήποτε πρόσκλησης υποβολής προσφορών σχετικά με παρατρόχιο εξοπλισμό ERTMS, προκειμένου να ελέγχεται εάν οι εν λόγω τεχνικές λύσεις είναι σύμφωνες με τις σχετικές ΤΠΔ και πλήρως διαλειτουργικές.



Στο παραπάνω πλαίσιο, η ΡΑΣ συμμετείχε με στελέχη της σε συναντήσεις με εκπροσώπους του ERA, της ΕΡΓΟΣΕ, του ΟΣΕ, του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (ΥΜ) και της Διαχειριστικής Αρχής, με θέμα την «αρχική επαφή» (initial engagement) της ΕΡΓΟΣΕ με τον ERA πριν την υποβολή φακέλου για την έγκριση από τον ERA του παρατρόχιου Ευρωπαϊκού Συστήματος Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS) στο τμήμα της γραμμής Παλαιοφάρσαλος – Καλαμπάκα.

5.10.5 Εθνικό Μητρώο Οχημάτων (EMO)

Σε εφαρμογή του άρθ. 85 του ν. 4199/2013, η ΡΑΣ τηρεί το EMO, το οποίο είναι συνδεδεμένο με το Κεντρικό Ευρωπαϊκό Μητρώο Οχημάτων (European Centralized Virtual Vehicle Register – ECVVR) και εποπτεύεται από τον ERA. Στο παραπάνω πλαίσιο η ΡΑΣ,

- Παρέδωσε κωδικούς πρόσβασης σε αρμόδιους εμπλεκόμενους φορείς, σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Νομοθεσία, για την πρόσβασή τους με συγκεκριμένα δικαιώματα, στο EMO.
- Επικαιροποιεί το μητρώο, μετά από επιστολή/αίτημα εμπλεκόμενου φορέα για απόσυρση, προσθήκη και τροποποίηση οχημάτων.
- Προβαίνει στις απαραίτητες ρυθμίσεις προκειμένου να διατηρείται το EMO σε λειτουργική κατάσταση και σε συνεχή σύνδεση με το Κεντρικό Ευρωπαϊκό Μητρώο Οχημάτων.

5.10.6 Συνεργασία με εμπλεκόμενους φορείς με αντικείμενο την έγκριση οχημάτων για διάθεση στην αγορά

Προκειμένου να διευκολυνθεί η ορθή εφαρμογή της νομοθεσίας έγκρισης οχημάτων για διάθεση στην αγορά και να αποσαφηνιστούν οι αρμοδιότητες, οι υποχρεώσεις του κάθε εμπλεκόμενου φορέα καθώς και η νέα διαδικασία που πρέπει να ακολουθηθεί μετά τις αλλαγές που επέφερε το 4^ο

ΣΠ, έλαβαν χώρα στη ΡΑΣ δια ζώσης και εξ' αποστάσεως συναντήσεις με στελέχη των εμπλεκόμενων φορέων, όπως οργανισμών αξιολόγησης (NoBo – DeBo - AsBo), εκπροσώπων του ERA, του ΟΣΕ, της ΕΡΓΟΣΕ και του ΥΥΜ, ώστε να λαμβάνονται τα ενδεδειγμένα μέτρα που πρέπει να ακολουθηθούν για τα οχήματα που διατίθενται στην αγορά, κατά τρόπο που να ικανοποιούν τη σχετική νομοθεσία διαλειτουργικότητας.

5.10.7 Εισηγήση προς το ΥΥΜ για την τροποποίηση της Υπουργικής Απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών σχετικά με 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 με 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 συμμόρφωσή του προς τις ΤΠΔ και τους εθνικούς τεχνικούς κανόνες. Η έγκριση αυτή είναι απαραίτητη για όλα τα δομικά υποσυστήματα συμπεριλαμβανομένων και των μερών υποσυστημάτων.

Επίσης, σύμφωνα με το άρθρο 169 του ν. 4412/2016 (ΦΕΚ Α 147/08.08.2016), που αποτελεί την εθνική νομοθεσία των Δημοσίων Συμβάσεων Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών, οποτεδήποτε και πριν από την προσωρινή παραλαβή, το έργο ή αυτοτελή του τμήματα που έχουν περατωθεί μπορεί να δοθούν σε χρήση, ύστερα από τη διενέργεια σχετικής Διοικητικής Παραλαβής (ΔΠΧ).

Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι η ενδιάμεση άδεια θέσης σε λειτουργία-χρήση μερών δομικών υποσυστημάτων που αποτελούν το σιδηροδρομικό σύστημα και περιλαμβάνονται **σε αυτοτελή τμήματα έργου** που τίθενται σε χρήση με τη διενέργεια Διοικητικής Παραλαβής για Χρήση, κατά το άρθρο 169 του ν. 4412/2016 (ΦΕΚ Α 147/08.08.2016), χρήζει ιδιαίτερης ρύθμισης, 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), διαβουλευτήκε με τους εμπλεκόμενους φορείς (ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, ΥΥΜ) και εισηγήθηκε την τροποποίηση του άρθρου 4 της Υ.Α ΑΣ16.4/ΟΙΚ.24863/2723/30-05-2012 (ΦΕΚ 1812/Β/8-6-2012) «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.

Ειδικότερα, με την προστέθηκε το άρθρο 4Α στην εν λόγω Υπουργική Απόφαση με τίτλο «Διαδικασία και δικαιολογητικά για Ενδιάμεση άδεια θέσης σε λειτουργία – χρήση, μερών δομικών

υποσυστημάτων που περιλαμβάνονται σε αυτοτελή τμήματα έργου τα οποία τίθενται σε χρήση με τη διενέργεια Διοικητικής Παραλαβής για Χρήση».



6 ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ ΣΕ ΣΥΝΑΝΤΗΣΕΙΣ - ΣΥΝΕΔΡΙΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ & ΕΘΝΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ, ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΕΣ, ΗΜΕΡΙΔΕΣ

6.1 Γενική Διεύθυνση Μεταφορών και Κινητικότητας (DG-MOVE)

Από τη σύστασή της η ΡΑΣ 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:

- **Στη 18η συνάντηση**, που έλαβε χώρα στις 20&21-05-2019 στις Βρυξέλλες και συζητήθηκαν και παρουσιάστηκαν θέματα που αφορούσαν **στην ενσωμάτωση του 4ου σιδηροδρομικού πακέτου (πυλώνας αγοράς), στην εφαρμογή στην εθνική νομοθεσία των κρατών μελών, στα τέλη χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής και των υπηρεσιών & της πρόσβασης στις εγκαταστάσεις και κυρίως σε αυτές που συνδέονται με χώρους λιμένων**. Στη συγκεκριμένη συνάντηση η ΡΑΣ παρουσίασε το αναθεωρημένο σύστημα τελών χρήσης του Διαχειριστή Υποδομής που θα ισχύσει από το 2020. Η αναθεώρηση προέκυψε από την απαίτηση συμμόρφωσης με τον ΕΚ 2015/909/ΕΕ, σχετικά με τους τρόπους υπολογισμού του κόστους που προκύπτει απευθείας από τη λειτουργία σιδηροδρομικής υπηρεσίας.



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:

- Πρόσβασης 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).
- Ομάδα για τα τέλη χρέωσης χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής (Charges), καθώς και υποομάδα εργασίας για τα τέλη χρέωσης χρήσης των εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών (Charges for Service Facilities).

Τα κύρια αποτελέσματα των εργασιών αποτυπώθηκαν στα ακόλουθα έγγραφα:

- Κατηγοριοποίηση των εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών.
- Εξαιρέσεις που χορηγούνται σύμφωνα με το αρ. 2.2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/2177.
- 7η Ετήσια Έκθεση παρακολούθησης της σιδηροδρομικής αγοράς 2017, καλύπτοντας δεδομένα για το έτος 2017 και προηγούμενα από 28 Ευρωπαϊκές χώρες.
- Ερευνά αναφορικά με κορεσμένη υποδομή.
- Παρακολούθηση των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων.
- Ανασχεδιασμός του πίνακα δρομολογίων.
- Αγορά τροχαίου υλικού (χρήση μόνο μεταξύ των μελών).
- Επισκόπηση των τελών κράτησης.
- Συγκριτική αξιολόγηση επιδότησης του κύριου Διαχειριστή Υποδομής σε συγκεκριμένα κράτη μέλη.
- Βασικές αρχές χρέωσης των εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών.
- Χρεώσεις και βασικές αρχές χρέωσης των επιβατικών σταθμών.
- Πρόγραμμα εργασίας 2020.

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

- Αγορά τροχαίου υλικού (χρήση μόνο μεταξύ των μελών).
- Ποσοτικά στοιχεία για την παρακολούθηση της ελληνικής σιδηροδρομικής αγοράς έτους 2017 για την έκδοση της 7ης ετήσιας έκθεσης.
- Χρεώσεις και βασικές αρχές χρέωσης των επιβατικών σταθμών.
- Εξαιρέσεις που χορηγούνται σύμφωνα με το αρ. 2.2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/2177.
- Έρευνα αναφορικά με κορεσμένη υποδομή.

6.2.1 Γενικές Συνελεύσεις του IRG- Rail

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

Στις 25-11-2019, στο πλαίσιο της οποίας ψηφίστηκαν τα κείμενα που επεξεργάστηκαν οι επιμέρους ομάδες και υποομάδες του IRG Rail κατά τη διάρκεια του έτους καθώς και το πρόγραμμα εργασιών 2020. Στην συνάντηση αυτή παρουσιάστηκε, επίσης, η 8η ετήσια έκθεση της Ομάδας Market Monitoring της Ένωσης με τα στοιχεία παρακολούθησης της σιδηροδρομικής αγοράς που συλλέγει από τα μέλη της καθώς και τα στοιχεία που έχει συλλέξει η ειδική ομάδα “Multimodality”. Συζητήθηκε το BREXIT και η παρουσία του Η.Β. στις συναντήσεις της Ένωσης και εκλέχθηκε ο νέος Αντιπρόεδρος της για το έτος 2020.



6.2.2 Συμμετοχή σε Ομάδες Εργασίας του IRG- Rail

Τον Οκτώβριο του 2019 η ΡΑΣ συμμετείχε στη συνάντηση της Ομάδας «Multimodality» κατά τη διάρκεια της οποίας συζητήθηκαν θέματα που αφορούν στην πολυτροπικότητα σε επίπεδο ΕΕ και

κυρίως ο ανταγωνισμός μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς, η ισότιμη πρόσβαση σε πολυτροπικές υποδομές και υπηρεσίες, η διαλειτουργικότητα υποδομών και συστημάτων, η συμβολή της ψηφιακής καινοτομίας καθώς και πιθανές ελλείψεις στη νομοθετική ρύθμιση των αναδυόμενων αυτών θεμάτων.

6.3 Συμμετοχή στο Δίκτυο Οικονομικών Ρυθμιστών του ΟΟΣΑ

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

Συμμετείχε στη 13η συνάντηση του Δικτύου Οικονομικών Ρυθμιστών (NER) στο Παρίσι, το Νοέμβριο του 2019. Κύρια θέματα της συνάντησης αποτέλεσαν οι τρόποι διασφάλισης της ανεξαρτησίας των ρυθμιστικών αρχών για την αποτελεσματικότητα των αποφάσεών τους, παρουσιάστηκαν δείκτες μέτρησής της και συζητήθηκαν εμπειρίες από το χειρισμό υποθέσεων καθώς και καλές πρακτικές, που εφαρμόζουν σε παγκόσμιο επίπεδο οι οικονομικοί ρυθμιστές στις αγορές δικτύων. Επίσης παρουσιάστηκαν τεχνολογικές μεταβολές, κυρίως πλατφόρμες, που βελτίωσαν το έργο του ρυθμιστικού φορέα αλλά και των καταναλωτών και των επιχειρήσεων.

6.4 Συνεδριάσεις του Δικτύου των Εθνικών Αρχών για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων

Η ΡΑΣ συμμετέχει ως μέλος 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, στην έδρα του στην πόλη Valenciennes της Γαλλίας. Επίσης, η ΡΑΣ 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 Αντιπροσωπευτικών Φορέων του Σιδηροδρομικού Τομέα, οι οποίες πραγματοποιούνται, συνήθως, την προηγούμενη ή την επόμενη ημέρα των συναντήσεων της Ολομέλειας του Δικτύου των ΕΑΑ.



Η Ολομέλεια του Δικτύου των ΕΑΑ 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 2019 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 Αντιπροσωπευτικών Φορέων του Σιδηροδρομικού Τομέα:

1. Η 50η ΓΣ στις 05&06-03-2019.
2. Η 51η ΓΣ στις 21&22-05-2019.
3. Η 52η ΓΣ στις 05&06-11-2019.

Η ΡΑΣ εκπροσωπήθηκε στις ως άνω υπ. αριθ. 1 και 2 συναντήσεις. Επισημαίνεται ότι στην 51^η ΓΣ, οι εκπρόσωποι της ΡΑΣ, της ιταλικής ΕΑΑ και του ERA πραγματοποίησαν κοινή παρουσίαση με τίτλο «Ρυθμιστική εποπτεία της κουλτούρας/νοοτροπίας ασφάλειας», μεταφέροντας τις εντυπώσεις και τα αποτελέσματα των εκδηλώσεων για την προώθηση της κουλτούρας ασφάλειας οι οποίες υλοποιήθηκαν στη χώρα μας και την Ιταλία. Επισημαίνεται ότι η ημερίδα με θέμα «Ευαισθητοποίηση σε θέματα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων» η οποία διοργανώθηκε από τη ΡΑΣ, υπό την αιγίδα του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών και με τη συμμετοχή του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA), πραγματοποιήθηκε στις 4 Απριλίου 2019, στην Αίθουσα Συνεδρίων / Κέντρο Τύπου του Υπουργείου Ψηφιακής Πολιτικής, Τηλεπικοινωνιών & Ενημέρωσης, στην Καλλιθέα.

Η θεματολογία (agenda) των παραπάνω ΓΣ επικεντρώθηκε κυρίως :

- Στον καθορισμό κανόνων και αρχών για τη βελτίωση λειτουργίας του Δικτύου των ΕΑΑ.

- Στην προετοιμασία του περιεχομένου των συμφωνιών συνεργασίας μεταξύ του ERA και των ΕΑΑ.
- Στην παρακολούθηση από τον ERA των επιδόσεων και της λήψης αποφάσεων των ΕΑΑ, μέσω σχετικών ελέγχων και επιθεωρήσεων.
- Στην παρακολούθηση από τον ERA των Κοινοποιημένων Οργανισμών (NoBo).
- Στην συνέχιση της προετοιμασίας του ERA 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 όσες επιχειρήσεις λειτουργούν σε περισσότερα του ενός Κράτη-Μέλη. Οι σχετικές αιτήσεις θα προωθούνται μέσω συστήματος μονοαπευθυντικής θυρίδας (One Stop Shop). Η συνεργασία μεταξύ του ERA και των Εθνικών Αρχών Ασφάλειας θα εξασφαλισθεί μέσω Συμφωνιών Συνεργασίας.
- Στην προετοιμασία για την έναρξη λειτουργίας της πλατφόρμας του One Stop Shop (OSS).
- 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 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.

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

Το Νοέμβριο 2019, και στο πλαίσιο της ως άνω εθελοντικής συνεργασίας μεταξύ ERA και ΡΑΣ, δύο (2) στελέχη της ΡΑΣ έλαβαν μέρος σε εκπαιδευτικό πρόγραμμα, διάρκειας μίας (1) εβδομάδας, απευθυνόμενο σε ορισμένους εμπειρογνώμονες για την αξιολόγηση αιτήσεων για έγκριση (τύπου) οχημάτων. Για ένα (1) ακόμη στέλεχος της ΡΑΣ, έχει προγραμματισθεί η συμμετοχή του το 2020 σε ανάλογο εκπαιδευτικό πρόγραμμα εμπειρογνομόνων για την αξιολόγηση αιτήσεων για ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας.

6.6 Εκπαιδεύσεις στην πλατφόρμα «Υπηρεσία μιας Στάσης»

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, από τις 16-06-2019, οι αιτήσεις τόσο για έκδοση Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφαλείας όσο και για εγκρίσεις (τύπου) οχημάτων υποβάλλονται μέσω της ηλεκτρονικής πλατφόρμας «Υπηρεσία μιας Στάσης» (One Stop Shop – OSS).

Πριν την έναρξη λειτουργίας της ηλεκτρονικής πλατφόρμας, πραγματοποιήθηκε εκπαίδευση από τον ERA, προκειμένου δυο (2) στελέχη της ΡΑΣ που έχουν οριστεί ως διαχειριστές χρηστών (User Managers – UM) και διαχειριστές προγραμμάτων (Program Managers – PM) να εξοικειωθούν με τις διαδικασίες που απαιτούνται για την εγγραφή χρηστών και τον ορισμό ομάδων αξιολόγησης αιτήσεων, τόσο για τα ενιαία πιστοποιητικά ασφαλείας όσο και τις εγκρίσεις (τύπου) οχήματος.

Επίσης, το Σεπτέμβριο του 2019, δυο (2) στελέχη της ΡΑΣ, ως αξιολογητές αιτήσεων οχημάτων και τύπου οχημάτων του τμήματος Διαλειτουργικότητας, πραγματοποίησαν εκπαίδευση στον ERA, προκειμένου να εξοικειωθούν με τη χρήση της ηλεκτρονικής πλατφόρμας OSS για εγκρίσεις (τύπου) οχημάτων.

Τέλος, μετά από παρότρυνση της ΡΑΣ, ενόψει της εφαρμογής του 4^{ου} Σιδηροδρομικού Πακέτου από τις 19-06-2019 και μετά, στελέχη δύο (2) ΣΕ συμμετείχαν σε αντίστοιχο εκπαιδευτικό πρόγραμμα του ERA αναφορικά με τη χρήση του OSS για αιτούντες.

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

Η ΡΑΣ συμμετείχε στη συνεδρίαση του Regulatory Subgroup του ILGGRI η οποία πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο, το διήμερο 10&11-12-2019. Στη θεματολογία της συνεδρίασης περιλαμβανόταν ενδεικτικά μια πρώτη αποτίμηση της εφαρμογής του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου των χωρών που ενσωμάτωσαν το 2019, οι αναθεωρήσεις των ΤΠΔ, η εκτίμηση ελάχιστης ηλικίας των νέων μηχανοδηγών προκειμένου να εκτελέσουν τα καθήκοντά τους, τα σιδηροδρομικά και ταυτόχρονα οδικά οχήματα κ.α.

6.8 Σύμβαση Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ της ΡΑΣ και του ERA

Μετά από διαπραγματεύσεις, η ΡΑΣ και ο ERA σύναψαν Συμφωνία Συνεργασίας στις 11-06-2019 στο Βουκουρέστι, κατά τη διάρκεια διεθνούς συνεδρίου για τους σιδηροδρόμους, στο πλαίσιο της άσκησης της προεδρίας του Συμβουλίου της ΕΕ από τη Ρουμανία. Η εν λόγω Συμφωνία υπογράφηκε από τον Εκτελεστικό Διευθυντή του ERA κ. J. DOPPELBAUER και την Πρόεδρο της ΡΑΣ κ. Ι. ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ.

Η παραπάνω Συμφωνία συνάφθηκε δυνάμει του άρθρου 76 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 και αποτελείται από δύο (2) μέρη. Το μέρος Α της Συμφωνίας καλύπτει την υποχρεωτική συνεργασία του ERA και της ΡΑΣ σχετικά με τη χορήγηση Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφάλειας σύμφωνα με το άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796, Έγκρισης Οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 20 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 και Έγκρισης Τύπου Οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 21 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796. Πρόκειται για τις περιπτώσεις όπου ο ERA λειτουργώντας ως Οργανισμός Πιστοποίησης / Φορέας Έγκρισης, αναλαμβάνει την αξιολόγηση του «ευρωπαϊκού» σκέλους των σχετικών αιτήσεων για τη χορήγηση Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφάλειας, Έγκρισης Οχήματος και Έγκρισης Τύπου Οχήματος και συνεργάζεται με τη ΡΑΣ, η οποία αξιολογεί το «εθνικό» μέρος των παραπάνω αιτήσεων.

Το μέρος Β της Συμφωνίας καλύπτει την εθελοντική συνεργασία του ERA και της ΡΑΣ στις ως άνω αιτήσεις, μέσω της ανάθεσης καθηκόντων από τον ERA σε εμπειρογνώμονες της ΡΑΣ, οι οποίοι έχουν ορισθεί στην Ομάδα Εμπειρογνομόνων (Pool of Experts / PoE).



6.9 Συμμετοχή σε Ομάδες Εργασίας και Συναντήσεις Εργασίας του ERA

6.9.1 Ομάδα Εργασίας Χρηστών του OSS

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 δύο (2) συναντήσεις της ομάδας εργασίας τον Ιανουάριο και τον Δεκέμβριο του 2019.

6.9.2 Ομάδα Εργασίας/Δίκτυο Εμπειρογνομώνων του άρθρου 35 της οδηγίας για τους μηχανοδηγούς

Η ΡΑΣ συμμετέχει με τρία (3) στελέχη της, από τον Οκτώβριο του 2018, στην Ομάδα / Δίκτυο Εμπειρογνομώνων 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 υπέβαλαν στην Ομάδα Εργασίας, βάσει συγκεκριμένου υποδείγματος, στατιστικά στοιχεία έως το τέλος του 2018, σχετικά με το σύστημα αδειοδότησης και πιστοποίησης μηχανοδηγών στην χώρα. Επίσης, οι εκπρόσωποι της ΡΑΣ ζήτησαν και έλαβαν δείγματα συμπληρωμένων πιστοποιητικών μηχανοδηγού σιδηροδρομικών επιχειρήσεων άλλων χωρών, σύμφωνα με το Κοινοτικό Υπόδειγμα Συμπληρωματικού Πιστοποιητικού Μηχανοδηγού του Παραρτήματος II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 36/2010.

6.9.3 Ομάδα Εργασίας/Δίκτυο για τους Ανθρώπινους και Οργανωσιακούς Παράγοντες

Η ΡΑΣ συμμετέχει με ένα (1) στέλεχός της, από τον Αύγουστο 2019, στην Ομάδα / Δίκτυο του ERA για τους Ανθρώπινους και Οργανωσιακούς Παράγοντες. Ο σκοπός του συγκεκριμένου Δικτύου είναι

να προωθήσει την ενσωμάτωση των ανθρώπινων και οργανωσιακών παραγόντων στον ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό τομέα και να ενισχύσει την κουλτούρα της ασφάλειας των σιδηροδρόμων σε ολόκληρη την Ευρώπη. Το εν λόγω Δίκτυο έχει τις δύο ακόλουθες αποστολές:

1. Να συμβάλει στη διάδοση της εμπειρογνωμοσύνης για τους Ανθρώπινους και Οργανωσιακούς Παράγοντες στους ευρωπαϊκούς σιδηροδρόμους.
2. Να υποστηρίξει την ανάπτυξη παραδοτέων όπως ορίζεται στα προγράμματα και τα έργα του ERA.

Ο εκπρόσωπος της ΡΑΣ συμμετείχε στην ετήσια συνάντηση της ολομέλειας του Δικτύου.

6.9.4 Συμμετοχή σε Έρευνες και Ανταλλαγή Απόψεων και Πληροφοριών

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

- Παρείχε απαντήσεις σε μια σειρά θεμάτων που τέθηκαν από τον ERA, όπως ενδεικτικά αναφέρονται ακολούθως:
 - ❖ η εκπαίδευση εμπειρογνομόνων της ΡΑΣ οι οποίοι είναι ορισμένοι στην Ομάδα Εμπειρογνομόνων του ERA (Pool of Experts).
 - ❖ Η εκπαίδευση στελεχών της ΡΑΣ στο OSS για την αξιολόγηση αιτήσεων για την έγκριση οχημάτων και για την έκδοση ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας / ο καθορισμός ρόλων στο OSS όπως Διαχειριστή Προγράμματος και Χρηστών, Αξιολογητών, Υπεύθυνου για τη λήψη αποφάσεων κ.τ.λ.
 - ❖ Η γνωστοποίηση στη βάση δεδομένων ERADIS των ισχυόντων πιστοποιητικών ασφάλειας και τυχόν επικαιροποίηση δεδομένων τους.
 - ❖ Ο ορισμός υπεύθυνου επικοινωνίας με τις άλλες ΕΑΑ.
 - ❖ Η παροχή λίστα έργων παρατρόχιου ERTMS.
 - ❖ Η πρόθεση χρήσης της κεντρικής λειτουργίας καταχώρισης που έχει ορίσει ο Οργανισμός ή η δημιουργία αποκεντρωμένης λειτουργίας καταχώρισης σχετικά με το ευρωπαϊκό μητρώο οχημάτων.
 - ❖ Η δραστηριοποίηση της ρουμανικής ΣΕ GFR στο ελληνικό δίκτυο.
 - ❖ Η έγκριση εμπορευματικών φορταμαξών το διάστημα μεταξύ 16-06-2019 και 16-06-2020.
- Διατύπωσε ερωτήματα και απόψεις της, παρέχοντας σχετική πληροφόρηση επί ζητημάτων / ερωτημάτων που τέθηκαν από άλλες Αρχές και Φορείς. Ενδεικτικά αναφέρονται οι περιπτώσεις συνεργασίας :
 - ❖ Απαντήσεις στη βελγική ΕΑΑ σε ερωτήματα σχετικά με το χρόνο εκπαίδευσης για το μέρος που αφορά στην άδεια μηχανοδηγού καθώς και στο μέρος που αφορά στο πιστοποιητικό μηχανοδηγού.

- ❖ Ερωτήματα στη γερμανική ΕΑΑ σχετικά με την έγκριση TEN-GE G1 εμπορευματικών φορταμαξών.

6.10 Συμμετοχή στο Διεθνές Συνέδριο για τους Σιδηροδρόμους «4^ο Σιδηροδρομικό Πακέτο – Οδικός Χάρτης»

Η ΡΑΣ διά της Προέδρου της συμμετείχε στο Διεθνές Συνέδριο για του Σιδηροδρόμους «4^ο Σιδηροδρομικό Πακέτο – Οδικός Χάρτης», το οποίο υλοποιήθηκε στο Βουκουρέστι το διήμερο 11&12-06-2019 υπό την αιγίδα του Υπουργείου Μεταφορών της Ρουμανίας, στο πλαίσιο άσκησης της προεδρίας του Συμβουλίου της ΕΕ από τη Ρουμανία. Βασικοί ομιλητές του Συνεδρίου ήταν υψηλόβαθμοι αξιωματούχοι της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και του Υπουργείου Μεταφορών της Ρουμανίας.

Στο περιθώριο των εργασιών του εν λόγω Συνεδρίου, οι ΕΑΑ της Ρουμανίας (AFER), της Γαλλίας (EPSF) και της Ελλάδας (ΡΑΣ) υπέγραψαν τις Συμφωνίες Συνεργασίας τους με τον ERA, στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.



6.11 Νοοτροπία / Κουλτούρα Ασφάλειας (Safety Culture)

6.11.1 Ημερίδες/Εκδηλώσεις

Η 4η δέσμη μέτρων για τους ευρωπαϊκούς σιδηροδρόμους, γνωστή και ως 4ο Σιδηροδρομικό Πακέτο, και ιδίως η οδηγία για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων [οδηγία (ΕΕ) 2016/798] επιβάλλει στα κράτη μέλη να προωθούν μία νοοτροπία (κουλτούρα) αμοιβαίας εμπιστοσύνης, καλής πίστης και μάθησης. Μέσω των εφαρμοζόμενων Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής καλούνται να προωθούν την προαναφερθείσα νοοτροπία, όπου το προσωπικό παροτρύνεται να συμβάλλει στην ανάπτυξη της ασφάλειας.

Η ΡΑΣ θέλοντας να συμβάλει ενεργά στην διάδοση της Κουλτούρας Ασφάλειας διοργάνωσε ημερίδα με θέμα την «Ευαισθητοποίηση σε θέματα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων» στην Αθήνα την 4η Απριλίου 2019. Η ημερίδα πραγματοποιήθηκε υπό την αιγίδα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, τη συμμετοχή του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA) και την υποστήριξη του Υπουργείου Ψηφιακής Πολιτικής, Τηλεπικοινωνιών και Ενημέρωσης.



Σκοπός της ημερίδας ήταν η παρουσίαση μεθόδων και εργαλείων που θα συμβάλλουν αφενός στην αξιολόγηση της υπάρχουσας κουλτούρας ασφάλειας και αφετέρου στην ανάπτυξη των στρατηγικών επιλογών ώστε να καλλιεργείται η συνεχής βελτίωσή της. Στην ημερίδα οι εκπρόσωποι του ERA αναφέρθηκαν στις βασικές αρχές της προαγωγής Κουλτούρας Ασφάλειας, τη σημασία της προαγωγής της στον Σιδηρόδρομο καθώς και στους τρόπους βελτίωσης των έως σήμερα εφαρμοζόμενων πρακτικών. Οι εκπρόσωποι Υπουργείου, ΡΑΣ, ΟΣΕ και Σιδηροδρομικών Εταιρειών μίλησαν για τις δράσεις που προωθούνται από πλευράς τους και για τις πρωτοβουλίες που έχουν με στόχο την ευαισθητοποίηση όλων ως προς τα θέματα ασφάλειας στον ελληνικό Σιδηρόδρομο.

Κατά τα κλείσιμο των εργασιών της ημερίδας, αναγνώσθηκε το κείμενο της Διακήρυξης του ERA για την Κουλτούρα Ασφάλειας στους ευρωπαϊκούς Σιδηρόδρομους και την συνυπέγραψαν οι εμπλεκόμενοι με τον σιδηρόδρομο Φορείς. Με τον τρόπο αυτό επικύρωσαν τη συμφωνία τους για την προώθηση σχέσεων αμοιβαίας εμπιστοσύνης, καλής πίστης και μάθησης, στο πλαίσιο της

οποίας το ανθρώπινο δυναμικό των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων και του Διαχειριστή Υποδομής θα συμβάλει στην ανάπτυξη της Ασφάλειας.

6.11.2 Πρωτοβουλίες/Δράσεις

Η ΡΑΣ, κατά το έτος 2019, προκειμένου να έρθει σε επαφή με την ελληνική κοινωνία όσον αφορά τα θέματα ασφαλείας στον σιδηροδρομικό τομέα ανέλαβε τις παρακάτω πρωτοβουλίες και δράσεις :

- συνέχισε να εκτελεί το ενημερωτικό πρόγραμμα για την πρόληψη ατυχημάτων στο σιδηροδρομικό δίκτυο με τίτλο: «Ασφαλής συνύπαρξη των μαθητών με το σιδηροδρομικό δίκτυο», σε συνεργασία με τον ΟΣΕ. Το πρόγραμμα απευθύνεται σε μαθητές δημοτικών, γυμνασίων και λυκείων που βρίσκονται σε περιοχές κοντά στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Το έτος 2019, το πρόγραμμα παρουσιάστηκε σε περίπου 60 σχολεία και 19.000 μαθητές στις περιοχές των νομών Αττικής, Λάρισας, Αχαΐας, Πιερίας και Πέλλας. Το πρόγραμμα παρουσιάστηκε στο 21th European Level Crossing Forum στην έδρα της Διεθνούς Ένωσης Σιδηροδρόμων (UIC) στο Παρίσι στις 26-3-2019. Επίσης, έχουν δημοσιευτεί άρθρα σε ελληνικές εφημερίδες και ιστοσελίδες και σε διεθνή σιδηροδρομικά περιοδικά όπως το Global Railway Review, σχετικά με το συγκεκριμένο πρόγραμμα. Περισσότερα για το πρόγραμμα μπορείτε να διαβάσετε στην ιστοσελίδα της ΡΑΣ (<https://ras-el.gr/enhmerwsou/>).



- για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά, συμμετείχε, σε συνεργασία με το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας Πάνος Μυλωνάς, στις εκδηλώσεις στην «Διεθνή Ημέρα Ενημέρωσης για την Ασφάλεια στις Ισόπεδες Διαβάσεις (ILCAD 2019)», η οποία έλαβε χώρα την 11η Ιουνίου 2019 και διοργανώνεται από την Διεθνή Ένωση Σιδηροδρόμων (UIC). Η ΡΑΣ και το ΙΟΑΣ Πάνος Μυλωνάς εξέδωσαν κοινό Δελτίο Τύπου και σχετική αφίσα. Επίσης έκαναν από

κοινού παρουσίαση στην τηλεδιάσκεψη που οργάνωσε η Διεθνή Ένωση Σιδηροδρόμων (UIC), παρουσιάζοντας τις δράσεις και πρωτοβουλίες που έχουν αναλάβει για την ασφάλεια στις Ελληνικές ισόπεδες διαβάσεις.



6.12 Συνεργασία με Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών

Κατά τη διάρκεια του 2019 συνεχίστηκε η παραγωγική συνεργασία της ΡΑΣ με το Υπουργείο Υποδομών στον τομέα της ασφάλειας των σιδηροδρόμων και της διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος. Ενδεικτικά αναφέρονται οι περιπτώσεις :

- η ενσωμάτωση των Οδηγιών του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου στην ελληνική νομοθεσία, η οποία υλοποιήθηκε με τη δημοσίευση στο ΦΕΚ του ν.4632/2019 τον Οκτώβριο 2019.
- Η δημοσίευση σε ΦΕΚ του τροποποιημένου ΓΚΚ - Μέρος Β και η έναρξη εφαρμογής του την 01-01-2020 μέσω της υποβολής συγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος ενεργειών και του συντονισμού των εμπλεκόμενων μερών.
- Η επικαιροποίηση των Παραρτημάτων II και III του ΓΚΚ.
- Η επικαιροποίηση υφιστάμενων εγκυκλίων ΔΕΤ και εγχειριδίων κυκλοφορίας που αφορούν ζητήματα διεπαφής με τις ΣΕ.
- Η κοινοποίηση στην ΕΕ προτάσεων για τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης κ.α.

- Η επανακοινοποίηση στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, άρθρων του ισχύοντος ΓΚΚ ως εθνικοί κανόνες ασφάλειας.
- Ο έλεγχος της ελληνικής μετάφρασης σχεδίων ευρωπαϊκών νομοθετικών κειμένων.
- Η δημοσίευση της ΚΥΑ για το RID 2019.
- Η υπογραφή πολυμερών ειδικών συμφωνιών στο πλαίσιο εφαρμογής του Κανονισμού RID.
- Η δημοσίευση της ΥΑ για τη διαδικασία για ενδιάμεση θέση σε λειτουργία μερών δομικών υποσυστημάτων μερών δομικών υποσυστημάτων που περιλαμβάνονται σε αυτοτελή τμήματα έργου, τα οποία τίθενται σε χρήση με τη διενέργεια Διοικητικής Παραλαβής για Χρήση (ΔΠΧ),
- Η νομοθέτηση για το χρόνο μηχανοδότησης από τους μηχανοδηγούς, ο οποίος θεσπίστηκε με το άρθρο 24 του ν.4599/2019 (ΦΕΚ Α 40/4-3-2019).

7 ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

7.1 Νομοθεσία, ΚΥΑ, Αποφάσεις

Το 2019 ήταν ένα έτος σημαντικών αλλαγών στην εθνική νομοθεσία, δεδομένου ότι υιοθετήθηκε και ενσωματώθηκε σ' αυτή μια σειρά ευρωπαϊκών νομοθετικών πράξεων σχετικά με το 4ο Σιδηροδρομικό Πακέτο. Συγχρόνως, από τις 16-06-2019 ξεκίνησε στη χώρα μας η άμεση εφαρμογή σημαντικών ευρωπαϊκών κανονισμών, όπως ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 761/2018 σχετικά με την Εποπτεία, ο Κατ' Εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 762/2018, ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/763, ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/545, ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/250, ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/776 μέσω του οποίου τροποποιήθηκαν οι Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) κ.α. Επιπλέον, το 2019 δημοσιεύθηκαν ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/777 σχετικά με το Μητρώο Σιδηροδρομικής Υποδομής, ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/779 για το σύστημα πιστοποίησης των ΥΣΦ με ημερομηνία έναρξης ισχύος στις 16-06-2020 και ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/773 σχετικά με την ΤΠΔ για τη διεξαγωγή και τη διαχείριση της κυκλοφορίας με ημερομηνία έναρξης ισχύος την 16η-06-2021, με εξαίρεση το σημείο 4.2.2.1.3.2 και το σημείο 4.4 του παραρτήματος που εφαρμόζονται από την 16η-06-2019 κ.α.

Για όλα τα παραπάνω νομοθετήματα υπήρξε ενημέρωση του σιδηροδρομικού τομέα με μέριμνα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και της ΡΑΣ.

Το 2019, εκδόθηκαν σε εθνικό επίπεδο οι ακόλουθες νομικές και κανονιστικές πράξεις σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τη διαλειτουργικότητα :

1. Νόμος 4632/2019 (ΦΕΚ Α 159/14-10-2019) - «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2016/797, 2016/798 και 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και άλλες διατάξεις».
2. ΚΥΑ με αριθ. οικ. Γ5/48222/2474 / 21-06-2019 (ΦΕΚ 2755/Β/3-7-2019) - «Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 2008/68/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων, όπως τα παραρτήματά της προσαρμόστηκαν στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο με τις Οδηγίες 61/2010/ΕΕ, 2012/45/ΕΕ, 2014/103/ΕΕ, (ΕΕ) 2016/2309, (ΕΕ) 2018/217 και (ΕΕ) 2018/1846 της Επιτροπής.
3. Απόφαση Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών με αριθ. ΑΣ10/77243/580/13-02-2019 (ΦΕΚ Β 698/01.03.2019) - «Τροποποίηση του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών)».

4. Απόφαση Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών με αριθ. ΑΣ10/80239/659/2019 (ΦΕΚ 3134/Β/6-8-2019) - «Τροποποίηση της Υπουργικής Απόφασης ΑΣ10/77243/580/13-02-2019».
5. Απόφαση Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών με αριθ. ΑΣ10/80239/659/2019 (ΦΕΚ 4167/Β/14-11-2019) - «Τροποποίηση της Υπουργικής Απόφασης ΑΣ10/77243/580/13-02-2019».
6. Απόφαση Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ΑΣ16.2/22932/183/05-06-2019 (ΦΕΚ 2195/Β/7-6-2019) - «Τροποποίηση της ΑΣ16.4/οικ.24863/2723/30-05-2012 υπουργικής απόφασης «Απόφαση 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» (Β' 1812).
7. Απόφαση ΡΑΣ αρ. 9442/14-01-2019 (ΦΕΚ 359/Β/112-2019) – «Καθορισμός προσόντων, όρων και προϋποθέσεων χορήγησης της αρχικής αναγνώρισης και της ανανέωσής της των εξεταστών των κέντρων εκπαίδευσης και κατάρτισης μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών».
8. Απόφαση ΡΑΣ αρ. 10720/15-07-2019 (ΦΕΚ 2962/Β/18-7-2019) – «Διαδικασία απόκτησης άδειας μηχανοδηγού – Οργάνωση και καθορισμός διενέργειας εξετάσεων για την απόκτηση άδειας μηχανοδηγού».

7.2 Κανονιστικό Πλαίσιο Ασφάλειας - Αναμόρφωση Γενικού Κανονισμού Κινήσεως ΟΣΕ

Μία από τις σημαντικές αρμοδιότητες της ΡΑΣ, δυνάμει του στοιχείου ε του άρθρου 15 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).

Το κανονιστικό πλαίσιο που εφαρμόζεται στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο και κατά προτεραιότητα ο Γενικός Κανονισμός Κινήσεως (ΓΚΚ) του ΟΣΕ, έχρηζε ριζικής αναμόρφωσης 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».

Για το λόγο αυτό, στις αρχές του 2018, συγκροτήθηκε Ομάδας Εργασίας για την αναμόρφωση του Γενικού Κανονισμού Κίνησης του Ο.Σ.Ε.» με Απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Το τελικό κείμενο του αναμορφωμένου ΓΚΚ του ΟΣΕ, εγκρίθηκε από το Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΣΕ τον Αύγουστο 2018 και η ΡΑΣ στο πλαίσιο άσκησης της αρμοδιότητάς της δυνάμει του άρθρου 8 παρ. 2 και του άρθρου 15 παρ. 2(ε) του π.δ. 160/2007 εισηγήθηκε τον Οκτώβριο του 2018 την έκδοση Υπουργικής Απόφασης με θέμα τον αναμορφωμένο ΓΚΚ του ΟΣΕ.

Το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών ενέκρινε την πρόταση της ΡΑΣ για την αναμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, με την υπ. αριθμ. ΑΣ10/77243/580 /13-02-2019 Υπουργική Απόφαση (ΥΑ) (ΦΕΚ Β 698/01-03-2019) «Τροποποίηση του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως (ΓΚΚ) – Μέρος Β (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών». Η έναρξη ισχύος του νέου ΓΚΚ ορίσθηκε στις 01-01-2020 κατόπιν αιτήματος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ προκειμένου να επιτευχθεί η πλήρης προσαρμογή του προσωπικού στον νέο ΓΚΚ.

7.3 Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την οδηγία (ΕΕ) 2016/798

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 (ΕΕ) 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 159/14.10.2019).

Από την ενσωμάτωση του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου στην ελληνική νομοθεσία προκύπτουν οι εξής υποχρεώσεις :

- Η έκδοση Οδηγού για Σταθερές Εγκαταστάσεις από τη ΡΑΣ
- Η έκδοση Οδηγού για έγκριση Οχημάτων για το εθνικό δίκτυο από τη ΡΑΣ
- Η έκδοση Υπουργικής Απόφασης για παράβολα, προκαταρκτική επαφή και ημερήσια αποζημίωση για το ΡοΕ από το Υπουργείο Μεταφορών μετά από εισήγηση της ΡΑΣ

Το ΥΜΕ ετοιμάζει ΚΥΑ για τους Οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης NoBo & DeBo με αντικείμενο την κοινοποίησή τους, σύμφωνα με το άρθρο 29 του ν. 4632/2019.

7.4 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, ενσωμάτωσε στο εθνικό της δίκαιο, την εν λόγω οδηγία με το ν. 4632/2019 (ΦΕΚ Α 159/14.10.2019).

8 ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ – ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΡΑΣ – ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

8.1 Ολομέλεια ΡΑΣ

Η Ολομέλεια της ΡΑΣ είναι πενταμελής και αποτελείται από την Πρόεδρο, τον Αντιπρόεδρο και τρία μέλη. Η θητεία της είναι πενταετής (πράξη 12 της 30-06-2017 του Υπουργικού Συμβουλίου που δημοσιεύτηκε την 03-07-2017 (ΥΟΔΔ 324).

8.2 Στελέχωση-Θέσεις Ανθρώπινου Δυναμικού ΡΑΣ

Ο συνολικός αριθμός των οργανικών θέσεων της ΡΑΣ κατανέμεται ως ακολούθως: 27 θέσεις τακτικού προσωπικού με σχέση εργασίας δημοσίου δικαίου κατηγοριών ΠΕ, ΤΕ και ΔΕ, 6 θέσεις προσωπικού με σχέση εργασίας ΙΔΑΧ, 1 θέση Νομικού Συμβούλου, 1 θέση Δικηγόρου. 12 από τις ως άνω θέσεις τακτικού προσωπικού έχουν δεσμευθεί λόγω της μεταφοράς προσωπικού σε προσωποπαγείς θέσεις με σχέση εργασίας ΙΔΑΧ, δυνάμει της με αρ.Φ17.1/οικ.50951/5466/02-11-2011 κοινής απόφασης των Υπουργείων Εσωτερικών, Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών και Δικτύων που εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 16 του ν. 3891/2010 όπως ισχύει.

Στις αρχές του 2019, εκδόθηκαν και δημοσιεύθηκαν οι σχετικές Υπουργικές αποφάσεις, δυνάμει των οποίων ολοκληρώθηκε η διαδικασία μετάταξης στη ΡΑΣ τεσσάρων αποσπασθέντων από άλλους φορείς του δημοσίου υπαλλήλων, μετά από αίτησή τους.

Σύμφωνα με το άρθρο 5 του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της ΡΑΣ (ΦΕΚ 5781/Β/21-12-18), η ΡΑΣ διαρθρώνεται σε Γενική Διεύθυνση, Μονάδες επιπέδου Διεύθυνσης και Τμήματος καθώς και αυτοτελών οργανικών μονάδων επιπέδου Τμήματος και Γραφείων. Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 8 του ίδιου Κανονισμού και ειδικότερα της παρ. ΙΙΙ αυτού: «Με την έναρξη ισχύος του παρόντος, με απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ, τοποθετούνται Προϊστάμενοι όλων των οργανικών μονάδων, υπάλληλοι της ΡΑΣ που διαθέτουν τα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα του παρόντος άρθρου».

Ακολούθως, με τη με αρ. πρωτ. 9478/18-01-19 απόφαση της Ολομέλειας της 64ης συνεδρίασης, καθορίστηκε ο αριθμός των υπαλλήλων ανά υπηρεσιακή μονάδα, με τη με αρ. πρωτ. 9479/18-01-19 απόφαση της Ολομέλειας της 64ης συνεδρίασης τοποθετήθηκε το υφιστάμενο προσωπικό στις οργανικές μονάδες και με τη με αρ. πρωτ. 9480/18-01-19 απόφαση της Ολομέλειας της ίδιας συνεδρίασης, τοποθετήθηκαν Προϊστάμενοι στις οργανικές μονάδες.

8.3 Μοντέλο Οργάνωσης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων

Στο σύγχρονο απαιτητικό και συνεχώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον, τα στελέχη της ΡΑΣ πρέπει να παρακολουθούν τις εξελίξεις και να προβαίνουν στις απαραίτητες προσαρμογές στο αντικείμενο της εργασίας τους.

Τα στελέχη της Αρχής καλούνται να:

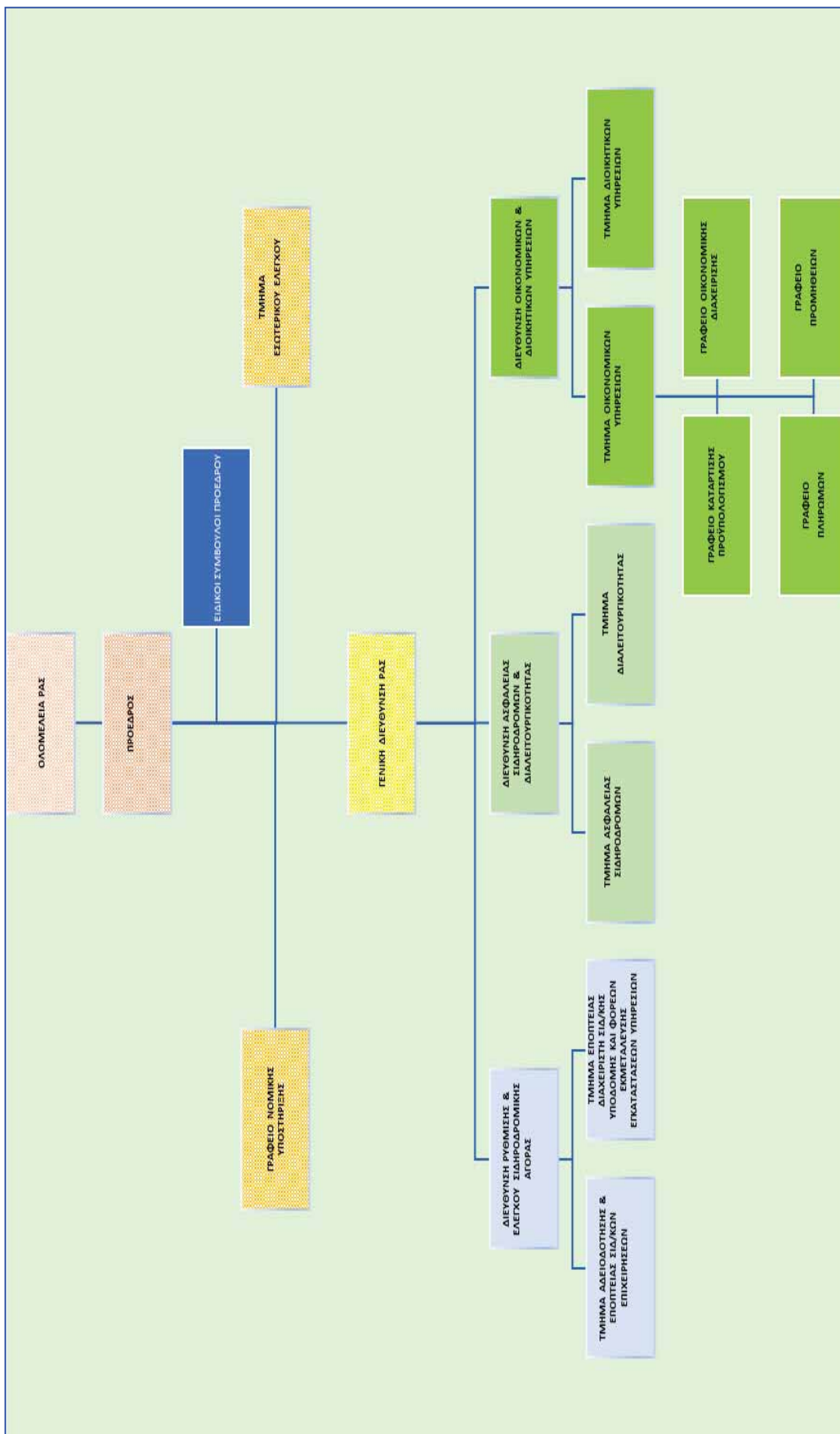
- ολοκληρώσουν μία σειρά πολύπλοκων έργων με έξυπνο τρόπο,
- να αναπτύσσουν δίκτυα συνεργασίας,
- να εργάζονται περισσότερο οριζόντια και ομαδικά, από ότι κάθετα και ατομικά,
- να εφαρμόζουν ένα ευρύ μίγμα δεξιοτήτων για να επιτύχουν συγκεκριμένα αποτελέσματα σε δεδομένο χρόνο.

Επιπλέον, στη δημόσια διοίκηση έχουν εισαχθεί διαδικασίες και εργαλεία που απαιτούν στρατηγική, διοικητική και μεθοδολογική δράση του ανθρώπινου δυναμικού, ανεξάρτητα της επαγγελματικής τους εμπειρίας.

Με αυτά τα δεδομένα, και προκειμένου να καλυφθούν οι ανάγκες Διοίκησης και να εξασφαλιστεί η επιτυχημένη λειτουργία της Αρχής, η ΡΑΣ ακολουθεί ένα **μικτό σύστημα ευέλικτης οργάνωσης**, το οποίο αποσκοπεί στη **γρήγορη λήψη αποφάσεων**, μέσω της μείωσης της γραφειοκρατίας, και αποτελείται από:

α) **την οργάνωση ανά μονάδα λειτουργίας** όπως περιγράφεται στον εγκεκριμένο Κανονισμό, σύμφωνα με τον οποίο οι αρμοδιότητες των υπαλλήλων καθορίζονται με βάση το έργο ανά μονάδα που πρέπει να παραχθεί στα πλαίσια μιας κάθετης οργανωτικής δομής. Αυτού του τύπου η οργάνωση, απεικονίζεται στο παρακάτω Οργανόγραμμα της ΡΑΣ:

Εικόνα 2: Οργανόγραμμα ΡΑΣ (Πηγή: ΡΑΣ)



Και β) **την οργάνωση κατά πλέγμα** η οποία, σε αλληλεπίδραση με την οργάνωση ανά μονάδα λειτουργίας της Αρχής, διευρύνει τη λήψη αποφάσεων από τον περιορισμένο αριθμό των στελεχών σε υψηλό ιεραρχικό επίπεδο σε πιο χαμηλά επίπεδα ιεραρχίας, ενώ παράλληλα επιτυγχάνεται σημαντική εξοικονόμηση ανθρωπίνων πόρων αφού οι ίδιοι εργαζόμενοι συμμετέχουν σε οριζόντιο επίπεδο, στην υλοποίηση διαφορετικών έργων που διευθύνουν διαφορετικά στελέχη.

Ως εκ τούτου, αξιοποιούνται συνέργειες που βασίζονται στις ειδικές γνώσεις, ικανότητες και επαγγελματικές εμπειρίες των στελεχών που προέρχονται από διαφορετικά επαγγελματικά περιβάλλοντα, αφού τα στελέχη της Αρχής έχουν υψηλό και εξειδικευμένο επιστημονικό υπόβαθρο. Ταυτόχρονα, η συμμετοχή σε διαφορετικά έργα προσφέρει τη δυνατότητα στα στελέχη να διευρύνουν τις γνώσεις τους, συνεργαζόμενοι με υπαλλήλους άλλων μονάδων λειτουργίας.

Με αυτή τη λογική, δίνεται έμφαση στη **διατμηματική εργασία**, χωρίς να παραμελείται ο κλασικός τρόπος οργάνωσης ανά μονάδα.

Άλλωστε, η έμφαση στο **από κοινού παρεχόμενο έργο**, προάγει τη γνώση σε διαφορετικά αντικείμενα, επιταχύνει τις απαιτούμενες διαδικασίες, και διευκολύνει στη λήψη καινοτομικών πρωτοβουλιών.

8.4 Εσωτερικός έλεγχος

Με την Κοινή Υπουργική Απόφαση Δ46/οικ.89995/21-12-2018 (ΦΕΚ 5781/Β/21-12-2018) δημοσιεύτηκε ο «Κανονισμός εσωτερικής λειτουργίας και Διαχείρισης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων». Με το άρθρο 5 αυτού καθορίστηκε η διάρθρωση των οργανικών Μονάδων της ΡΑΣ και μεταξύ άλλων συστάθηκε Μονάδα Εσωτερικού Ελέγχου, επιπέδου Τμήματος, απευθείας υπαγόμενο στην Πρόεδρο της ΡΑΣ.

Στη συνέχεια, με σκοπό την εύρυθμη λειτουργία του Τμήματος, εγκρίθηκε από την Ολομέλεια της ΡΑΣ στις 20-6-2019 ο «Κανονισμός Εσωτερικού Ελέγχου της ΡΑΣ», ο οποίος στηριζόμενος στην ισχύουσα σχετική εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία, ορίζει το πλαίσιο λειτουργίας του τμήματος. Ο Κανονισμός επίσης ορίζει τον προϊστάμενο του Τμήματος ως Υπεύθυνο Προστασίας Δεδομένων (ΥΠΔ) του Γενικού Κανονισμού Προστασίας Δεδομένων ΕΕ/2016/679 (ΓΚΠΔ), για τη ΡΑΣ. Με την ίδια απόφαση Ολομέλειας εγκρίθηκε και το «Ετήσιο Πρόγραμμα Εσωτερικών Ελέγχων 2019 της ΡΑΣ».

Σε εφαρμογή του ανωτέρω προγράμματος το Τμήμα Εσωτερικού Ελέγχου (ΤΕΕ) πραγματοποίησε μέσα στο 2019, δύο ελέγχους. Ο πρώτος στη Διεύθυνση Ρύθμισης και Ελέγχου Σιδηροδρομικής Αγοράς την Παρασκευή 19-07-2019 και ο δεύτερος στη Διεύθυνση Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας την Πέμπτη 10-10-2019. Για κάθε έλεγχο συντάχθηκε αντίστοιχη Έκθεση Εσωτερικού Ελέγχου, οι οποίες υποβλήθηκαν στη Διοίκηση.

Όσον αφορά την εφαρμογή του Γενικού Κανονισμού Προστασίας Δεδομένων το ΤΕΕ πραγματοποίησε δύο συναντήσεις παρακολούθησης τήρησης του ΓΚΠΔ. Η πρώτη αφορούσε τη Διεύθυνση Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας και πραγματοποιήθηκε την Πέμπτη

10-10-2019 και η δεύτερη αφορούσε τη Διεύθυνση Οικονομικών και Διοικητικών Υπηρεσιών και πραγματοποιήθηκε την Παρασκευή 18-10-2019.

Στο τέλος του έτους το Τμήμα Εσωτερικού Ελέγχου, συνέταξε και υπέβαλε στη Διοίκηση την «Ετήσια Έκθεση Μονάδας Εσωτερικού Ελέγχου για το έτος 2019» καθώς και την «Ετήσια Έκθεση Υπευθύνου Προστασίας Δεδομένων για το Έτος 2019».

8.5 Παρακολούθηση Σεμιναρίων 2019

Στη σύνθετη εργασιακή πραγματικότητα τα στελέχη της Αρχής πρέπει να ανταποκρίνονται μέσα από την ενημέρωση/εκπαίδευση και κατάρτιση, στην ανεύρεση ευέλικτων λύσεων στα ζητήματα αρμοδιότητάς τους, στην κριτική ανατροφοδότηση, στον προβληματισμό και στην ενεργή μάθηση.

Στο πλαίσιο αυτό και μετά την έγκριση και δημοσίευση του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας της ΡΑΣ, καθώς και την κατανομή του ανθρώπινου δυναμικού στις κενές οργανικές θέσεις ανά μονάδα λειτουργίας, εντατικοποιήθηκε η επιμόρφωση των στελεχών της ΡΑΣ κατά το 2019, με την παρακολούθηση των εξής σεμιναρίων:

- Η Ενωσιακή Νομοθεσία στην Ελλάδα: Υιοθέτηση, Ενσωμάτωση, Ορθή Εφαρμογή (Φορέας: ΕΚΔΔΑ)
- Κρατικές Ενισχύσεις: Θεσμικό Πλαίσιο και Διαδικασίες Έγκρισης και Ελέγχου (Φορέας: ΕΚΔΔΑ)
- Βελτίωση Κοινωνικών Ικανοτήτων: Η τέχνη της διαπραγμάτευσης – Τεχνικές επίτευξης συμφωνίας (Φορέας: ΕΚΔΔΑ)
- Σχεδιασμός και Εφαρμογή Δράσεων Πολιτικής Προστασίας σε τοπικό επίπεδο (Φορέας: ΕΚΔΔΑ)
- Crisis Management (Φορέας: TUV Hellas)
- Μέθοδοι διενέργειας επιθεωρήσεων (audits) και αξιολόγηση ρίσκου (risk assessment) με στόχο τη βελτιστοποίηση της ασφάλειας και επίβλεψης στη διαχείριση του σιδηροδρομικού δικτύου Risk Management (Φορέας: TUV Hellas)
- ISO 9001: 2015 Επιθεωρητής/Επικεφαλής Επιθεωρητής Συστημάτων Διαχείρισης Ποιότητας (Φορέας: TUV Hellas)
- ISO 45001:2018 Auditor Migration Training Course CQI & IRCA Certified Course (IRCA number 1930) (Φορέας: TUV Hellas)
- Δημοσιονομική Διαχείριση-Έλεγχος και Εκκαθάριση Δαπανών στους Φορείς Γενικής Κυβέρνησης (Φορέας: ΕΚΔΔΑ)
- Εκκαθάριση Δαπανών Μισθοδοσίας (Φορέας: Forum Training & Consulting)

- Προγράμματα ΕΣΠΑ 2014-2020- Σχεδιασμός και Υλοποίηση με προσανατολισμό στα Αποτελέσματα (Φορέας: ΕΚΔΔΑ)
- Σύνταξη, Έκδοση Δημοσίων Εγγράφων και Δημοσίευση Διοικητικών Πράξεων (Φορέας: ΕΚΔΔΑ)

8.6 Συγκρότηση Ομάδων εργασίας ΡΑΣ για το 2019

Στο άρθρο 28, του Ιδρυτικού Νόμου της ΡΑΣ (3891/2010), αναφέρεται η δυνατότητα της Διοίκησης της ΡΑΣ «να συγκροτεί με απόφασή της συνεργεία ελέγχου, μόνιμες και έκτακτες επιτροπές, επιτροπές ακρόασης, καθώς και ομάδες εργασίας για την εξέταση και έρευνα επί θεμάτων που άπτονται των αρμοδιοτήτων της, καθώς και της εύρυθμης λειτουργίας της, ορίζοντας τη σύνθεση, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Στα ως άνω συλλογικά όργανα μπορούν να συμμετέχουν και πρόσωπα που δεν είναι μέλη ή προσωπικό της Ρ.Α.Σ. Οι εισηγήσεις, τα πορίσματα, οι γνωμοδοτήσεις και οι εκθέσεις τους υποβάλλονται στα αρμόδια όργανα της Ρ.Α.Σ., που αποφασίζουν για την τυχόν δημοσιοποίηση των συμπερασμάτων.»

Στο πλαίσιο αυτό, οι διατμηματικές ομάδες που προέκυψαν και συγκροτήθηκαν από τον επιμερισμό του έργου της Αρχής, μετά από απόφαση της Ολομέλειας, προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι για το 2019, είναι οι εξής:

- Ομάδα εργασίας 1 : έγκριση θέσης σε λειτουργία δομικών υποσυστημάτων
- Ομάδα εργασίας 2 : εποπτεία Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων και Διαχειριστή Υποδομής
- Ομάδα εργασίας 3 : επιτήρηση ΥΣΦ (ECM)
- Ομάδα εργασίας 4: έκδοση αδειών μηχανοδηγού
- Ομάδα εργασίας 5 : παρακολούθηση εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007
- Ομάδα εργασίας 6: παρακολούθηση της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών(RMMS)–Market monitoring (IRG)

Αυτονόητο είναι πως ανάλογα με τις ανάγκες, ομάδες εργασίας μπορούν να συγκροτούνται ad hoc με συγκεκριμένο στόχο και για περιορισμένο ή μη χρονικό διάστημα, όποτε η Διοίκηση της Αρχής το κρίνει απαραίτητο.

Θα πρέπει ωστόσο να τονιστεί ότι αν και υπάρχει το χαρακτηριστικό της **ευέλικτης** στη λήψη αποφάσεων οργάνωσης της Αρχής, δηλαδή της δυνατότητάς της να προσαρμόζεται εύκολα, γρήγορα και με μικρό κόστος ώστε να μπορεί να αντεπεξέρχεται στις διαφοροποιούμενες απαιτήσεις του περιβάλλοντος και να επικεντρώνεται σε δραστηριότητες και διαδικασίες οι οποίες προσθέτουν **αξία** στις παραγόμενες υπηρεσίες προς τον πολίτη και το Κράτος, αυτό δεν μπορεί να αντιμετωπίσει το χρόνιο πρόβλημα **υποστελέχωσης** αυτής, πρωτοβουλίες για την οποία θα ενταθούν το προσεχές διάστημα.

Τα παραπάνω σε συνδυασμό με το **εξωστρεφές πολιτοκεντρικό πρότυπο** της Διοίκησης που είναι προσανατολισμένο στη βάση της ανοιχτής διοίκησης και της εστίασής της στην ικανοποίηση των αναγκών των πολιτών, μέσω και της εύρυθμης λειτουργίας της αγοράς, διαμορφώνουν τους όρους για τη δημιουργία μιας σύγχρονης, ευέλικτης και αποτελεσματικής Αρχής.

8.7 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 2019 της ΡΑΣ, καθώς και ο Προϋπολογισμός έτους 2020 παρουσιάζονται στο Παράρτημα.

9 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΤΟΥΣ 2020

Στα πλαίσια του μοντέλου Διοίκησης της ΡΑΣ που περιγράφηκε παραπάνω και των συνεχώς εξελισσόμενων και βελτιούμενων διαδικασιών, η ΡΑΣ κατέληξε σε σαφή στοχοθεσία και στρατηγική για το 2020.

Το ανθρώπινο Δυναμικό της, με αναβαθμισμένους ρόλους και υψηλότερο βαθμό συμμετοχής σε σχέση με το παρελθόν, έχει συμφωνήσει στους εξής μετρήσιμους, ρεαλιστικούς και χρονικά προσδιορισμένους Στρατηγικούς Στόχους για το 2020:

Πίνακας 5: Στρατηγικοί στόχοι Διοίκησης έτους 2020 (Πηγή: ΡΑΣ)

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ 2020	ΦΟΡΕΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ
Ενίσχυση απελευθέρωσης της ελληνικής σιδηροδρομικής αγοράς και της ισότιμης πρόσβασης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων σε υποδομή και υπηρεσίες.	Μονάδα Ρύθμισης και Ελέγχου Σιδηροδρομικής Αγοράς
Ενίσχυση της προστασίας των δικαιωμάτων των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών ΕΚ 1371/2007	Μονάδα Ρύθμισης και Ελέγχου Σιδηροδρομικής Αγοράς
Αποτελεσματική εφαρμογή του «τεχνικού πυλώνα» του 4 ^{ου} Σιδηροδρομικού Πακέτου, ο οποίος ενσωματώθηκε στην ελληνική νομοθεσία με το ν.4632/2019 (Α' 159).	Μονάδα Ασφάλειας και Διαλειτουργικότητας σιδηροδρόμων
Βελτιστοποίηση διαδικασιών που αφορούν σε θέματα μηχανοδηγών	Μονάδα Ασφάλειας και Διαλειτουργικότητας σιδηροδρόμων
Βελτιστοποίηση της υλοποίησης των εποπτικών δραστηριοτήτων της ΡΑΣ	Μονάδα Ασφάλειας και Διαλειτουργικότητας σιδηροδρόμων
Ενίσχυση του ανθρώπινου δυναμικού της ΡΑΣ	Μονάδα Διοικητικών και Οικονομικών Υπηρεσιών
Τυποποίηση διαδικασιών ανθρώπινου δυναμικού	Μονάδα Διοικητικών και Οικονομικών Υπηρεσιών
Ανίχνευση ενίσχυσης οικονομικών πόρων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων.	Μονάδα Διοικητικών και Οικονομικών Υπηρεσιών
Εφαρμογή συστήματος εσωτερικού ελέγχου βασισμένο σε πραγματικούς κινδύνους (risk based audit)	Μονάδα Εσωτερικού Ελέγχου

10.2 Προϋπολογισμός έτους 2020

Με την αριθμ. πρωτ. 11859/19-12-2019 Απόφαση του Διατάκτη της Ανεξάρτητης Διοικητικής Αρχής «Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων» (ΡΑΣ) έγινε η κατανομή των εγκεκριμένων πιστώσεων του προϋπολογισμού οικονομικού έτους 2020 ανά ΑΛΕ, σύμφωνα με τα επιμέρους όρια των πιστώσεων ανά μείζονα κατηγορία δαπανών που ήδη έχει γίνει από το Υπουργείο Οικονομικών ως εξής:

Κωδικός Αριθμός ΑΛΕ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΔΑΠΑΝΗΣ	ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΟΝΔΥΛΙΩΝ 2020
ΜΕΙΖΟΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 21 - ΠΑΡΟΧΕΣ ΣΕ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΥΣ		654 000,00
2120101001	Βασικός μισθός ενιαίου μισθολογίου (μόνιμοι & ΙΔΑΧ)	390 500,00
2120102001	Οικογενειακή παροχή ενιαίου μισθολογίου (μόνιμοι & Ι.Δ.Α.Χ.)	10 000,00
2120103001	Προσωπική διαφορά ενιαίου μισθολογίου (μόνιμοι & Ι.Δ.Α.Χ.)	52 500,00
2120104001	Επίδομα θέσης ευθύνης ενιαίου μισθολογίου (μόνιμοι & Ι.Δ.Α.Χ.)	45 500,00
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	117 500,00
2120201001	Αποζημίωση για υπερωριακή απασχόληση ενιαίου μισθολογίου πλην εκπαιδευτικών (μόνιμοι & Ι.Δ.Α.Χ.)	28 000,00
2120207001	Πρόσθετες αποδοχές από αποζημιώσεις μελών συλλογικών οργάνων ενιαίου μισθολογίου (μόνιμοι & Ι.Δ.Α.Χ.)	8 000,00
2120211001	Αποζημίωση για υπερωριακή εργασία (Διάθεση σε γραφεία Βουλευτών)	2 000,00
ΜΕΙΖΟΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 24 - ΑΓΟΡΕΣ ΑΓΑΘΩΝ & ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ		281 000,00
2420404001	Έξοδα κίνησης προσωπικού	32 000,00
2420403001	Έξοδα ημερήσιας αποζημίωσης προσωπικού	12 000,00
2420405001	Έξοδα διανυκτέρευσης προσωπικού	19 000,00

2440101001	Συμβάσεις μίσθωσης κτιρίων (πλην leasing)	40 800,00
2420101001	Έξοδα σταθερής τηλεφωνίας	6 550,00
2420102001	Έξοδα κινητής τηλεφωνίας	2 500,00
2420201001	Έξοδα ηλεκτρικού ρεύματος	7 000,00
2420906001	Έξοδα προβολής, διαφήμισης και δημοσίων σχέσεων	20 000,00
2420905001	Έξοδα για εκδόσεις και δημοσιεύσεις	8 400,00
2420389001	Λοιπές αμοιβές και έξοδα συντηρήσεων και επισκευών	1 500,00
2420989001	Έξοδα για λοιπές υπηρεσίες	89 450,00
2420204001	Έξοδα υπηρεσιών καθαριότητας	14 000,00
2420909001	Έξοδα για εκπαίδευση και επιμόρφωση	7 000,00
2410201001	Αγορές ειδών γραφικής ύλης και μικροεξοπλισμού	1 500,00
2410904001	Αγορές βιβλίων, συγγραμμάτων, περιοδικών και εφημερίδων	500,00
2410102001	Αγορές φαρμακευτικού υλικού	200,00
2410204001	Αγορές ειδών συντήρησης και επισκευής μεταφορικών μέσων ξηράς	5 600,00
2420989002	Έξοδα κοινοχρήστων	10 000,00
2410989899	Αγορές λοιπών αγαθών	3 000,00
ΜΕΙΖΟΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 31 - ΑΓΟΡΕΣ ΠΑΓΙΩΝ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ		32 000,00
3120489001	Αγορές λοιπών επίπλων	4 500,00
3120103001	Αγορές φωτοαντιγραφικών και λοιπών μηχανών γραφείου	1 000,00
3120301001	Αγορές ηλεκτρονικών υπολογιστών και συναφούς εξοπλισμού	4 500,00
3140301001	Αγορές λογισμικού υπολογιστών	22 000,00
ΣΥΝΟΛΟ		967 000,00



ρυθμιστική
αρχή
σιδηροδρόμων



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ