

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ

ΕΚΘΕΣΗΣ ΠΕΠΡΑΓΜΕΝΩΝ 2019 ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΘΕΣΜΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΡΟΕΔΡΟ Κ. ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ
ΚΑΙ ΤΟΝ ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟ Κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ ΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟ

ΑΘΗΝΑ ΜΑΡΤΙΟΣ 2021

Κ. Πρόεδρε της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας, αξιότιμα μέλη της Επιτροπής,

Η λογοδοσία των ανεξάρτητων και ρυθμιστικών Αρχών στους θεσμούς της Βουλής αποτελεί την κορυφαία δημοκρατική διαδικασία, η οποία διασφαλίζει και εγγυάται τον έλεγχο και τις παρεμβάσεις που απαιτούνται για τη διαφανή, ανεξάρτητη και αποτελεσματική λειτουργία της κάθε Αρχής. Στο

πλαίσιο αυτό ευχαριστούμε την επιτροπή για την πρόσκληση και την ευκαιρία που μας παρέχετε να παρουσιάσουμε σήμερα τα πεπραγμένα της Αρχής του έτους 2019.

Επίσης, οφείλω να ευχαριστήσω την επιτροπή για τον ορισμό τακτικού και αναπληρωματικού μέλους στο ΔΣ της Αρχής, καθώς λύνεται ένα σημαντικό εμπόδιο που είχε προκύψει ως προς τη λήψη αποφάσεων και με την ευκαιρία να συγχαρώ κι εγώ τα νέα μέλη της Ολομέλειας, τα οποία όπως φάνηκε έχουν όλα τα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα και αξιόλογες περγαμηνές και να ευχηθώ καλή συνεργασία.

Η ΡΑΣ συστάθηκε με το Ν.3891/10 με σκοπό **τη ρύθμιση της σιδηροδρομικής αγοράς**, την τήρηση των κανόνων **ανταγωνισμού**, το άνοιγμα της αγοράς και την αδειοδότηση νέων επιχειρήσεων που επιθυμούν να δραστηριοποιηθούν, τη διασφάλιση της τήρησης των κανόνων ανταγωνισμού.

Από το 2013 με το 4199/13 ανατέθηκαν στη ΡΑΣ και **τα καθήκοντα της Αρχής Ασφαλείας Σιδηροδρόμων**.

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

Επιπλέον ασκεί τα καθήκοντα του Φορέα για την επιβολή της εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 **σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών**.

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

Όπως γίνεται αντιληπτό πρόκειται για μια Αρχή με διευρυμένες αρμοδιότητες και έργο, απαραίτητη τυπικά και ουσιαστικά προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος ενός σύγχρονου, ολοκληρωμένου ευρωπαϊκού σιδηροδρόμου.

1 ΡΥΘΜΙΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Οι σημαντικότερες δραστηριότητες της ΡΑΣ, στο πλαίσιο άσκησης των αρμοδιοτήτων της ως Φορέα τήρησης των κανόνων ανταγωνισμού, 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, **ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ, ΣΤΑΣΥ ΑΕ** και **RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR**, στο διαχειριστή υποδομής ΟΣΕ ΑΕ, και στον φορέα συντήρησης του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού ΕΕΣΣΤΥ ΑΕ, για θέματα αρμοδιότητάς τους, με διαρκή εποπτικό έλεγχο και παρεμβάσεις, όπου κρίθηκε απαραίτητο.
- Στην 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 και η ολοκλήρωση της εν λόγω συναλλαγής μετά την έγκριση της συγκεκριμένης συγκέντρωσης με την απόφαση 680/2019 της Επιτροπής Ανταγωνισμού.
- Μια ακόμη σημαντική αλλαγή αφορά στη συγκέντρωση των μετοχών της σιδηροδρομικής εταιρείας PEARL στον από κοινού έλεγχο της OCEAN RAIL LOGISTICS και του Α. Παναγόπουλου.
- Στην ενσωμάτωση του 4ου σιδηροδρομικού πακέτου – Πυλώνας Αγοράς στην ελληνική νομοθεσία, σε συνεργασία με το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, με το ν. 4632/2019 (Α' 159).

Αναλυτικότερα αξίζει να αναφερθούμε σε μια σειρά παρεμβάσεων, σε ότι αφορά το άνοιγμα και τη ρύθμιση της αγοράς:

1.1. Η συγχώνευση, δια απορρόφησης, της εταιρείας ΕΕΣΣΤΥ ΑΕ από την εταιρεία ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ, 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 Σιδηροδρομικής Επιχείρησης (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 παρέιχε μέχρι σήμερα η ΕΕΣΣΤΥ, εμπίπτουν στις υπηρεσίες του Παραρτήματος ΙΙ 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 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, 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.

1.2 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 ΙV 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 τον Μάιο του 2019. Η ΡΑΣ προχώρησε σε σχολιασμό της μεθοδολογίας και των αρχών χρέωσης που ακολουθεί το μοντέλο, τον Σεπτέμβριο του 2019,

επιδιώκοντας να αποσαφηνίσει χρεώσεις που τίθενται από τον 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.

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 ΕΕ 2017/2177 «σχετικά με την πρόσβαση σε εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης και σε υπηρεσίες σχετικές με τις σιδηροδρομικές μεταφορές».

1.3 Ο Διαχειριστής της Υποδομής, ΟΣΕ ΑΕ, με την ιδιότητά του ως φορέας εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών προς τις σιδηροδρομικές εταιρίες, διαχειρίζεται εγκαταστάσεις που παρέχονται υπηρεσίες, όπως οι σιδηροδρομικοί σταθμοί, και παράλληλα, παρέχει ο ίδιος κάποιες εξ αυτών. Για τη διευκόλυνση των ενδιαφερόμενων σιδηροδρομικών εταιριών 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 2017/2177/ΕΕ.

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 αποσαφάνισε τον πάροχο της υπηρεσίας.

Αντίστοιχη παρέμβαση-ενημέρωση για το θέμα των εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών υπήρξε προς όλες τις εμπλεκόμενες επιχειρήσεις του σιδηροδρομικού τομέα στην Ελλάδα. Η ΡΑΣ με επιστολές της ενημέρωσε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, την εταιρία παροχής υπηρεσιών

συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού – ΕΕΣΣΤΥ, καθώς και την εταιρία διαχείρισης εγκαταστάσεων του ΟΣΕ ΓΑΙΑΟΣΕ .

1.4 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 τον 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 2017/2177/ΕΕ.

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.

1.5 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 (Α' 159).

1.6. 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 ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΗΡΗΣΗΣ ΤΟΥ (ΕΚ) 1371/2007

Η ΡΑΣ ως Φορέας υπεύθυνος για την επιβολή της εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007, σχετικά με τα Δικαιώματα και τις Υποχρεώσεις των Επιβατών, κατά τη διάρκεια του 2019 προέβη στις παρακάτω ενέργειες:

- Ελάμβανε σε τακτική διμηνιαία βάση, από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και την ΣΤΑΣΥ τα παράπονα των επιβατών.
- Προέβη σε επιτόπου επιθεωρήσεις και προχώρησε σε συστάσεις για την αποκατάσταση των ευρημάτων, αλλά και προτάσεις εκσυγχρονισμού προς τους εποπτευόμενους φορείς.
- Διαβίβασε σχόλια και ερωτήματα σχετικά με την επικείμενη αναδιατύπωση (recast) του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 1371/2007.
- 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 ΕΚ 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 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

Οι σημαντικότερες δραστηριότητες της ΡΑΣ, ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών, κατά το 2019, επικεντρώνονται στα εξής:

3.1. Κατά την διάρκεια του 2019, υποβλήθηκε στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για τους Σιδηροδρόμους (European Union Agency for Railways, ERA) μέσω της πλατφόρμας OSS 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 τη σχετική νομοθεσία.

3.2. Τον Ιανουάριο 2019, η Ολομέλεια της ΡΑΣ, ενέκρινε με Απόφασή της, το Σχέδιο Εποπτείας του ΔΥ και των ΣΕ για το έτος 2019. Ελέγχθηκαν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ΣΤΑΣΥ, RCLG, PEARL και ο διαχειριστής υποδομής ΟΣΕ. Συνοπτικά, ελέγχθηκαν το Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας, έγιναν επιθεωρήσεις δραστηριότητας, στοιχείων υποδομής, κ.α. Τα αποτελέσματα των παραπάνω εποπτικών δραστηριοτήτων ήταν εννιά (9) μη συμμορφώσεις και έξι (6) προτάσεις για βελτίωση. Για τις μη συμμορφώσεις αναλήφθηκαν διορθωτικές δράσεις για την άρση τους.

3.3. Στο πλαίσιο του σχεδιασμού και της υλοποίησης των εποπτικών δραστηριοτήτων της βάσει του Κανονισμού (ΕΕ) 1077/2012, η ΡΑΣ συλλέγει και αναλύει πληροφορίες από διάφορες πηγές, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, οι εκθέσεις / πορίσματα των επιτροπών διερεύνησης συμβάντων και ατυχημάτων οι οποίες συγκροτούνται κυρίως από το Διαχειριστή Υποδομής και από τις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις. Τα δεδομένα από τα πορίσματα των επιτροπών διερεύνησης καταχωρούνται σε εσωτερική βάση δεδομένων και τροφοδοτούν αναλύσεις και στατιστικές μελέτες που διενεργούνται από τη ΡΑΣ. Κατά το 2019, η ΡΑΣ λαμβάνοντας υπόψη πορίσματα συμβάντων και ατυχημάτων, ζήτησε τη λήψη σχετικών μέτρων προκειμένου να εξαλειφθούν πιθανοί κίνδυνοι. Ενδεικτικά, αναφέρονται παρεμβάσεις και αυστηρές συστάσεις προς ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ, για την περιφραγή της σιδηροδρομικής υποδομής σε συγκεκριμένα σημεία που εγκυμονούν κινδύνους, την επισκευή του συστήματος οθονών ή κατάλληλων εποπτικών καθρεφτών, τον καθαρισμό του δικτύου από βλάστηση, την τοποθέτηση προειδοποιητικών πινακίδων σχετικά με τον κίνδυνο ηλεκτροπληξίας, την αυστηρή τήρηση ορίων ταχύτητας, κλπ.

3.4. 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) «Τροποποίηση του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως (ΓΚΚ) – Μέρος Β (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών». Η έναρξη ισχύος του νέου ΓΚΚ ορίστηκε στις 01/01/2020.

3.5. 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.

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.

3.6. Την 11η-06-2019, η ΡΑΣ και ο Οργανισμός (ERA) σύναψαν Συμφωνία Συνεργασίας που αφορά την υποχρεωτική συνεργασία του ERA και της ΡΑΣ σχετικά με τη χορήγηση Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφάλειας, Έγκρισης Οχήματος και Έγκρισης Τύπου Οχήματος για το ευρωπαϊκό και εθνικό σκέλος των αιτήσεων. Επίσης, 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.

3.7. Η ΡΑΣ είναι η αρμόδια αρχή για την εποπτεία της εφαρμογής των διατάξεων του Ν.3911/2011 που 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.

Η ΡΑΣ, σε εφαρμογή της ανωτέρω σχετικής νομοθεσίας εγκατέστησε ηλεκτρονική εφαρμογή με το όνομα «ΑΔΕΙΕΣ ΜΗΧΑΝΟΔΗΓΩΝ», την οποία έθεσε σε λειτουργία τον Οκτώβριο 2018. Σε αυτή την εφαρμογή οι μηχανοδηγοί υποβάλουν ηλεκτρονική αίτηση και αναρτούν τα απαραίτητα συνοδευτικά έγγραφα (δικαιολογητικά) για την έκδοση άδειας μηχανοδηγού. 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.

Επιπλέον, η ΡΑΣ είναι αρμόδια αρχή για την αναγνώριση εκπαιδευτικών κέντρων εκπαίδευσης μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών. Στις 23/8/18 προέβη στην αναγνώριση του εκπαιδευτικού κέντρου του ΟΣΕ ως εκπαιδευτικό κέντρο 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 και η τήρηση του Μητρώου Πιστοποιημένων Εκπαιδευτών, Στο τέλος του 2019 διέθετε στο μητρώο της 151 πιστοποιημένους εκπαιδευτές.

Στο άρθρο 76 του ν. 4530/2018 (Α'59) προβλέπεται η αναγνώριση από τη ΡΑΣ, των εξεταστών για τον έλεγχο των απαιτούμενων προσόντων των υποψηφίων μηχανοδηγών, προκειμένου να αποκτήσουν άδεια μηχανοδηγού. Κατ' εφαρμογή του άρθρου αυτού, το 2019 εκδόθηκε και δημοσιεύθηκε η υπ' αριθμ. πρωτ. απόφαση της ΡΑΣ 9442/14.01.2019 (Β' 359/11.02.2019) «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.

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 την 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.

Οι εξετάσεις θεωρητικού και πρακτικού μέρους πραγματοποιήθηκαν την 30η και 31η/07/2019. Και συμμετείχαν εξήντα οκτώ (68) υποψήφιοι μηχανοδηγοί.

Στο πλαίσιο εφαρμογής του άρθρου 13 του Π.Δ. 160/2007, η ΡΑΣ παρείχε έγκριση των εκπαιδευτικών προγραμμάτων που υποβλήθηκαν προς υλοποίηση από τον ΟΣΕ σχετικά με την κατάρτιση προσωπικού με βασικά καθήκοντα ασφάλειας, για το 2019, αφού προηγουμένως αξιολόγησε την πληρότητά τους με βάση τις ισχύουσες Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας, ή τους Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας (ΕΚΑ).

4 ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ

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

4.1 Στο πεδίο της διαλειτουργικότητας η κεντρική αρμοδιότητα της ΡΑΣ, ως ΕΑΑ, είναι η χορήγηση της Έγκρισης Θέσης σε Λειτουργία (Authorization for Placing In Service-APIS) όλων των οχημάτων και των δομικών υποσυστημάτων του σιδηροδρομικού συστήματος.

Εντός του 2019 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 βάση 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.

Επιπλέον, 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.

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

4.3. 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 (Α' 147), 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 Β' 1812/08-06-2012) «σχετικά με τη διαδικασία, τα δικαιολογητικά και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια για τη υποβολή αίτησης στην Αρχή για έγκριση θέσης σε λειτουργία-χρήση υποσυστήματος» για την κάλυψη του σχετικής ασάφειας.

Ειδικότερα, με το ΦΕΚ Β' 2195/07.06.2019 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».

5 ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΕΣ – ΣΥΝΕΔΡΙΑ – ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

5.1. Η ΡΑΣ συμμετέχει και έχει συνεχή επικοινωνία με ευρωπαϊκούς και διεθνείς φορείς για θέματα που αφορούν στη σιδηροδρομική αγορά, στην ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών στη διαλειτουργικότητα, στις τεχνολογικές και νομοθετικές εξελίξεις και στα δικαιώματα των επιβατών.

5.2. Η ΡΑΣ θέλοντας να συμβάλει ενεργά στην διάδοση της Κουλτούρας Ασφαλείας 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.

5.3. Ανέλαβε επίσης κατά τη διάρκεια του 2019 μια σειρά πρωτοβουλιών και δράσεων με απώτερο σκοπό τη συμβολή στην ανάπτυξη μιας θετικής κουλτούρας ασφάλειας σε ολόκληρο τον εθνικό σιδηροδρομικό τομέα.

α) 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.

β) 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).

5.4. Σε ότι αφορά την εσωτερική λειτουργία της Αρχής, εγκρίθηκε και δημοσιεύθηκε ο Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) στην εκπνοή του έτους 2018, σε συνέχεια του διαχρονικού και πάγιου αιτήματος της Αρχής και μετά από σχεδόν 8 χρόνια λειτουργίας της, γεγονός που θα διευκολύνει καθοριστικά το απαιτητικό έργο της, ενώ στις αρχές του 2019 με απόφαση της Ολομέλειας έγιναν οι τοποθετήσεις του προσωπικού σε τμήματα και διευθύνσεις και ανατέθηκαν προσωρινά οι θέσεις ευθύνης.

Τέλος, οφείλουμε να επισημάνουμε τις ελλείψεις σε ανθρώπινο δυναμικό, παρά τις αυξημένες αρμοδιότητες της Αρχής (οι οποίες μάλιστα αυξήθηκαν ακόμη περισσότερο με την ενσωμάτωση του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου). Σήμερα υπηρετούν 18 στελέχη, με αυξημένα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα, τεχνογνωσία και εξειδίκευση, χωρίς την αφοσίωση και την υποδειγματική εργασία των οποίων δεν θα ήταν δυνατό να ανταπεξέλθουμε. Έως σήμερα έχουν γίνει οι απαραίτητες ενέργειες για ένταξη στη διαδικασία κινητικότητας, προκειμένου να προσελκύσουμε απαραίτητο προσωπικό για την εύρυθμη λειτουργία τόσο της Αρχής όσο και συνολικά του σιδηροδρομικού τομέα.



Το 2021 έχει ανακηρυχτεί από την ΕΕ, έτος σιδηροδρόμων και με την ευκαιρία αυτή, πέρα από τις όποιες επετειακές εκδηλώσεις, παρ'όλες τις δυσκολίες που επιφέρει η πανδημία, αναδεικνύεται η βαρύτητα που δίδεται σε ευρωπαϊκό επίπεδο στην ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών. Στη χώρα μας βρισκόμαστε σε μια κρίσιμη καμπή προκειμένου να μην χάσουμε το τρένο της ανάπτυξης του σιδηροδρόμου. Η αναβάθμιση των υποδομών και συγκεκριμένα η ολοκλήρωση των έργων, η τηλεδιοίκηση και η συντήρηση του δικτύου είναι πρωταρχικής σημασίας προκειμένου να αδράξουμε την αναπτυξιακή ευκαιρία που μας προσφέρει η μοναδική γεωστρατηγική θέση της χώρας μας. Η πολιτεία θεωρώ ότι έχει αντιληφθεί τα μοναδικά οφέλη που αποφέρει η ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών και έχει στρέψει τις δυνάμεις της προς αυτή την κατεύθυνση. Πέρα όμως από τα έργα υποδομής απαιτούνται και οι ανάλογες επενδύσεις από πλευράς των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, ώστε να μιλάμε για έναν σύγχρονο ολοκληρωμένο σιδηρόδρομο στα ευρωπαϊκά πρότυπα και τις προκλήσεις των εμπορευματικών ευκαιριών.

Από την πλευρά της η ΡΑΣ θα συνεχίσει να διασφαλίζει τους κανόνες ανταγωνισμού και ρύθμισης της αγοράς και την άρση των εμποδίων εισόδου, προκειμένου να δραστηριοποιηθούν περισσότερες επιχειρήσεις, με ανάλογα οφέλη σε ότι αφορά την απασχόληση, την δημιουργία θέσεων εργασίας και την αύξηση του μεταφορικού έργου. Επίσης θα συνεχίσουμε τον ενδελεχή και αδιάλειπτο έλεγχο των κανόνων ασφαλείας, ενώ σε σχέση με τις επιβατικές μεταφορές και τα

δικαιώματα των επιβατών θα συνεχίσουμε την προσπάθεια να απολαμβάνουν οι επιβάτες το ταξίδι τους με αξιοπιστία, συνέπεια και σύγχρονες συνθήκες.