



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
HELLENIC REPUBLIC



ρυθμιστική αρχή
σιδηροδρόμων
regulatory
authority
for railways

Αθήνα, 01/07/2022

Αριθ. Πρωτ. : 1777

ΑΠΟΦΑΣΗ (56/2022)

της 171ης Συνεδρίασης της Ολομέλειας της 01.07.2022

ΘΕΜΑ Λήψη απόφασης επί της με α.π.523/24.03.2021 προσφυγής, κατ' άρθρο 56 παρ.1 ν.4408/2016 της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ κατά της ΟΣΕ ΑΕ.

Η ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

ΣΕ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ

Έχοντας υπόψη :

1. τις διατάξεις :

- α. του ν. 3891/2010 «Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα» (Α' 188), όπως ισχύει, και ιδίως των άρθρων 3, 7, 28 και 32 αυτού.
- β. του ν. 4408/2016 «Εναρμόνιση της νομοθεσίας με την Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ L343/32 της 14.12.2012) και άλλες διατάξεις» (Α' 135), όπως ισχύει, και ιδίως των άρθρων 7-7στ, 10, 13, 27, 28, 29-37, 38-54 και 56, καθώς και των Παραρτημάτων II, IV και VI αυτού.
- γ. του ν. 2671/1998 «Ρύθμιση θεμάτων του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ) και άλλες διατάξεις» (Α' 289), όπως ισχύει, και ιδίως των άρθρων 1, 3, 4 και 5 αυτού.
- δ. της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.
- ε. του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2015/909 της Επιτροπής, της 12ης Ιουνίου 2015, σχετικά με τους τρόπους υπολογισμού του κόστους που προκύπτει απευθείας από τη λειτουργία σιδηροδρομικής υπηρεσίας.

- στ. της υπ' αριθ. Φ4/54510/4872/14.11.2006 Απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών «Κανόνες και κριτήρια χρέωσης τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής» (Β' 1745).
- ζ. της υπ' αριθ. 77319/4356/24.12.2018 Απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών «Έγκριση Επιχειρησιακού Σχεδίου 2019-2022 της εταιρείας "ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟ-ΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε."» (Β' 5960).
- η. της υπ' αριθ. Δ4δ/οικ.89995/15.12.2018 κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών, Διοικητικής Ανασυγκρότησης και Υποδομών και Μεταφορών «Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.)» (Β' 5781).
- θ. της υπ' αριθ. 1020/09.06.2021 απόφασης της Προέδρου της ΡΑΣ «Κανονισμός Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων» (Β' 2913).
2. τη με α.π. ΡΑΣ 523/24.03.2021 προσφυγή της εταιρείας ΤΡΑΙΝΟΣΕ.
 3. τη με α.π. ΡΑΣ 1727/28.09.2021 επιστολή διαβίβασης της ως άνω προσφυγής στον ΟΣΕ για την παροχή στοιχείων επ' αυτής.
 4. το με α.π. ΡΑΣ 1793/05.10.2021 έγγραφο αίτημα του ΟΣΕ προς τη ΡΑΣ για την παράταση της προθεσμίας υποβολής απόψεων και στοιχείων.
 5. το με α.π. ΡΑΣ 1824/07.10.2021 έγγραφο της ΡΑΣ προς τον ΟΣΕ για τη χορήγηση παράτασης της προθεσμίας υποβολής απόψεων και στοιχείων.
 6. τη με α.π. ΡΑΣ 1854/11.10.2021 επιστολή παροχής στοιχείων του ΟΣΕ προς τη ΡΑΣ.
 7. την από 08.03.2021 εξώδικη όχληση – πρόσκληση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ προς τον ΟΣΕ.
 8. την από 16.03.2021 εξώδικη απάντηση του ΟΣΕ προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ.
 9. την από 26.07.2021 εξώδικη διαμαρτυρία – όχληση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ προς τον ΟΣΕ.
 10. την από 01.11.2021 εξώδικη διαμαρτυρία – δήλωση – πρόσκληση του ΟΣΕ προς την ΤΡΑΙ-ΝΟΣΕ.
 11. την από 10.11.2021 εξώδικη απάντηση – διαμαρτυρία – όχληση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ προς τον ΟΣΕ.
 12. το με α.π. ΡΑΣ 564/23.02.2022 Πόρισμα – Εισηγήση της Μονάδας Ρύθμισης και Ελέγχου Σιδηροδρομικής Αγοράς προς την Πρόεδρο της ΡΑΣ.
 13. τη με α.π. 1075/18.04.2022 Εισηγήση της Προέδρου της ΡΑΣ.
 14. τη με α.π. 1092/19.04.2022 Απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ για την κλήση σε ακρόαση.
 15. τη με α.π. 1096/19.04.2022 Απόφαση της Προέδρου της ΡΑΣ για τον ορισμό του Οργάνου Ακρόασης.
 16. τη με α.π. 1100/19.04.2022 Πράξη Διεξαγωγής Ακρόασης.
 17. το με α.π. ΡΑΣ 1244/10.05.2022 Υπόμνημα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ.
 18. την από 12.05.2022 Ακρόαση των ΟΣΕ ΑΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ.
 19. τη με α.π. 1375/24.05.2022 κοινοποίηση πρακτικών διεξαγωγής ακρόασης της 12ης Μαΐου 2022 σε ΟΣΕ ΑΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ.
 20. το με α.π. 1422/30.05.2022 συμπληρωματικό υπόμνημα της ΟΣΕ ΑΕ.
 21. το με α.π. 1424/31.05.2022 συμπληρωματικό υπόμνημα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ.
 22. τη με α.π. 1471/03.06.2022 Προσθήκη επί των υποβληθέντων υπομνημάτων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ.

23. τη με α.π. 1545/10.06.2022 πρόσκληση Συνεδρίασης της Επιτροπής Ακρόασης.
24. το με α.π. 1727/28.06.2022 Πόρισμα της Επιτροπής Ακρόασης.
25. Την υπ. αριθμ. πρωτ. 1756 / 30.06.2022 Εισηγήση της Προέδρου προς την Ολομέλεια της ΡΑΣ.

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΑΚΟΛΟΥΘΩΣ:

I. ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ

1. Στις 23.03.2021, η σιδηροδρομική επιχείρηση ΤΡΑΙΝΟΣΕ υπέβαλε στη ΡΑΣ, σύμφωνα με το άρθρο 56 παρ. 1 του ν. 4408/2016, έγγραφο προσφυγή κατά του Διαχειριστή της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, ΟΣΕ, με αντικείμενο τις ακόλουθες φερόμενες παραβάσεις της σιδηροδρομικής νομοθεσίας: (α) φερόμενη παράβαση του άρθρου 27 του ν. 4408/2016, σχετικά με τη διαδικασία σύνταξης και δημοσίευσης της Δήλωσης Δικτύου από τον Διαχειριστή της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, (β) φερόμενη παράβαση του άρθρου 28 του ν. 4408/2016, σχετικά με τη σύναψη συμφωνιών μεταξύ του Διαχειριστή και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων με αμερόληπτους και διαφανείς όρους, (γ) φερόμενη παράβαση του άρθρου 29 του ν. 4408/2016, σχετικά με τη θέσπιση, τον καθορισμό και την είσπραξη των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής, σε συνδυασμό με το άρθρο 31 του ίδιου νόμου αναφορικά με τις αρχές χρέωσης των εν λόγω τελών, (δ) φερόμενη παράβαση του άρθρου 32 του ν. 4408/2016, σχετικά με τις εξαιρέσεις από τις αρχές χρέωσης των εν λόγω τελών και τη διαδικασία επιβολής υψηλότερων τελών, και (ε) φερόμενη παράβαση του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2015/909 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, σχετικά με τους τρόπους υπολογισμού του κόστους που προκύπτει απευθείας από τη λειτουργία σιδηροδρομικής υπηρεσίας, και ιδίως των αιτιολογικών σκέψεων 5, 7 και 8 του Κανονισμού (βλ. τη με α.π. 523/24.03.2021 προσφυγή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ).
2. Η ανωτέρω προσφυγή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ διαβιβάστηκε στην αρμόδια Μονάδα Ρύθμισης και Ελέγχου Σιδηροδρομικής Αγοράς (ΜΡΕΣΑ) της ΡΑΣ¹, προκειμένου να κοινοποιηθεί στον καθ' ου ΟΣΕ, να συλλεγούν σχετικές πληροφορίες και στοιχεία, να διερευνηθούν οι αιτιάσεις της προσφεύγουσας σε συνεργασία με τα εμπλεκόμενα μέρη, και να διατυπωθεί πόρισμα-εισηγήση για τον περαιτέρω χειρισμό της υπόθεσης από την Αρχή, σύμφωνα με το άρθρο 6 παρ. 2 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ².
3. Ακολούθως, η προσφυγή διαβιβάστηκε αυτούσια στον ΟΣΕ και ζητήθηκαν οι απόψεις του³, ως Διαχειριστή της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς και ενημέρωση για κάθε τυχόν σχετική ενέργειά του (π.χ. έγγραφα, συμβάσεις, αλληλογραφία με σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και το εποπτεύον Υπουργείο, τιμολόγια), στο πλαίσιο της εξέτασης των ισχυρισμών της προσφεύγουσας.
4. Κατόπιν της διαβίβασης στον ΟΣΕ της ως άνω προσφυγής, ο ΟΣΕ αιτήθηκε παράταση⁴ της προθεσμίας υποβολής απόψεων και στοιχείων. Το εν λόγω αίτημα του ΟΣΕ έγινε δεκτό από την

¹ Βλ. την από 24.09.2021 ανάθεση της υπό κρίση προσφυγής προς διερεύνηση στη Μονάδα Ρύθμισης και Ελέγχου Σιδηροδρομικής Αγοράς της Αρχής.

² Βλ. τη με α.π. 1020/09.06.2021 Απόφαση της Προέδρου της ΡΑΣ «Κανονισμός Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων» (ΦΕΚ Β' 2913).

³ Βλ. τη με α.π. ΡΑΣ 1727/28.09.2021 επιστολή διαβίβασης της προσφυγής στον ΟΣΕ.

⁴ Βλ. το με α.π. ΡΑΣ 1793/05.10.2021 έγγραφο αίτημα του ΟΣΕ προς τη ΡΑΣ για τη χορήγηση παράτασης.

Αρχή, η οποία και χορήγησε σχετική παράταση⁵. Στη συνέχεια, ο ΟΣΕ υπέβαλε στη ΡΑΣ απαντητική επιστολή παροχής στοιχείων επί της εν θέματι προσφυγής⁶.

5. Η Μονάδα Ρύθμισης και Ελέγχου Σιδηροδρομικής Αγοράς, με την ολοκλήρωση της εξέτασης της προσφυγής και έπειτα από συγκέντρωση και μελέτη όλων των σχετικών εγγράφων και στοιχείων, υπέβαλε το με α.π. ΡΑΣ 564/23.02.2022 Πόρισμα – Εισήγηση στην Πρόεδρο της Αρχής, με την εκτίμηση ότι υφίστανται σοβαρές ενδείξεις παράβασης της σιδηροδρομικής νομοθεσίας και ότι συντρέχει ανάγκη διεξαγωγής ακρόασης, προκειμένου να διερευνηθεί η εν θέματι προσφυγή.
6. Σε συνέχεια των ανωτέρω και κατόπιν σχετικής εισήγησης της Προέδρου της ΡΑΣ⁷, εκδόθηκε η με α.π. ΡΑΣ 1092/19.04.2022 Απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ για την κλήση σε ακρόαση των εμπλεκόμενων μερών, ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ΟΣΕ, κατά τα οριζόμενα στον Κανονισμό Ακροάσεων της ΡΑΣ, με θεματικό αντικείμενο τη διερεύνηση των καταγγελλόμενων παραβάσεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας (και ιδίως των άρθρων 27-32 και 56 του ν. 4408/2016 και των αιτιολογικών σκέψεων 5, 7 και 8 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2015/909) και με στόχο το σχηματισμό πλήρους και ακριβούς εικόνας από την Αρχή για τα γεγονότα, τις καταστάσεις και τα λοιπά στοιχεία σχετικά με την ερευνώμενη υπόθεση. Συναφώς, εκδόθηκε η με α.π. ΡΑΣ 1096/19.04.2022 Πράξη της Προέδρου της Αρχής για τη συγκρότηση ειδικής Τριμελούς Επιτροπής και τον ορισμό αυτής ως του αρμόδιου Οργάνου Ακρόασης.
7. Κατόπιν αυτών, με τη με α.π. ΡΑΣ 1100/19.04.2022 Πράξη Διεξαγωγής Ακρόασης της Προέδρου της ΡΑΣ, η διενέργεια της σχετικής ακρόασης ενώπιον της ορισθείσας Τριμελούς Επιτροπής ορίστηκε για την 12^η.05.2022, οπότε και η ακρόαση έλαβε χώρα. Πριν τη διεξαγωγή της ακρόασης, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ κατέθεσε στην Αρχή το με α.π. ΡΑΣ 1244/10.05.2022 υπόμνημα προς υποστήριξη και συμπλήρωση των ισχυρισμών της, ενώ μετά τη διεξαγωγή της ακρόασης η μεν προσφεύγουσα κατέθεσε το με α.π. ΡΑΣ 1424/31.05.2022 συμπληρωματικό υπόμνημα και τη με α.π. ΡΑΣ 1471/03.06.2022 προσθήκη επί των υποβληθέντων υπομνημάτων, ο δε καθ' ου κατέθεσε το με α.π. ΡΑΣ 1422/30.05.2022 συμπληρωματικό υπόμνημα, χωρίς να καταθέσει αντίστοιχη προσθήκη.
8. Μετά την ολοκλήρωση της ως άνω ακροαματικής διαδικασίας, η επιληφθείσα της υπόθεσης Τριμελής Επιτροπή Ακρόασης της ΡΑΣ συνήλθε σε συνεδρίαση, στις 14.06.2022, και αφού έλαβε χώρα ανταλλαγή απόψεων μεταξύ των μελών της, διατύπωσε το με α.π. 1727/28.06.2022 πόρισμα επί της ερευνώμενης υπόθεσης, το οποίο στη συνέχεια υπέβαλε, στην Ολομέλεια της

⁵ Βλ. το με α.π. ΡΑΣ 1824/07.10.2021 έγγραφο της ΡΑΣ προς τον ΟΣΕ για τη χορήγηση παράτασης.

⁶ Βλ. τη με α.π. ΡΑΣ 1854/11.10.2021 επιστολή παροχής στοιχείων του ΟΣΕ προς τη ΡΑΣ. Στην εν λόγω επιστολή, ο ΟΣΕ παρέπεμψε, μεταξύ άλλων, σε ισχυρισμούς που είχε προβάλει στην από 16.03.2021 εξώδικη απάντησή του προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, σε συνέχεια της από 08.03.2021 εξώδικης όχλησης – πρόσκλησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ προς τον ΟΣΕ. Συναφώς, ακολούθησε η από 26.07.2021 εξώδικη διαμαρτυρία – όχληση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ προς τον ΟΣΕ, η από 01.11.2021 εξώδικη διαμαρτυρία – δήλωση – πρόσκληση του ΟΣΕ προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και η από 10.11.2021 εξώδικη απάντηση – διαμαρτυρία – όχληση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ προς τον ΟΣΕ.

⁷ Βλ. τη με α.π. ΡΑΣ 1075/18.04.2022 Εισήγηση της Προέδρου της ΡΑΣ προς την Ολομέλεια της Αρχής, για την α) κίνηση διαδικασίας ακρόασης, μέσω απόφασης κλήσης σε ακρόαση, των εμπλεκόμενων μερών (ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ΟΣΕ) ενώπιον ειδικής Επιτροπής Ακρόασης, και β) εξουσιοδότηση της Προέδρου αφενός να ορίσει, με σχετική πράξη, ειδική Επιτροπή Ακρόασης ως όργανο της εν λόγω ακρόασης, αφετέρου να εκδώσει πράξη διεξαγωγής ακρόασης, καλώντας σε ακρόαση τα εμπλεκόμενα μέρη και ορίζοντας το θεματικό αντικείμενο, το αρμόδιο όργανο, και τον τόπο και χρόνο διεξαγωγής της ακρόασης.

ΡΑΣ προς λήψη σχετικής απόφασης, σύμφωνα με τα άρθρα 25 και 26 του Κανονισμού Ακροάσεων της Αρχής.

II. ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

A. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ (προσφεύγουσα)

9. Η εταιρεία με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και το διακριτικό τίτλο «ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ» (εν συντομία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ») εδρεύει στην Αθήνα (Λ. Συγγρού 41 & Πετμεζά 13). Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι ο βασικός πάροχος σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων στην Ελλάδα, χρησιμοποιώντας το εθνικό δίκτυο και την εν γένει σιδηροδρομική υποδομή η οποία ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο, έναντι τελών χρήσης της εν λόγω σιδηροδρομικής υποδομής, καταβαλλόμενων στην εταιρεία-Διαχειριστή του δικτύου, ΟΣΕ ΑΕ.
10. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ιδρύθηκε το 2005, ως θυγατρική του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ ΑΕ) κατά ποσοστό 100%, έπειτα από το διαχωρισμό των δραστηριοτήτων διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής από τις δραστηριότητες των (επιβατικών και εμπορευματικών) σιδηροδρομικών μεταφορών. Το 2007 απορρόφησε την εταιρεία ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ ΑΕ (η οποία διαχειριζόταν τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο της Αθήνας), προσθέτοντας στο αντικείμενό της τη διαχείριση και λειτουργία των προαστιακών γραμμών. Το 2008 η ΤΡΑΙΝΟΣΕ αποσχίσθηκε από τον Όμιλο ΟΣΕ, καθώς η ΟΣΕ ΑΕ μεταβίβασε το σύνολο των μετοχών τις οποίες κατείχε επί του μετοχικού κεφαλαίου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στο Ελληνικό Δημόσιο. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ λειτούργησε ως ανεξάρτητη εταιρεία με μοναδικό μέτοχο το Ελληνικό Δημόσιο μέχρι και το 2013, οπότε το σύνολο των μετοχών της περιήλθε στο Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (εφεξής «ΤΑΙΠΕΔ»)⁸.
11. Το Σεπτέμβριο του 2017 ολοκληρώθηκε η πώληση και μεταβίβαση του 100% των μετοχών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην ιταλική εταιρεία Ferrovie dello Stato Italiane SpA (εν συντομία «FSI»). Η τελευταία ανήκει κατά 100% στο Ιταλικό Δημόσιο και είναι η μητρική του διεθνούς Ομίλου εταιρειών FSI, ο οποίος δραστηριοποιείται στους κλάδους των εμπορευματικών μεταφορών (κυρίως σιδηροδρομικών), των επιβατικών μεταφορών (οδικών και σιδηροδρομικών, στις χώρες Ιταλία, Γερμανία, Γαλλία, Ελλάδα, Ηνωμένο Βασίλειο και Ολλανδία) και συναφών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένης της υπηρεσίας συντήρησης τροχαίου υλικού. Ο Όμιλος FSI απασχολεί πάνω από 75.000 εργαζόμενους, ενώ σε ετήσια βάση εξυπηρετεί 830 εκ. επιβάτες και μεταφέρει 50 εκ. τόνους εμπορευμάτων⁹.
12. Οι κυριότεροι σκοποί της ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι: α) η ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση αστικών, προαστιακών, περιφερειακών, υπεραστικών και διεθνών επιβατικών και εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών, καθώς και μεταφορών πάσης φύσεως με συστήματα σταθερής τροχιάς, β) η ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση συνδυασμένων μεταφορών, γ) η ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση αστικών, προαστιακών, περιφερειακών, υπεραστικών και διεθνών λεωφορειακών επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών, στην αλλοδαπή ή την ημεδαπή, δ) η παροχή πάσης φύσεως υπηρεσιών διαχείρισης εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics), καθώς και

⁸ Βλ. την ιστοσελίδα <http://www.trainose.gr/>.

⁹ Βλ. την ιστοσελίδα <http://www.trainose.gr/>, καθώς επίσης και την υπ' αρ. 680/2019 Απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, παρ. 7.

κάθε δραστηριότητα σχετιζόμενη με διαχείριση εφοδιαστικής αλυσίδας, ε) η οργάνωση, εκμετάλλευση και παροχή υπηρεσιών κατάκλισης και εστίασης επιβατών και στ) η παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών και η εκπόνηση μελετών σχετικών με δραστηριότητες που συνάδουν με τους εν λόγω σκοπούς¹⁰.

13. Στις 31.12.2019, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ συγχώνευσε δι' απορρόφησης την (πρώην) εταιρεία με την επωνυμία «Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Α.Ε.» και το διακριτικό τίτλο «ΕΕΣΣΤΥ ΑΕ» (εφεξής «ΕΕΣΣΤΥ»)¹¹. Η ΕΕΣΣΤΥ αποτελεί συνέχεια της πρώην Γενικής Διεύθυνσης Συντήρησης Τροχαίου Υλικού του ΟΣΕ, από τον οποίο αποσχίσθηκε το 2013 επί σκοπώ αποκρατικοποίησης, μέσω της μεταβίβασης του συνόλου του μετοχικού της κεφαλαίου στο ΤΑΙΠΕΔ¹². Η ΕΕΣΣΤΥ ήταν Υπεύθυνος για τη Συντήρηση Φορέας (ΥΣΦ) Τροχαίου Υλικού¹³, δραστηριοποιούμενη κυρίως στην παροχή υπηρεσιών συντήρησης, επισκευής και ανακατασκευής τροχαίου και λοιπού σιδηροδρομικού υλικού και άλλων μέσων σταθερής τροχιάς¹⁴ και αποτελώντας τον μοναδικό πάροχο υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού¹⁵ τροχαίου υλικού στη Χώρα¹⁶.
14. Το 2020 ο κύκλος εργασιών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ανήλθε σε περίπου 49 εκ. ευρώ, ενώ τα συνολικά της έσοδα (συμπεριλαμβανομένων των χρηματοοικονομικών εσόδων) ανήλθαν σε περίπου 106 εκ. ευρώ¹⁷. Στις 31.12.2020, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ απασχολούσε συνολικά 1063 εργαζομένους¹⁸. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ πραγματοποιεί τα δρομολόγια της χρησιμοποιώντας σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό το οποίο μισθώνει από την εταιρεία με την επωνυμία «ΓΑΙΑΟΣΕ - ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ» και το διακριτικό τίτλο «ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ», ενώ το σύνολο του τροχαίου υλικού της ΤΡΑΙΝΟΣΕ συντηρείται πλέον από την ίδια, κατόπιν της εξαγοράς και απορρόφησης της ΕΕΣΣΤΥ.

B. Ο ΟΣΕ (καθ' ου η προσφυγή)

¹⁰ Βλ. την ιστοσελίδα <http://www.trainose.gr/> και το άρθρο 2 του Καταστατικού της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

¹¹ Βλ. το από 31.12.2019 Δελτίο Τύπου στην ιστοσελίδα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, καθώς και τις Οικονομικές Καταστάσεις της ΤΡΑΙΝΟΣΕ για τη χρήση 2019.

¹² Βλ. τη με αρ. 239/12.08.2013 (ΦΕΚ Β' 2014) Απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Αναδιάρθρωσεων και Αποκρατικοποιήσεων («ΔΕΑΑ»). Στις 08.06.2018, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ υπέβαλε οικονομική προσφορά για την εξαγορά του 100% των μετοχών της ΕΕΣΣΤΥ στο πλαίσιο διεθνούς ανοικτού πλειοδοτικού διαγωνισμού, η οποία και έγινε δεκτή από το ΤΑΙΠΕΔ. Η Σύμβαση Πώλησης Μετοχών υπογράφηκε στις 29.10.2018 και υποβλήθηκε προς έγκριση στην Επιτροπή Ανταγωνισμού, η οποία και ενέκρινε τη συναλλαγή με τη με αρ. 680/2019 Απόφαση (ΦΕΚ Β' 4771) - βλ. αναλυτικότερα στη με αρ. 14006/12.10.2020 Απόφαση της ΡΑΣ (ΦΕΚ Β' 5421), παρ. 19-22.

¹³ Το σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό διακρίνεται καταρχήν σε: α) κινητήρες έλξης ή (κινητήριες) μηχανές και β) βαγόνια. Οι κινητήρες έλξης διακρίνονται περαιτέρω σε ντηζελοκινητήρες και ηλεκτροκινητήρες, ανάλογα με τον τρόπο κίνησής τους, ενώ τα βαγόνια διακρίνονται περαιτέρω σε επιβατικά (ή επιβατάμαξες) και εμπορευματικά (ή φορτάμαξες), ανάλογα με το είδος του μεταφερόμενου φορτίου. Τα βαγόνια δύνανται, επιπλέον, να διακριθούν ανάλογα με το ιδιοκτησιακό τους καθεστώς σε βαγόνια «ελληνικού» ή «ξένου» δικτύου.

¹⁴ Βλ. και την Ετήσια Έκθεση Πεπραγμένων 2018 της ΡΑΣ, ενότητα 1.1.4.

¹⁵ Πλην, δηλαδή, άλλων οχημάτων σταθερής τροχιάς (μετρό, τραμ, ηλεκτρικός).

¹⁶ Βλ. και την Ετήσια Έκθεση Πεπραγμένων 2018 της ΡΑΣ, ενότητα 2.4.

¹⁷ Έναντι κύκλου εργασιών 72 εκ. ευρώ και συνολικών εσόδων 125 εκ. ευρώ για το 2019 (βλ. τις Οικονομικές Καταστάσεις της ΤΡΑΙΝΟΣΕ για τη χρήση 2020, διαθέσιμες στον ιστότοπο της εταιρείας). Όπως αναφέρεται στις Οικονομικές Καταστάσεις για τη χρήση 2020, «[η] σημαντική αυτή μείωση οφείλεται κυρίως στην πτώση των πωλήσεων επιβατών τους μήνες Μάρτιο έως Δεκέμβριο λόγω του σοκ που συνδέεται με την πανδημία Covid-19 και τα μέτρα απαγόρευσης που αποφάσισε η κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας».

¹⁸ Βλ. τις Οικονομικές Καταστάσεις της ΤΡΑΙΝΟΣΕ για τη χρήση 2020, διαθέσιμες στον ιστότοπο της εταιρείας.

15. Η εταιρεία με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» και το διακριτικό τίτλο «ΟΣΕ ΑΕ» ή «ΟΣΕ» ιδρύθηκε το 1970 ως δημόσια επιχείρηση με τη μορφή ανώνυμης εταιρείας και εδρεύει στην Αθήνα (οδός Καρόλου 1-3). Ο ΟΣΕ είναι Διαχειριστής της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής και αρμόδιος για την εκτέλεση των αναπτυξιακών έργων υποδομής¹⁹. Ειδικότερα, στα καθήκοντα του ΟΣΕ περιλαμβάνονται η διαχείριση και εκμετάλλευση της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, η ευθύνη της 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 ανεφοδιασμού²⁰. Η κατασκευή νέας υποδομής εκτελείται, κατά κύριο λόγο, από τη θυγατρική εταιρία του ομίλου ΟΣΕ με την επωνυμία «ΕΡΓΑ ΟΣΕ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ», η οποία διαχειρίζεται έργα του επενδυτικού προγράμματος του ΟΣΕ και ιδιαίτερα εκείνα τα οποία συγχρηματοδοτούνται από προγράμματα της ΕΕ.
16. Ο ΟΣΕ συνιστά μονομετοχική εταιρεία του Δημοσίου, αναπτύσσει δραστηριότητα κοινής ωφέλειας και λειτουργεί με διοικητική, νομική και οικονομική αυτοτέλεια υπό την εποπτεία του Κράτους και σύμφωνα με τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας. Το έτος 2020, ο κύκλος εργασιών του ΟΣΕ ανήλθε σε 26,4 εκ. ευρώ, ενώ τα συνολικά του έσοδα ανήλθαν σε περίπου 88 εκ. ευρώ²¹. Τα έσοδα του ΟΣΕ προέρχονται τόσο από τα τέλη χρήσης του δικτύου, τα οποία πληρώνουν οι δραστηριοποιούμενες στην Ελλάδα σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, όσο και από κρατικές και ευρωπαϊκές χρηματοδοτήσεις (ειδικότερα σε σχέση με την αναβάθμιση του δικτύου). Ο ΟΣΕ σήμερα απασχολεί περίπου 1.000 εργαζομένους²².
17. Το ενεργό²³ σιδηροδρομικό δίκτυο της Χώρας διαθέτει γραμμή σε εκμετάλλευση μήκους άνω των 2.200 χιλιομέτρων, εξυπηρετεί περίπου 15 εκ. επιβάτες σε ετήσια βάση και είναι χωρισμένο γεωγραφικά στους εξής κλάδους: α) Κύριος Άξονας Πειραιάς – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη & διακλαδώσεις, β) Άξονας Δυτικής Μακεδονίας & διακλαδώσεις, γ) Άξονας Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης & διακλαδώσεις, δ) Δίκτυο Πελοποννήσου & διακλαδώσεις, ε) Άξονας Προαστιακού Αθηνών (Αεροδρόμιο – Κιάτο & διακλαδώσεις), στ) Γραμμή Πηλίου²⁴. Ηλεκτροκίνηση πραγματοποιείται στα τμήματα Αθήνα – Θεσσαλονίκη, Θεσσαλονίκη – Ειδομένη, καθώς και σε τμήματα του Προαστιακού Σιδηροδρόμου (Πειραιάς – Αθήνα και Αεροδρόμιο – ΣΚΑ – Κιάτο).

III. ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

A. ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΡΑΣ – ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

¹⁹ Βλ. άρθρο 3 στ. 2 του ν. 4408/2016, καθώς και άρθρο 3 παρ. 1 του ν. 3891/2010, με το οποίο τροποποιήθηκε το άρθρο 1 του ν. 2671/1998 αναφορικά με τις αρμοδιότητες του ΟΣΕ.

²⁰ Βλ. Έκθεση Πεπραγμένων 2019 της ΡΑΣ, ενότητα 1.1.1.

²¹ Βλ. Ετήσια Οικονομική Έκθεση του ΟΣΕ για τη χρήση 2020.

²² Όπ.π.

²³ Σύμφωνα με το άρθρο 9 του ν. 3891/2010, το συνολικό εθνικό δίκτυο διακρίνεται στις ακόλουθες κατηγορίες: i) ενεργό, ii) υπό κατασκευή, iii) σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας, iv) καταργημένο.

²⁴ Βλ. Έκθεση Πεπραγμένων 2019 της ΡΑΣ, ενότητα 1.1.1, καθώς και ιστοσελίδα του ΟΣΕ (<https://ose.gr/>).

18. Η ΡΑΣ συστάθηκε με το ν. 3891/2010 (ΦΕΚ Α' 188), ο οποίος διέπει την εν γένει οργάνωση και λειτουργία της (βλ. άρθρα 22 έως 34Α). Αποτελεί τον αρμόδιο ρυθμιστικό φορέα για την ελληνική σιδηροδρομική αγορά, καθώς εποπτεύει και ελέγχει την εν λόγω σιδηροδρομική αγορά ώστε αυτή να λειτουργεί υπό καθεστώς ελεύθερου ανταγωνισμού, να μην υφίστανται διακρίσεις εις βάρος σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (ελληνικών ή αλλοδαπών) οι οποίες ήδη δραστηριοποιούνται ή ενδιαφέρονται να δραστηριοποιηθούν στην Ελλάδα, και εν γένει να διασφαλίζεται πλήρως η τήρηση της κείμενης (εθνικής και ενωσιακής) σιδηροδρομικής νομοθεσίας, απευθύνοντας οδηγίες ή συστάσεις, επιβάλλοντας κυρώσεις και λαμβάνοντας κάθε πρόσφορο μέτρο, όπου και όταν αυτό απαιτείται, είτε αυτεπάγγελτα είτε κατόπιν καταγγελίας/προσφυγής.
19. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το άρθρο 28 του ν. 3891/2010, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, η ΡΑΣ είναι ο ρυθμιστικός φορέας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα και έχει, μεταξύ άλλων, τις ακόλουθες αρμοδιότητες: «1. Ασκήει τις αρμοδιότητες που εκάστοτε επιφυλάσσει η ελληνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία για το ρυθμιστικό φορέα στις σιδηροδρομικές μεταφορές αυτεπαγγέλτως ή κατόπιν προσφυγής. Εποπτεύει τη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς, την τήρηση των διατάξεων του παρόντος και της σχετικής νομοθεσίας. Επιπλέον, παρακολουθεί την τήρηση των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, εξασφαλίζει τη δίκαιη και χωρίς διακρίσεις αντιμετώπιση πάντων, λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα και εκδίδει τις απαιτούμενες εκτελεστές πράξεις. Διενεργεί ελέγχους κατόπιν προσφυγών ή και αυτεπαγγέλτως για τα θέματα αρμοδιότητας της. [...] 2. Αποφασίζει επί αναφορών, καταγγελιών και προσφυγών αιτούντων (όπως αυτοί ορίζονται στην περίπτωση 2 του άρθρου 2 του π.δ. 41/2005), που, ενδεχομένως, έχουν υποστεί άδικη ή διακριτική μεταχείριση ή έχουν με οποιονδήποτε άλλον τρόπο αδικηθεί, ιδιαιτέρως εναντίον αποφάσεων του Διαχειριστή υποδομής, ιδίως, σχετικά με: α) τη Δήλωση Δικτύου, β) τα κριτήρια που αυτή περιέχει, γ) τη διαδικασία κατανομής και τα αποτελέσματα της, δ) το καθεστώς χρέωσης, ε) το επίπεδο ή τη διάρθρωση των τελών υποδομής που απαιτούνται ή μπορεί να απαιτούνται να καταβληθούν, στ) τις ρυθμίσεις για την πρόσβαση σύμφωνα με το άρθρο 9 του π.δ. 41/2005, ζ) τις συμφωνίες - πλαίσιο, όπως αυτές ορίζονται στην περίπτωση 17 του άρθρου 2 και στο άρθρο 25 του π.δ. 41/2005. 3. Εξασφαλίζει ότι τα τέλη που επιβάλλονται από τον Διαχειριστή Υποδομής συμφωνούν με το Κεφάλαιο VI του π.δ. 41/2005 και δεν εισάγουν διακρίσεις. 4. Επιβλέπει, υποχρεωτικά, τη διαπραγμάτευση μεταξύ των αιτούντων (όπως αυτοί ορίζονται στην περίπτωση 2 του άρθρου 2 του π.δ. 41/2005) και του Διαχειριστή Υποδομής σχετικά με το επίπεδο των τελών χρήσεως της υποδομής. 5. Έχει το δικαίωμα να ζητήσει σχετικές πληροφορίες από τον Διαχειριστή Υποδομής, τους αιτούντες και τυχόν τρίτα μέρη που εμπλέκονται, οι οποίες πρέπει να παρέχονται χωρίς άσκοπη καθυστέρηση. 6. Η Ρ.Α.Σ. επιλαμβάνεται των διαφορών που ανακύπτουν για θέματα της αρμοδιότητας της και εκδίδει δεσμευτική για τα μέρη απόφαση εντός το πολύ δύο (2) μηνών από την υποβολή σε αυτήν όλων των αναγκαίων πληροφοριών. Η διαδικασία επίλυσης διαφοράς, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα ρυθμίζεται στον Κανονισμό Ακροάσεων της Ρ.Α.Σ.. 7. Παρακολουθεί τις εξελίξεις στη σιδηροδρομική αγορά και μπορεί να αποφασίζει αυτεπαγγέλτως τη λήψη μέτρων, ώστε να αποφεύγονται πιθανές δυσμενείς εξελίξεις. Κάθε απόφαση της είναι δεσμευτική για τους αποδέκτες της και υπόκειται στα ένδικο μέσα που προβλέπονται κατά την κείμενη νομοθεσία. [...] 17. Απευθύνει οδηγίες ή συστάσεις και επιβάλλει κυρώσεις σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 32 και 33 του παρόντος νόμου. 18. Διεξάγει ακροάσεις, είτε αυτεπαγγέλτως είτε κατόπιν έγγραφης καταγγελίας οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον, για τη διαπίστωση παραβάσεων διατάξεων της σιδηροδρομικής

νομοθεσίας, καθώς και για κάθε άλλη περίπτωση για την οποία ρητά δίδεται σχετική αρμοδιότητα με τον παρόντα νόμο. 19. Εκδίδει τον Κανονισμό Ακροάσεων, ο οποίος ρυθμίζει τα θέματα σχετικά με τη διεξαγωγή αυτών, σε εφαρμογή των αρμοδιοτήτων της, σύμφωνα με τον παρόντα νόμο. 20. Εκδίδει κανονιστικές και ατομικές διοικητικές πράξεις με τις οποίες ρυθμίζεται κάθε διαδικασία και θέμα σε σχέση με τις αρμοδιότητες της. [...] 28. 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».

20. Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 32 του ν. 3891/2010, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, «1. Σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του ν. 3891/2010, του π.δ. 41/2005 (Α' 60), όπως ισχύει, της σχετικής με τις αρμοδιότητες της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, των συστάσεων της Ρ.Α.Σ. για συμμόρφωση, των όρων των αδειών που χορηγούνται, καθώς και σε περίπτωση παράλειψης ή μη προσήκουσας παροχής πληροφοριών σε σχετικό νόμιμο αίτημα της, η Ρ.Α.Σ. κοινοποιεί στο υπαίτιο πρόσωπο τη διαπίστωση της παράβασης και του παρέχει τη δυνατότητα να εκθέσει τις απόψεις του στο πλαίσιο σχετικής ακρόασης και να αποκαταστήσει τη νομιμότητα εντός εύλογου χρονικού διαστήματος. 2. Η Ρ.Α.Σ. μπορεί με ειδικά αιτιολογημένη απόφαση της και ύστερα από προηγούμενη ακρόαση των ενδιαφερομένων να απαιτήσει την παύση της παράβασης είτε αμέσως είτε εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος και να λαμβάνει κατάλληλα και αναλογικά μέτρα που αποβλέπουν στην εξασφάλιση της συμμόρφωσης και να επιβάλλει στο υπαίτιο πρόσωπο μία ή περισσότερες από τις παρακάτω κυρώσεις: α) Σύσταση για συμμόρφωση σε συγκεκριμένη διάταξη της νομοθεσίας με προειδοποίηση επιβολής προστίμων σε περίπτωση υποτροπής. β) Πρόστιμο έως το 15% του ετήσιου κύκλου εργασιών της υπαίτιας επιχείρησης κατά την τρέχουσα ή την προηγούμενη της παράβασης χρήση. Για τον καθορισμό του προστίμου λαμβάνεται υπόψη, μεταξύ άλλων, η φύση, η σοβαρότητα και η διάρκεια της παράβασης. [...] 7. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις και όταν η Ρ.Α.Σ. έχει αποχρώσει ενδείξεις ότι η παράβαση όρων της κείμενης σιδηροδρομικής νομοθεσίας ενέχει άμεση, σοβαρή και επικείμενη απειλή για τη δημόσια ασφάλεια, τη δημόσια τάξη ή τη δημόσια υγεία ή θα προξενήσει σοβαρά οικονομικά ή λειτουργικά προβλήματα στη λειτουργία της αγοράς των σιδηροδρόμων, μπορεί να λαμβάνει έκτακτα προσωρινά μέτρα προς αντιμετώπιση της κατάστασης, πριν τη λήψη οριστικής απόφασης, η οποία λαμβάνεται μετά από ακρόαση της ενδιαφερόμενης επιχείρησης. Η απόφαση της Ρ.Α.Σ. περί των προσωρινών μέτρων είναι άμεσα εκτελεστή και μπορεί να επιβάλει διοικητικό πρόστιμο μέχρι εκατό χιλιάδες (100.000) ευρώ για κάθε ημέρα μη συμμόρφωσης. Στην ενδιαφερόμενη επιχείρηση παρέχεται στη συνέχεια δυνατότητα να εκθέσει τις απόψεις της και να προτείνει μέτρα αποκατάστασης. Εάν αυτά κριθούν επαρκή ή με την οριστική της απόφαση η Ρ.Α.Σ. ανακαλεί τα προσωρινά μέτρα και επικυρώνει τα προτεινόμενα από την επιχείρηση μέτρα αποκατάστασης. Τα προσωρινά μέτρα της Ρ.Α.Σ. έχουν ισχύ διάρκειας έως τριών (3) μηνών, η οποία, σε περιπτώσεις μη ολοκλήρωσης των διαδικασιών συμμόρφωσης, μπορεί να παραταθεί για ακόμη τρεις (3) μήνες [...].»
21. Συναφώς, στο άρθρο 56 του ν. 4408/2016 (ΦΕΚ Α' 135), με τον οποίο ενσωματώθηκε στην ελληνική νομοθεσία η ενωσιακή Οδηγία 2012/34/ΕΕ για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, ορίζονται οι αρμοδιότητες της ΡΑΣ ως του αρμόδιου ρυθμιστικού φορέα στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά. Συγκεκριμένα, προβλέπονται τα εξής: «1. Με την

επιφύλαξη του άρθρου 46 παράγραφος 6, ένας αιτών έχει το δικαίωμα άσκησης προσφυγής στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, εάν πιστεύει ότι δεν έχει υποστεί δίκαιη μεταχείριση, ότι έχει υποστεί διακρίσεις ή ότι έχει με άλλο τρόπο αδικηθεί, ιδιαίτερα κατά αποφάσεων του διαχειριστή υποδομής ή του φορέα εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών, σχετικά με: α) τη δήλωση δικτύου στην προσωρινή και τελική της μορφή, β) τα κριτήρια που καθορίζονται σε αυτή, γ) τη διαδικασία κατανομής και το αποτέλεσμα της, δ) το σύστημα χρέωσης, ε) το επίπεδο ή τη διάρθρωση των τελών χρήσης υποδομής των οποίων η καταβολή απαιτείται ή μπορεί να απαιτείται, στ) τις ρυθμίσεις για την πρόσβαση σύμφωνα με τα άρθρα 10 έως 13, ζ) την πρόσβαση και τη χρέωση για υπηρεσίες, σύμφωνα με το άρθρο 13, η) τη διαχείριση της κυκλοφορίας, θ) τον προγραμματισμό ανανέωσης και προγραμματισμένες ή μη προγραμματισμένες εργασίες συντήρησης, ι) τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων αυτών που αφορούν τη σύγκρουση συμφερόντων, που ορίζονται στην παράγραφο 13 του άρθρου 2 και στα άρθρα 7, 7α, 7β, 7γ και 7δ. 2. Με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων της Επιτροπής Ανταγωνισμού του ν. 3959/2011 (Α' 93) για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών υπηρεσιών, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει την αρμοδιότητα να παρακολουθεί την κατάσταση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών υπηρεσιών, περιλαμβανομένης, ιδίως, της αγοράς υψηλής ταχύτητας υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, και τις δραστηριότητες του διαχειριστή υποδομής όσον αφορά τις περιπτώσεις α' έως ι' της παραγράφου 1. Ειδικότερα, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ελέγχει τη συμμόρφωση με τις περιπτώσεις α' έως ι' της παραγράφου 1 με δική της πρωτοβουλία και με στόχο την πρόληψη των διακρίσεων κατά των αιτούντων. Ελέγχει, ιδίως, αν η δήλωση δικτύου περιλαμβάνει ρήτρες που εισάγουν διακρίσεις ή παρέχει διακριτική ευχέρεια στο διαχειριστή υποδομής που είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί για την εισαγωγή διακρίσεων κατά των αιτούντων. [...] 5. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εξασφαλίζει ότι, τα τέλη που επιβάλλονται από τον διαχειριστή υποδομής είναι σύμφωνα με το Τμήμα 2 του Κεφαλαίου IV και δεν εισάγουν διακρίσεις. Διαπραγματεύσεις μεταξύ αιτούντων και διαχειριστή υποδομής, σχετικά με το ύψος των τελών υποδομής επιτρέπονται μόνον εφόσον πραγματοποιούνται υπό την επίβλεψη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων παρεμβαίνει εάν οι διαπραγματεύσεις είναι πιθανό να αντίκεινται στις απαιτήσεις του παρόντος Κεφαλαίου. [...] 7. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί να ζητεί σχετικές πληροφορίες από τον διαχειριστή υποδομής, τους αιτούντες και τυχόν τρίτα μέρη που εμπλέκονται. [...] 8. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αποφασίζει για καταγγελίες και, κατά περίπτωση, ζητεί σχετικές πληροφορίες και αρχίζει διαβουλεύσεις με όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, εντός ενός (1) μήνα από την παραλαβή της καταγγελίας. Αποφασίζει για ενδεχόμενες καταγγελίες, λαμβάνει μέτρα ώστε να διορθωθεί η κατάσταση και ενημερώνει τα εμπλεκόμενα μέρη για την αιτιολογημένη απόφασή της μέσα σε εύλογη προθεσμία, η οποία δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερη των έξι (6) εβδομάδων από την παραλαβή όλων των σχετικών πληροφοριών. Με την επιφύλαξη των εξουσιών της Επιτροπής Ανταγωνισμού του ν. 3959/2011 για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στις αγορές υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, κατά περίπτωση, αποφασίζει με δική της πρωτοβουλία για τα ενδεικνυόμενα μέτρα διόρθωσης διακρίσεων σε βάρος αιτούντων, στρέβλωσης στην αγορά και κάθε άλλων ανεπιθύμητων εξελίξεων στις εν λόγω αγορές, ιδίως, όσον αφορά στις περιπτώσεις α' έως ι' της παραγράφου 1. Η απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων είναι δεσμευτική για όλα τα μέρη που καλύπτει και δεν υπόκειται στον έλεγχο άλλης διοικητικής αρχής. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει εξουσία επιβολής των αποφάσεών του με κατάλληλες κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων των προστίμων, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 32 του ν. 3891/2010 (Α' 188) [...].».

22. Η εσωτερική διάρθρωση και η λειτουργία της ΡΑΣ, καθώς και η διαχείριση των πόρων της, διέπεται από τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της ΡΑΣ (βλ. την υπ' αρ. Δ4δ/οικ.89995/15.11.2018 ΚΥΑ – ΦΕΚ Β' 5781), ο οποίος έχει εκδοθεί δυνάμει του άρθρου 31 παρ. 1 του ν. 3891/2010. Η διαδικασία ακρόασης ενώπιον της ΡΑΣ ρυθμίζεται από τον Κανονισμό Ακροάσεων της ΡΑΣ, ο οποίος έχει εκδοθεί δυνάμει του άρθρου 28 περ. 19 του ν. 3891/2010²⁵. Στο πλαίσιο της άσκησης των αρμοδιοτήτων της, η ΡΑΣ μετέχει σε διεθνή δίκτυα συνεργασίας μεταξύ ρυθμιστών, όπως είναι ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA), το Ανεξάρτητο Δίκτυο Ρυθμιστών για το Σιδηρόδρομο (IRG-Rail) και το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Ανταγωνισμού (ECN).

B. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

23. Η σιδηροδρομική δραστηριότητα στην Ελλάδα διέπεται, κατά κύριο λόγο, από τις διατάξεις του ν. 4408/2016 (ΦΕΚ Α' 135), ο οποίος έχει θεσπιστεί στο πλαίσιο της εναρμόνισης της ελληνικής νομοθεσίας με την Οδηγία 2012/34/ΕΕ²⁶ για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, με σκοπό την περαιτέρω προώθηση της ελεύθερης παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών στην ενωσιακή ενιαία αγορά. Πιο συγκεκριμένα, ο ν. 4408/2016 περιλαμβάνει: α) τους κανόνες αναφορικά με τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής και τις δραστηριότητες σιδηροδρομικών μεταφορών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων οι οποίες είναι εγκατεστημένες ή πρόκειται να εγκατασταθούν στην ελληνική επικράτεια (άρθρα 4 έως 15), β) τα κριτήρια για την έκδοση, την ανανέωση ή την τροποποίηση αδειών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων οι οποίες είναι ήδη εγκατεστημένες ή πρόκειται να εγκατασταθούν στην ελληνική επικράτεια (άρθρα 16 έως 25) και γ) τις αρχές και διαδικασίες για τον καθορισμό και την είσπραξη των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς και για την κατανομή της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής (άρθρα 26 έως 57)²⁷. Στο πλαίσιο αυτό, ο εν λόγω νόμος περιλαμβάνει διατάξεις οι οποίες αφορούν τόσο τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (ήτοι τις επιχειρήσεις οι οποίες παρέχουν υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών, επιβατικών ή/και εμπορευματικών, όπως η προσφεύγουσα), όσο και τον Διαχειριστή της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, ήτοι τον ΟΣΕ.
24. Επιπλέον, έχει θεσπιστεί ο ν. 4632/2019 (ΦΕΚ Α' 159), με τον οποίο ενσωματώθηκαν στην ελληνική νομοθεσία οι εξής Οδηγίες (ΕΕ): α) 2016/797, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της ΕΕ²⁸, β) 2016/798, σχετικά με την ασφάλεια των

²⁵ Ήτοι τη με αρ. 1020/09.06.2021 Απόφαση της Προέδρου της ΡΑΣ «Κανονισμός Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων» (ΦΕΚ Β' 2913), με την οποία αντικαταστάθηκε ο προϊσχύσας Κανονισμός Ακροάσεων της Αρχής (βλ. την υπ' αρ. 1655/18.11.2013 Απόφαση του Προέδρου της ΡΑΣ – ΦΕΚ Β' 3080).

²⁶ Ενοποιημένο κείμενο: Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21^{ης} Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (αναδιατύπωση) – βλ. το πλήρες κείμενο στην ιστοσελίδα <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A02012L0034-20190101>.

²⁷ Βλ. άρθρο 1 παρ. 3 του εν λόγω νόμου.

²⁸ Ενοποιημένο κείμενο: Οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11^{ης} Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (αναδιατύπωση) – βλ. πλήρες κείμενο στην ιστοσελίδα <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A02016L0797-20200528>.

σιδηροδρόμων²⁹ και γ) 2016/2370, για την τροποποίηση της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ όσον αφορά το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής³⁰. Οι τρεις παραπάνω Οδηγίες εντάσσονται στο «Τέταρτο Σιδηροδρομικό Πακέτο» της ΕΕ, η επεξεργασία του οποίου είχε ξεκινήσει από το 2013 και ολοκληρώθηκε το 2016³¹. Με το άρθρο 82 του ως άνω ν. 4632/2019 επήλθαν ορισμένες τροποποιήσεις και προσθήκες στο ν. 4408/2016, ενόψει της ενσωμάτωσης στην ελληνική νομοθεσία της προαναφερθείσας Οδηγίας (ΕΕ) 2016/2370.

25. 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, ανοικτής και ανταγωνιστικής 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 μεταφορών³². Για την επίτευξη των εν λόγω σκοπών δημοσίου συμφέροντος, καταλυτικός είναι ο ρόλος της ΡΑΣ, στην οποία έχουν απονεμηθεί, μεταξύ άλλων, οι ανωτέρω (υπό **III.A.**) αναφερθείσες αρμοδιότητες.
26. Οι βασικοί συμμετέχοντες στην ελληνική αγορά σιδηροδρομικών υπηρεσιών είναι: α) ο Διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής (εν προκειμένω, ο ΟΣΕ), β) οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (όπως η ΤΡΑΙΝΟΣΕ), γ) ο διαχειριστής του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού (εν προκειμένω, η ΓΑΙΑΟΣΕ³³) και δ) ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας (ΥΣΦ) του εν λόγω τροχαίου υλικού (εν προκειμένω, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, πρώην ΕΕΣΣΤΥ)³⁴.
27. Για τη δραστηριοποίηση μιας επιχείρησης στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών απαιτείται η χορήγηση άδειας μεταφορών, επιβατικών ή εμπορευματικών (ανάλογα με το επιδιωκόμενο αντικείμενο) από τη ΡΑΣ³⁵, καθώς και η έκδοση Πιστοποιητικών Ασφάλειας Τύπου Α' και Β', τα οποία εκδίδονται επίσης από τη ΡΑΣ, ως την Εθνική Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών³⁶. Επιπλέον, απαιτείται η προηγούμενη σύναψη σύμβασης μεταξύ της ενδιαφερόμενης σιδηροδρομικής επιχείρησης και του Διαχειριστή της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής (εν προκειμένω, του ΟΣΕ) για την πρόσβαση στο δίκτυο, υπό

²⁹ Ενοποιημένο κείμενο: Οδηγία (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11^{ης} Μαΐου 2016, για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (αναδιατύπωση) – βλ. πλήρες κείμενο στην ιστοσελίδα <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A02016L0798-20200528>.

³⁰ Οδηγία (ΕΕ) 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14^{ης} Δεκεμβρίου 2016, για την τροποποίηση της οδηγίας 2012/34/ΕΕ όσον αφορά το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής – βλ. πλήρες κείμενο στην ιστοσελίδα <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A32016L2370>.

³¹ Βλ. την ιστοσελίδα https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013_el. Το Τέταρτο Σιδηροδρομικό Πακέτο περιλαμβάνει συνολικά έξι (6) νομοθετικά κείμενα, εκ των οποίων τρία εντάσσονται στον «πυλώνα αγοράς» και τρία στον «τεχνικό πυλώνα».

³² Βλ. και την Ετήσια Έκθεση Πεπραγμένων 2019 της ΡΑΣ, ενότητα 1.

³³ Η ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ ανήκει κατά 100% στο Ελληνικό Δημόσιο και έχει την ευθύνη για τη διαχείριση, αξιοποίηση και εμπορική εκμετάλλευση του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού και της ακίνητης περιουσίας (π.χ. εγκαταστάσεις). Η εταιρεία εκμισθώνει σε ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις τόσο τροχαίο υλικό όσο και ακίνητα (π.χ. εργοστάσια και μηχανοστάσια), έναντι τιμήματος.

³⁴ Βλ. και την Ετήσια Έκθεση Πεπραγμένων 2019 της ΡΑΣ, ενότητα 1.

³⁵ Βλ. άρθρα 16-25 του ν. 4408/2016.

³⁶ Βλ. άρθρο 17 παρ. 6 του ν. 4408/2016. Δυνάμει του άρθρου 85 του ν. 4199/2013 (ΦΕΚ Α' 216), η ΡΑΣ έχει οριστεί, από τον Οκτώβριο του 2013, ως η αρμόδια Εθνική Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών. Βλ. και άρθρο 68 του ν. 4632/2019.

αμερόληπτους και διαφανείς όρους³⁷. Στο πλαίσιο αυτό, ο ΟΣΕ έχει υποχρέωση να χορηγεί πρόσβαση στο δίκτυο σε οποιαδήποτε νόμιμα αδειοδοτημένη σιδηροδρομική επιχείρηση το αιτηθεί, υπό δίκαιους και διαφανείς όρους και χωρίς διακρίσεις³⁸.

28. Κατόπιν, η δραστηριοποιούμενη (πλέον) σιδηροδρομική επιχείρηση βαρύνεται με τα τέλη χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής, τα οποία καταβάλλονται στον ΟΣΕ. Το ύψος των τελών χρήσης καθορίζεται βάσει γενικών αρχών, κανόνων και κριτηρίων και κατά τρόπο αμερόληπτο και ισοδύναμο³⁹. Το πλαίσιο, οι κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης, σύμφωνα με τα οποία ο Διαχειριστής καθορίζει και εισπράττει τα τέλη, περιλαμβάνονται στη Δήλωση Δικτύου⁴⁰. Η διαχείριση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων πρέπει να έχει ως γνώμονα τις αρχές της αγοράς και να πραγματοποιείται βάσει των αρχών οι οποίες εφαρμόζονται στις εμπορικές εταιρείες, ανεξαρτήτως του ιδιοκτησιακού καθεστώτος τους. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρέπει να προσαρμόζουν τις δραστηριότητές τους στην αγορά και να τις ασκούν με σκοπό την παροχή αποτελεσματικών και κατάλληλων υπηρεσιών μεταφορών, με το χαμηλότερο δυνατό κόστος για την απαιτούμενη ποιότητα εξυπηρέτησης⁴¹.
29. Αναφορικά με τη συντήρηση του τροχαίου υλικού, προβλέπεται ότι για κάθε σιδηροδρομικό όχημα, πριν αυτό χρησιμοποιηθεί στο δίκτυο, ορίζεται φορέας υπεύθυνος για τη συντήρησή του⁴², ο οποίος καταχωρίζεται στο εθνικό μητρώο οχημάτων⁴³ (Υπεύθυνος για τη Συντήρηση Φορέας – «ΥΣΦ»). Με την επιφύλαξη της ευθύνης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής για την ασφαλή λειτουργία των αμαξοστοιχιών⁴⁴, ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας εξασφαλίζει ότι τα οχήματα, για τη συντήρηση των οποίων είναι υπεύθυνος, βρίσκονται σε ασφαλή κατάσταση κυκλοφορίας και θεσπίζει, για το σκοπό αυτό, σύστημα συντήρησης για τα εν λόγω οχήματα⁴⁵. Ειδικότερα σε ό,τι αφορά τη συντήρηση εμπορευματικών φορταμαξών, κάθε υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας απαιτείται επιπλέον να πιστοποιηθεί, λαμβάνοντας πιστοποιητικό Υπεύθυνου για τη Συντήρηση Φορέα («πιστοποιητικό ΥΣΦ») από τη ΡΑΣ⁴⁶.

³⁷ Βλ. άρθρο 17 παρ. 6 και άρθρο 28 του ν. 4408/2016.

³⁸ Βλ. άρθρο 10 παρ. 1 του ν. 4408/2016.

³⁹ Βλ. άρθρο 29 του ν. 4408/2016.

⁴⁰ Η δήλωση δικτύου, η οποία συντάσσεται και δημοσιεύεται από τον Διαχειριστή, ορίζει τη φύση της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, περιέχει πληροφορίες που καθορίζουν τους όρους πρόσβασης στη σχετική υποδομή, καθώς και πληροφορίες για τον καθορισμό των όρων πρόσβασης στις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που είναι συνδεδεμένες με το δίκτυο του Διαχειριστή και παροχής υπηρεσιών στις εν λόγω εγκαταστάσεις (βλ. άρθρο 27 του ν. 4408/2016).

⁴¹ Βλ. άρθρο 5 παρ. 1 του ν. 4408/2016.

⁴² Βλ. πλέον άρθρο 66 παρ. 1 του ν. 4632/2019 και μέχρι πρότινος άρθρο 14Α του π.δ. 160/2007 (ΦΕΚ Α' 201).

⁴³ Όπως ορίζεται πλέον στο άρθρο 46 παρ. 1 του ν. 4632/2019, η ΡΑΣ τηρεί εθνικό μητρώο οχημάτων έως ότου λειτουργήσει το ευρωπαϊκό μητρώο οχημάτων του άρθρου 47 παρ. 5 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

⁴⁴ Βλ. άρθρο 56 του ν. 4632/2019.

⁴⁵ Βλ. άρθρο 66 παρ. 2 του ν. 4632/2019.

⁴⁶ Βλ. πλέον άρθρο 66 παρ. 4-6 του ν. 4632/2019. Η πιστοποίηση μέχρι πρότινος προβλεπόταν αποκλειστικά για τη συντήρηση εμπορευματικών φορταμαξών βάσει του Κανονισμού (ΕΕ) 445/2011 της Επιτροπής, της 10^{ης} Μαΐου 2011, για σύστημα πιστοποίησης φορέων υπεύθυνων για τη συντήρηση εμπορευματικών φορταμαξών και για την τροποποίηση του Κανονισμού (ΕΚ) 653/2007. Ο εν λόγω Κανονισμός έχει καταργηθεί από τις 16.06.2020 δυνάμει του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779 της Επιτροπής, της 16^{ης} Μαΐου 2019, για τον καθορισμό λεπτομερών διατάξεων για σύστημα πιστοποίησης των φορέων υπεύθυνων για τη συντήρηση οχημάτων, κατ' εφαρμογή της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798. Στον εν λόγω νεότερο Εκτελεστικό Κανονισμό προβλέπεται σύστημα πιστοποίησης για όλους τους τύπους οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των εμπορευματικών φορταμαξών (βλ. το πλήρες κείμενο στην ιστοσελίδα <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:32019R0779>).

30. Για τη διασφάλιση της ισότιμης πρόσβασης όλων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στις προσφερόμενες υπηρεσίες και στις εγκαταστάσεις στις οποίες προσφέρονται οι υπηρεσίες αυτές, συμπεριλαμβανομένων και των υπηρεσιών συντήρησης, προβλέπονται υποχρεώσεις διαφάνειας και μη διακριτικής μεταχείρισης⁴⁷ για όλους τους φορείς εκμετάλλευσης των σχετικών εγκαταστάσεων⁴⁸. Οι εν λόγω υποχρεώσεις αφορούν τόσο τις βασικές, όσο και τις πρόσθετες και βοηθητικές υπηρεσίες⁴⁹ τις οποίες παρέχουν οι φορείς εκμετάλλευσης των σχετικών εγκαταστάσεων σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Τα αιτήματα σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για πρόσβαση στις εγκαταστάσεις αυτές λαμβάνουν απάντηση εντός εύλογου χρονικού διαστήματος, το οποίο ορίζει η ΡΑΣ. Τέτοια αιτήματα μπορούν να απορριφθούν μόνο αν υπάρχουν βιώσιμες εναλλακτικές επιλογές, οι οποίες επιτρέπουν την εκμετάλλευση των οικείων μεταφορών εμπορευμάτων ή επιβατών στις ίδιες ή εναλλακτικές διαδρομές υπό οικονομικά αποδεκτούς όρους⁵⁰. Όλες οι παραπάνω υποχρεώσεις πλέον συμπληρώνονται και εξειδικεύονται στον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2017/2177 σχετικά με την πρόσβαση σε εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης και σε υπηρεσίες σχετικές με τις σιδηροδρομικές μεταφορές⁵¹.

IV. ΕΡΕΥΝΩΜΕΝΕΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ

A. ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ – ΑΙΤΙΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣΦΕΥΓΟΥΣΑΣ

31. Σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην εν θέματι προσφυγή, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ πληροφορήθηκε, στις 19.03.2019 και δυνάμει της με α.π. 9037963/2019 επιστολής του ΟΣΕ, ότι ο ΟΣΕ ανάρτησε στον ιστότοπό του τη Δήλωση Δικτύου 2020⁵², χωρίς ουδέποτε μέχρι την κοινοποίηση του εν λόγω εγγράφου να έχει δεχθεί η ΤΡΑΙΝΟΣΕ οιαδήποτε (προφορική ή έγγραφη) πρόσκληση του ΟΣΕ για διαβούλευση. Κατά την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η προαναφερόμενη μονομερής ενέργεια του ΟΣΕ οδήγησε στον εντελώς αιφνίδιο, και χωρίς καμία νόμιμη αιτία και τήρηση των νόμιμων προϋποθέσεων, υπερδιπλασιασμό των τελών πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή.
32. Ακολούθως, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ αναφέρει ότι προέβη σε προφορική αντίδραση τόσο προς τον τότε Διευθύνοντα Σύμβουλο του ΟΣΕ και στον μετέπειτα ορισθέντα Πρόεδρο και Διευθύνοντα Σύμβουλο και εν συνεχεία στον Αναπληρωτή του, όσο και προς τον προσφάτως ορισθέντα Πρόεδρο και Διευθύνοντα Σύμβουλο του ΟΣΕ, στο πλαίσιο των επαφών των δύο εταιρειών για

⁴⁷ Βλ. άρθρο 13 παρ. 2-8 του ν. 4408/2016.

⁴⁸ Σύμφωνα με το άρθρο 3 περ. 12 του ν. 4408/2016, ως «φορέας εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών» ορίζεται οποιαδήποτε δημόσια ή ιδιωτική οντότητα, υπεύθυνη για τη διαχείριση μίας ή περισσότερων εγκαταστάσεων ή για την παροχή μίας ή περισσότερων υπηρεσιών οι οποίες αναφέρονται στα σημεία 2 έως 4 του Παραρτήματος II του άρθρου 62 του ίδιου νόμου.

⁴⁹ Βλ. το Παράρτημα II του άρθρου 62 του ν. 4408/2016, σημεία 2-4.

⁵⁰ Αυτό δεν συνεπάγεται και υποχρέωση του φορέα εκμετάλλευσης των σχετικών εγκαταστάσεων να επενδύει σε πόρους ή εγκαταστάσεις ούτως ώστε να ικανοποιεί όλα τα αιτήματα - βλ. άρθρο 13 παρ. 4 του ν. 4408/2016. Επίσης, όταν ο φορέας εκμετάλλευσης αντιμετωπίζει συγκρουόμενα αιτήματα επιχειρεί τον βέλτιστο δυνατό συνδυασμό όλων των απαιτήσεων. Εάν δεν υφίσταται βιώσιμη εναλλακτική επιλογή και είναι αδύνατον να συνδυαστούν όλα τα αιτήματα βάσει των αποδεδειγμένων αναγκών, ο αιτών μπορεί να προσφύγει στη ΡΑΣ, η οποία εξετάζει την υπόθεση και λαμβάνει μέτρα, κατά περίπτωση, για να εξασφαλίσει ότι το ενδεικνυόμενο μέρος της χωρητικότητας της οικείας εγκατάστασης διατίθεται στον αιτούντα – βλ. άρθρο 13 παρ. 5 ν. 4408/2016.

⁵¹ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/2177 της Επιτροπής, της 22^{ας} Νοεμβρίου 2017, σχετικά με την πρόσβαση σε εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης και σε υπηρεσίες σχετικές με τις σιδηροδρομικές μεταφορές – βλ. το πλήρες κείμενο στην ιστοσελίδα <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A32017R2177>.

⁵² Η Δήλωση Δικτύου 2020 ορίστηκε ότι ισχύει για τη δρομολογιακή περίοδο 15.12.2019 – 12.12.2020.

τη σύναψη σύμβασης πρόσβασης στην υποδομή για το έτος 2020. Κατά την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, στις επαφές αυτές υπήρξε ρητή διαβεβαίωση περί μεταβολής της αναρτηθείσας Δήλωσης Δικτύου και προσαρμογής των τελών σε αντιστοιχία με τα μέχρι και το 2019 επιβαλλόμενα τέλη, προϋπόθεση η οποία τέθηκε από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ως απαραίτητος όρος για τη σύναψη σύμβασης πρόσβασης στο δίκτυο για το έτος 2020. Ωστόσο, όπως επισημαίνει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, τέτοια σύμβαση δεν καταρτίστηκε, λόγω της μη νόμιμης συμπεριφοράς του ΟΣΕ ως προς την αναρτηθείσα μονομερώς και χωρίς τήρηση της νόμιμης διαδικασίας Δήλωση Δικτύου 2020, η οποία δεν τροποποιήθηκε, με αποτέλεσμα να μην καταλειφθεί πεδίο συμφωνίας.

33. Περαιτέρω, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ διευκρινίζει ότι, κατόπιν των αντιδράσεών της, η Δήλωση Δικτύου 2020 δεν εφαρμόστηκε, αλλά εξακολούθησε να εφαρμόζεται η αντίστοιχη μεθοδολογία του έτους 2019 για τον καθορισμό του ύψους των επίμαχων τελών. Αναφέρει δε ότι, παρότι στις 17.07.2020 απέστειλε σχέδιο σύμβασης πρόσβασης στο δίκτυο μεταξύ της ίδιας και του ΟΣΕ (εν αναμονή της τροποποίησης της Δήλωσης Δικτύου 2020), αρνήθηκε την υπογραφή του σχεδίου εάν δεν είχε προηγηθεί η τροποποίηση της εν λόγω Δήλωσης Δικτύου.
34. Στη συνέχεια, σύμφωνα με τα εκτιθέμενα στην υπό κρίση προσφυγή, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, προς το σκοπό της έγκρισης των οικονομικών αποτελεσμάτων της και εξαιτίας της καθυστέρησης του ΟΣΕ να ανταποκριθεί στα αιτήματά της, απέστειλε την από 08.03.2021 εξώδικη όχληση – πρόσκληση, με την οποία κάλεσε τον ΟΣΕ να προβεί στις (κατά την άποψή της) οφειλόμενες ενέργειες. Με την από 16.03.2021 εξώδικη απάντηση, ο ΟΣΕ εξέφρασε την αντίθεσή του με τις θέσεις της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, υποδηλώνοντας ότι δεν προτίθεται να μεταβάλει το περιεχόμενο της Δήλωσης Δικτύου 2020. Επιπλέον, ανάρτησε στον ιστότοπό του τη Δήλωση Δικτύου 2021, και πάλι χωρίς –κατά την ΤΡΑΙΝΟΣΕ– να τηρηθούν οι νόμιμες προϋποθέσεις, ούτε να προηγηθεί διαβούλευση ή να ενημερώσει σχετικά την προσφεύγουσα.
35. Κατόπιν των ανωτέρω, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ υπέβαλε στη ΡΑΣ την εν θέματι, με α.π. 523/24.03.2021 προσφυγή, σύμφωνα με την προμνησθείσα διάταξη του άρθρου 56 παρ. 1 του ν. 4408/2016. Με την εν λόγω προσφυγή, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ισχυρίζεται ότι ο ΟΣΕ προέβη στις εξής φερόμενες παράνομες πρακτικές:
36. **(α) Παράβαση του άρθρου 27 του ν. 4408/2016, σχετικά με τη διαδικασία σύνταξης και δημοσίευσης της Δήλωσης Δικτύου από το Διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής:** Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η Δήλωση Δικτύου ασκεί κρίσιμη επιρροή στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τόσο του Διαχειριστή της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, όσο και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, για τον λόγο δε αυτό θεσπίστηκαν ρητές προϋποθέσεις και τυπικές διαδικασίες οι οποίες πρέπει να τηρούνται από τον Διαχειριστή για την έκδοσή της. Κατά τους ισχυρισμούς της προσφεύγουσας, η Δήλωση Δικτύου δεν συνιστά απλώς ένα πληροφοριακό έγγραφο, αλλά έχει και σημαντικό ρυθμιστικό περιεχόμενο, με το οποίο καθορίζονται αφενός οι όροι πρόσβασης των χρηστών στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή, αφετέρου τα τέλη χρήσης της εν λόγω υποδομής. Ως εκ τούτου, κατά την προσφεύγουσα, η Δήλωση Δικτύου επιτελεί ορισμένες εξαιρετικά κρίσιμες ρυθμιστικές λειτουργίες, οι οποίες έχουν με τη σειρά τους και συμβατικές προεκτάσεις, καθώς η Δήλωση Δικτύου αποτελεί το πλαίσιο για τη σύναψη σύμβασης πρόσβασης στο δίκτυο μεταξύ του Διαχειριστή και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Ωστόσο, κατά τα προβαλλόμενα από την προσφεύγουσα, ο ΟΣΕ ανάρτησε στον ιστότοπό του μονομερώς συνταχθείσες Δηλώσεις Δικτύου για τα έτη 2020 και 2021, χωρίς να τηρήσει την κατά νόμο προβλεπόμενη διαδικασία προηγούμενης διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη και χωρίς να προβεί σε προσήκουσα δημοσίευση των εν λόγω

Δηλώσεων Δικτύου, σύμφωνα με το άρθρο 27 του ν. 4408/2016. Ειδικότερα, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι ο ΟΣΕ: (i) αφενός, δεν κάλεσε ούτε την ίδια, ούτε άλλη σιδηροδρομική επιχείρηση σε προηγούμενη διαβούλευση επί των Δηλώσεων Δικτύου για τα έτη 2020 και 2021, και (ii) αφετέρου, δεν τήρησε, με μόνη την ηλεκτρονική ανάρτηση των εν λόγω Δηλώσεων Δικτύου στην ιστοσελίδα του, τις κατά νόμο προβλεπόμενες διατυπώσεις δημοσίευσης⁵³. Σύμφωνα με τους ισχυρισμούς της προσφεύγουσας, αμφότερες οι ανωτέρω παραλείψεις συνιστούν μη τήρηση ουσιωδών τύπων⁵⁴ της διαδικασίας, και, άρα, παράβαση νόμου επαγόμενη ελάττωμα στις Δηλώσεις Δικτύου 2020 και 2021, οι οποίες, για το λόγο αυτό, δεν μπορούν να αντιταχθούν στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και να εφαρμοστούν στις σχέσεις τους με τον Διαχειριστή.

37. **(β) Παράβαση του άρθρου 28 του ν. 4408/2016, σχετικά με τη σύναψη συμφωνιών μεταξύ Διαχειριστή και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων με αμερόληπτους και διαφανείς όρους:** Συναφώς, κατά την προσφεύγουσα, ο ΟΣΕ επιπλέον παρέβη και την υποχρέωση που υπέχει, ως Διαχειριστής, να συνάπτει τις αναγκαίες συμφωνίες με τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις με αμερόληπτους και διαφανείς όρους.
38. **(γ) Παράβαση του άρθρου 29 του ν. 4408/2016, σχετικά με τη θέσπιση, τον καθορισμό και την είσπραξη των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής, σε συνδυασμό με το άρθρο 31 του ίδιου νόμου αναφορικά με τις αρχές χρέωσης των συγκεκριμένων τελών:** Η προσφεύγουσα διατείνεται ότι με τις Δηλώσεις Δικτύου 2020 και 2021 προβλέφθηκε ένας νέος αλγόριθμος για τον υπολογισμό των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής, ο οποίος, εφόσον εφαρμοσθεί, οδηγεί σε δυσθεώρητη αύξηση (υπερδιπλασιασμό) των τελών χρήσης για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ⁵⁵ και, ενδεχομένως, και για τις άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Σύμφωνα με την προσφεύγουσα, ο ΟΣΕ ανάρτησε τις εν θέματι Δηλώσεις Δικτύου κατά παράβαση του άρθρου 29 του ν. 4408/2016, το οποίο ορίζει ότι οι κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής καθορίζονται με τη με αρ. Φ4/54510/ 4872/14.11.2006 Απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών «Κανόνες και κριτήρια χρέωσης τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής» (Β' 1745), σε συνδυασμό με το άρθρο 31 του ίδιου νόμου, το οποίο ορίζει τις αρχές χρέωσης και επιβάλλει στο Διαχειριστή την υποχρέωση να αποδείξει στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ότι τα τέλη υποδομής και παροχής υπηρεσιών τα

⁵³ Η προσφεύγουσα προβάλλει ότι, παρότι στο άρθρο 27 του ν. 4408/2016 δεν προβλέπεται συγκεκριμένος τρόπος δημοσίευσης, «συνάγεται μάλλον εναργώς ότι δεν αποτελεί πρόσφορο τρόπο δημοσίευσης η ηλεκτρονική διάθεση και πάντως δεν αρκεί και δεν πρέπει να συγχέεται η δημοσίευση με οποιασδήποτε φύσεως γνωστοποιήσεις ή δημόσιες αναρτήσεις». Διατείνεται δε ότι η προβλεπόμενη δημοσίευση, η οποία συνιστά συστατικό τύπο της Δήλωσης Δικτύου και έχει κόστος, παραπέμπει σε δημοσίευση στον Τύπο, διαφοροποιούμενη από την απλή (και δωρεάν) ανάρτηση στο διαδίκτυο (βλ. σελ. 22-23 της εν θέματι προσφυγής).

⁵⁴ Ιδίως σε ό,τι αφορά στην διενέργεια προηγούμενης διαβούλευσης, η προσφεύγουσα ισχυρίζεται ότι πρόκειται για διαδικαστική εγγύηση, η οποία έχει τεθεί «προφανώς για την προστασία των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων από την ρυθμιστική αυθαιρεσία του Διαχειριστή Υποδομής και με σκοπό τον αποκλεισμό μονομερών αποφάσεων ή ενεργειών του στη ρυθμισμένη αγορά» (βλ. σελ. 16 της προσφυγής).

⁵⁵ Στο πλαίσιο αυτό, η προσφεύγουσα προβαίνει σε συγκριτική παράθεση των μοντέλων χρέωσης τελών 2019 και 2020, υποστηρίζοντας ότι «καθίσταται αυταπόδεικτη η μονομερής βλαπτική και μη νόμιμη υπερδιπλάσια αύξηση των τελών πρόσβασης στο δίκτυο κατά το έτος 2020» και επισημαίνοντας ότι στη Δήλωση Δικτύου 2020 τέθηκαν για πρώτη φορά πολλές πρόσθετες χρεώσεις που δεν υπήρχαν το 2019. Επιπλέον, διατείνεται ότι, με την εφαρμογή της μεθοδολογίας της Δήλωσης Δικτύου 2019, η προσφεύγουσα για το μεταφορικό έργο του 2020 θα κατέβαλε ως τέλη χρήσης περίπου [.....] ευρώ, ενώ με τη μεθοδολογία της Δήλωσης Δικτύου 2020 θα έπρεπε να καταβάλει [.....] ευρώ (ήτοι ποσό προσαυξημένο κατά 225%, το οποίο είναι αδύνατο να ανακτήσει αναδρομικά), και τούτο χωρίς να περιλαμβάνονται κόστη τα οποία τέθηκαν το πρώτον με τη Δήλωση Δικτύου 2020, όπως αυτά της πρόσβασης σε επιβατικούς σταθμούς, των ελιγμών και των τροχιών εναπόθεσης (βλ. σελ. 17-21 της προσφυγής).

οποία τιμολογούνται πραγματικά στη σιδηροδρομική επιχείρηση, κατά τα άρθρα 30 έως 37, συμφωνούν με τη μεθοδολογία, τους κανόνες και τα κριτήρια, καθώς και με τα τιμολόγια τα οποία καθορίζονται στη Δήλωση Δικτύου.

39. **(δ) Παράβαση του άρθρου 32 του ν. 4408/2016, σχετικά με τις εξαιρέσεις από τις αρχές χρέωσης των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής και τη διαδικασία επιβολής υψηλότερων τελών:** Σύμφωνα με την προσφεύγουσα, ο Διαχειριστής δύναται να προβεί νομίμως σε τροποποίηση ουσιαστών στοιχείων του συστήματος χρέωσης, και ιδιαίτερα σε καθορισμό υψηλότερων τελών, με τη Δήλωση Δικτύου, μόνο εάν τηρήσει την αυστηρή και απαιτητική ειδική διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 32 του ν. 4408/2016. Η εν λόγω διαδικασία συνίσταται σε έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μετά από εισήγηση του Διαχειριστή και γνώμη της ΡΑΣ, προκειμένου να εξασφαλιστεί η πλήρης ανάκτηση του κόστους που προκύπτει για τον Διαχειριστή και εφόσον η αγορά μπορεί να το ανεχθεί, με βάση αποτελεσματικές, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις αρχές, και ταυτόχρονα με εξασφάλιση της βέλτιστης ανταγωνιστικότητας της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών. Επιπλέον, η προσφεύγουσα επισημαίνει ότι, σύμφωνα με το ίδιο άρθρο, αν ο Διαχειριστής σκοπεύει να τροποποιήσει τα ουσιαστικά στοιχεία του συστήματος χρέωσης, τα δημοσιεύει τουλάχιστον τρεις (3) μήνες πριν από την προθεσμία δημοσίευσης της Δήλωσης Δικτύου. Ωστόσο, κατά την προσφεύγουσα, η επίμαχη τροποποίηση του συστήματος χρέωσης, με την πρόβλεψη νέου αλγορίθμου ο οποίος συνεπάγεται δυσθεώρητη αύξηση (υπερδιπλασιασμό) των τελών χρήσης, έλαβε χώρα χωρίς να έχει τηρηθεί η ανωτέρω ειδική διαδικασία για την αύξηση των τελών, με αποτέλεσμα οι μεν σχετικές Δηλώσεις Δικτύου να είναι παράνομες και ελαττωματικές, ο δε νέος αλγόριθμος να τυγχάνει ανεφάρμοστος και να μην μπορεί να αντικαταστεί στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Συναφώς, η προσφεύγουσα προβάλλει τον ισχυρισμό ότι ο ΟΣΕ δεν ανήγγειλε τη σχετική διαδικασία στη ΡΑΣ, ούτε ενημέρωσε σχετικά την Αρχή, κατά παράβαση του άρθρου 56 του ν. 4408/2016, στο οποίο προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι (i) οι διαπραγματεύσεις μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και Διαχειριστή αναφορικά με το ύψος των τελών επιτρέπονται μόνον εφόσον πραγματοποιούνται υπό την επίβλεψη της Αρχής (η οποία έχει την εξουσία να παρέμβει εάν οι διαπραγματεύσεις είναι πιθανό να αντίκεινται στις απαιτήσεις του νόμου), και (ii) η Αρχή εξασφαλίζει ότι τα τέλη που επιβάλλονται από τον Διαχειριστή είναι σύμφωνα με το νόμο και δεν εισάγουν διακρίσεις.
40. **(ε) Παράβαση του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2015/909 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής⁵⁶ σχετικά με τους τρόπους υπολογισμού του κόστους το οποίο προκύπτει απευθείας από τη λειτουργία σιδηροδρομικής υπηρεσίας, και συγκεκριμένα των αιτιολογικών σκέψεων 5, 7 και 8 αυτού:** Τέλος, η προσφεύγουσα ισχυρίζεται ότι ο ΟΣΕ, συντάσσοντας μονομερώς και αναρτώντας στον ιστότοπό του τις Δηλώσεις Δικτύου για τα έτη 2020 και 2021, παραβίασε τις προβλέψεις των αιτιολογικών σκέψεων 5, 7 και 8 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2015/909, οι οποίες, όπως ισχυρίζεται, επιβάλλουν στον Διαχειριστή: i) να μην ανακτά το κόστος επένδυσης σε νέα έργα μέσω αυξημένων τελών υποδομής, εφόσον τα έργα αυτά χρηματοδοτούνται από ευρωπαϊκά και/ή κρατικά κονδύλια, ούτε να επιβάλλει σημαντικές αυξήσεις στα τέλη που ενδέχεται να καταστήσουν μη αποδοτική τη χρήση του δικτύου, και ii) να μην συνυπολογίζονται στα κόστη του Διαχειριστή, με βάση τα οποία διαμορφώνεται το τελικό ύψος των τελών πρόσβασης στην υποδομή, κόστη τα οποία δεν είναι απευθείας αποτέλεσμα της

⁵⁶ Εκτελεστικός Κανονισμός (ΕΕ) 2015/909 της Επιτροπής, της 12^{ης} Ιουνίου 2015, σχετικά με τους τρόπους υπολογισμού του κόστους που προκύπτει απευθείας από τη λειτουργία σιδηροδρομικής υπηρεσίας – βλ. πλήρες κείμενο στην ιστοσελίδα <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A32015R0909>.

σιδηροδρομικής λειτουργίας, αλλά οφείλονται κυρίως στο απαρχαιωμένο δίκτυο, με εξοπλισμό παρωχημένης τεχνολογίας, με αποτέλεσμα να αυξάνεται το κόστος λειτουργίας του Διαχειριστή κατά τρόπο που δεν επιτρέπεται να μετακυλιέται σε βάρος των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

41. Με βάση τους ανωτέρω προβαλλόμενους λόγους προσφυγής, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι οι Δηλώσεις Δικτύου 2020 και 2021 δεν μπορούν να εφαρμοσθούν ή να αποτελέσουν έρεισμα ούτε για τον καθορισμό των όρων πρόσβασης στο δίκτυο κατ' άρθρο 27 παρ. 2 του ν. 4408/2016, ούτε για τη θέσπιση και τον καθορισμό τελών σύμφωνα με τα άρθρα 29 επ. του ίδιου νόμου, ούτε για την κατάρτιση των προβλεπόμενων στο άρθρο 28 του ίδιου νόμου συμφωνιών μεταξύ του Διαχειριστή και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Σύμφωνα με την προσφεύγουσα, οι εν λόγω Δηλώσεις Δικτύου δεν μπορούν να εκληφθούν ως οριστικές, παρά μόνο να θεωρηθούν ως προσωρινές, η δε περιορισμένη (ετήσια) χρονική ισχύς που αποδίδει ο ΟΣΕ στις Δηλώσεις Δικτύου αντιστρατεύεται το γράμμα και το σκοπό του νόμου⁵⁷, με αποτέλεσμα να εξακολουθεί να ισχύει η αμέσως προγενέστερη Δήλωση Δικτύου 2019.
42. Ενόψει τούτων, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ζητεί από τη ΡΑΣ: (i) να ακυρωθούν οι αναρτηθείσες Δηλώσεις Δικτύου 2020 και 2021, (ii) να ταχθεί στον ΟΣΕ προθεσμία ενός (1) μηνός προκειμένου να καλέσει την προσφεύγουσα και κάθε άλλον ενδιαφερόμενο σε διαβούλευση επί των τελών των Δηλώσεων Δικτύου 2020 και 2021, (iii) να απαγορευτεί στον ΟΣΕ κάθε ενέργεια για την είσπραξη τελών πρόσβασης βάσει των Δηλώσεων Δικτύου 2020 και 2021, (iv) να μειωθούν τα τέλη πρόσβασης για τα έτη 2020 και 2021, αλλά και για τον εφεξής χρόνο, στα όρια που θέτουν οι κείμενες διατάξεις του εθνικού και ενωσιακού δικαίου, και (v) να ληφθούν έκτακτα προσωρινά μέτρα ώστε να απαγορευτεί στον ΟΣΕ η χρέωση, σε βάρος της προσφεύγουσας, κάθε πρόσθετου ποσού που επιβλήθηκε βάσει των Δηλώσεων Δικτύου 2020 και 2021 και να οριστεί προσωρινά ως μεθοδολογία χρέωσης η παρατιθέμενη στη Δήλωση Δικτύου 2019.
43. Η προσφεύγουσα αναπτύσσει περαιτέρω και συμπληρώνει τους ανωτέρω ισχυρισμούς της, αντικρούοντας τους αντίθετους ισχυρισμούς του καθ' ου, στα από 09.05.2022, 30.05.2022 και 02.06.2022 υπομνήματά της ενώπιον της Αρχής.

B. ΑΠΟΦΕΙΣ ΤΟΥ ΚΑΘ' ΟΥ Η ΠΡΟΣΦΥΓΗ

44. Ο ΟΣΕ αρνείται και αντικρούει τις αιτιάσεις της προσφεύγουσας, παραπέμποντας στην από 16.03.2021 εξώδικη απάντησή του προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ⁵⁸. Στην εν λόγω εξώδικη απάντηση αναφέρονται επιγραμματικά τα ακόλουθα:
 - α. Κατά το άρθρο 31 παρ. 3 του ν. 4408/2016, το τέλος για την ελάχιστη δέσμη πρόσβασης ορίζεται ίσο με το κόστος το οποίο προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της εκτέλεσης της σιδηροδρομικής υπηρεσίας: οι τρόποι υπολογισμού του κόστους αυτού ορίζονται στον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2015/909, ο δε Διαχειριστής μπορεί να αποφασίσει να

⁵⁷ Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η Δήλωση Δικτύου δεν πρέπει να έχει ορισμένη χρονική ισχύ «κυρίως για λόγους ασφάλειας δικαίου, καθόσον θα πρέπει οι Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις να δραστηριοποιούνται σε μία σιδηροδρομική αγορά, που χαρακτηρίζεται από σταθερότητα και προβλεψιμότητα των όρων χρήσης της υποδομής» αλλά και «επειδή στον ίδιο τον νόμο προβλέπεται μία εξαιρετικά απαιτητική διαδικασία για την κατάρτιση και οριστικοποίηση κάθε νέας Δήλωσης ή κάθε τροποποίησής της» (βλ. σελ. 25 της προσφυγής).

⁵⁸ Βλ. τη με α.π. ΡΑΣ 1854/11.10.2021 επιστολή παροχής στοιχείων του ΟΣΕ προς τη ΡΑΣ.

προσαρμοστεί σταδιακά στις λεπτομέρειες αυτές εντός περιόδου το πολύ τεσσάρων (4) ετών από την έναρξη ισχύος του Κανονισμού. Συνεπώς, ο ΟΣΕ ήταν υποχρεωμένος να προσαρμοστεί στο επίπεδο τιμών χρέωσης το οποίο ορίζεται ίσο με το κόστος που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της εκτέλεσης της σιδηροδρομικής υπηρεσίας έως τον Αύγουστο του 2019. Η μονομερής αυτή υποχρέωση του ΟΣΕ έναντι του ν. 4408/2016 και της πηγής αυτού, Οδηγίας 2012/34/ΕΕ, δεν αποτελεί ουσιαστικά διαπραγματεύσιμο αντικείμενο διαβούλευσης μεταξύ ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Επιπρόσθετα, η επικοινωνία των δύο εταιρειών ήταν καθημερινή καθ' όλη τη διάρκεια της συστέγασής τους έως την 31.12.2020, υπαρχούσης, ως εκ τούτου, μιας διαδικασίας συνεχούς διαβούλευσης που προφανώς και πρωτίστως περιείχε το θέμα της αύξησης των τελών υποδομής.

- β.** Ο ΟΣΕ, στις 12.03.2019, απέστειλε ενημερωτικό σημείωμα στη ΡΑΣ και σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, εκ των οποίων και στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, περί ανάρτησης της Δήλωσης Δικτύου 2020 στον ιστότοπό του. Η τροποποίηση της μεθοδολογίας των τελών αναγράφεται στον εισαγωγικό Πίνακα Τροποποιήσεων της Δήλωσης Δικτύου 2020, ενώ επισημαίνεται και στον Πρόλογο, το δε σύνολο της νέας μεθοδολογίας αναγράφεται στο Κεφάλαιο 6 («Χρεώσεις»). Συνεπώς, ο ΟΣΕ ενημέρωσε τη σιδηροδρομική αγορά για το νέο επίπεδο τιμών με εμφανώς ειδικότερη επισήμανση της μεταβολής των τελών.
- γ.** Στις περιπτώσεις που είναι δυνατό, σαφέστατα προβλέπεται δυνατότητα τροποποίησης της Δήλωσης Δικτύου κατ' άρθρο 27 παρ. 3 του ν. 4408/2016, με ευθύνη του Διαχειριστή, όπως έχει συμβεί στο παρελθόν. Εφόσον η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θεωρούσε πυρήνα του αιτήματός της την τροποποίηση της Δήλωσης Δικτύου με ευθύνη του ΟΣΕ, θα μπορούσε να ασκήσει έγκαιρα το αίτημά της, εντός 8 μηνών πριν την έναρξη ισχύος της Δήλωσης Δικτύου 2020.
- δ.** Η ΥΑ Φ4/54510/4872/14.11.2006 «Κανόνες και κριτήρια χρέωσης τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής» (Β' 1745) καθορίζει ποιοτικά τη μεθοδολογία υπολογισμού των τελών ορίζοντας κάποιες παραμέτρους και συναφείς μαθηματικές παραστάσεις σε γενική ποιοτική μορφή, χωρίς να ορίζει ρητά α) αριθμητικές τιμές για τις παραμέτρους και β) το σύνολο των αναλυτικών μαθηματικών σχέσεων, όπως απαιτείται για τον ακριβή αριθμητικό προσδιορισμό του τέλους υποδομής και όπως τελικά αυτό ορίζεται στην εκάστοτε Δήλωση Δικτύου. Οι μαθηματικές παραστάσεις που παρατίθενται στη Δήλωση Δικτύου 2020 έχουν την ίδια δομή με αυτές της Δήλωσης Δικτύου 2019 και αποτελούν επικαιροποίηση μερικών αριθμητικών τιμών της Δήλωσης Δικτύου 2019, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Εκτελεστικού Κανονισμού 2015/909, από όπου προκύπτει η αύξηση των τιμών. Στο πλαίσιο ουσιαστικής μεν, άτυπης δε διαβούλευσης με αρμόδια στελέχη των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, υλοποιήθηκε με τη Δήλωση Δικτύου 2020 ένα κοινά αποδεκτό ανεπίσημο αίτημα των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων περί απλοποίησης της μεθοδολογίας υπολογισμού, με κατάργηση δυσσερμηνευτων παραμέτρων της Δήλωσης Δικτύου 2019 (π.χ. ο «χρόνος ιδανικού συρμού»).
- ε.** Ο αναφερόμενος στο άρθρο 32 του ν. 4408/2016 όρος «προσαυξήσεις» (mark-ups) είναι νομοτεχνικός και αναφέρεται σε επίπεδο τιμών που υπερβαίνει το άμεσο κόστος, όπως αυτό υπολογίζεται με βάση τον Εκτελεστικό Κανονισμό 2015/909 και, ως εκ τούτου, δεν σχετίζεται με το νέο επίπεδο τιμών της Δήλωσης Δικτύου 2020. Για οποιοδήποτε επίπεδο τιμών που είναι χαμηλότερο από το άμεσο κόστος, δεν προκύπτει καμία υποχρέωση του Διαχειριστή λόγω «προσαυξήσεων».

- στ.** Με τη Δήλωση Δικτύου 2020 δημοσιευμένη, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ προγραμματίισε και τιμολόγησε στους πελάτες της μεταφορές για τις οποίες κατέθεσε νέα αιτήματα χωρητικότητας και αιτήματα εκτέλεσης ελεύθερων ειδικών δρομολογίων για το 2020, ενώ προέβη και στην υλοποίηση του μεταφορικού έργου των επιβατικών Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας. Ο ΟΣΕ δέχτηκε και διεκπεραίωσε τα αιτήματα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ παρά τη διαφαινόμενη αποφυγή σύναψης σύμβασης πρόσβασης για το 2020 από μέρους της. Διαφορετικά, ο ΟΣΕ ενδέχεται να αντιμετώπιζε την κατηγορία της κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης στην αγορά και να υποχρεωνόταν δικαστικά σε παροχή πρόσβασης. Επίσης, Ο ΟΣΕ τιμολογεί την ΤΡΑΙΝΟΣΕ [.....]. Επομένως, η αποδοχή των αιτημάτων χωρητικότητας για το 2020 δίχως σύμβαση πρόσβασης και η τυπικά εκκρεμής κατά τους πρώτους μήνες του 2021 εκκαθάριση των ετήσιων τελών δεν συνιστά σιωπηρή αποδοχή μη αύξησης των τελών.
- ζ.** Η σύνδεση της πραγματικής ποιότητας της γραμμής με το επίπεδο τιμών των τελών δεν προκύπτει ως ρητή νομική υποχρέωση βάσει του Εκτελεστικού Κανονισμού 2015/909. Εντούτοις, η ποιότητα της γραμμής (ανά τμήματα δικτύου) αποτελεί ήδη υφιστάμενη παράμετρο τιμολόγησης στη Δήλωση Δικτύου 2019 (μέσω της εκπτωτικής παραμέτρου «συντελεστής ποιότητας γραμμής» - Κεφάλαιο 6, Πίνακας 1), η οποία κατέστη όρος των Συμβάσεων Πρόσβασης 2019 με όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, μεταξύ των οποίων και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, οι δε κοινά αποδεκτοί εκπτωτικοί συντελεστές της Δήλωσης Δικτύου 2019 έχουν παραμείνει ίδιοι στη Δήλωση Δικτύου 2020 ανά τμήμα γραμμής. Παράλληλα, το ποσοστό ολοκλήρωσης των υπό εξέλιξη σιδηροδρομικών έργων δεν αποτιμάται με παράμετρο των τελών του υφιστάμενου μεταφορικού έργου. Θεμελιώδης αρχή τιμολόγησης παραμένει η εξίσωση του επιπέδου τιμών με το άμεσο κόστος.
- η.** Ο υπολογισμός του επιπέδου τιμών της Δήλωσης Δικτύου 2020 (μικρότερο του άμεσου κόστους) πραγματοποιήθηκε με παλαιότερο έτος αναφοράς ως έτος βάσης και όχι με προβλέψεις που υπερβαίνουν το άμεσο κόστος ώστε να χρήζει εφαρμογής το σημείο 7 του Εκτελεστικού Κανονισμού 2015/909 περί μη αποδοτικής χρήσης του δικτύου λόγω αύξησης των τελών.

45. Πέραν των ανωτέρω, προς αντίκρουση των αιτιάσεων της προσφεύγουσας ο ΟΣΕ προβάλλει, μεταξύ άλλων, ότι⁵⁹:

- α.** Η αύξηση του επιπέδου τιμών είναι σταδιακή, αφορά μόνο κόστος που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα εκτέλεσης της σιδηροδρομικής υπηρεσίας (άμεσο κόστος), καταλήγει σε επίπεδο τιμών χαμηλότερο του άμεσου κόστους και συνεπώς δεν δύναται να ανακτά κόστος επένδυσης· ο δε ΟΣΕ ασκεί πραγματική παραγωγική δραστηριότητα (συντήρηση γραμμής, τεχνική υποστήριξη κυκλοφορίας, ηλεκτροκίνηση, τεχνικός έλεγχος κ.λπ.), τα κόστη της οποίας επωμίζεται ο ίδιος, ενώ για την κάλυψη του άμεσου κόστους παροχής αυτών τιμολογεί μόνο τις εν λόγω παραγωγικές υπηρεσίες, οι οποίες περιγράφονται στο Κεφάλαιο 6 των Δηλώσεων Δικτύου.
- β.** Κατά την πρακτική του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου, αναρτημένο κείμενο της Δήλωσης Δικτύου σε διαδικτυακό ιστότοπο διατηρεί την αξιοπιστία του και λόγω της διατήρησης

⁵⁹ Βλ. τη με α.π. ΠΑΣ 1854/11.10.2021 επιστολή παροχής στοιχείων του ΟΣΕ προς τη ΠΑΣ.

σχετικού αντιγράφου από τη ΡΑΣ. Δεν αποτελεί πραγματική πρακτική οποιουδήποτε παραγωγικού κλάδου έτερη ρητή απαίτηση δημοσιότητας, π.χ. εν είδει ανάρτησης σε στήλη εφημερίδων. Σε περίπτωση αμφιβολίας, η ΡΑΣ, ως αρμόδιος φορέας δημοσίου δικαίου, δύναται να παρέχει ακριβές αντίγραφο.

- γ. Ο νόμος παρέχει στον ΟΣΕ δικαίωμα ανάκτησης του άμεσου κόστους για λόγους χρηματοδότησης των παραγωγικών δραστηριοτήτων του (άρθρο 31 του ν. 4408/2016), ήτοι για λόγους οικονομικής βιωσιμότητας του παραγωγικού του κλάδου. Δεδομένου ότι η σιδηροδρομική υποδομή αποτελεί φυσικό μονοπώλιο, οποιαδήποτε χρέωση άνω του άμεσου κόστους ρυθμίζεται με όρους μη κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης, με βάση δηλαδή το «ιδιωτικό» δίκαιο ανταγωνισμού και όχι με όρους διοικητικού δικαίου.
- δ. Ο ΟΣΕ δεν ασκεί «διοίκηση» ή «κρίσιμες ρυθμιστικές λειτουργίες» ως Διαχειριστής της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, ούτε δεσμεύεται από την αρχή της νομιμότητας με τη θετική έννοια. Οι πράξεις του ΟΣΕ είναι αυτές που τελούν υπό το βάρος ρυθμιστικών προβλέψεων, την εποπτεία επί των οποίων ασκεί η ΡΑΣ. Συνεπώς, γεννάται ζήτημα ακυρότητας της εν θέματι προσφυγής, η οποία αποδίδει χαρακτηριστικά άσκησης «διοίκησης» και, ειδικότερα, «κρίσιμων ρυθμιστικών λειτουργιών» στη Δήλωση Δικτύου. Παράλληλα, ζήτημα ακυρότητας της προσφυγής γεννάται και από το γεγονός ότι το δικαίωμα κάθε πιστοποιημένης σιδηροδρομικής επιχείρησης (όπως η προσφεύγουσα) να γνωρίζει έγκαιρα τη νέα τιμολογιακή πολιτική του καθ' ου ικανοποιήθηκε με το από 12.03.2019 ενημερωτικό σημείωμα του ΟΣΕ. Κατά τον ΟΣΕ, η απαίτηση υποχρέωσης γενικής δημοσιότητας δεν αναφέρεται στα έννομα συμφέροντα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ αλλά στο αφηρημένο γενικό συμφέρον άλλων, μη πιστοποιημένων από τη ΡΑΣ (ήτοι δυνητικών) σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.
- ε. Η έγκριση του Επιχειρησιακού Σχεδίου του ΟΣΕ δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ στις 31.12.2018, του οποίου συστατικό στοιχείο είναι η σταδιακή προσαρμογή του επιπέδου τιμών (εντός των ορίων του άμεσου κόστους). Με το εν λόγω Σχέδιο, το κράτος όρισε στον ΟΣΕ τις μέσες τιμές – στόχους στην παραγωγική του δραστηριότητα ως Διαχειριστή υποδομής, εντός των ορίων του άμεσου κόστους και σεβόμενο την αρχή της νομιμότητας, με μια πράξη ρυθμιζόμενη από το δίκαιο ανταγωνισμού υπό τον όρο της μη κατάχρησης της δεσπόζουσας θέσης στην αγορά.
- στ. Πέραν των καθημερινών προφορικών συζητήσεων κατά τη δημοσιοποίηση της Δήλωσης Δικτύου 2020 και την ανταλλαγή μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας μεταξύ των διοικήσεων του ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, το με α.π. 7447/20/Τ6/17.07.2020 έγγραφο της προσφεύγουσας προς τον καθ' ου επίσης τεκμαίρει τη διαρκώς ανοιχτή και ουσιαστική διαβούλευση των δύο εταιρειών.
- ζ. Η πρόσβαση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στην ελληνική σιδηροδρομική υποδομή απαιτεί τη σύναψη Σύμβασης Πρόσβασης, με την οποία οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις αναγνωρίζουν de facto την τυπική ισχύ της εκάστοτε Δήλωσης Δικτύου. Πλην της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, όλες οι υπόλοιπες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν υπογράψει Σύμβαση Πρόσβασης, αποδεχόμενες την τυπική ισχύ της Δήλωσης Δικτύου 2020 (και συνεπώς τον τύπο της εγκυρότητάς της), ενώ και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έχει αναγνωρίσει την τυπική ισχύ της ίδιας διαδικασίας δημοσιότητας και γνωστοποίησης σε αυτήν (ανάρτηση σε διαδικτυακό

ιστότοπο, γνωστοποίηση με επιστολή) η οποία έλαβε χώρα και για τα προ του 2020 έτη, καθώς υπέγραψε σύμβαση πρόσβασης έως και το 2019.

η. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, i) μη αποδεχόμενη την υποχρέωση του ΟΣΕ να προσαρμόσει τα τέλη στο άμεσο κόστος και την προς όφελός της σταδιακή προσαρμογή των τελών από τον ΟΣΕ μόνο κατά τη λήξη της σχετικής προθεσμίας προσαρμογής, ii) χρησιμοποιώντας το δίκτυο χωρίς Σύμβαση Πρόσβασης, iii) αρνούμενη τον τύπο της εγκυρότητας της Δήλωσης Δικτύου 2020, iv) αμφισβητώντας τις αποκλειστικές ρυθμιστικές αρμοδιότητες της ΡΑΣ και αποδίδοντας τέτοιες αρμοδιότητες στον ΟΣΕ, v) επιδιώκοντας να επιβάλει στον ΟΣΕ δικαίωμα αρνησικυρίας, θέτοντας σε συνθήκες αμφιβολίας και αστάθειας την αγορά και vi) επιδιώκοντας να επιβάλει στον ΟΣΕ δικαίωμα αρνησικυρίας και επί των τιμών που καθορίζουν την οικονομική βιωσιμότητά του, επιδεικνύει συμπεριφορά κατάχρησης της δεσπόζουσας θέσης της στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά.

46. Ο ΟΣΕ αναπτύσσει περαιτέρω και συμπληρώνει τους ανωτέρω ισχυρισμούς, αντικρούοντας τις αιτιάσεις της προσφεύγουσας, στο από 30.05.2022 υπόμνημά του ενώπιον της Αρχής.

V. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ

A. Επί των ισχυρισμών της προσφεύγουσας περί: (α) παράβασης του άρθρου 27 του ν. 4408/2016, σχετικά με τη διαδικασία σύνταξης και δημοσίευσης της Δήλωσης Δικτύου και (β) παράβασης του άρθρου 28 του ίδιου νόμου, σχετικά με τη σύναψη συμφωνιών ανάμεσα στον Διαχειριστή και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις με αμερόληπτους και διαφανείς όρους

47. Σύμφωνα με το άρθρο 3 στ. 2 του ν. 4408/2016, ως «*διαχειριστής υποδομής*» ορίζεται «*κάθε φορέας ή εταιρεία που έχει την ευθύνη για τη λειτουργία, τη συντήρηση, την αναβάθμιση και την ανακαίνιση της σιδηροδρομικής υποδομής σε ένα δίκτυο, καθώς και την ευθύνη για τη συμμετοχή στην ανάπτυξή της, σύμφωνα με τους κανόνες που καθορίζει το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, στο πλαίσιο της γενικής πολιτικής του για την ανάπτυξη και τη χρηματοδότηση της υποδομής. Διαχειριστής υποδομής είναι ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ο.Σ.Ε.*»⁶⁰.

48. Επιπλέον, σύμφωνα με το στ. 26 του ίδιου ως άνω άρθρου, ως «*δήλωση δικτύου*» ορίζεται «*η δήλωση που ορίζει λεπτομερώς τους γενικούς κανόνες, τις προθεσμίες, τις διαδικασίες και τα κριτήρια για τα συστήματα χρέωσης και κατανομής χωρητικότητας η οποία περιέχει όσες πληροφορίες απαιτούνται, ώστε να είναι δυνατή η υποβολή αιτήσεων χωρητικότητας υποδομής*».

49. Αναφορικά με το περιεχόμενο της Δήλωσης Δικτύου, το άρθρο 27 παρ. 2 του ν. 4408/2016 προβλέπει τα ακόλουθα: «*Η δήλωση δικτύου ορίζει τη φύση της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Περιέχει πληροφορίες που καθορίζουν τους όρους πρόσβασης στη σχετική σιδηροδρομική υποδομή. Περιέχει επίσης πληροφορίες για τον καθορισμό των όρων για την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που είναι συνδεδεμένες με το δίκτυο του διαχειριστή υποδομής και την παροχή υπηρεσιών στις εν λόγω εγκαταστάσεις ή*

⁶⁰ Βλ. και το άρθρο 3 παρ. 1 του ν. 3891/2010, όπου επίσης ορίζεται ότι ο ΟΣΕ ασκεί τα καθήκοντα Διαχειριστή της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής.

αναφέρει δικτυακό τόπο όπου οι εν λόγω πληροφορίες διατίθενται δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή. Το περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου ορίζεται στο Παράρτημα IV του άρθρου 62».

50. Πιο συγκεκριμένα, το Παράρτημα IV του άρθρου 62 του ν. 4408/2016 ορίζει ότι η Δήλωση Δικτύου πρέπει να περιέχει τις ακόλουθες πληροφορίες: «1. Τμήμα: όπου περιγράφεται το είδος της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι όροι πρόσβασης σ' αυτήν. Οι πληροφορίες αυτού του τμήματος αντιστοιχούν σε ετήσια βάση, ή αναφέρονται, στα μητρώα σιδηροδρομικής υποδομής, τα οποία δημοσιεύονται σύμφωνα με το άρθρο 32 του π.δ. 104/2010 (Α 181). 2. Τμήμα που αφορά τις αρχές χρέωσης και τα τιμολόγια. Το τμήμα αυτό περιέχει τις δέουσες λεπτομέρειες του συστήματος χρέωσης καθώς και επαρκείς πληροφορίες για τα τέλη και άλλες συναφείς πληροφορίες σχετικά με την πρόσβαση για τις υπηρεσίες που απαριθμούνται στο παράρτημα II και οι οποίες παρέχονται από ένα μόνο πάροχο. Περιγράφει επίσης αναλυτικά τη μεθοδολογία, τους κανόνες και, όπου συντρέχει ή περίπτωση, τα τιμολόγια που χρησιμοποιούνται για την εφαρμογή των άρθρων 31 έως 36 του παρόντος νόμου, σχετικά τόσο, με τις δαπάνες όσο και με τις χρεώσεις. Περιλαμβάνει πληροφορίες για τα τέλη τα οποία έχουν ήδη αποφασισθεί ή προβλέπονται για τα επόμενα πέντε έτη, εάν διατίθενται. 3. Τμήμα για τις αρχές και τα κριτήρια κατανομής της χωρητικότητας. Στο τμήμα αυτό, εκτίθενται τα γενικά χαρακτηριστικά της χωρητικότητας της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι τυχόν περιορισμοί που τίθενται στη χρήση της, καθώς και πιθανές απαιτήσεις που επιβάλλει η συντήρηση της χωρητικότητας. Στο τμήμα αυτό, καθορίζονται επίσης οι διαδικασίες και οι προθεσμίες που σχετίζονται με τη διαδικασία κατανομής της χωρητικότητας και περιέχονται συγκεκριμένα κριτήρια που χρησιμοποιούνται κατά τη διαδικασία αυτήν, ιδίως δε: α) διαδικασίες σύμφωνα με τις οποίες οι αιτούντες μπορούν να ζητούν χωρητικότητα από τον διαχειριστή υποδομής, β) απαιτήσεις που επιβάλλονται στους αιτούντες, γ) χρονοδιάγραμμα για τις διαδικασίες αίτησης και κατανομής και ακολουθητέες διαδικασίες για αιτήματα παροχής πληροφοριών σχετικά με τον προγραμματισμό και διαδικασίες για τον προγραμματισμό προβλεπόμενων και μη εργασιών συντήρησης, δ) αρχές που διέπουν τη διαδικασία συντονισμού και το σύστημα επίλυσης των διαφορών που διατίθεται ως μέρος της εν λόγω διαδικασίας, ε) διαδικασίες που ακολουθούνται και τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται όταν η υποδομή είναι κορεσμένη, στ) λεπτομέρειες περιορισμών για τη χρήση της υποδομής, ζ) όροι με τους οποίους λαμβάνονται υπόψη προηγούμενα επίπεδα χρησιμοποίησης της χωρητικότητας κατά τον καθορισμό προτεραιοτήτων της διαδικασίας κατανομής. Στη δήλωση εκτίθενται λεπτομερώς τα μέτρα που λαμβάνονται για να εξασφαλισθεί η δέουσα μεταχείριση των εμπορευματικών μεταφορών, των διεθνών μεταφορών και των αιτημάτων που υπόκεινται σε *ad hoc* διαδικασία. Περιλαμβάνει υπόδειγμα μορφότυπου για αιτήσεις χωρητικότητας. Ο διαχειριστής υποδομής, δημοσιεύει επίσης λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τις διαδικασίες κατανομής για διεθνείς σιδηροδρομικές διαδρομές. 4. Τμήμα για τις πληροφορίες σχετικά με την αίτηση έκδοσης άδειας του άρθρου 25 του παρόντος νόμου και τα πιστοποιητικά σιδηροδρομικής ασφάλειας που εκδίδονται βάσει του π.δ. 160/2007 (Α 201) ή παραπομπή σε διαδικτυακό τόπο όπου οι πληροφορίες αυτές διατίθενται δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή. 5. Τμήμα για τις πληροφορίες περί των διαδικασιών επίλυσης διαφορών και προσφυγής σχετικά με ζητήματα πρόσβασης σε σιδηροδρομική υποδομή και υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών και με το σύστημα επιδόσεων του άρθρου 35. 6. Τμήμα για πληροφορίες περί πρόσβασης και χρέωσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών του παραρτήματος II. Οι φορείς εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών που εν ελέγχονται από τον διαχειριστή υποδομής παρέχουν πληροφορίες για τα τέλη πρόσβασης στην εγκατάσταση και για την παροχή υπηρεσιών, καθώς και πληροφορίες για τους τεχνικούς όρους πρόσβασης, οι οποίες

περιλαμβάνονται στη δήλωση δικτύου ή παραπέμπουν σε διαδικτυακό τόπο όπου οι πληροφορίες αυτές διατίθενται δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή. 7. Υπόδειγμα συμφωνίας για την σύναψη συμφωνιών - πλαίσιο μεταξύ διαχειριστή υποδομής και αιτούντος σύμφωνα με το άρθρο 42».

51. Κοντολογίς, η Δήλωση Δικτύου παρέχει όλες τις κατά νόμο προβλεπόμενες πληροφορίες για την πρόσβαση και τη χρήση της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής κάθε κράτους μέλους της Ένωσης. Τα αντικείμενα τα οποία ρυθμίζει η Δήλωση Δικτύου αναφέρονται αναλυτικά στη νομοθεσία, ώστε οι ενδιαφερόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να είναι σε θέση να γνωρίζουν, υπό καθεστώς διαφάνειας, ισότητας και ασφάλειας δικαίου, όλες τις εμπορικές, τεχνικές και νομικές παραμέτρους για την πρόσβαση και δραστηριοποίηση σε κάθε εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Στο πλαίσιο αυτό, το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Διαχειριστών Υποδομής (Rail Net Europe – RNE)⁶¹, μέλος του οποίου είναι και ο καθ' ου η προσφυγή, έχει συντάξει και συστήνει πρότυπο σχέδιο Δήλωσης Δικτύου, προκειμένου οι σχετικές πληροφορίες για όλα τα εθνικά δίκτυα των κρατών μελών να παρέχονται με ενιαία, κοινή δομή, καλύπτοντας όλες τις ρυθμιστικές απαιτήσεις της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ και επιτρέποντας στους αιτούντες να εντοπίζουν τις ίδιες πληροφορίες στο ίδιο μέρος σε κάθε Δήλωση Δικτύου.
52. Εξάλλου, η Δήλωση Δικτύου πρέπει να λαμβάνει υπόψη το σύνολο της κείμενης ενωσιακής σιδηροδρομικής νομοθεσίας, και ιδίως: i) τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2015/909, σχετικά με τους τρόπους υπολογισμού του κόστους που προκύπτει απευθείας από τη λειτουργία σιδηροδρομικής υπηρεσίας, ii) τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2015/10, σχετικά με τα κριτήρια για τους αιτούντες χωρητικότητα σιδηροδρομικής υποδομής⁶², iii) τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2016/545 σχετικά με τις διαδικασίες και τα κριτήρια όσον αφορά τις συμφωνίες-πλαίσιο για την κατανομή χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής⁶³, iv) τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2017/2177 σχετικά με την πρόσβαση σε εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης και σε υπηρεσίες σχετικές με τις σιδηροδρομικές μεταφορές⁶⁴, v) τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2019/777, σχετικά με τις κοινές προδιαγραφές του μητρώου σιδηροδρομικής υποδομής⁶⁵ και vi) τον Κανονισμό (ΕΕ) 913/2010 σχετικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές⁶⁶, βάσει του οποίου η Ελλάδα συμμετέχει, στον εμπορευματικό σιδηροδρομικό διάδρομο 7 (Rail Freight Corridor 7) από την έναρξη λειτουργίας του το Νοέμβριο του 2013.
53. Αναφορικά με τη διαδικασία σύνταξης και δημοσίευσης της Δήλωσης Δικτύου, στο άρθρο 27 παρ. 1 του ν. 4408/2016 προβλέπεται ότι ο Διαχειριστής «ύστερα από διαβούλευση με τα

⁶¹ Βλ. περισσότερες πληροφορίες στην ιστοσελίδα <https://rne.eu/>.

⁶² Εκτελεστικός Κανονισμός (ΕΕ) 2015/10 της Επιτροπής, της 6^{ης} Ιανουαρίου 2015, σχετικά με τα κριτήρια για τους αιτούντες χωρητικότητα σιδηροδρομικής υποδομής και την κατάργηση του Εκτελεστικού Κανονισμού 870/2014 – βλ. πλήρες κείμενο στην ιστοσελίδα <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A32015R0010>.

⁶³ Εκτελεστικός Κανονισμός (ΕΕ) 2016/545 της Επιτροπής, της 7^{ης} Απριλίου 2016, για τις διαδικασίες και τα κριτήρια όσον αφορά τις συμφωνίες-πλαίσιο για την κατανομή χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής – βλ. πλήρες κείμενο στην ιστοσελίδα <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A32016R0545>.

⁶⁴ Βλ. παραπάνω υπό **III.B**.

⁶⁵ Εκτελεστικός Κανονισμός (ΕΕ) 2019/777 της Επιτροπής, της 16^{ης} Μαΐου 2019, για τις κοινές προδιαγραφές του μητρώου σιδηροδρομικής υποδομής και για την κατάργηση της εκτελεστικής απόφασης 2014/880/ΕΕ – βλ. πλήρες κείμενο στην ιστοσελίδα <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0777&from=EN>.

⁶⁶ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 913/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22^{ας} Σεπτεμβρίου 2010, σχετικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές – βλ. πλήρες κείμενο στην ιστοσελίδα <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/el/TXT/?uri=CELEX:32010R0913>.

ενδιαφερόμενα μέρη συντάσσει και δημοσιεύει δήλωση δικτύου, η οποία λαμβάνεται έναντι καταβολής τέλους, το οποίο δεν υπερβαίνει το κόστος δημοσίευσης της εν λόγω δήλωσης. Η δήλωση δικτύου δημοσιεύεται στην ελληνική και στην αγγλική γλώσσα. Το περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου διατίθεται δωρεάν υπό ηλεκτρονική μορφή στη διαδικτυακή πύλη του διαχειριστή υποδομής και είναι προσβάσιμο μέσω κοινής διαδικτυακής πύλης την οποία δημιουργούν οι διαχειριστές υποδομής των κρατών - μελών στο πλαίσιο της συνεργασίας τους σύμφωνα με τα άρθρα 37 και 40».

54. Αναφορικά με το χρόνο δημοσίευσης της Δήλωσης Δικτύου, στην παρ. 4 του ίδιου ως άνω άρθρου ορίζεται ότι η δημοσίευση λαμβάνει χώρα «το αργότερο τέσσερις (4) μήνες πριν από την καταληκτική ημερομηνία για την υποβολή αιτημάτων για χωρητικότητα υποδομής», ενώ συνδυαστικά εφαρμόζεται και το Παράρτημα VII του άρθρου 62 του ν. 4408/2016, σχετικά με το χρονοδιάγραμμα για τη διαδικασία κατανομής⁶⁷.
55. Συναφώς, το άρθρο 7ε του ν. 4408/2016⁶⁸ επιτάσσει στον Διαχειριστή δικτύου την ανάπτυξη μηχανισμών συντονισμού με τις ενδιαφερόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, αναφορικά (μεταξύ άλλων) με το περιεχόμενο και την εφαρμογή της Δήλωσης Δικτύου, αλλά και κάθε θέμα σχετιζόμενο με τους όρους πρόσβασης, τη χρήση των υποδομών και την ποιότητα των υπηρεσιών του Διαχειριστή, με στόχο να επιτευχθεί αποτελεσματική διαχείριση του δικτύου και χρήση της υποδομής⁶⁹. Συγκεκριμένα, το εν λόγω άρθρο ορίζει τα εξής: «Ο διαχειριστής υποδομής αναπτύσσει μηχανισμό συντονισμού με όλες τις ενδιαφερόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, καθώς και τους αιτούντες που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του άρθρου 8. Όποτε κρίνεται σκόπιμο, καλούνται να συμμετάσχουν εκπρόσωποι των χρηστών των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και των υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, καθώς και των εθνικών, τοπικών ή περιφερειακών αρχών. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί να συμμετάσχει ως παρατηρητής. Ο συντονισμός αφορά μεταξύ άλλων: α) τις ανάγκες των αιτούντων όσον αφορά τη συντήρηση και την ανάπτυξη της χωρητικότητας των υποδομών, β) το περιεχόμενο των στόχων επιδόσεων με επίκεντρο το χρήστη που περιλαμβάνονται στις συμβατικές συμφωνίες που αναφέρονται στο άρθρο 30 και των κινήτρων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 30 και την υλοποίησή τους, γ) το περιεχόμενο και την εφαρμογή της δήλωσης δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 27, δ) θέματα διατροπικότητας και διαλειτουργικότητας, ε) οποιοδήποτε άλλο θέμα σχετίζεται με τους όρους πρόσβασης και τη χρήση των υποδομών, καθώς και την ποιότητα των υπηρεσιών του διαχειριστή υποδομής. Ο διαχειριστής υποδομής καταρτίζει και δημοσιεύει κατευθυντήριες γραμμές για τον συντονισμό, σε διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη. Ο συντονισμός πραγματοποιείται μία τουλάχιστον φορά το έτος και ο διαχειριστής υποδομής δημοσιεύει στον ιστότοπο του επισκόπηση των δραστηριοτήτων που πραγματοποιήθηκαν κατ' εφαρμογή του παρόντος άρθρου. Ο συντονισμός σύμφωνα με το παρόν άρθρο δεν θίγει το δικαίωμα των αιτούντων να προσφεύγουν στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, ούτε τις εξουσίες της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, όπως ορίζονται στο άρθρο 56».

⁶⁷ Όπως ισχύει σύμφωνα με την κατ' εξουσιοδότηση Απόφαση (ΕΕ) 2017/2075 της Επιτροπής, της 4^{ης} Σεπτεμβρίου 2017, σχετικά με την αντικατάσταση του Παραρτήματος VII της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.

⁶⁸ Όπως προστέθηκε με το άρθρο 82 παρ. Β4 του ν. 4632/2019 (Α' 159), με ισχύ από 15.12.2018, στο πλαίσιο της ενσωμάτωσης στην ελληνική νομοθεσία της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/2370 σχετικά με την τροποποίηση της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ όσον αφορά το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής (βλ. παραπάνω υπό **III.B.**).

⁶⁹ Βλ. και Προοίμιο της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/2370, αιτιολογική σκέψη 21.

56. Από τις προαναφερόμενες νομοθετικές διατάξεις συνάγεται ότι η Δήλωση Δικτύου είναι ένα κείμενο με βαρύνουσα σημασία για τη σιδηροδρομική αγορά, καθώς αποτελεί ένα κρίσιμο εργαλείο για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, παρέχοντας την αναγκαία πληροφόρηση για τη σιδηροδρομική υποδομή με όρους ισότητας, διαφάνειας και ασφάλειας δικαίου. Οι πληροφορίες που απαιτούνται για την άσκηση των δικαιωμάτων πρόσβασης στην υποδομή πρέπει να δημοσιεύονται στη Δήλωση Δικτύου για να εξασφαλίζεται διαφάνεια και πρόσβαση χωρίς διακρίσεις τόσο στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή, όσο και στις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών⁷⁰. Το εν λόγω έγγραφο έχει εκ των προτέρων αυστηρά καθορισμένη δομή βάσει των αντικειμένων που καλείται να ρυθμίσει, όπως αυτά προκύπτουν με βάση το Παράρτημα IV του άρθρου 62 του ν. 4408/2016 (πρόσβαση, υποδομή, κατανομή χωρητικότητας, υπηρεσίες, χρεώσεις).
57. Ενόψει της σπουδαιότητας που αποδίδεται από τον ενωσιακό και τον εθνικό νομοθέτη στη λειτουργία και το περιεχόμενο της Δήλωσης Δικτύου, η κατά νόμο εφαρμοστέα διαδικασία για τη σύνταξη και τη δημοσίευσή της παρίσταται ιδιαίτερα κρίσιμη. Η εν λόγω διαδικασία λαμβάνει χώρα σε ορισμένο χρόνο και βάσει προκαθορισμένων προϋποθέσεων, ώστε να διασφαλίζεται η ισότιμη, έγκαιρη και διαφανής πληροφόρηση όλων των (πραγματικά και δυνητικά) συμμετεχόντων στην σιδηροδρομική αγορά. Στο πλαίσιο αυτό, για την ορθή εφαρμογή και τήρηση των απαιτήσεων του άρθρου 27 του ν. 4408/2016 αναφορικά με τη διαδικασία κατάρτισης και δημοσίευσης της Δήλωσης Δικτύου, συμπεριλαμβανομένης της υποχρέωσης διενέργειας προηγούμενης διαβούλευσης, αποκλειστικά υπεύθυνος ορίζεται ο Διαχειριστής της υποδομής.
58. Τέλος, πρέπει να υπομνησθεί ότι απαραίτητη προϋπόθεση για τη νόμιμη λήψη πρόσβασης μιας σιδηροδρομικής επιχείρησης στην υποδομή είναι η προηγούμενη σύναψη σύμβασης πρόσβασης στο δίκτυο μεταξύ του Διαχειριστή και της εν λόγω επιχείρησης. Πράγματι, όπως ρητά διευκρινίζεται στο άρθρο 17 παρ. 6 του ν. 4408/2016: *«Η άδεια της παραγράφου 3 δεν εξασφαλίζει αυτή καθαυτή πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή. Απαραίτητη επίσης προϋπόθεση είναι η χορήγηση Πιστοποιητικού Ασφάλειας από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών του Π.δ. 160/2007 (Α' 201) και η παροχή πρόσβασης από το διαχειριστή υποδομής. Η παροχή πρόσβασης υλοποιείται με τη σύναψη συμφωνίας μεταξύ του διαχειριστή υποδομής και της σιδηροδρομικής επιχείρησης, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 28 του παρόντος, η οποία κοινοποιείται στο ρυθμιστικό φορέα με ευθύνη του διαχειριστή υποδομής»*. Σύμφωνα δε με το άρθρο 28 του ίδιου νόμου: *«Κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση που έχει αναλάβει την παροχή σιδηροδρομικών μεταφορών συνάπτει τις αναγκαίες συμφωνίες, βάσει του ιδιωτικού ή του δημοσίου δικαίου, με το διαχειριστή υποδομής. Οι όροι που διέπουν αυτές τις συμφωνίες είναι αμερόληπτοι και διαφανείς, σύμφωνα με τον παρόντα νόμο»*.
59. Εν προκειμένω, ο ΟΣΕ, με το με αρ. 9037963/12.03.2019 έγγραφό του, ενημέρωσε τη ΡΑΣ και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ότι ανάρτησε τη Δήλωση Δικτύου 2020 στον ιστότοπό του. Στο δε Κεφάλαιο 4 της Δήλωσης Δικτύου 2020 αναφέρεται ότι *«η δήλωση ισχύει για τη δρομολογιακή περίοδο από 15.12.2019 - 12.12.2020»* και ότι *«τα αιτήματα για χωρητικότητα που πρέπει να ενσωματωθούν στον πίνακα δρομολογίων πρέπει να παραλαμβάνονται το νωρίτερο 12 μήνες*

⁷⁰ Βλ. και Προϊμίο της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ, αιτιολογική σκέψη 34.

πριν και το αργότερο 8 μήνες πριν από την έναρξη ισχύος του πίνακα δρομολογίων, δηλαδή μέχρι τις 15.04.2019».

60. Αντίστοιχα, με το με αρ. 9111875/25.08.2020 έγγραφό του, ο ΟΣΕ ενημέρωσε τη ΡΑΣ και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ότι ανάρτησε τη Δήλωση Δικτύου 2021 στον ιστότοπό του, στο δε Κεφάλαιο 4 της Δήλωσης Δικτύου 2021 αναφέρεται ότι «Ακριβείς ημερομηνίες έναρξης και λήξης της ισχύος του πίνακα δρομολογίων για το δρομολογιακό έτος 2021 (ΔΕ 2021) είναι οι 13.12.2020 και 11.12.2021 αντίστοιχα... Τα λοιπά αιτήματα χωρητικότητας πρέπει να παραλαμβάνονται το αργότερο 5 μήνες πριν από την έναρξη ισχύος του πίνακα δρομολογίων, δηλαδή μέχρι τις 13.07.2020. Αιτήματα που παραλαμβάνονται μετά τη λήξη της προθεσμίας εξετάζονται επίσης από τον διαχειριστή υποδομής (Απόφαση 2017/2075/ΕΕ)... Το αργότερο 3 μήνες πριν από την έναρξη ισχύος του πίνακα δρομολογίων, δηλαδή έως 13.9.2020, ο ΟΣΕ καταρτίζει σχέδιο του πίνακα δρομολογίων. Οι αιτούντες έχουν προθεσμία 1 μήνα για να διατυπώσουν τις ενστάσεις τους, δηλαδή μέχρι τις 13.10.2020. Το αργότερο 1 μήνα πριν από την έναρξη ισχύος του πίνακα δρομολογίων, δηλαδή έως 13.11.2020, ο ΟΣΕ οριστικοποιεί τη μορφή του πίνακα δρομολογίων. Ακολουθεί η τελική αποδοχή από τους αιτούντες και η σύναψη της σχετικής σύμβασης πρόσβασης».
61. Καταρχάς, προσήκει η παρατήρηση ότι, όπως προκύπτει από τα έγγραφα γνωστοποίησης της δημοσίευσης των Δηλώσεων Δικτύου 2020 και 2021, αλλά και από τις σχετικές αναφορές στο κείμενο των εν λόγω Δηλώσεων Δικτύου, **για τη δημοσίευσή των Δηλώσεων αυτών δεν τηρήθηκε το απαιτούμενο χρονικό περιθώριο το οποίο τίθεται στο άρθρο 27 παρ. 4 του ν. 4408/2016**. Τούτο επειδή η δημοσίευση των Δηλώσεων Δικτύου 2020 και 2021 δεν έλαβε χώρα τουλάχιστον τέσσερις (4) μήνες πριν την καταληκτική ημερομηνία για την υποβολή αιτημάτων για χωρητικότητα υποδομής, όπως επιτάσσει η ως άνω διάταξη. Συγκεκριμένα, η μεν Δήλωση Δικτύου 2020 δημοσιεύτηκε στις 12.03.2019, ενώ στο κείμενό της προβλέφθηκε ως καταληκτική ημερομηνία παραλαβής αιτημάτων χωρητικότητας η 15.04.2019 (οπότε δεν πληροί την απαίτηση της παρόδου τουλάχιστον τετραμήνου μεταξύ της δημοσίευσής της και της καταληκτικής ημερομηνίας υποβολής αιτημάτων χωρητικότητας), η δε Δήλωση Δικτύου 2021 δημοσιεύτηκε στις 25.08.2020, ενώ στο κείμενό της προβλέφθηκε ως καταληκτική ημερομηνία παραλαβής αιτημάτων χωρητικότητας η 13.07.2020, ήτοι ημερομηνία πρότερη της δημοσίευσής της. Σημειώνεται ότι η εκπρόθεσμη δημοσίευση των εν θέματι Δηλώσεων Δικτύου είχε επισημανθεί στον ΟΣΕ από τη ΡΑΣ με σειρά εγγράφων της⁷¹. Συναφώς, με βάση την κρατούσα πρακτική σε ευρωπαϊκό επίπεδο αλλά και τις κατευθυντήριες οδηγίες του Ευρωπαϊκού Δικτύου Διαχειριστών Υποδομής (Rail Net Europe – RNE)⁷², το χρονικό διάστημα υποβολής αιτημάτων χωρητικότητας συστήνεται να μη διαφοροποιείται κάθε χρόνο αλλά να παραμένει σταθερό, για μεγαλύτερη ασφάλεια και διαφάνεια στις συναλλαγές του Διαχειριστή με τους δυνητικούς αιτούντες⁷³.

⁷¹ Βλ. τα με α.π. ΡΑΣ 9496/23.01.2019 και 9711/20.02.2019 έγγραφα της ΡΑΣ για τη Δήλωση Δικτύου 2020, καθώς και το με α.π. ΡΑΣ 12943/22.05.2020 για τη Δήλωση Δικτύου 2021.

⁷² Βλ. περισσότερες πληροφορίες στην ιστοσελίδα <https://rne.eu/>.

⁷³ Στην Ελλάδα, λόγω και της δομής της σιδηροδρομικής αγοράς (πλήρως μονοπωλιακή έως και το 2015, με συστέγαση μέχρι και το τέλος του 2020 του Διαχειριστή με τη σιδηροδρομική επιχείρηση η οποία υλοποιεί το 98% του εγχώριου σιδηροδρομικού έργου), η Δήλωση Δικτύου δημοσιεύεται όχι πάντα σε τακτική ημερομηνία και ενίοτε χωρίς να τηρείται η προθεσμία του κατ' άρθρο 27 παρ. 4 του ν. 4408/2016 τετραμήνου. Για τον λόγο αυτό, η Ολομέλεια της ΡΑΣ έχει επιβάλει στον ΟΣΕ διοικητική κύρωση με τη με α.π. ΡΑΣ 3125/25.02.2015 Απόφασή της.

62. Αναφορικά με τον ισχυρισμό της προσφεύγουσας ότι πριν τη σύνταξη και οριστικοποίηση των Δηλώσεων Δικτύου 2020 και 2021 δεν έλαβε χώρα διαβούλευση του Διαχειριστή με τα ενδιαφερόμενα μέρη – σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, σύμφωνα με το άρθρο 27 παρ. 1 του ν. 4408/2016, επισημαίνονται τα εξής. Ο εν λόγω ισχυρισμός της προσφεύγουσας κρίνεται βάσιμος, καθώς ο ΟΣΕ δεν προσκόμισε έγγραφα ή άλλα στοιχεία από τα οποία να προκύπτει ότι υλοποιήθηκε διαδικασία διαβούλευσης πριν την έκδοση των Δηλώσεων Δικτύου 2020 και 2021 ούτε με την προσφεύγουσα, ούτε με τις λοιπές, αδειοδοτημένες κατά τον κρίσιμο χρόνο, σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (ΣΤΑΣΥ, PEARL, Rail Cargo Logistics). Οι δε ισχυρισμοί του καθ' ου η προσφυγή α) ότι κατά τη διάρκεια της συστέγασης των ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ έως την 31.12.2020, «η επικοινωνία μεταξύ των στελεχών των δύο εταιρειών ήταν καθημερινή υπαρχούσης ως εκ τούτου μιας διαδικασίας συνεχούς διαβούλευσης που προφανώς και πρωτίστως περιείχε το θέμα της αύξησης των τελών υποδομής»⁷⁴, β) ότι «στο πλαίσιο μιας ουσιαστικής μεν, άτυπης δε, διαβούλευσης με αρμόδια στελέχη των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων υλοποιήθηκε με την ΔΔ2020 ένα κοινά αποδεκτό ανεπίσημο αίτημα των αρμόδιων στελεχών των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων περί απλοποίησης της μεθοδολογίας υπολογισμού με την κατάργηση δυσερμήνευτων παραμέτρων της ΔΔ2019»⁷⁵, και γ) ότι «πέραν των καθημερινών προφορικών συζητήσεων κατά τη δημοσιοποίηση της ΔΔ2020 και την ανταλλαγή μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας μεταξύ των διοικήσεων, το από 7447/20/Τ6/17.07.2020 έγγραφο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ προς την ΟΣΕ ΑΕ επίσης τεκμαίρει την διαρκώς ανοιχτή και ουσιαστική διαβούλευση των δύο εταιρειών»⁷⁶, κρίνονται ανεπαρκείς και δεν είναι ικανοί να αποσείσουν την ευθύνη του ΟΣΕ για τη διενέργεια της κατά νόμο προβλεπόμενης προηγούμενης διαβούλευσης. Τούτο πρωτίστως διότι όλοι οι προαναφερόμενοι ισχυρισμοί αφορούν σε προφορικές και, πάντως, (κατά ρητή παραδοχή του ίδιου του ΟΣΕ) άτυπες επικοινωνίες γενικού περιεχομένου και χωρίς συγκεκριμένο αντικείμενο, και μάλιστα συγκεκριμένα με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και μόνο (και όχι και με άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις οι οποίες ήταν επίσης αδειοδοτημένες κατά τον κρίσιμο χρόνο και, κατά τούτο, έχουν δικαιολογημένο ενδιαφέρον να μετάσχουν σε διαδικασία δημόσιας διαβούλευσης, ως «ενδιαφερόμενα μέρη», επί των επίμαχων Δηλώσεων Δικτύου).
63. Συνακόλουθα, από τα στοιχεία του φακέλου της ερευνώμενης υπόθεσης συνάγεται ότι οι Δηλώσεις Δικτύου 2020 και 2021 δημοσιεύθηκαν **χωρίς να έχει προηγηθεί η προβλεπόμενη στο άρθρο 27 παρ. 1 του ν. 4408/2016 διαδικασία διαβούλευσης**. Σημειώνεται ότι, ενόψει και της σημασίας της Δήλωσης Δικτύου για την επίτευξη διαφανούς και επί ίσοις όροις πρόσβασης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στο εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, η διενέργεια διαβούλευσης πριν την κατάρτιση και δημοσίευση της Δήλωσης Δικτύου συνιστά θεμελιώδη υποχρέωση του Διαχειριστή υποδομής. Η τήρηση της εν λόγω υποχρέωσης δεν αποτελεί απλώς εφαρμογή ενός άνευ ουσιαστικής σημασίας τύπου, αλλά αποτελεί βασική διαδικαστική εγγύηση, η οποία έχει τεθεί από τον ενωσιακό νομοθέτη⁷⁷ με προφανή στόχο την εξασφάλιση διαφάνειας και συμμετοχικότητας, την εξάλειψη των διακρίσεων μεταξύ των συμμετεχόντων στη σιδηροδρομική αγορά και, κατ' επέκταση, την ανάπτυξη δίκαιου και ανόθευτου ανταγωνισμού στην αγορά αυτή, στοιχείο που συνιστά αναγκαία συνθήκη για την αποτελεσματική

⁷⁴ Βλ. το σημείο 1 της από 16.03.2021 εξώδικης απάντησης του ΟΣΕ προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Ο καθ' ου επαναφέρει τον εν λόγω ισχυρισμό και στο από 30.09.2022 συμπληρωματικό υπόμνημά του ενώπιον της Αρχής (σημείο ΙΙΙ).

⁷⁵ Βλ. το σημείο 4 της από 16.03.2021 εξώδικης απάντησης του ΟΣΕ προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

⁷⁶ Βλ. το σημείο 7 της με α.π. ΠΑΣ 1854/11.10.2021 επιστολής παροχής στοιχείων του ΟΣΕ προς τη ΠΑΣ.

⁷⁷ Βλ. το άρθρο 27 παρ. 1 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ, στο οποίο αντιστοιχεί η διάταξη του άρθρου 27 παρ. 1 του ν. 4408/2016.

απελευθέρωση της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών, προς όφελος και των τελικών καταναλωτών.

64. Άλλωστε, όπως βασίμως επισημαίνει η προσφεύγουσα⁷⁸ και αντίθετα με τα υποστηριζόμενα από τον καθ' ου⁷⁹, το γεγονός ότι ο νομοθέτης δεν έχει εξειδικεύσει τη διαδικασία και τις παραμέτρους της προβλεπόμενης στο άρθρο 27 παρ. 1 του ν. 4408/2016 διαβούλευσης δεν σημαίνει ότι η εν λόγω σαφής νομοθετική πρόβλεψη στερείται κανονιστικού περιεχομένου. Πράγματι, το γεγονός ότι η διαβούλευση «*περιγράφεται με γενικότητα*» δεν συνεπάγεται σε καμία περίπτωση ότι η σχετική πρόβλεψη συνιστά κενό γράμμα και ότι η μη τήρησή της είναι «*εντελώς αποσυνδεδεμένη από οποιαδήποτε συνέπεια*», όπως εσφαλμένα διατείνεται ο ΟΣΕ. Η διενέργεια προηγούμενης διαβούλευσης, ανεξαρτήτως εάν μπορεί να θεωρηθεί ότι συνιστά «ουσιώδη» τύπο της διαδικασίας έκδοσης της Δήλωσης Δικτύου (όπως ισχυρίζεται η ΤΡΑΙΝΟΣΕ), συνιστά, πάντως, βασική υποχρέωση του Διαχειριστή, με στόχο τη διασφάλιση διαφανούς και ισότιμης πρόσβασης στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή. Ως εκ τούτου, ο καθ' ου οφείλει να τηρεί την εν λόγω υποχρέωση στο πλαίσιο της έκδοσης κάθε Δήλωσης Δικτύου. Η δε «*συστηματική και τακτική επικοινωνία των στελεχών των εταιρειών επί όλων των θεμάτων που άπτονται της Δήλωσης Δικτύου*», για την οποία κάνει (αορίστως) λόγο ο ΟΣΕ⁸⁰, δεν συνιστά προσήκουσα συμμόρφωση με την συγκεκριμένη υποχρέωση. Στο ως άνω συμπέρασμα είναι σαφές ότι δεν ασκεί επιρροή ούτε η (τυχόν) μη διενέργεια προσήκουσας διαβούλευσης από τον ΟΣΕ στο πλαίσιο της κατάρτισης και άλλων Δηλώσεων Δικτύου στο παρελθόν, ούτε το γεγονός ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν είχε ασκήσει ενώπιον της ΡΑΣ προσφυγή (η οποία, ούτως ή άλλως, προβλέπεται απρόθεσμα⁸¹) ως προς το εν λόγω ζήτημα για κάποια προηγούμενη Δήλωση, όπως εσφαλμένα διατείνεται ο καθ' ου⁸².
65. Μάλιστα, ο ενωσιακός νομοθέτης, επιδιώκοντας να διασφαλίσει την περαιτέρω συνεργασία μεταξύ του εκάστοτε Διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για την αποτελεσματικότερη διαχείριση του δικτύου και χρήση της υποδομής, προσέθεσε⁸³ στην Οδηγία 2012/34/ΕΕ το προαναφερθέν άρθρο 7ε, στο οποίο αντιστοιχεί το άρθρο 7ε του ν. 4408/2016⁸⁴. Όπως προαναφέρθηκε, η νεότερη αυτή νομοθετική διάταξη προβλέπει την ανάπτυξη μηχανισμού συντονισμού μεταξύ του Διαχειριστή και όλων των ενδιαφερόμενων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, βάσει κατευθυντήριων γραμμών τις οποίες καταρτίζει ο Διαχειριστής σε διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη (και, ιδίως, με τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις). Ο εν λόγω συντονισμός πραγματοποιείται τουλάχιστον μία φορά ετησίως⁸⁵, ένα δε από τα αντικείμενα στα οποία αυτός αφορά είναι το περιεχόμενο και η εφαρμογή της Δήλωσης Δικτύου. Οι ανωτέρω νομοθετικές εξελίξεις επιβεβαιώνουν ότι η διενέργεια

⁷⁸ Βλ. το από 30.05.2022 υπόμνημα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ενώπιον της ΡΑΣ (σελ. 3).

⁷⁹ Βλ., ιδίως, το από 30.05.2022 υπόμνημα του ΟΣΕ ενώπιον της ΡΑΣ (σημείο ΙΙΙ), καθώς και την προφορική ανάπτυξη των θέσεων του ΟΣΕ κατά την από 12.05.2022 συνεδρίαση της Τριμελούς Επιτροπής Ακροάσεων της Αρχής.

⁸⁰ Βλ. το από 30.05.2022 υπόμνημα του ΟΣΕ ενώπιον της ΡΑΣ (σημείο ΙΙΙ).

⁸¹ Βλ. άρθρο 56 παρ. 1 του ν. 4408/2016. Το απρόθεσμο της προσφυγής επισημαίνεται και από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ τόσο στην υπό κρίση προσφυγή, όσο και στο από 30.05.2022 υπόμνημά της ενώπιον της ΡΑΣ.

⁸² Τόσο κατά την ακροαματική διαδικασία, όσο και με το από 30.05.2022 υπόμνημά του ενώπιον της Αρχής.

⁸³ Όπως προεκτέθηκε, το εν λόγω άρθρο προστέθηκε δυνάμει της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/370, με την οποία επήλθαν τροποποιήσεις (κατά κύριο λόγο προσθήκες) στην Οδηγία 2012/34/ΕΕ.

⁸⁴ Το συγκεκριμένο άρθρο προστέθηκε δυνάμει του άρθρου 82 παρ. Β4 του ν. 4632/2019, ο οποίος ενσωμάτωσε (μεταξύ άλλων) την Οδηγία (ΕΕ) 2016/370.

⁸⁵ Σημειώνεται, επίσης, ότι το εν λόγω άρθρο θέτει αυξημένες απαιτήσεις δημοσιότητας, καθώς προβλέπει ότι ο Διαχειριστής δημοσιεύει στον ιστότοπό του επισκόπηση των δραστηριοτήτων οι οποίες πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο του συντονισμού.

προηγούμενης διαβούλευσης αποτελεί μια ιδιαίτερα κρίσιμη υποχρέωση του Διαχειριστή, η οποία πρέπει να υλοποιείται βάσει μιας προκαθορισμένης διαδικασίας και σε συνεργασία με τις ενδιαφερόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Οίκοθεν νοείται ότι στο πλαίσιο της εφαρμογής τόσο του άρθρου 27, όσο και του άρθρου 7ε του ν. 4408/2016, ο Διαχειριστής δεν δεσμεύεται από τις απόψεις των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για τη διαμόρφωση του περιεχομένου της Δήλωσης Δικτύου⁸⁶. τούτο, όμως, σε καμία περίπτωση δεν απαλλάσσει τον Διαχειριστή από την υποχρέωσή του αφενός να ζητά τη γνώμη των εν λόγω επιχειρήσεων επί της Δήλωσης Δικτύου, διενεργώντας την κατά νόμο προβλεπόμενη διαβούλευση. Αφετέρου, να αιτιολογεί με τεκμηρίωση κάθε τελική του θέση, με την οποία προκύπτει ότι δεν δέχεται ή, πάντως, παρεκκλίνει από το περιεχόμενο της γνώμης.

66. Περαιτέρω, ως προς τον ισχυρισμό της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ότι οι Δηλώσεις Δικτύου 2020 και 2021 δεν δημοσιεύθηκαν με τον προσήκοντα τρόπο, διότι απλώς αναρτήθηκαν στην ηλεκτρονική ιστοσελίδα του ΟΣΕ χωρίς να λάβουν την απαιτούμενη δημοσιότητα, επισημαίνεται ότι το άρθρο 27 παρ. 1 του ν. 4408/2016 προβλέπει υποχρέωση του Διαχειριστή να δημοσιεύει τις Δηλώσεις Δικτύου στην ελληνική και στην αγγλική γλώσσα, χωρίς (κατά παραδοχή και της ίδιας της προσφεύγουσας) να προσδιορίζεται συγκεκριμένος τρόπος ή μέσο δημοσίευσης. Ως εκ τούτου, ο προσδιορισμός του τρόπου δημοσίευσης της Δήλωσης Δικτύου εναπόκειται στον Διαχειριστή, με την επιφύλαξη της τήρησης των τιθέμενων στο άρθρο 27 παρ. 1 του ν. 4408/2016 όρων δημοσιότητας. Η συγκεκριμένη νομοθετική διάταξη, όπως και η αντίστοιχη διάταξη του άρθρου 27 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ, αναφέρεται σε ηλεκτρονική διάθεση της Δήλωσης Δικτύου στη διαδικτυακή πύλη του Διαχειριστή, χωρίς να τίθεται κάποια επιπλέον διατύπωση δημοσίευσης. Η προβλεπόμενη αυτή ηλεκτρονική διάθεση συνιστά τον πλέον σύγχρονο τρόπο δημοσίευσης και εξασφαλίζει με επάρκεια και αποτελεσματικότητα την απαιτούμενη δημοσιότητα της Δήλωσης. **Από μόνη, δε, την αναφορά της εν λόγω διάταξης σε «κόστος δημοσίευσης» και από την αντιπαραβολή των εννοιών της «δημοσίευσης» και της «ανάρτησης» δεν μπορεί να συναχθεί υποχρέωση του Διαχειριστή για δημοσίευση της Δήλωσης Δικτύου στον Τύπο, όπως ισχυρίζεται η προσφεύγουσα.** Κατά μείζονα λόγο, δεν μπορεί να συναχθεί ότι τέτοια δημοσίευση στον Τύπο συνιστά «συστατικό τύπο» της Δήλωσης Δικτύου, η μη τήρηση του οποίου επάγεται ακυρότητα, ανυπαρξία ή άλλο ελάττωμα της Δήλωσης.

67. Επιπλέον, η υποτιθέμενη «μετακύλιση της υποχρέωσης στους χρήστες της υποδομής να ερευνούν καθημερινά τον διαδικτυακό τόπο του Διαχειριστή, για να λαμβάνουν γνώση της Δήλωσης Δικτύου», στην οποία αναφέρεται η προσφεύγουσα⁸⁷, δεν θα ήταν δυνατό να αντισταθμιστεί μέσω της αναγνώρισης μιας επιπρόσθετης υποχρέωσης των χρηστών να ερευνούν σε διαρκή βάση το σύνολο του Τύπου για τον ίδιο σκοπό. Κατά πάγια, μάλιστα, πρακτική του ΟΣΕ⁸⁸, η ηλεκτρονική ανάρτηση της Δήλωσης Δικτύου ακολουθείται και από την αποστολή σχετικών ενημερωτικών εγγράφων στις οικείες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι οποίες άλλωστε, ως άμεσα ενδιαφερόμενα μέρη, οφείλουν και οι ίδιες να επιδεικνύουν την απαιτούμενη και εύλογη επιμέλεια για την ενημέρωσή τους σχετικά με τη δημοσίευση της Δήλωσης Δικτύου. Εξάλλου, είναι σαφές ότι τυχόν αθέμιτη (εκ των υστέρων) μεταβολή του

⁸⁶ Και, συνεπώς, η προσήκουσα διενέργεια προηγούμενης διαβούλευσης δεν καθιστά τη Δήλωση Δικτύου «προϊόν συνδιαλλαγής», όπως υποστήριξε ο καθ' ου κατά την από 12.05.2022 ακροαματική διαδικασία, αλλά και με το από 30.05.2022 υπόμνημά του ενώπιον της ΠΑΣ.

⁸⁷ Βλ. την υπό κρίση προσφυγή (σελ. 23), καθώς και το από 09.05.2022 υπόμνημα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ (σελ. 4).

⁸⁸ Επί μια δεκαετία τουλάχιστον, ο ΟΣΕ αναρτά στην ιστοσελίδα του Δηλώσεις Δικτύου με ετήσια ισχύ στην ελληνική και στην αγγλική γλώσσα και, επιπρόσθετα, αποστέλλει σχετική επιστολή ενημέρωσης προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τη ΠΑΣ, γνωστοποιώντας την ετήσια ανάρτηση της Δήλωσης Δικτύου.

περιεχομένου της Δήλωσης, για την οποία κάνει λόγο η προσφεύγουσα, ελέγχεται από τη ΡΑΣ ως παράβαση των κανόνων της κείμενης σιδηροδρομικής νομοθεσίας και δύναται να επισύρει τις κατά νόμο προβλεπόμενες κυρώσεις. Σε κάθε περίπτωση, η αιτίαση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ περί παράλειψης προσήκουσας δημοσίευσης των επίμαχων Δηλώσεων Δικτύου προβάλλεται αλυσιτελώς, καθώς η προσφεύγουσα δεν αρνείται –αντιθέτως, αναγνωρίζει– ότι έλαβε έγκαιρη και πλήρη γνώση των εν λόγω Δηλώσεων τόσο μέσω της διαδικτυακής πύλης του ΟΣΕ, όσο και μέσω των σχετικών ενημερωτικών επιστολών που της απέστειλε ο ΟΣΕ, ούτε επικαλείται οποιαδήποτε βλάβη της από τη μη δημοσίευση των Δηλώσεων αυτών με κάποιον άλλο τρόπο ή μέσο (π.χ. στον Τύπο).

68. Αναφορικά με τον ισχυρισμό της προσφεύγουσας ότι η Δήλωση Δικτύου δεν πρέπει να έχει ορισμένη χρονική ισχύ ή διάρκεια εφαρμογής και ότι η πρακτική του ΟΣΕ να εκδίδει Δηλώσεις Δικτύου αντιστρατεύεται το γράμμα και το σκοπό του νόμου, πρέπει να σημειωθεί ότι το εφαρμοστέο ρυθμιστικό πλαίσιο δεν επιβάλλει στον Διαχειριστή την υποχρέωση να εκδίδει Δηλώσεις Δικτύου με αόριστη χρονική διάρκεια ισχύος/εφαρμογής, ούτε περιορίζει, με οποιονδήποτε άλλον τρόπο, τη δυνατότητα του Διαχειριστή να προσδίδει ορισμένη (ιδίως ετήσια) διάρκεια ισχύος/εφαρμογής στις Δηλώσεις Δικτύου. Κατά συνέπεια, ο καθορισμός της χρονικής διάρκειας ισχύος/εφαρμογής της Δήλωσης Δικτύου και οι τυχόν τροποποιήσεις αυτής εναπόκεινται στη διακριτική ευχέρεια του Διαχειριστή, πάντοτε μέσα στα όρια που θέτει το άρθρο 27 του ν. 4408/2016 (διενέργεια διαβούλευσης, εξασφάλιση δημοσιότητας, συμπερίληψη του αναγκαίου περιεχομένου, δημοσίευση τουλάχιστον τέσσερις μήνες πριν την καταληκτική ημερομηνία υποβολής αιτημάτων για χωρητικότητα υποδομής). Σύμφωνα δε με το Παράρτημα IV του άρθρου 62 του ν. 4408/2016 αναφορικά με το περιεχόμενο της Δήλωσης Δικτύου, το μεν τμήμα όπου περιγράφεται η υποδομή και οι όροι πρόσβασης σε αυτήν περιέχει πληροφορίες οι οποίες «αντιστοιχούν σε ετήσια βάση»⁸⁹, το δε τμήμα που αφορά στις αρχές χρέωσης και τα τιμολόγια περιλαμβάνει πληροφορίες για τα τέλη «τα οποία έχουν ήδη αποφασισθεί ή προβλέπονται για τα επόμενα πέντε έτη, εάν διατίθενται»⁹⁰. Συναφώς, σε σχέση με τον ισχυρισμό της προσφεύγουσας ότι οι εν θέματι Δηλώσεις Δικτύου θα μπορούσαν να εκληφθούν μόνο ως «προσωρινές», επισημαίνεται ότι η διάκριση μεταξύ «οριστικής» και «προσωρινής» Δήλωσης Δικτύου απαντά στο άρθρο 56 παρ. 1 στ. α) του ν. 4408/2016 και η προσωρινότητα αφορά στη μορφή που έχει η Δήλωση κατά το στάδιο πριν την οριστικοποίηση και δημοσίευσή της, ήτοι στη φάση της διαβούλευσης. Δεδομένου ότι η δημοσίευση της Δήλωσης Δικτύου μέσω της ανάρτησής της στον ιστότοπο του Διαχειριστή, προς θέση της σε εφαρμογή, προϋποθέτει την οριστικοποίησή της, το αναρτημένο κείμενο της Δήλωσης συνιστά την τελική της μορφή.
69. Τέλος, η αιτίαση της προσφεύγουσας περί παράβασης του άρθρου 28 του ν. 4408/2016, σχετικά με τη σύναψη συμφωνιών μεταξύ Διαχειριστή και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων με αμερόληπτους και διαφανείς όρους, προβάλλεται αορίστως, καθώς δεν διευκρινίζεται με ποιον τρόπο η συμπεριφορά του ΟΣΕ στο πλαίσιο της κατάρτισης των επίμαχων Δηλώσεων Δικτύου

⁸⁹ Η «αναφέρονται στα μητρώα σιδηροδρομικής υποδομής, τα οποία δημοσιεύονται σύμφωνα με το άρθρο 32 του π.δ. 104/2010 (Α' 181)».

⁹⁰ Διαφαίνεται, έτσι, ότι στη Δήλωση Δικτύου θα μπορούσαν να αναφέρονται χρεώσεις τελών με χρονικό ορίζοντα πενταετίας, ιδίως εφόσον υφίσταται εγκεκριμένο επιχειρησιακό σχέδιο του Διαχειριστή. Σημειώνεται, πάντως, ότι, ενώ κατά το άρθρο 56 παρ. 3 (σε συνδυασμό με το άρθρο 8 παρ. 3) του ν. 4408/2016 ο Διαχειριστής υποβάλλει στη ΡΑΣ το επιχειρησιακό του σχέδιο σε προσωρινή μορφή, προκειμένου η Αρχή να παράσχει μη δεσμευτική γνώμη ως προς το εάν αυτό συμμορφώνεται με την κατάσταση του ανταγωνισμού στη σιδηροδρομική αγορά, η κοινοποίηση του ισχύοντος επιχειρησιακού σχεδίου του ΟΣΕ στη ΡΑΣ έλαβε χώρα μόνο μετά την οριστική έγκρισή του.

προσक्रούει στην ως άνω διάταξη. Πέραν όμως αυτού, ως προς την προβλεπόμενη υποχρέωση σύναψης συμφωνιών μεταξύ Διαχειριστή και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων με αμερόληπτους και διαφανείς όρους, είναι κρίσιμο να αναφερθούν τα εξής. Όπως σαφώς ορίζεται στο άρθρο 17 παρ. 6 του ν. 4408/2016, για την πρόσβαση μιας σιδηροδρομικής επιχείρησης στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή δεν επαρκεί η έκδοση σχετικής άδειας και πιστοποιητικού ασφαλείας από τη ΡΑΣ. Απαραίτητη προϋπόθεση είναι, επιπλέον, η σύναψη συμφωνίας πρόσβασης στο δίκτυο με τον Διαχειριστή, σύμφωνα με το άρθρο 28 του ίδιου νόμου, όπου προβλέπεται ότι κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση που έχει αναλάβει την παροχή σιδηροδρομικών μεταφορών «*συνάπτει τις αναγκαίες συμφωνίες, βάσει του ιδιωτικού ή του δημοσίου δικαίου, με το διαχειριστή υποδομής. Οι όροι που διέπουν αυτές τις συμφωνίες είναι αμερόληπτοι και διαφανείς, σύμφωνα με τον παρόντα νόμο*». Συνεπώς, προκειμένου μια νόμιμα αδειοδοτημένη σιδηροδρομική επιχείρηση να λάβει πρόσβαση στο εθνικό δίκτυο ώστε να δραστηριοποιηθεί στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά, οφείλει προηγουμένως να προβεί σε κατάρτιση, συμφωνία και υπογραφή Σύμβασης Πρόσβασης με τον ΟΣΕ, υπό όρους διαφάνειας και ισοτιμίας. Η σύμβαση ρυθμίζει όλες τις εμπορικές, οικονομικές και τεχνικές λεπτομέρειες της πρόσβασης στο δίκτυο μεταξύ του Διαχειριστή και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και, εφόσον υπογραφεί, κοινοποιείται στη ΡΑΣ με ευθύνη του Διαχειριστή. Σχέδιο Σύμβασης Πρόσβασης, καθώς και πρότυπη φόρμα αίτησης χωρητικότητας (σύμφωνα με την εκάστοτε διαθέσιμη χωρητικότητα) επισυνάπτονται ως Παραρτήματα στην ετήσια Δήλωση Δικτύου.

70. Η ΡΑΣ, με σειρά επιστολών της προς τον καθ' ου η προσφυγή⁹¹, ζήτησε την προσκόμιση των σχετικών Συμβάσεων Πρόσβασης για τα έτη 2020 και 2021. Επί του εν λόγω ζητήματος, ο ΟΣΕ ισχυρίζεται ότι κάλεσε μέσω ηλεκτρονικής αλληλογραφίας την ΤΡΑΙΝΟΣΕ για υπογραφή σύμβασης πρόσβασης για τα έτη 2020 και 2021, ενώ στην από 16.03.2021 εξώδικη απάντησή του προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ κάνει ρητά λόγο για έλλειψη σύμβασης πρόσβασης στο δίκτυο με την προσφεύγουσα⁹², στην δε από 11.10.2021 επιστολή παροχής στοιχείων προς τη ΡΑΣ ο ΟΣΕ επιβεβαιώνει ότι η προσφεύγουσα χρησιμοποιεί το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο χωρίς σύμβαση πρόσβασης⁹³. Αντίστοιχα, και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, στην από 08.03.2021 εξώδικη όχληση – πρόσκληση προς τον καθ' ου αναφέρει ότι δεν έχει συναφθεί συμφωνία πρόσβασης στην υποδομή για το 2020, επικαλούμενη τη (μη νόμιμη κατά τη γνώμη της) συμπεριφορά του καθ' ου και συνδέοντας την υπογραφή της σύμβασης με την επαναφορά των τελών χρήσης της υποδομής στα επίπεδα του 2019. Ομοίως, στην υπό κρίση προσφυγή επισημαίνεται ότι μεταξύ του ΟΣΕ και της προσφεύγουσας δεν καταρτίστηκε σύμβαση πρόσβασης «*λόγω της μη νόμιμης συμπεριφοράς [του ΟΣΕ] ως προς την αναρτηθείσα προσωρινή δήλωση δικτύου 2020*», καθώς και ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ απέστειλε μεν στον ΟΣΕ σχέδιο σύμβασης πρόσβασης στις 17.07.2020, πλην όμως αρνήθηκε την υπογραφή του εάν δεν είχε προηγηθεί η τροποποίηση της Δήλωσης Δικτύου 2020 αναφορικά με τον υπολογισμό του ύψους των τελών χρέωσης (τροποποίηση η οποία δεν έλαβε χώρα, με αποτέλεσμα, κατά την προσφεύγουσα, να μην καταλειφθεί πεδίο συμφωνίας)⁹⁴. Ο δε ΟΣΕ κατόπιν κοινοποίησε στη ΡΑΣ⁹⁵ υπογεγραμμένες Συμβάσεις Πρόσβασης με τις

⁹¹ Βλ. τις με α.π. 12943/22.05.2020, 734/23.04.2021 και 1041/11.06.2021 επιστολές της ΡΑΣ προς τον ΟΣΕ.

⁹² Βλ. το σημείο 8 της από 16.03.2021 εξώδικης απάντησης του ΟΣΕ προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ: «*Συνεπώς, η αποδοχή των αιτημάτων χωρητικότητας για το 2020 δίχως σύμβαση πρόσβασης...*».

⁹³ Βλ. τα σημεία 8 και 9 της με α.π. ΡΑΣ 1854/11.10.2021 επιστολής παροχής στοιχείων του ΟΣΕ προς τη ΡΑΣ, όπου αναφέρεται ότι «*[π]λην της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ, όλες οι υπόλοιπες ΣΕ έχουν υπογράψει Σύμβαση Πρόσβασης*», καθώς και ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ «*χρησιμοποιεί το δίκτυο που διαχειρίζεται η ΟΣΕ ΑΕ χωρίς Σύμβαση Πρόσβασης*».

⁹⁴ Βλ. σελ. 28-29 της υπό κρίση, με α.π. 523/24.03.2021 προσφυγής.

⁹⁵ Βλ. με τη με α.π. 9157763/29.07.2021 επιστολή του ΟΣΕ προς τη ΡΑΣ.

σιδηροδρομικές επιχειρήσεις [.....] για τα έτη 2020-2021 και [.....] και [.....] για το έτος 2020, όχι όμως και με την προσφεύγουσα ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

71. Εκ των ανωτέρω συνάγεται ευχερώς ότι **μεταξύ της προσφεύγουσας και του ΟΣΕ δεν έχει συναφθεί Σύμβαση Πρόσβασης στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή για τα έτη 2020 και 2021**. Η παράλειψη αυτή συνιστά αθέτηση ουσιώδους υποχρέωσης κατά το εφαρμοστέο ρυθμιστικό πλαίσιο, καθώς η σύναψη σύμβασης πρόσβασης (η οποία, πέραν του ύψους των τελών χρήσης της υποδομής, ρυθμίζει σειρά κρίσιμων τεχνικών και οικονομικών θεμάτων μεταξύ του Διαχειριστή και της οικείας σιδηροδρομικής επιχείρησης) συνιστά αναγκαία προϋπόθεση για την πρόσβαση στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή και, συνεπώς, για τη σύννομη δραστηριοποίηση μιας σιδηροδρομικής επιχείρησης στην υποδομή αυτή, σύμφωνα με τις προαναφερθείσες διατάξεις του άρθρου 17 παρ. 6 και του άρθρου 28 του ν. 4408/2016. Εν ολίγοις, προκειμένου μια σιδηροδρομική επιχείρηση να είναι σε θέση να εκτελέσει νομίμως μεταφορικό έργο εντός του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου, πρέπει να έχει συνάψει σχετική Σύμβαση Πρόσβασης με τον ΟΣΕ. Σε διαφορετική περίπτωση, η σχετική παράλειψη ελέγχεται ως παράβαση του εφαρμοστέου ρυθμιστικού πλαισίου, ιδίως δε του ν. 4408/2016, δυνάμενη να επισύρει τις κατά νόμο προβλεπόμενες κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένης της επιβολής προστίμου έως το 15% του ετήσιου κύκλου εργασιών των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων, καθώς και της αναστολής ή και ανάκλησης των σιδηροδρομικών αδειών των εν λόγω επιχειρήσεων, σε περίπτωση σοβαρών και επανειλημμένων παραβάσεων⁹⁶. Υπενθυμίζεται ότι η Ολομέλεια της ΡΑΣ, με τη με α.π. 2615/03.10.2014 Απόφαση, έχει ήδη επιβάλει τη διοικητική κύρωση της σύστασης στις εταιρείες ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ για παράλειψη υπογραφής Σύμβασης Πρόσβασης στο δίκτυο στο παρελθόν.
72. Εντούτοις, εν προκειμένω η ΤΡΑΙΝΟΣΕ συνέχισε να αιτείται την πρόσβαση στο δίκτυο μέσω της υποβολής αιτημάτων χωρητικότητας και να χρησιμοποιεί την υποδομή χωρίς να έχει συνάψει τις αναγκαίες συμφωνίες κατ' άρθρο 28 του ν. 4408/2016, έχοντας πλήρη γνώση, τουλάχιστον από το Μάρτιο του 2019, των αλλαγών οι οποίες επήλθαν στη Δήλωση Δικτύου αναφορικά με τις χρεώσεις των τελών χρήσης της υποδομής (όπως προκύπτει από τα σχετικά ενημερωτικά έγγραφα του Διαχειριστή προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις). Υπό αυτά τα δεδομένα, η μη υπογραφή συμβάσεων πρόσβασης από την προσφεύγουσα δεν μπορεί να δικαιολογηθεί ούτε από δήθεν έλλειψη ενημέρωσης, ούτε από μη αποδοχή των εν θέματι Δηλώσεων Δικτύου, όπως αναφέρει στην υπό κρίση προσφυγή της. Τούτο διότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, τελώντας σε πλήρη γνώση των νέων παραμέτρων για τον υπολογισμό των τελών χρήσης της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, εξακολουθεί να χρησιμοποιεί κανονικά την υποδομή αυτή, πλην όμως το πράττει χωρίς το αναγκαίο συμβατικό κείμενο. Ωστόσο, το γεγονός ότι μια σιδηροδρομική επιχείρηση (όπως, εν προκειμένω, η προσφεύγουσα) αμφισβητεί –έστω και κατ' ενάσκηση νομίμου δικαιώματός της– έναν ή περισσότερους από τους όρους της Δήλωσης Δικτύου δεν απαλλάσσει την εν λόγω επιχείρηση από την υποχρέωσή της να δραστηριοποιείται στην σιδηροδρομική αγορά τηρώντας τις κατά νόμο προβλεπόμενες προϋποθέσεις, μεταξύ των οποίων και η σύναψη Σύμβασης Πρόσβασης με τον Διαχειριστή. Εφόσον η ΤΡΑΙΝΟΣΕ επέλεξε να αμφισβητήσει τη νομιμότητα της Δήλωσης Δικτύου (είτε συνολικά είτε εν μέρει, π.χ. ως προς τη νέα μεθοδολογία υπολογισμού των τελών) και, ταυτόχρονα, έκρινε σκόπιμη ή και αναγκαία την πρόσβασή της στο εθνικό δίκτυο για τη συνέχιση της δραστηριοποίησής της στην αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών, είχε τη δυνατότητα να υπογράψει Σύμβαση Πρόσβασης με τον καθ' ου

⁹⁶ Βλ. άρθρο 32 του ν. 3891/2010.

επιφυλασόμενη για τη άσκηση των δικαιωμάτων της ενώπιον των αρμόδιων διοικητικών αρχών ή/και δικαστηρίων.

73. Προς αντίκρουση των ανωτέρω, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, το πρώτον με το από 09.05.2022 υπόμνημά της ενώπιον της ΡΑΣ, υποστηρίζει ότι δεν τίθεται ζήτημα ανυπαρξίας Σύμβασης Πρόσβασης μεταξύ της ίδιας και του ΟΣΕ. Στο πλαίσιο αυτό, ισχυρίζεται ότι ο νόμος δεν επιβάλλει την σύναψη συμφωνιών (μεταξύ Διαχειριστή και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων) με διάρκεια ισχύος ίση με την περίοδο διάρκειας του πίνακα δρομολογίων ή την σύναψη αποκλειστικά ετήσιων συμφωνιών, προς επίρρωση δε του ισχυρισμού της επικαλείται το άρθρο 3 στ. 23 και το άρθρο 42 παρ. 1 του ν. 4408/2016 αναφορικά με τις συμφωνίες-πλαίσιο μεταξύ του Διαχειριστή και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων⁹⁷. Κατόπιν, η προσφεύγουσα προβάλλει ότι παρότι η διάρκεια ισχύος της τελευταίας, από 24.04.2019 Σύμβασης Πρόσβασης μεταξύ της ίδιας και του ΟΣΕ είχε ρητά οριστεί ως ετήσια⁹⁸, η ισχύς της εν λόγω Σύμβασης δεν έληξε αυτομάτως με την πάροδο της συμφωνηθείσας περιόδου, διότι α) δεν ορίζεται στη σύμβαση ότι με το πέρας της συμβατικής διάρκειάς της λήγει αυτόματα η ισχύς της σύμβασης ή άνευ ετέρου διακόπτεται το δικαίωμα πρόσβασής της στο δίκτυο, β) από κανέναν συμβατικό όρο δεν απαγορεύεται η σιωπηρή ανανέωση ή η εν τοις πράγμασι παράταση της διάρκειας της συμφωνίας, και γ) για τη λήξη της ισχύος της σύμβασης προβλέπεται δικαίωμα καταγγελίας, το οποίο μόνο αυτό επιφέρει τη λύση του συμβατικού δεσμού. Ενόψει τούτων, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ διατείνεται ότι *«η βούληση των συμβαλλομένων μερών φαίνεται να κατατείνει και να προσβλέπει στην συνέχιση της ισχύος της συμφωνίας πρόσβασης»*, καθώς i) ο ΟΣΕ συνεχίζει να της παρέχει πρόσβαση βάσει της από 24.04.2019 Συμφωνίας, ii) η ΤΡΑΙΝΟΣΕ συνεχίζει να κάνει χρήση της συμφωνηθείσας χωρητικότητας της υποδομής, iii) τα μέρη δεν έχουν ποτέ μέχρι σήμερα ασκήσει το δικαίωμα καταγγελίας, iv) μέχρι σήμερα δεν έχει υπογραφεί νέα συμφωνία μεταξύ των μερών, η οποία να αντικαθιστά την προηγούμενη και άρα να έχει ως συνέπεια την παύση ισχύος της τελευταίας, και v) ο ΟΣΕ δεν έχει μέχρι σήμερα καλέσει την ΤΡΑΙΝΟΣΕ να προχωρήσουν στη σύναψη νέας συμφωνίας, ούτε η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έχει ζητήσει από τον ΟΣΕ να μεταβληθούν οι όροι πρόσβασης⁹⁹.
74. Οι παραπάνω ισχυρισμοί της προσφεύγουσας –ανεξαρτήτως του ότι τελούν σε αντίφαση με τα εκτιθέμενα στην υπό κρίση προσφυγή, στην οποία, όπως προαναφέρθηκε, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ επεσήμανε ρητά ότι δεν έχει συναφθεί Σύμβαση Πρόσβασης για το έτος 2020, χωρίς κάποια άλλη διευκρίνιση– δεν μπορούν να γίνουν δεκτοί για τους εξής, κυρίως, λόγους. Εν πρώτοις, η επίκληση των διατάξεων του άρθρου 3 στ. 23 και του άρθρου 42 παρ. 1 του ν. 4408/2016 αναφορικά με τη διάρκεια ισχύος των συμφωνιών-πλαίσιο μεταξύ του Διαχειριστή και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων παρίσταται αλυσιτελής, καθώς η από 24.04.2019 Σύμβαση της προσφεύγουσας με τον ΟΣΕ δεν έχει καταρτιστεί ως συμφωνία-πλαίσιο, η δε διάρκεια ισχύος της έχει ρητά οριστεί ως ετήσια. Οίκοθεν νοείται ότι, αφ’ ης στιγμής η διάρκεια ισχύος της

⁹⁷ Σύμφωνα με το άρθρο 3 στ. 23, ως «συμφωνία-πλαίσιο» ορίζεται η «νομικά δεσμευτική γενική συμφωνία δυνάμει του δημοσίου ή του ιδιωτικού δικαίου, η οποία καθορίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις ενός αιτούντος και του διαχειριστή της υποδομής, όσον αφορά την κατανεμητέα χωρητικότητα υποδομής και τα καταβλητέα τέλη για περίοδο μεγαλύτερη μιας περιόδου πίνακα δρομολογίου». Σύμφωνα με το άρθρο 42 παρ. 1: «Με την επιφύλαξη των άρθρων 101, 102 και 106 ΣΛΕΕ, είναι δυνατό να συναφθεί συμφωνία - πλαίσιο μεταξύ διαχειριστή υποδομής και αιτούντος. Η εν λόγω συμφωνία - πλαίσιο καθορίζει τα χαρακτηριστικά της χωρητικότητας υποδομής που απαιτούνται από τον αιτούντα και προσφέρονται σε αυτόν για χρονικό διάστημα πέραν της μίας περιόδου πίνακα δρομολογίων. Η συμφωνία - πλαίσιο δεν καθορίζει λεπτομερώς μια σιδηροδρομική διαδρομή, αλλά έχει συνταχθεί έτσι ώστε να ικανοποιεί τις νόμιμες εμπορικές ανάγκες του αιτούντος. Κάθε συμφωνία - πλαίσιο υποβάλλεται για έγκριση στο ρυθμιστικό φορέα [...]».

⁹⁸ Και συγκεκριμένα, από 01.01.2019 έως 31.12.2019 (βλ. άρθρο 4 της Σύμβασης).

⁹⁹ Βλ. ενότητα 2.3. του από 09.05.2022 υπομνήματος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

σύμβασης έχει ρητά οριστεί ως ετήσια και δεν ορίζεται διαφορετικά, η λύση του οικείου συμβατικού δεσμού επέρχεται με την πάροδο της εν λόγω ετήσιας χρονικής περιόδου, χωρίς να απαιτείται, επιπλέον, καταγγελία της σύμβασης ή οποιαδήποτε επιπλέον διατύπωση. Και ναι μεν δεν αποκλείεται η σιωπηρή ανανέωση ή η εν τοις πράγμασι παράταση της διάρκειας ισχύος της σύμβασης κοινή συναινέσει των μερών, στο πλαίσιο της συμβατικής ελευθερίας, πλην όμως τέτοια ανανέωση ή παράταση δεν προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου της υπό κρίση υπόθεσης, ούτε μπορεί να συναχθεί από μόνο το γεγονός ότι ο καθ' ου δεν έχει εναντιωθεί έμπρακτα στην πρόσβαση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στο δίκτυο¹⁰⁰. Επιπλέον, η διαδοχική σύναψη ετήσιων Συμβάσεων Πρόσβασης στο δίκτυο, σε αντιστοιχία με τις εκάστοτε ετήσιες Δηλώσεις Δικτύου, αποτελεί πάγια πρακτική μεταξύ των μερών. Το δε γεγονός ότι δεν έχει ακόμη συναφθεί νέα συμφωνία μεταξύ των μερών δεν στοιχειοθετεί τη συνέχιση της ισχύος της πρότερης συμφωνίας, αλλά αντίθετα επιβεβαιώνει την ανυπαρξία ισχύουσας σύμβασης. Εξάλλου, ο ισχυρισμός της προσφεύγουσας ότι μέχρι σήμερα ο ΟΣΕ δεν την έχει καλέσει σε σύναψη νέας συμφωνίας δεν επαληθεύεται, καθώς από τα στοιχεία του φακέλου προκύπτει ότι ο Διαχειριστής είχε επιδιώξει την υπογραφή σχετικής Σύμβασης Πρόσβασης, πλην όμως η ΤΡΑΙΝΟΣΕ –όπως η ίδια αναφέρει¹⁰¹– αρνήθηκε την υπογραφή της, λόγω της διαφωνίας της με το περιεχόμενο των Δηλώσεων Δικτύου 2020 και 2021. Σε κάθε περίπτωση, η σύναψη Σύμβασης Πρόσβασης μεταξύ των μερών για τα έτη 2020 και 2021 παρίσταται επιβεβλημένη προς άρση κάθε τυχόν αμφιβολίας ή αβεβαιότητας στη σιδηροδρομική αγορά και προς ασφαλή, άμεση και οριστική διευθέτηση του ζητήματος.

Περαιτέρω, στο από 09.05.2022 υπόμνημά της ενώπιον της ΡΑΣ η ΤΡΑΙΝΟΣΕ προβάλλει ότι η Δήλωση Δικτύου δεν μπορεί να εφαρμόζεται ανεξάρτητα από την υπογραφή Σύμβασης Πρόσβασης στο δίκτυο. Στο πλαίσιο αυτό, υποστηρίζει ότι η Δήλωση Δικτύου δεν έχει καμία συμβατική ισχύ, αλλά «αποτελεί ένα κατά κύριο λόγο πληροφοριακό έγγραφο, το οποίο μόνο αυτό δεν μπορεί να επιβάλει υποχρεώσεις στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις ή να γεννήσει δικαιώματα για τον Διαχειριστή Υποδομής». Σύμφωνα με την προσφεύγουσα, το περιεχόμενο της Δήλωσης Δικτύου αποκτά δεσμευτική (συμβατική) ισχύ μόνο μέσω της σύναψης Σύμβασης Πρόσβασης με τον ΟΣΕ, οπότε η Δήλωση λογίζεται ότι καθίσταται μέρος της Σύμβασης¹⁰². Επί του ανωτέρω ισχυρισμού της ΤΡΑΙΝΟΣΕ σημειώνονται τα ακόλουθα. Καταρχάς, δεν αμφισβητείται ότι το περιεχόμενο της Δήλωσης Δικτύου δεν έχει αυτοδύναμη συμβατική ισχύ, αλλά δύναται να αποκτά τέτοια ισχύ λογιζόμενο ως μέρος της Σύμβασης Πρόσβασης η οποία συνάπτεται μεταξύ του Διαχειριστή και της εκάστοτε ενδιαφερόμενης σιδηροδρομικής επιχείρησης. Πλην όμως, ακριβώς το γεγονός ότι η Δήλωση Δικτύου δεν έχει συμβατική ισχύ επιβεβαιώνει την αναγκαιότητα της σύναψης Σύμβασης Πρόσβασης με τον Διαχειριστή ως απαραίτητης προϋπόθεσης για τη σύνομη πρόσβαση κάθε σιδηροδρομικής επιχείρησης στο δίκτυο. Κοντολογίς, ο σχετικός ισχυρισμός της προσφεύγουσας ουδόλως αναιρεί την υποχρέωση της να δραστηριοποιείται στο εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο δυνάμει ισχυρής Σύμβασης

¹⁰⁰ Συναφώς βλ. το από 30.05.2022 υπόμνημα του ΟΣΕ ενώπιον της Αρχής (σημείο VI.), όπου αναφέρεται ότι «[η] προσφεύγουσα υπέγραψε το έτος 2019 σύμβαση με τον ΟΣΕ, διάρκειας ορισμένου χρόνου, ο οποίος παρήλθε και η σύμβαση έχει λήξει, επιχειρεί δε με παντελώς αβάσιμα επιχειρήματα να ισχυριστεί ότι η δήθεν η σύμβαση του 2019 έχει παραταθεί σιωπηρώς και ισχύει μέχρι σήμερα. Η σύμβαση όμως αυτή, ουδέποτε παρατάθηκε, ούτε σιωπηρώς ούτε ρητώς, ο ΟΣΕ επεσήμανε επανειλημμένως τη λήξη της προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ουδέποτε συνομολόγησε αμέσως ή εμμέσως την συνέχιση της ισχύος της μετά τον συμφωνημένο χρόνο λήξης αυτής».

¹⁰¹ Βλ., ιδίως, σελ. 28-30 της υπό κρίση, με α.π. ΡΑΣ 523/24.03.2021 προσφυγής. Αντίστοιχα, στο από 30.05.2022 υπόμνημά του (σημείο VI.) ο ΟΣΕ επισημαίνει ότι είχε επιδιώξει την υπογραφή σύμβασης, «αυτό όμως δεν έχει καταστεί δυνατό να υλοποιηθεί με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ λόγω αδικαιολόγητης άρνησης της τελευταίας να συμπράξει».

¹⁰² Βλ. το από 09.05.2022 υπόμνημα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ενότητα 2.4.

Πρόσβασης με τον καθ' ου, υπό όρους διαφάνειας και ίσης μεταχείρισης, όπως κάθε ενδιαφερόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση.

Β. Επί των ισχυρισμών της προσφεύγουσας περί: (γ) παράβασης του άρθρου 29 του ν. 4408/2016, σχετικά με τη θέσπιση, τον καθορισμό και την είσπραξη των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής, σε συνδυασμό με το άρθρο 31 του ίδιου νόμου σχετικά με τις αρχές χρέωσης των εν λόγω τελών, (δ) παράβασης του άρθρου 32 του ίδιου νόμου, σχετικά με τις εξαιρέσεις από τις αρχές χρέωσης των εν λόγω τελών και τη διαδικασία επιβολής υψηλότερων τελών, καθώς και (ε) παράβασης του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2015/909, σχετικά με τους τρόπους υπολογισμού του κόστους που προκύπτει απευθείας από τη λειτουργία σιδηροδρομικής υπηρεσίας

75. Σε ό,τι αφορά στον ισχυρισμό της προσφεύγουσας περί παράβασης του άρθρου 29 του ν. 4408/2016 σχετικά με τη θέσπιση, τον καθορισμό και των είσπραξη των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής (σε συνδυασμό με το άρθρο 31 σχετικά με τις αρχές χρέωσης των εν λόγω τελών), προσήκει να επισημανθούν τα ακόλουθα. Σύμφωνα με το άρθρο 29 παρ. 1 του ν. 4408/2016, οι κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης των τελών καθορίζονται με τη με αρ. Φ4/54510/4872/06 Απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών (ΦΕΚ Β' 1745), η ισχύς της οποίας διατηρείται μέχρι την έκδοση της προβλεπόμενης στο άρθρο 31 παρ. 3 υπουργικής απόφασης¹⁰³. Στην ίδια διάταξη ορίζεται ότι η Δήλωση Δικτύου περιλαμβάνει το πλαίσιο, τους κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης, ο δε Διαχειριστής καθορίζει και εισπράττει τα τέλη για τη χρήση της υποδομής, σύμφωνα με το πλαίσιο, τους κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης που έχουν καθιερωθεί.
76. Σύμφωνα και με τις αιτιολογικές σκέψεις 8 και 9 του Προοιμίου της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ, τα κράτη μέλη της Ένωσης έχουν την ευθύνη ανάπτυξης της σιδηροδρομικής τους υποδομής, προκειμένου να τονωθεί ο ανταγωνισμός στον τομέα της διαχείρισης των σιδηροδρομικών μεταφορών, με στόχο τη βελτίωση της άνεσης και εξυπηρέτησης των χρηστών. Δεδομένου ότι δεν υπάρχουν κοινοί κανόνες σχετικά με την κατανομή του κόστους υποδομής, κάθε κράτος μέλος της Ένωσης, αφού συμβουλευτεί τον Διαχειριστή της υποδομής, θεσπίζει κανόνες σχετικά με τις πληρωμές τελών από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για τη χρήση της σιδηροδρομικής

¹⁰³ Σύμφωνα με το άρθρο 31 παρ. 3 του ν. 4408/2016: «Με την επιφύλαξη των παραγράφων 4 ή 5 του παρόντος άρθρου ή του άρθρου 32, το τέλος για την ελάχιστη δέσμη πρόσβασης και για την πρόσβαση σε υποδομή που συνδέει εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, ορίζεται ίσο με το κόστος που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της εκτέλεσης της σιδηροδρομικής υπηρεσίας (service). Οι τρόποι υπολογισμού του κόστους που προκύπτει άμεσα από τη λειτουργία σιδηροδρομικής υπηρεσίας ορίζονται από τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2015/909 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 12ης Ιουνίου 2015 (ΕΕ L 148/17 της 13.6.2015). Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να αποφασίσει να προσαρμοσθεί σταδιακά στις λεπτομέρειες αυτές κατά τη διάρκεια περιόδου που δεν υπερβαίνει τα τέσσερα (4) έτη από την έναρξη ισχύος του εν λόγω Εκτελεστικού Κανονισμού. Εντός τεσσάρων (4) ετών από την έναρξη ισχύος του, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κατόπιν εισήγησης του διαχειριστή υποδομής και γνώμης του ρυθμιστικού φορέα του άρθρου 55, καθορίζονται το πλαίσιο, οι κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής, σύμφωνα με τις διατάξεις του ως άνω Εκτελεστικού Κανονισμού, και καταργούνται οι διατάξεις της απόφασης της παραγράφου 1 του άρθρου 29. Η εν λόγω απόφαση μπορεί να αναθεωρείται όταν αυτό κρίνεται αναγκαίο. Με όμοια απόφαση δύναται να ρυθμίζεται κάθε αναγκαίο θέμα σχετικά με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου».

υποδομής, τηρώντας τις αρχές της διαφάνειας και της μη διακριτικής μεταχείρισης μεταξύ των χρηστών.

77. Όπως προκύπτει από το εφαρμοστέο ρυθμιστικό πλαίσιο, η λήψη αποφάσεων για το ύψος των τελών χρήσης της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής ανήκει στα βασικά καθήκοντα του Διαχειριστή, σε συνεργασία με το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, δεδομένου ότι συνδέεται τόσο με θέματα χρηματοδότησης του Διαχειριστή, όσο και με την ανεξαρτησία του. Κάθε αλλαγή σχετιζόμενη με τα κριτήρια, τους κανόνες και τον επανακαθορισμό των τελών για τη χρήση της υποδομής ξεκινά με εισήγηση του ΟΣΕ προς το ανωτέρω αρμόδιο Υπουργείο και πρέπει να τελεί σε συμφωνία με τις προβλέψεις του Τμήματος 2 (άρθρα 29 έως 37) του Κεφαλαίου IV του ν. 4408/2016, καθώς και με τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2015/909 σχετικά με τους τρόπους υπολογισμού του κόστους που προκύπτει απευθείας από τη λειτουργία σιδηροδρομικής υπηρεσίας, υλοποιείται δε με την έκδοση της προβλεπόμενης στο άρθρο 29 παρ. 1 του ν. 4408/2016 υπουργικής απόφασης.
78. Η ΡΑΣ συμμετέχει στην ως άνω διαδικασία με τους ακόλουθους, ιδίως, τρόπους:
- 78.1. εξετάζει ότι τα επιβαλλόμενα από τον Διαχειριστή τέλη χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής είναι σύμφωνα με το Τμήμα 2 του Κεφαλαίου IV του ν. 4408/2016 και δεν εισάγουν διακρίσεις (άρθρο 56 παρ. 5 εδ. α' του ν. 4408/2016),
- 78.2. επιβλέπει τις διαπραγματεύσεις μεταξύ αιτούντων και Διαχειριστή σχετικά με το ύψος των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής (άρθρο 56 παρ. 5 εδ. β' του ν. 4408/2016),
- 78.3. εκφράζει γνώμη, **μετά από εισήγηση του Διαχειριστή**, για την έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών η οποία καθορίζει το πλαίσιο, τους κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής, σύμφωνα και με τις διατάξεις του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2015/909 (άρθρο 31 παρ. 3 του ν. 4408/2016). Η εισήγηση αυτή είναι αναγκαίο να τεκμηριώνεται από ειδική, κατάλληλη και επαρκή τεχνικοοικονομική μελέτη και να είναι σύμφωνη αφενός με το άρθρο 31 παρ. 3 εδ. α' του ν. 4408/2016, κατά το οποίο τα τέλη ορίζονται ίσα με το κόστος που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της εκτέλεσης της σιδηροδρομικής υπηρεσίας (άμεσο κόστος), αφετέρου με τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2015/909 σχετικά με τους τρόπους υπολογισμού του εν λόγω άμεσου κόστους,
- 78.4. εκφράζει γνώμη, μετά από εισήγηση του Διαχειριστή, για την έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών με την οποία επιβάλλονται υψηλότερα τέλη – προσαυξήσεις, προκειμένου να εξασφαλιστεί η πλήρης ανάκτηση του κόστους του Διαχειριστή και εφόσον η αγορά μπορεί να το ανεχθεί, με βάση αποτελεσματικές, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις αρχές, και εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα τη βέλτιστη ανταγωνιστικότητα των τμημάτων αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών (άρθρο 32 παρ. 1 του ν. 4408/2016),
- 78.5. εξετάζει προσφυγές αιτούντων οι οποίοι πιστεύουν ότι δεν έχουν υποστεί δίκαιη μεταχείριση, ότι έχουν υποστεί διακρίσεις ή ότι έχουν με άλλο τρόπο αδικηθεί, ιδιαίτερα κατά αποφάσεων του Διαχειριστή υποδομής ή του φορέα εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών, σχετικά (μεταξύ άλλων) με το σύστημα χρέωσης και το

επίπεδο ή τη διάρθρωση των τελών χρήσης της υποδομής των οποίων η καταβολή (μπορεί να) απαιτείται (άρθρο 56 παρ. 1 του ν. 4408/2016), και

- 78.6. ελέγχει την συμβατότητα των αρχών και κριτηρίων του συστήματος χρεώσεων του Διαχειριστή με τους κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2015/909, βάσει του άρθρου 7 του εν λόγω Κανονισμού.
79. Εν προκειμένω, τον Φεβρουάριο του 2019, ο ΟΣΕ υπέβαλε στη ΡΑΣ αναθεωρημένο Σύστημα Τελών Πρόσβασης και Χρήσης Υποδομής¹⁰⁴, βασιζόμενο στη βασική αρχή χρέωσης του άρθρου 31 παρ. 3 του ν. 4408/2016, η οποία ορίζει ότι «το τέλος για την ελάχιστη δέσμη πρόσβασης και για την πρόσβαση σε υποδομή που συνδέει εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, ορίζεται ίσο με το κόστος που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της εκτέλεσης της σιδηροδρομικής υπηρεσίας (service)». Η εν λόγω αρχή διαφοροποιείται από την αρχή του οριακού κόστους την οποία προέβλεπε η προγενέστερη Οδηγία 2001/14/ΕΚ και η οποία έχει αποτυπωθεί στην (ακόμη ισχύουσα) με αρ. Φ4/54510/4872/06 (Β' 1745) Απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. Το νέο μοντέλο προέβλεπε αύξηση της τιμής του οικείου συντελεστή από [...] σε [...], από την οποία (κυρίως) προέκυπτε και η αύξηση των επίμαχων χρεώσεων στη Δήλωση Δικτύου 2020, καθώς και οι λοιπές πρόσθετες χρεώσεις σχετικά με εγκαταστάσεις και υπηρεσίες. Κατά τους ισχυρισμούς του ΟΣΕ, το αναθεωρημένο αυτό σύστημα υποβλήθηκε στη ΡΑΣ «ως μεταβατική λύση, μέχρι την εκπόνηση ενός νέου συστήματος χρεώσεων, με σκοπό να [.....]»¹⁰⁵.
80. Μάλιστα, είχε ήδη προηγηθεί η δημοσίευση της με αρ. 77319/4356/24.12.2018 (Β' 5960) Απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, δυνάμει της οποίας εγκρίθηκε το Επιχειρησιακό Σχέδιο του ΟΣΕ για τα έτη 2019-2022. Στο δε Κεφάλαιο 5 («Προγράμματα Δράσης») παρ. 5.1 («Πρόγραμμα Δράσης για τη Διασφάλιση της Οικονομικής Βιωσιμότητας») προβλέφθηκαν, ως προς τα «Έσοδα από την αύξηση χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής» σημαντικές αυξήσεις (ιδιαίτερα για τα έτη 2020-2022) και συγκεκριμένα, ανά έτος:
- | | |
|------------|-----|
| 2018/2017: | 0% |
| 2019/2018: | 2% |
| 2020/2019: | 3% |
| 2021/2020: | 40% |
| 2022/2021: | 40% |
81. Σημειώνεται ότι για την κατάρτιση και έγκριση του παραπάνω Επιχειρησιακού Σχεδίου του ΟΣΕ δεν ακολουθήθηκε η διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 8 παρ. 3 του ν. 4408/2016 σε συνδυασμό με το άρθρο 56 παρ. 3 του ίδιου νόμου. Τούτο διότι, ενώ κατά τις εν λόγω διατάξεις ο Διαχειριστής υποχρεούται να υποβάλει στη ΡΑΣ το Επιχειρησιακό του Σχέδιο σε προσωρινή μορφή, προκειμένου η Αρχή να παράσχει μη δεσμευτική γνώμη ως προς το εάν αυτό συμμορφώνεται με την κατάσταση του ανταγωνισμού στη σιδηροδρομική αγορά, η κοινοποίηση του σχετικού Επιχειρησιακού Σχεδίου του ΟΣΕ στη ΡΑΣ έλαβε χώρα μόνο μετά την οριστική έγκρισή του. Επομένως, η Αρχή δεν είχε τη δυνατότητα να εκφράσει γνώμη επί (της προσωρινής

¹⁰⁴ Βλ. τη με α.π. 9032559/04.02.2019 επιστολή του ΟΣΕ προς τη ΡΑΣ.

¹⁰⁵ Όπ.π.

μορφής) του Επιχειρησιακού Σχεδίου πριν την οριστική έγκρισή του από τον αρμόδιο Υπουργό. Επίσης, εφόσον κατά το χρόνο της δημοσίευσης της Δήλωσης Δικτύου 2020 (Μάρτιος 2019) είχε ήδη λάβει χώρα η έγκριση του Επιχειρησιακού Σχεδίου 2019-2022 του ΟΣΕ, ο ΟΣΕ είχε τη δυνατότητα να αναφέρει στην εν λόγω Δήλωση τις αυξήσεις που είχαν προβλεφθεί για τα επόμενα έτη, σύμφωνα με το Παράρτημα IV του άρθρου 62 του ν. 4408/2016, το οποίο, όπως προεκτέθηκε, ορίζει ότι το τμήμα της Δήλωσης που αφορά στις αρχές χρέωσης και στα τιμολόγια περιλαμβάνει πληροφορίες για τα τέλη «τα οποία έχουν ήδη αποφασισθεί ή προβλέπονται για τα επόμενα πέντε έτη, εάν διατίθενται».

82. Η ΡΑΣ, με σειρά εγγράφων της προς τον ΟΣΕ¹⁰⁶, επεσήμανε ότι το υποβληθέν νέο σύστημα χρεώσεων πρέπει να αποδεσμευθεί χρονικά από τη δημοσίευση της Δήλωσης Δικτύου 2020 (η οποία τότε εκκρεμούσε) και ότι πριν τη θέση αυτού σε ισχύ πρέπει να αντικατασταθεί η ισχύουσα, με αρ. Φ4/54510/4872/06 Υπουργική Απόφαση (Β' 1745), κατά τη διαδικασία του άρθρου 31 παρ. 3 του ν. 4408/2016. Πολύ αργότερα, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ διατύπωσε μια πρώτη επιφύλαξη¹⁰⁷ αναφορικά με τα τέλη χρήσης της υποδομής για το έτος 2020, στην οποία η ΡΑΣ απάντησε σχετικά¹⁰⁸. Μολαταύτα, η ΡΑΣ ούτε ενημερώθηκε, ούτε κλήθηκε στις προφορικές και άτυπες διαπραγματεύσεις τις οποίες τόσο ο ΟΣΕ, όσο και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ισχυρίζονται ότι διεξάγονταν κατά την περίοδο εκείνη σχετικά με το ύψος των τελών χρήσης της υποδομής. Με την ολοκλήρωση του ελέγχου του νέου «μεταβατικού» συστήματος χρεώσεων, η ΡΑΣ απέστειλε στον ΟΣΕ επιστολή με τα αποτελέσματα του ελέγχου και σχετικές παρατηρήσεις¹⁰⁹. Με αντίστοιχη επιστολή¹¹⁰, η ΡΑΣ ενημέρωσε την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, καθώς και την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, αναφορικά με την ολοκλήρωση του ελέγχου. Η βασική παρατήρηση της Αρχής επί του νέου συστήματος χρεώσεων είναι ότι δεν παρασχέθηκε κατάλληλη κοστολογική τεκμηρίωση η οποία να δικαιολογεί την αύξηση του συντελεστή από [...] σε [...], ενώ παράλληλα δεν έγινε σαφές αν για τον υπολογισμό και τη διαμόρφωση του άμεσου μοναδιαίου κόστους ελήφθησαν υπόψη τα επιλέξιμα κόστη και αφαιρέθηκαν τα μη επιλέξιμα κόστη, σύμφωνα με το άρθρο 4 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2015/909. Η ΡΑΣ επιφυλάχθηκε να επανέλθει σχετικά μετά την ολοκλήρωση του έργου της αξιολόγησης και βελτιστοποίησης του μοντέλου κοστολόγησης που είχε προκηρύξει ο ΟΣΕ με τη με αρ. 1909/29.05.2019 Διακήρυξη, «με στόχο τη βελτίωση του υφιστάμενου κοστολογικού μοντέλου του Οργανισμού όπου αυτό απαιτείται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2015/909 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 12ης Ιουνίου 2015»¹¹¹.
83. Επί των παρατηρήσεων της ΡΑΣ ως προς το νέο σύστημα χρεώσεων και ειδικότερα επί των θεμάτων που σχετίζονται με την ερευνώμενη προσφυγή, ο ΟΣΕ απάντησε ως ακολούθως: «...Η μεταβολή των τελών υποδομής του ΟΣΕ οδηγεί σε εκτιμώμενα συνολικά τέλη υποδομής τα οποία είναι χαμηλότερα από το άμεσο κόστος που απαιτείται για την παροχή των υπηρεσιών τους (όπως ορίζεται στο σημείο 1, άρθρ.2, ΕΕ/2015/909). Ακόμα και μετά την παρούσα πράξη σταδιακής προσαρμογής για την ανάκτηση του άμεσου κόστους δεν επιτυγχάνεται ανάκτηση του συνόλου του άμεσου κόστους για το δρομολογιακό έτος (Δ.Ε.) 2020 καθιστώντας την εταιρεία

¹⁰⁶ Βλ. το με α.π. 9711/20.02.2019 έγγραφο, καθώς και τα με α.π. 9712/20.02.2019 και 11503/04.11.2019 έγγραφα της ΡΑΣ προς τον ΟΣΕ, με κοινοποίηση στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

¹⁰⁷ Με τη με α.π. 32541/19/Δ2/09.09.2019 επιστολή της, η οποία αφορούσε στις εγκαταστάσεις πετρελαιοδότησης,

¹⁰⁸ Με το με α.π. 1124/12.09.2019 έγγραφο.

¹⁰⁹ Βλ. τη με α.π. 11123/12.09.2019 επιστολή της ΡΑΣ προς τον ΟΣΕ.

¹¹⁰ Βλ. τη με α.π. 11126/12.09.2019 επιστολή της ΡΑΣ.

¹¹¹ Όπως επισημάνθηκε στη με α.π. 9053235/25.06.2019 επιστολή του ΟΣΕ με τίτλο «Παροχή στοιχείων για τη διενέργεια ελέγχου του Νέου Συστήματος Τελών Πρόσβασης και Χρήσης Υποδομής».

ελλειμματική ως προς το σιδηροδρομικό έργο. Επιπρόσθετα, διασαφηνίζεται ότι οι μεταβολές των τελών για το Δ.Ε. 2020 δεν αφορούν προσαυξήσεις (mark-ups) οπότε και δεν εμπίπτουν σε αντίστοιχες ειδικότερες διατάξεις όπως της παρ.1, άρθρ.32, Ν.4408/2016...». Επιπλέον, τόνισε τα εξής: «Σχετικά με το άρθρ.30, Ν.4408/2016 (άρθρ.30, 2012/31/ΕΕ) σας ενημερώνουμε ότι στην παρ.1 αναφέρεται ότι «παρέχονται κίνητρα στο Δ.Υ. για τη μείωση του κόστους παροχής της υποδομής και του επιπέδου των τελών πρόσβασης» (“Infrastructure managers shall...be given incentives to reduce the costs of providing infrastructure and the level of access charges”) π.χ. από το Κράτος μέσω ρυθμιστικών μέτρων (παρ.3, άρθρ.30, 2012/34/ΕΕ). Η παρ.3 του Ν.4408/2016 επιπρόσθετα προβλέπει ότι τα κίνητρα αυτά υλοποιούνται και μετά από εισήγηση του ρυθμιστικού φορέα. Ο ΟΣΕ σας γνωρίζει ότι δεν έχει λάβει σχετικά τεχνικά ή επενδυτικά κίνητρα»¹¹².

84. Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι ο ΟΣΕ προέβη στην επίμαχη αύξηση των τελών χρήσης της υποδομής κατ’ εφαρμογή του άρθρου 8 παρ. 4 του ν. 4408/2016, με κατ’ αρχήν σκοπό την σταδιακή ισοσκέλιση των λογαριασμών εσόδων και εξόδων, ενόψει και της έλλειψης κινήτρων για τη μείωση του κόστους παροχής της υποδομής και του ύψους των τελών. Ειδικότερα, σύμφωνα με την ως άνω διάταξη, «υπό κανονικές επιχειρηματικές συνθήκες και για εύλογο χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει περίοδο πέντε (5) ετών, ο λογαριασμός κερδών και ζημιών του διαχειριστή υποδομής ισοσκελίζει τουλάχιστον τα έσοδα από τα τέλη υποδομής, τα πλεονάσματα από άλλες εμπορικές δραστηριότητες, τα μη επιστρεπτέα έσοδα από ιδιωτικές πηγές και την κρατική χρηματοδότηση, αφενός, συμπεριλαμβανομένων των προκαταβολών από το Υπουργείο Οικονομικών, ενδεχομένως, και των δαπανών υποδομής, αφετέρου». Στο πλαίσιο όμως αυτό, ο ΟΣΕ φαίνεται να μην έχει λάβει υπόψη ότι για τον εν λόγω ισοσκελισμό εσόδων και εξόδων, στα έσοδα συνυπολογίζονται, πέραν των τελών χρήσης της υποδομής (τα οποία και αποτελούν το βασικό έσοδό του), και «τα πλεονάσματα από άλλες εμπορικές δραστηριότητες [...] και την κρατική χρηματοδότηση, αφενός, συμπεριλαμβανομένων των προκαταβολών από το Υπουργείο Οικονομικών, ενδεχομένως, και των δαπανών υποδομής, αφετέρου».
85. Επιπλέον, διευκρινίζεται ότι για τα έτη 2015-2019 είχε εφαρμογή η με αρ. Φ35/οικ.63186/3187/19.10.2015 (Β’ 2333) ΚΥΑ των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών με τίτλο «Παροχή κινήτρου στο διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής (ΟΣΕ ΑΕ) για τη μείωση του κόστους χρήσης της υποδομής και του επιπέδου των τελών υποδομής, για τα έτη 2015 - 2019». Σε εκτέλεση της ως άνω ΚΥΑ, η ΡΑΣ, με σειρά εγγράφων της προς τον ΟΣΕ¹¹³, ζήτησε την προσκόμιση των απαιτούμενων από την ΚΥΑ δικαιολογητικών για τη σύνταξη και αποστολή σχετικής εισήγησης προς το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Πλην όμως, ο ΟΣΕ δεν ανταποκρίθηκε στο εν λόγω αίτημα της Αρχής. Μετέπειτα, στο πλαίσιο των επαφών με το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών για την σύνταξη της συμβατικής συμφωνίας μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του ΟΣΕ, αναφορικά με την παροχή κινήτρων για τη μείωση του κόστους παροχής της υποδομής και του επιπέδου τελών πρόσβασης σύμφωνα με το άρθρο 30 του ν. 4408/2016, η ΡΑΣ απέστειλε σχετική εισήγηση στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών¹¹⁴, προκειμένου να διερευνηθεί η ένταξή της στο υπό συζήτηση σχέδιο. Η συμβατική συμφωνία, ωστόσο, μέχρι σήμερα δεν έχει υπογραφεί.

¹¹² Βλ. το με α.π. 9063677/12.11.2019 έγγραφο του ΟΣΕ.

¹¹³ Βλ. τα με α.π. 5383/26.01.2017, 5518/03.03.2017 και 7252/20.12.2018 έγγραφα της ΡΑΣ προς τον ΟΣΕ με θέμα: «Παροχή κινήτρων στο ΔΥ σε εφαρμογή της ΚΥΑ Φ35/οικ.63186/31867 (Β’ 2333)».

¹¹⁴ Βλ. τη με α.π.12634/17.03.2020 επιστολή της ΡΑΣ προς το Υπουργείο με θέμα: «Εισήγηση ΡΑΣ για κίνητρα στο ΔΥ για τη μείωση του κόστους παροχής της υποδομής και του επιπέδου των τελών πρόσβασης»

86. Τέλος, ως προς τον ισχυρισμό της προσφεύγουσας περί παράβασης του άρθρου 32 του ν. 4408/2016, σχετικά με τις εξαιρέσεις από τις αρχές χρέωσης των τελών χρήσης της υποδομής και τη διαδικασία επιβολής υψηλότερων τελών (προσαυξήσεων), καθώς και ως προς τον συναφή ισχυρισμό της προσφεύγουσας περί παράβασης του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2015/909, σχετικά με τους τρόπους υπολογισμού του κόστους που προκύπτει απευθείας από τη λειτουργία σιδηροδρομικής υπηρεσίας (και ειδικότερα των αιτιολογικών σκέψεων 5, 7 και 8 αυτού), επισημαίνονται τα ακόλουθα.
87. Σύμφωνα με το άρθρο 32 παρ. 1 του ν. 4408/2016: «Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, μετά από εισήγηση του διαχειριστή υποδομής και γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, προκειμένου να εξασφαλιστεί η πλήρης ανάκτηση του κόστους που προκύπτει για τον διαχειριστή υποδομής, είναι δυνατόν, εφόσον η αγορά μπορεί να το ανεχθεί, να επιβάλλονται υψηλότερα τέλη με βάση αποτελεσματικές, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις αρχές, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα τη βέλτιστη ανταγωνιστικότητα των τμημάτων αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών. Στο σύστημα χρέωσης πρέπει να τηρούνται οι αυξήσεις της παραγωγικότητας που επιτυγχάνουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Με όμοια απόφαση μπορεί να ρυθμίζεται κάθε αναγκαίο θέμα σχετικό με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου. [...] Πριν από την έγκριση της επιβολής προσαυξήσεων, ο διαχειριστής υποδομής αξιολογεί τη σκοπιμότητά τους για συγκεκριμένα τμήματα της αγοράς, λαμβάνοντας υπόψη τουλάχιστον τα ζεύγη που περιλαμβάνονται στο σημείο 1 του Παραρτήματος VI του άρθρου 62 και διατηρώντας τα σημαντικά από αυτά. Ο κατάλογος των τμημάτων της αγοράς που καταρτίζει ο διαχειριστής υποδομής περιλαμβάνει τουλάχιστον τα εξής τρία στοιχεία: εμπορευματικές υπηρεσίες, επιβατικές υπηρεσίες εντός του πλαισίου σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας και λοιπές επιβατικές υπηρεσίες (services) [...]»¹¹⁵.
88. Περαιτέρω, οι αιτιολογικές σκέψεις 5, 7 και 8 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2015/909 έχουν ως εξής: «(5) Ο διαχειριστής υποδομής δεν πρέπει να έχει τη δυνατότητα να ανακτά το κόστος επένδυσης σε στοιχείο του ενεργητικού εφόσον δεν είναι υποχρεωμένος να αποπληρώσει το κόστος αυτό. [...] (7) Η χρήση των προβλέψεων για το κόστος και τα επίπεδα επιδόσεων δεν πρέπει να συνεπάγονται, υπό συνήθεις εμπορικές συνθήκες, υψηλότερο άμεσο κόστος, τέλη πρόσβασης τροχιάς και, εντέλει, μη αποδοτική χρήση του δικτύου. Συνεπώς, πρέπει να εφαρμόζονται οι ιστορικές αξίες των στοιχείων ενεργητικού και μόνον εάν δεν είναι διαθέσιμες οι αξίες αυτές, ή αν οι τρέχουσες αξίες είναι χαμηλότερες, επιτρέπεται να λαμβάνονται υπόψη οι τρέχουσες αξίες. Εναλλακτικά, είναι δυνατόν να χρησιμοποιούνται εκτιμώμενες αξίες ή αξίες αντικατάστασης, το προβλεπόμενο κόστος και τα προβλεπόμενα επίπεδα επιδόσεων υπό την προϋπόθεση ότι ο διαχειριστής υποδομής αιτιολογεί στον ρυθμιστικό φορέα τον τρόπο με τον οποίο προέβη στον καθορισμό τους και ότι ο καθορισμός τους ήταν αντικειμενικός. (8) Ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να έχει τη δυνατότητα να συμπεριλαμβάνει στον υπολογισμό του οικείου άμεσου κόστους μόνον το κόστος που μπορεί να αποδείξει αντικειμενικά και με βεβαιότητα ότι δεν προκύπτει απευθείας από τη λειτουργία σιδηροδρομικής υπηρεσίας.

¹¹⁵ Σύμφωνα με το σημείο 1 του Παραρτήματος VI του άρθρου 62 του ν. 4408/2016, στο οποίο παραπέμπει η εν λόγω διάταξη, στα ζεύγη που λαμβάνει υπόψη ο Διαχειριστής όταν καταρτίζει κατάλογο των τμημάτων της αγοράς για να εισάγει προσαυξήσεις στο σύστημα χρέωσης περιλαμβάνονται τουλάχιστον τα ακόλουθα: α) υπηρεσίες επιβατών έναντι υπηρεσιών εμπορευμάτων, β) συρμοί που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα έναντι άλλων συρμών εμπορευμάτων, γ) εγχώριες υπηρεσίες έναντι διεθνών υπηρεσιών, δ) συρμοί συνδυασμένης μεταφοράς έναντι απευθείας (direct) συρμών, ε) αστικές ή περιφερειακές υπηρεσίες επιβατών έναντι υπεραστικών υπηρεσιών επιβατών, στ) κλειστοί συρμοί έναντι συρμών με μεμονωμένες φορτάμαξες, ζ) τακτικές σιδηροδρομικές υπηρεσίες έναντι περιστασιακών σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

Παραδείγματος χάρη, η φθορά παρατρόχιων σημάτων και χειριστηρίων αλλαγών δεν μεταβάλλεται ανάλογα με την κυκλοφορία και, συνεπώς, δεν πρέπει να καταλογίζεται στη χρέωση με βάση το άμεσο κόστος. Αντιθέτως, τα τμήματα που φθείρονται λόγω της λειτουργίας σιδηροδρομικής υπηρεσίας, όπως π.χ. η υποδομή για αλλαγή πορείας, πρέπει επομένως, να καταλογίζονται στη χρέωση στο άμεσο κόστος. Καθώς οι αισθητήρες χρησιμοποιούνται όλο και ευρύτερα στις αμαξοστοιχίες και την υποδομή, θα μπορούσαν να παρέχουν περισσότερες πληροφορίες για την πραγματική φθορά που προξενείται από τη σιδηροδρομική υπηρεσία».

89. Στην προκειμένη περίπτωση, εσφαλμένα προβάλλεται από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ότι η επίμαχη τροποποίηση του συστήματος χρέωσης (με πρόβλεψη νέου αλγορίθμου ο οποίος, κατά την προσφεύγουσα, συνεπάγεται δυσθεώρητη αύξηση των τελών χρήσης της υποδομής) έπρεπε να λάβει χώρα κατά τη διαδικασία του άρθρου 32 παρ. 1 του ν. 4408/2016, ήτοι με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μετά από εισήγηση του Διαχειριστή και γνώμη της ΡΑΣ και σύμφωνα με τα ειδικότερα οριζόμενα στην εν λόγω διάταξη κριτήρια. Τούτο διότι, όπως ορθώς επισημαίνει ο καθ' ου, η συγκεκριμένη διάταξη τυγχάνει εφαρμογής όχι όταν απλώς αυξάνεται το ύψος των τελών χρήσης της υποδομής, αλλά όταν το επίπεδο των τελών υπερβαίνει το άμεσο κόστος, δηλαδή το κόστος που προκύπτει απευθείας από τη λειτουργία της σιδηροδρομικής υπηρεσίας¹¹⁶ και το οποίο υπολογίζεται σύμφωνα με τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2015/909. Όπως υποστήριξε επανειλημμένα ο ΟΣΕ¹¹⁷, η τροποποίηση του συστήματος χρέωσης τελών με τις εν θέματι Δηλώσεις Δικτύου δεν οδηγεί σε επίπεδο τιμών υψηλότερο του άμεσου κόστους, γεγονός το οποίο επιβεβαιώνεται από τα στοιχεία του φακέλου της υπόθεσης. Πράγματι, κατά τα ανωτέρω εκτιθέμενα, εν προκειμένω προκύπτει ότι ο καθ' ου προέβη στην επίμαχη τροποποίηση του συστήματος χρεώσεων προκειμένου να ισοσκελίσει τους λογαριασμούς κερδών και ζημιών του, με δεδομένο ότι τα τέλη χρήσης της υποδομής ήταν χαμηλότερα από το άμεσο κόστος εκ της παροχής των υπηρεσιών του.

Συγκριτικός Πίνακας Αποτελεσμάτων ΟΣΕ για τα έτη 2018-2020¹¹⁸

	2018	2019	2020
Έσοδα			
Χρεώσεις Υποδομής	23.579	25.079	24.792
Λοιπά Έσοδα	7.641	4.251	7.695
Κρατική Επιχορήγηση	44.977	45.000	55.545
Σύνολο εσόδων	76.197	74.330	88.032
Έξοδα			
Κόστος μισθοδοσίας	39.610	39.165	37.708
Κόστος αποθεμάτων (Αναλώσεις)	1.995	1.267	1.469
Λοιπά έξοδα / Αμοιβές τρίτων	18.582	23.809	23.860
Κόστος ιδιοπαραγωγής	(4.292)	(4.274)	(4.034)
Λοιπά Έξοδα Εκμετάλλευσης	20.770	25.887	15.268
Σύνολο εξόδων	76.625	85.853	74.272

¹¹⁶ Βλ. άρθρο 2 στ. 1 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2015/909.

¹¹⁷ Βλ. ιδίως την από 16.03.2021 εξώδικη απάντηση του ΟΣΕ προς την προσφεύγουσα, καθώς και τη με α.π. ΡΑΣ 1854/11.10.2021 επιστολή παροχής στοιχείων του ΟΣΕ προς τη ΡΑΣ.

¹¹⁸ Πηγή: Ετήσια Οικονομική Έκθεση ΟΣΕ για τη χρήση 2020.

90. Κατά συνέπεια, δεν τέθηκε θέμα θέσπισης και επιβολής τελών υψηλότερων από το κόστος το οποίο προκύπτει άμεσα από τη λειτουργία της σιδηροδρομικής υπηρεσίας. Λαμβάνοντας, δε, υπόψη και τα κοστολογικά στοιχεία τα οποία προσκομίστηκαν προς έλεγχο στην Αρχή, δεν υπήρξε εισήγηση του Διαχειριστή περί πλήρους ανάκτησης του κόστους μέσω επιβολής προσαυξήσεων κατ' άρθρο 32 του ν. 4408/2016. Ενόψει αυτών, εσφαλμένος κρίνεται και ο ισχυρισμός της προσφεύγουσας περί παράβασης των αιτιολογικών σκέψεων 5, 7 και 8 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2015/909, ο οποίος, άλλωστε, προβάλλεται αορίστως, καθώς δεν προσδιορίζεται με σαφείς και συγκεκριμένους ισχυρισμούς σε τι ακριβώς συνίσταται η εν λόγω επικαλούμενη παράβαση. Σε κάθε περίπτωση, όπως διευκρινίστηκε από τον καθ' ου και επιβεβαιώνεται από τα στοιχεία του φακέλου, εν προκειμένω δεν τίθεται ζήτημα ανάκτησης του κόστους επένδυσης σε στοιχεία του ενεργητικού από τον ΟΣΕ μέσω επιβολής αυξημένων τελών, ούτε ζήτημα αύξησης τελών η οποία μπορεί να καταστήσει μη αποδοτική τη χρήση του δικτύου, ούτε ζήτημα συνυπολογισμού, στο άμεσο κόστος, κόστους μη άμεσα απορρέοντος από τη λειτουργία της σιδηροδρομικής υπηρεσίας (αλλά οφειλόμενου π.χ. σε χαμηλή ποιότητα του δικτύου), ώστε να τυγχάνουν εφαρμογής τα προαναφερόμενα σημεία του Κανονισμού.
91. Αντίστοιχα, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, παρότι κάνει συμπληρωματικά λόγο για αδιαφανή καθορισμό του νέου μαθηματικού τύπου υπολογισμού των τελών και για αυθαίρετους και αδικαιολόγητους συντελεστές¹¹⁹, δεν εισέφερε συγκεκριμένα επιχειρήματα και στοιχεία με βάση τα οποία να προκύπτει (ή, τουλάχιστον, να πιθανολογείται βάσιμα) η ύπαρξη προσαυξήσεων (*mark-ups*) κατά την έννοια του άρθρου 32 παρ. 1 του ν. 4008/2016, ήτοι η αύξηση του επιπέδου των επίμαχων τελών καθ' υπέρβαση του άμεσου κόστους. Αντίθετα με τους ισχυρισμούς της προσφεύγουσας¹²⁰, τέτοιες προσαυξήσεις (οι οποίες –και μόνο– επιβάλλουν την τήρηση της διαδικασίας του άρθρου 32 του ν. 4408/2016) δεν αποτελούν οποιεσδήποτε αυξήσεις, έστω και σημαντικές, των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής. Συνακόλουθα, ο συναφής ισχυρισμός της προσφεύγουσας ότι η έγκριση του Επιχειρησιακού Σχεδίου 2019-2022 του ΟΣΕ δεν υποκαθιστά τη διαδικασία του άρθρου 32 παρ. 1 του ν. 4408/2016¹²¹ ερείδεται επί εσφαλμένης προϋπόθεσης και προβάλλεται αλυσιτελώς, δεδομένου ότι εν προκειμένω δεν προκύπτει ότι συντρέχει περίπτωση εφαρμογής της εν λόγω διάταξης. Τέλος, οι ισχυρισμοί της προσφεύγουσας ότι ο ΟΣΕ α) εφαρμόζει παράνομη μεθοδολογία προσδιορισμού τελών, β) δεν αποκαλύπτει τις πηγές κόστους της διαχείρισης της υποδομής και δεν εφαρμόζει τα νόμιμα κριτήρια υπολογισμού των τελών, και γ) δεν αφαιρεί από το άμεσο κόστος τα ποσά της κρατικής χρηματοδότησης¹²² προβάλλονται अपαράδεκτα στο πλαίσιο της υπό κρίση διαδικασίας, καθώς διατυπώθηκαν για πρώτη φορά με την από 02.06.2022 προσθήκη της προσφεύγουσας, ήτοι σε χρόνο μετά την ακροαματική διαδικασία και χωρίς να έχει ο καθ' ου τη δυνατότητα να εκφράσει τις απόψεις του επί των σχετικών αιτιάσεων. Παράλληλα, οι εν λόγω ισχυρισμοί δεν συνιστούν περαιτέρω ανάπτυξη ή συμπλήρωση των προβαλλόμενων λόγων προσφυγής, αλλά αφορούν σε (φερόμενες) πλημμέλειες των επίμαχων Δηλώσεων Δικτύου άλλες από εκείνες στις οποίες αναφέρεται η υπό κρίση προσφυγή.

VI. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

¹¹⁹ Βλ. το από 09.05.2022 υπόμνημα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ (ενότητα 2.5.).

¹²⁰ Βλ., ιδίως, σελ. 17-21 της υπό κρίση προσφυγής, καθώς και ενότητα 3 του από 02.06.2022 υπομνήματος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, όπου γίνεται λόγος για υπερδιπλασιασμό των επίμαχων τελών βάσει του επίμαχου μοντέλου χρέωσης.

¹²¹ Βλ. το από 09.05.2022 υπόμνημα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ (ενότητα 1.4.).

¹²² Βλ. το από 02.06.2022 υπόμνημα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ (ενότητες 4, 5 και 6).

92. Ενόψει των ανωτέρω, οι βασικές διαπιστώσεις της ΡΑΣ στο πλαίσιο της υπό κρίση υπόθεσης συνοψίζονται ως ακολούθως:
- 92.1. Οι Δηλώσεις Δικτύου 2020 και 2021 δημοσιεύθηκαν από τον καθ' ου χωρίς να έχει προηγουμένως τηρηθεί η προβλεπόμενη στο άρθρο 27 παρ. 1 του ν. 4408/2016 διαδικασία διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη (ιδίως τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις οι οποίες ήταν αδειοδοτημένες κατά τον κρίσιμο χρόνο).
- 92.2. Μεταξύ της προσφεύγουσας και του καθ' ου δεν έχει συναφθεί Σύμβαση Πρόσβασης στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή για τα έτη 2020 και 2021, μολοντί τούτο συνιστά βασική προϋπόθεση για τη σύννομη δραστηριοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην υποδομή αυτή, σύμφωνα με τα άρθρα 17 παρ. 6 και 28 του ν. 4408/2016.
- 92.3. Ο καθ' ου δεν έχει υποβάλει εισήγηση στον υπουργό Υποδομών και Μεταφορών για την έκδοση, μετά από γνώμη της ΡΑΣ, της προβλεπόμενης στο άρθρο 31 παρ. 3 εδ. δ' του ν. 4408/2016 υπουργικής απόφασης σχετικά με τον καθορισμό του πλαισίου, των κανόνων και των κριτηρίων χρέωσης των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής, σε αρμονία με τις διατάξεις του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2015/909.
93. Για λόγους συμμόρφωσης με το εφαρμοστέο ρυθμιστικό πλαίσιο, ασφάλειας της αγοράς και των συναλλαγών αλλά και οικονομίας της διαδικασίας, ενόψει και του αντικειμένου της εν θέματι προσφυγής, προσήκει να χορηγηθεί προθεσμία προς τον Διαχειριστή προς ίαση των ανωτέρω πλημμελειών, με τήρηση συγκεκριμένων διαδικαστικών παραμέτρων. Ειδικότερα, προκειμένου οι διαπιστωθείσες εκκρεμότητες να διευθετηθούν προσηκόντως, άμεσα και με ασφάλεια, προσήκει η εξειδίκευση των σχετικών, κατά νόμο προβλεπόμενων διαδικασιών σε συγκεκριμένες κατευθύνσεις, ως εξής:
94. Ως προς τη **διαδικασία διαβούλευσης** επί των Δηλώσεων Δικτύου 2020 και 2021:
- 94.1. Ο ΟΣΕ καλείται να αναρτήσει σχέδια Δηλώσεων Δικτύου 2020 και 2021 σε ειδικό, εμφανές και ευχερώς προσβάσιμο σημείο στον διαδικτυακό του ιστότοπο, καθώς και να κοινοποιήσει τα εν λόγω σχέδια στη ΡΑΣ και στις εμπλεκόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις οι οποίες ήταν αδειοδοτημένες κατά τον κρίσιμο χρόνο, ήτοι στις ΣΤΑΣΥ, PEARL, Rail Cargo Logistics).
- 94.2. Ο ΟΣΕ καλείται να πράξει τα ανωτέρω εντός τριάντα (30) ημερών από την κοινοποίηση της παρούσας.
- 94.3. Η χρονική διάρκεια της διαβούλευσης πρέπει να είναι εύλογη και επαρκής, ώστε αφενός να δοθεί η δυνατότητα σε κάθε ενδιαφερόμενο να γνωστοποιήσει λυσιτελώς τις απόψεις του, αφετέρου να αποφευχθούν αδικαιολόγητες καθυστερήσεις. Για το λόγο αυτό, η διάρκεια της διαβούλευσης δεν πρέπει να είναι μικρότερη από δεκαπέντε (15) ημέρες, ούτε μεγαλύτερη από τριάντα (30) ημέρες.
- 94.4. Οι ενδιαφερόμενοι θα κληθούν να υποβάλουν τις απόψεις τους στον Διαχειριστή με κάθε πρόσφορο τρόπο, στο πλαίσιο δε αυτό δύνανται να συνυποβάλουν κάθε τυχόν σχετική τεχνικοοικονομική μελέτη ή στοιχείο, ιδίως από ανεξάρτητο επιστημονικό φορέα. Η Αρχή διατηρεί την ευχέρεια να υποβάλει παρατηρήσεις επί των εν λόγω σχεδίων Δηλώσεων

Δικτύου. Οι εν λόγω παρατηρήσεις, όπως και οι απόψεις όλων των ενδιαφερόμενων μερών, πρέπει να ληφθούν υπόψη από τον ΟΣΕ.

- 94.5. Μετά το πέρας της συλλογής των σχετικών παρατηρήσεων, απόψεων και στοιχείων, ο ΟΣΕ καλείται να προβεί σε αξιολόγηση αυτών και, στη συνέχεια, να συντάξει τις Δηλώσεις Δικτύου 2020 και 2021 στην οριστική τους μορφή, αναμορφώνοντας, όπου κρίνει σκόπιμο ή/και αναγκαίο, τα σχέδια των εν λόγω Δηλώσεων Δικτύου, με ειδική προς τούτο αιτιολογία, την οποία και αναρτά στο οικείο σημείο του διαδικτυακού του ιστοτόπου.
- 94.6. Ακολούθως, και, πάντως, το αργότερο εντός τριάντα (30) ημερών από την ολοκλήρωση της διαβούλευσης, ο ΟΣΕ καλείται να δημοσιεύσει τις οριστικές Δηλώσεις, αναρτώντας αυτές σε ειδικό, εμφανές και ευχερώς προσβάσιμο σημείο στον διαδικτυακό του ιστότοπο και κοινοποιώντας αυτές αμελλητί στη ΡΑΣ και στις προαναφερόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.
- 94.7. Για το τρέχον χρονικό διάστημα και μέχρι την οριστική διαμόρφωση και δημοσίευση των Δηλώσεων Δικτύου 2020 και 2021, κατά τα ανωτέρω, τα τέλη χρήσης της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής για τα συγκεκριμένα έτη (2020 και 2021) υπολογίζονται με βάση τη Δήλωση Δικτύου 2019.
- 94.8. Στη συνέχεια, μετά τη δημοσίευση των εν θέματι Δηλώσεων Δικτύου, ο ΟΣΕ καλείται να προβεί σε αναδρομική εφαρμογή αυτών για τα έτη αναφοράς (2020 και 2021), διενεργώντας τους τυχόν αναγκαίους αντιλογισμούς και συνυπολογίζοντας τις μέχρι το χρονικό εκείνο σημείο τυχόν καταβολές τελών χρήσης της υποδομής εκ μέρους των ενδιαφερόμενων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.
95. Ως προς τη **σύναψη Σύμβασης Πρόσβασης στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή** μεταξύ του καθ' ου και της προσφεύγουσας για τα έτη 2020 και 2021:
- 95.1. Εντός δέκα (10) ημερών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, τα μέρη της υπό κρίση διαφοράς καλούνται να προσέλθουν σε καλόπιστες και ειλικρινείς διαπραγματεύσεις προς σύναψη Σύμβασης Πρόσβασης στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή για τα έτη 2020 και 2021, μετά από σχετική έγγραφη πρόσκληση του ΟΣΕ. Για τις διαπραγματεύσεις αυτές ενδείκνυται η τήρηση πρακτικών.
- 95.2. Η υπογραφή της σχετικής Σύμβασης Πρόσβασης πρέπει να ολοκληρωθεί το αργότερο εντός είκοσι (20) ημερών από την έναρξη των διαπραγματεύσεων και να ρυθμίζει τους όρους πρόσβασης της προσφεύγουσας στο δίκτυο για την περίοδο από 2020 και εφεξής.
- 95.3. Στο πλαίσιο αυτό, τα μέρη έχουν τη δυνατότητα να συμφωνήσουν μηχανισμό για την τακτοποίηση τυχόν οικονομικών οφειλών μέσω συμψηφισμών, αντιλογισμών ή μέσω άλλης, κοινά αποδεκτής και επιστημονικά δόκιμης μεθοδολογίας, ή/και τη δικαστική ή εξώδικη ρύθμιση των οφειλών αυτών.
96. Ως προς την **υποβολή εισήγησης από τον ΟΣΕ στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών** για την έκδοση της προβλεπόμενης στο άρθρο 31 παρ. 3 εδ. δ' του ν. 4408/2016 υπουργικής απόφασης σχετικά με τον καθορισμό του πλαισίου, των κανόνων και των κριτηρίων χρέωσης των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής:

- 96.1. Το αργότερο εντός τριών (3) μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας, ο ΟΣΕ καλείται να συντάξει και να υποβάλει ειδικά τεκμηριωμένη εισήγηση στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κοινοποιούμενη στη ΡΑΣ, για την έκδοση υπουργικής απόφασης αναφορικά με τον καθορισμό του πλαισίου, των κανόνων και των κριτηρίων χρέωσης των τελών χρήσης της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, σύμφωνα με το άρθρο 31 παρ. 3 εδ. δ' του ν. 4408/2016.
- 96.2. Η ανωτέρω εισήγηση πρέπει να τεκμηριώνεται από ειδική, κατάλληλη και επαρκή τεχνικοοικονομική μελέτη και να είναι σύμφωνη αφενός με τον κανόνα του άρθρου 31 παρ. 3 εδ. α' του ν. 4408/2016, σύμφωνα με τον οποίο τα τέλη ορίζονται ίσα με το κόστος που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της εκτέλεσης της σιδηροδρομικής υπηρεσίας (άμεσο κόστος), αφετέρου με τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2015/909 σχετικά με τους τρόπους υπολογισμού του εν λόγω άμεσου κόστους.
97. Η ΡΑΣ διατηρεί την αρμοδιότητα να επανέλθει σε μεταγενέστερο χρόνο από την έκδοση της παρούσας απόφασης, προκειμένου να αξιολογήσει την τήρηση των όρων αυτής και, σε περίπτωση διαπίστωσης παράβασης, να εξετάσει την επιβολή κυρώσεων ή άλλων μέτρων με στόχο την προσήκουσα ρύθμιση και τη σύννομη λειτουργία των σιδηροδρομικών αγορών στο πλαίσιο της υπό κρίση διαφοράς.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ

Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, σε Ολομέλεια, αποφάσισε ομόφωνα και με φανερή ψηφοφορία τα εξής:

- A.** Καλεί τον ΟΣΕ να διενεργήσει διαδικασία διαβούλευσης επί των Δηλώσεων Δικτύου 2020 και 2021, σύμφωνα με το άρθρο 27 παρ. 1 του ν. 4408/2016, υπό τους εξής όρους:
- α. Ο ΟΣΕ καλείται να αναρτήσει σχέδια Δηλώσεων Δικτύου 2020 και 2021 σε ειδικό, εμφανές και ευχερώς προσβάσιμο σημείο στον διαδικτυακό του ιστότοπο και να κοινοποιήσει τα εν λόγω σχέδια στη ΡΑΣ και στις ενδιαφερόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις οι οποίες ήταν αδειοδοτημένες κατά τον κρίσιμο χρόνο.
- β. Ο ΟΣΕ καλείται να πράξει τα ανωτέρω εντός τριάντα (30) ημερών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης.
- γ. Η χρονική διάρκεια της διαβούλευσης δεν πρέπει να είναι μικρότερη από δεκαπέντε (15) ημέρες, ούτε μεγαλύτερη από τριάντα (30) ημέρες.
- δ. Οι ενδιαφερόμενοι θα κληθούν να υποβάλουν τις απόψεις τους στον Διαχειριστή με κάθε πρόσφορο τρόπο, στο πλαίσιο δε αυτό δύνανται να συνυποβάλουν κάθε τυχόν σχετική τεχνικοοικονομική μελέτη ή στοιχείο. Η Αρχή διατηρεί την ευχέρεια να υποβάλει παρατηρήσεις επί των ως άνω σχεδίων Δηλώσεων Δικτύου. Οι εν λόγω παρατηρήσεις, όπως και οι απόψεις όλων των ενδιαφερόμενων μερών, πρέπει να ληφθούν υπόψη από τον ΟΣΕ.

- ε. Μετά το πέρας της συλλογής των ως άνω παρατηρήσεων, απόψεων και στοιχείων, ο ΟΣΕ καλείται να προβεί σε αξιολόγηση αυτών και, στη συνέχεια, να συντάξει τις Δηλώσεις Δικτύου 2020 και 2021 σε οριστική μορφή, αναμορφώνοντας, όπου κρίνει σκόπιμο ή/και αναγκαίο, τα σχέδια των εν λόγω Δηλώσεων, με ειδική αιτιολογία, την οποία αναρτά στο οικείο σημείο του διαδικτυακού του ιστοτόπου.
- στ. Ακολούθως, και, πάντως, το αργότερο εντός τριάντα (30) ημερών από την ολοκλήρωση της διαβούλευσης, ο ΟΣΕ καλείται να δημοσιεύσει τις οριστικές Δηλώσεις Δικτύου 2020 και 2021, αναρτώντας αυτές σε ειδικό, εμφανές και ευχερώς προσβάσιμο σημείο στον διαδικτυακό του ιστότοπο και κοινοποιώντας αυτές αμελλητί στη ΡΑΣ και στις ενδιαφερόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.
- ζ. Για το τρέχον χρονικό διάστημα και μέχρι την οριστική διαμόρφωση και δημοσίευση των Δηλώσεων Δικτύου 2020 και 2021, κατά τα ανωτέρω, τα τέλη χρήσης της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής για τα συγκεκριμένα έτη (2020 και 2021) υπολογίζονται με βάση τη Δήλωση Δικτύου 2019.
- η. Στη συνέχεια, μετά τη δημοσίευση των εν θέματι Δηλώσεων Δικτύου, ο ΟΣΕ καλείται να προβεί σε αναδρομική εφαρμογή αυτών για τα έτη αναφοράς (2020 και 2021), διενεργώντας τους τυχόν αναγκαίους αντιλογισμούς και συνυπολογίζοντας τις μέχρι το χρονικό εκείνο σημείο τυχόν καταβολές τελών χρήσης της υποδομής εκ μέρους των ενδιαφερόμενων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.
- Β.** Καλεί τον ΟΣΕ και την ΤΡΑΙΝΟΣΕ να συνάψουν Σύμβαση Πρόσβασης στο δίκτυο για τα έτη 2020 και 2021 με αμερόληπτους και διαφανείς όρους, σύμφωνα με το άρθρο 28 του ν. 4408/2016, ως εξής:
- α. Εντός δέκα (10) ημερών από την κοινοποίηση της παρούσας, τα μέρη της υπό κρίση διαφοράς καλούνται να προσέλθουν σε καλόπιστες και ειλικρινείς διαπραγματεύσεις προς σύναψη Σύμβασης Πρόσβασης στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή για τα έτη 2020 και 2021, μετά από σχετική έγγραφη πρόσκληση του ΟΣΕ. Για τις διαπραγματεύσεις αυτές ενδείκνυται η τήρηση πρακτικών.
- β. Η υπογραφή της σχετικής Σύμβασης Πρόσβασης πρέπει να ολοκληρωθεί το αργότερο εντός είκοσι (20) ημερών από την έναρξη των διαπραγματεύσεων και να ρυθμίζει τους όρους πρόσβασης της προσφεύγουσας στο δίκτυο για τα έτη 2020 και 2021.
- γ. Στο πλαίσιο αυτό, τα μέρη έχουν τη δυνατότητα να συμφωνήσουν μηχανισμό για την τακτοποίηση τυχόν οικονομικών οφειλών μέσω συμψηφισμών, αντιλογισμών ή μέσω άλλης, κοινά αποδεκτής και επιστημονικά δόκιμης μεθοδολογίας, ή/και τη δικαστική ή εξώδικη ρύθμιση των οφειλών αυτών.
- Γ.** Καλεί τον ΟΣΕ να καταρτίσει και να υποβάλει στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών εισήγηση για την έκδοση υπουργικής απόφασης σχετικά με τον καθορισμό του πλαισίου, των κανόνων και των κριτηρίων χρέωσης των τελών χρήσης της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, σύμφωνα με το άρθρο 31 παρ. 3 του ν. 4408/2016, ως εξής:
- α. Το αργότερο εντός τριών (3) μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας, ο ΟΣΕ καλείται να συντάξει και να υποβάλει ειδικά τεκμηριωμένη εισήγηση στον Υπουργό Υποδομών και

Μεταφορών σχετικά με τον καθορισμό του πλαισίου, των κανόνων και των κριτηρίων χρέωσης των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής, κοινοποιούμενη στη ΡΑΣ, για την έκδοση της προαναφερόμενης υπουργικής απόφασης.

- β. Η ανωτέρω εισήγηση πρέπει να τεκμηριώνεται από ειδική, κατάλληλη και επαρκή τεχνικοοικονομική μελέτη και να είναι σύμφωνη αφενός με τον κανόνα του άρθρου 31 παρ. 3 εδ. α' του ν. 4408/2016, σύμφωνα με τον οποίο τα τέλη ορίζονται ίσα με το κόστος που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της εκτέλεσης της σιδηροδρομικής υπηρεσίας (άμεσο κόστος), αφετέρου με τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2015/909 σχετικά με τους τρόπους υπολογισμού του εν λόγω άμεσου κόστους.

Η ΡΑΣ διατηρεί την αρμοδιότητα να επανέλθει σε μεταγενέστερο από την έκδοση της παρούσας απόφασης χρόνο, προκειμένου να αξιολογήσει την τήρηση των όρων αυτής και, σε περίπτωση διαπίστωσης παράβασης, να εξετάσει την επιβολή κυρώσεων ή άλλων μέτρων, με στόχο την προσήκουσα ρύθμιση και τη σύννομη λειτουργία των σιδηροδρομικών αγορών, στο πλαίσιο της υπό κρίση διαφοράς.

Γ. Εξουσιοδοτεί την Πρόεδρο να κοινοποιήσει την παρούσα απόφαση στις ανώνυμες εταιρείες «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.» και «ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ».

Η απόφαση εκδόθηκε την 01^η Ιουλίου 2022.

Η Πρόεδρος

Ιωάννα Τσιαπαρίκου