



ρυθμιστική
αρχή
σιδηροδρόμων



ΕΚΘΕΣΗ
ΠΕΠΡΑΓΜΕΝΩΝ
2020 - 2021



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
HELLENIC REPUBLIC



ρυθμιστική αρχή
σιδηροδρόμων

regulatory
authority
for railways

ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΚΘΕΣΗ ΠΕΠΡΑΓΜΕΝΩΝ 2020-2021

Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ)

Σταδίου 33

105 59 Αθήνα

t: 210 3860141-142

e: info@ras-el.gr

www.ras-el.gr

Περιεχόμενα

1 ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΑΓΟΡΑ – ΦΟΡΕΙΣ	10
1.1 Ελλάδα	11
1.1.1 Διαχειριστής Σιδηροδρομικής Υποδομής	11
1.1.2 Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις	12
1.1.3 Διαχείριση, αξιοποίηση και ανάπτυξη της σιδηροδρομικής ακίνητης περιουσίας ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.	15
1.1.4 Υπεύθυνος για τη Συντήρηση Φορέας Τροχαίου Υλικού (ΥΣΦ)	15
1.2 Ευρώπη	16
1.2.1 Φορείς άμεσης συνεργασίας με τη ΡΑΣ	16
1.3 Λοιποί Φορείς	20
1.4 Ευρωπαϊκή σιδηροδρομική αγορά	25
1.4.1 Επιπτώσεις Covid 19	29
2 ΡΥΘΜΙΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ	34
2.1 Αδειοδότηση Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων	35
2.1.1 Αδειοδοτημένες Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις	35
2.1.2 Οδηγός Αδειοδότησης Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων	38
2.2 Ρυθμιστικές Δράσεις	39
2.2.1 Παρακολούθηση Σιδηροδρομικής Αγοράς	39
2.2.2 Έλεγχος και Παρεμβάσεις στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις	41
2.2.3 Έλεγχος και Παρεμβάσεις στο Διαχειριστή Υποδομής - ΟΣΕ	45
2.2.4 Εγκαταστάσεις παροχής υπηρεσιών προς σιδηροδρομικές εταιρίες – Υπηρεσίες (ServiceFacilities)	51
2.3 Σιδηροδρομικός Εμπορευματικός Διάδρομος (RFC Orient / East-Med)	53
2.4 Ετήσιο Πρόγραμμα Ελέγχων-Επιθεωρήσεων	55
2.5 Συμμετοχή ΡΑΣ στο Ε.Π. «Ανταγωνιστικότητα, Επιχειρηματικότητα και Καινοτομία 2014 – 2020» (ΕΠΑνΕΚ)	56
2.6 Διαχείριση καταγγελιών – προσφυγών	58
2.7 Γενικές Δράσεις για την παρακολούθηση της σιδηροδρομικής αγοράς	61
3 ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΗΡΗΣΗΣ ΤΟΥ (ΕΚ) αριθ. 1371/2007	66
3.1 Διαχείριση Παραπόνων για τα έτη 2020 - 2021	66
3.2 Χειρισμός καταγγελιών επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών	71
3.3 Χρόνος απόκρισης ΣΕ στα παράπονα των επιβατών	72
3.4 Ετήσιο Πρόγραμμα ελέγχων - επιθεωρήσεων	74
3.5 Νέος Κανονισμός για τα δικαιώματα των επιβατών	76
3.6 Πρωτοβουλία ενημέρωσης των επιβατών για τα δικαιώματά τους	77
3.7 Συμμετοχή σε Μελέτη της ΕΕ	77
3.8 Μελέτη ελέγχου εφαρμογής του Κανονισμού ΕΚ 1371/2007 για τα έτη 2018 και 2019	77
3.9 Μελέτη ελέγχου εφαρμογής του Κανονισμού ΕΚ 1371/2007 για τα έτη 2020 - 2021	81
4 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ	82
4.1 Γενικά	82
4.2 Πιστοποιητικά Ασφάλειας, Εγκρίσεις Ασφάλειας και άλλα πιστοποιητικά που εκδόθηκαν από την ΕΑΑ	83

4.2.1	Πιστοποίηση Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων (ΣΕ).....	83
4.2.2	Έγκριση Ασφάλειας Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ)	88
4.2.3	Πιστοποίηση Φορέων Υπεύθυνων για τη Συντήρηση (ΥΣΦ) Σιδηροδρομικών Οχημάτων.....	89
4.2.4	Πίνακας με Εγκρίσεις Ασφάλειας ΔΥ, Πιστοποιητικά Ασφάλειας ΣΕ και Πιστοποιητικά ΥΣΦ	91
4.2.5	Εποπτεία/Επιτήρηση μετά την Έκδοση Πιστοποιητικών Ασφάλειας ΣΕ, Έγκρισης Ασφάλειας ΔΥ και Πιστοποιητικών ΥΣΦ.....	94
4.2.6	Έλεγχοι Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας, Έλεγχοι Συστημάτων Συντήρησης, Επιθεωρήσεις και Συναντήσεις Εποπτείας.....	100
4.2.7	Ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ ΡΑΣ και Σιδηροδρομικών Οργανισμών	102
4.2.8	Εθνικοί Κανόνες στον τομέα της Ασφάλειας (ΕΚΑ) και αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης	104
4.2.9	Καταγγελίες σχετικά με θέματα Ασφάλειας των Σιδηροδρόμων/Παρεμβάσεις ..	105
4.2.10	Έλεγχος των επιδόσεων και της λήψης αποφάσεων της ΡΑΣ από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ	110
4.2.11	Επαφές με άλλες Αρχές Ασφαλείας	111
4.2.12	Συνεργασία με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ	111
4.3	Αδειοδότηση και Πιστοποίηση Μηχανοδηγών	113
4.3.1	Γενικά	113
4.3.2	Έκδοση αδειών μηχανοδηγών	113
4.3.3	Αναγνώριση και Λειτουργία Εκπαιδευτικού Κέντρου ΟΣΕ για την εκπαίδευση μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών.....	114
4.3.4	Ρύθμιση Ιατρικών Θεμάτων Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών / Αναγνώριση Ιατρών	115
4.3.5	Πιστοποίηση Επάρκειας Εκπαιδευτών Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών.....	116
4.3.6	Αναγνώριση Εξεταστών Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών	117
4.3.7	Εκπαίδευση - Εξετάσεις Υποψηφίων Μηχανοδηγών	118
4.3.8	Τήρηση Εθνικού Μητρώου Αδειών Μηχανοδηγών.....	119
4.3.9	Πιστοποιητικά μηχανοδηγών	119
4.3.10	Κατάρτιση προσωπικού του Διαχειριστή Υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων με βασικά καθήκοντα ασφάλειας.....	120
4.4	Ετήσια Έκθεση Ασφαλείας	122
5	ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ	125
5.1	Πεδίο Εφαρμογής - Νομικό Πλαίσιο.....	125
5.2	4ο Σιδηροδρομικό Πακέτο	125
5.3	Ορισμός – Σκοπός Διαλειτουργικότητας	126
5.4	Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας.....	127
5.5	Εθνικοί Κανόνες	129
5.6	Προκαταρκτική επαφή του αιτούντα πριν την υποβολή αίτησης έγκρισης τύπου οχήματος ή οχήματος για διάθεση στην αγορά	130
5.7	Έγκριση τύπου οχήματος ή οχήματος για διάθεση στην αγορά	130
5.8	Έγκριση της θέσης σταθερών εγκαταστάσεων σε λειτουργία	130
5.9	Κινητά υποσυστήματα	131
5.10	Οργανισμοί Αξιολόγησης της Συμμόρφωσης (NoBos - DeBos - AsBos).....	131
5.11	Επιμέρους δραστηριότητες τμήματος Διαλειτουργικότητας.....	132
5.11.1	Αξιολόγηση αιτήσεων και τεχνικών φακέλων προκαταρκτικής επαφής.....	132
5.11.2	Αξιολόγηση αιτήσεων και τεχνικών φακέλων προκαταρκτικής επαφής.....	133

5.11.3	Αξιολόγηση αιτήσεων και τεχνικών φακέλων για την έγκριση οχημάτων για διάθεση στην αγορά και έγκριση τύπου οχήματος.....	133
5.11.4	Αξιολόγηση αιτήσεων και τεχνικών φακέλων για την έγκριση θέσης σε λειτουργία σταθερών εγκαταστάσεων	135
5.11.5	Συνεργασία με τον ERA και τους εμπλεκόμενους φορείς για την έγκριση της θέσης σε λειτουργία παρατρόχιων υποσυστημάτων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης.....	135
5.11.6	Εθνικό Μητρώο Οχημάτων (ΕΜΟ).....	136
5.11.7	Σήμα Κατόχου Οχήματος (ΣΚΟ)	137
5.11.8	Παροχή γνώμης προς ΥΜΕ σχετικά με το Εθνικό Σχέδιο Εφαρμογής της ΤΠΔ «Υποδομή».....	137
5.11.9	Παροχή γνώμης προς ΥΜΕ σχετικά με το Εθνικό Σχέδιο Εφαρμογής της ΤΠΔ «Παρατρόχιος έλεγχος – χειρισμός και σηματοδότηση».....	137
5.11.10	Παροχή γνώμης προς ΕΡΓΟΣΕ σχετικά με την κωδικοποίηση πληρότητας των εγγράφων που απαιτούνται για την υποβολή αίτησης έγκρισης υποσυστημάτων	138
5.11.11	Συνεργασία με εμπλεκόμενους φορείς με αντικείμενο την έγκριση οχημάτων για διάθεση στην αγορά	138
5.11.12	Σύνταξη και επεξεργασία οδηγών κατευθυντήριων γραμμών που απορρέουν από τη νομοθεσία.....	138
5.11.13	Καθορισμός ύψους παραβόλων σύμφωνα με το ν. 4632/2019	139
5.11.14	Παροχή γνώμης σχετικά με τον καθορισμό τμημάτων σιδηροδρομικής υποδομής και οχημάτων τροχαίου υλικού ως αποκλειστικής ιστορικής ή/και τουριστικής ή/και τοπικής χρήσης	140
5.12	Σιδηροδρομική Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (RID).....	141
5.12.1	Γενικά	141
5.12.2	Έγκριση οργάνων επιθεώρησης για τα Κεφάλαια 6.2 και 6.7 του Κανονισμού για τη σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (RID) και εγκεκριμένα όργανα.....	143
5.12.3	Πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για ορισμό εξεταστικού φορέα ΣΑΜΕΕ.....	144
5.12.4	Πολυμερείς συμφωνίες μεταξύ των συμβαλλόμενων στο RID κρατών	145
5.12.5	Συμπλήρωση ερωτηματολογίων του ΟΤΙΦ (Διακυβερνητικός Οργανισμός Διεθνών Σιδηροδρομικών Μεταφορών).....	145
6	ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ ΣΕ ΣΥΝΑΝΤΗΣΕΙΣ - ΣΥΝΕΔΡΙΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ & ΕΘΝΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ, ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΕΣ, ΗΜΕΡΙΔΕΣ.....	146
6.1	Ευρωπαϊκό Έτος Σιδηροδρόμων.....	146
6.2	Γενική Διεύθυνση Μεταφορών και Κινητικότητας (DG-MOVE)	147
6.2.1	Γενικές Συνελεύσεις του Ευρωπαϊκού Δικτύου των Ρυθμιστικών Φορέων Σιδηροδρόμων	147
6.2.2	Συναντήσεις Εθνικών Φορέων Επιβολής του Κανονισμού 1371/2007	148
6.2.3	Συμμετοχή στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Ανταγωνισμού (European Competition Network -E.C.N.).....	148
6.3	Ένωση Ανεξάρτητων Ρυθμιστικών Αρχών Σιδηροδρόμων (IRG-Rail)	149
6.3.1	Γενικές Συνελεύσεις του IRG- Rail	151
6.3.2	Συμμετοχή σε Ομάδες Εργασίας του IRG- Rail	152
6.4	Συμμετοχή στο Δίκτυο Οικονομικών Ρυθμιστών του ΟΟΣΑ.....	152
6.5	Συνεδριάσεις του Δικτύου των Εθνικών Αρχών για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων	153
6.6	Ομάδα/«Δεξαμενή» Εμπειρογνομώνων (Pool of Experts / PoE).....	156
6.7	Εκπαιδεύσεις στην πλατφόρμα «Υπηρεσία μιας Στάσης»	156

6.8	Διεθνής Ένωση Διασύνδεσης των Κρατικών Σωμάτων Επιθεωρητών Ασφαλείας (ILGGRI)	157
6.9	Σύναψη Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ της ΡΑΣ και του ERA.....	157
6.10	Συμμετοχή σε Ομάδες Εργασίας και Συναντήσεις Εργασίας του ERA	158
6.10.1	Ομάδα Εργασίας Χρηστών του OSS.....	158
6.10.2	Ομάδα Εργασίας/Δίκτυο Εμπειρογνομόνων του άρθρου 35 της οδηγίας για τους μηχανοδηγούς	159
6.10.3	Ομάδα Εργασίας/Δίκτυο για τους Ανθρώπινους και Οργανωσιακούς Παράγοντες	160
6.10.4	Συμμετοχή σε Έρευνες και Ανταλλαγή Απόψεων και Πληροφοριών	160
6.11	Νοοτροπία / Κουλτούρα Ασφάλειας (Safety Culture)	161
6.11.1	Αξιολόγηση και παρακολούθηση	161
6.11.2	Πρωτοβουλίες/Δράσεις	164
6.12	Συνεργασία με το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	167
6.13	Εφαρμογή Μνημονίου Συνεργασίας (MoC) μεταξύ Κυβερνήσεων Ελλάδας και Αλβανίας για την επιτάχυνση της ενταξιακής διαδικασίας της Αλβανίας προς την ΕΕ	172
6.14	Συνάντηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) με τους Φίλους του Σιδηροδρόμου	172
7	ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ	173
7.1	ΡΥΘΜΙΣΗ.....	173
7.1.1	Ευρωπαϊκή Νομοθεσία	173
7.1.2	Εθνική Νομοθεσία.....	174
7.2	ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ	175
7.2.1	Ευρωπαϊκή Νομοθεσία	175
7.2.2	Εθνική Νομοθεσία.....	176
8	ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ – ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΡΑΣ	179
8.1	Ολομέλεια ΡΑΣ 2020-2021	179
8.2	Στελέχωση-Θέσεις Ανθρώπινου Δυναμικού ΡΑΣ 2020	179
8.3	Στρατηγικές προτεραιότητες Ανθρώπινου Δυναμικού 2021	179
8.4	Λήψη έκτακτων μέτρων προς προστασία της δημόσιας υγείας από τη διασπορά του κορωνοϊού COVID 19 για τα έτη 2020-2021	183
8.5	Παρακολούθηση σεμιναρίων 2020-2021	185
8.6	ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	186
8.6.1	Γενικά	186
8.6.2	Αρμοδιότητες/Διάρθρωση του Τμήματος.....	188
8.7	Σύνταξη και Έλεγχος Οικονομικών Καταστάσεων για το 2020.....	189
8.8	Σύνταξη και Έλεγχος Οικονομικών Καταστάσεων για το 2021.....	189
9	ΜΟΝΑΔΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ	190
9.1	Πεπραγμένα Μονάδας Εσωτερικού Ελέγχου της ΡΑΣ για τα έτη 2020-2021	190
10	ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΤΟΥΣ 2022	194
11	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	195
11.1	ΕΚΘΕΣΗ ΟΡΚΩΤΟΥ ΕΛΕΓΚΤΗ ΛΟΓΙΣΤΗ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	195
11.2	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ.....	203
11.2.1	Προϋπολογισμός έτους 2021	203

11.2.2 Προϋπολογισμός έτους 2022	206
--	-----

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Μεταβολή Επιβατικού – Εμπορευματικού έργου, Αναχωρήσεις, Συνέπεια 2020-2021	30
Πίνακας 2: Μεταφορά εμπορευμάτων ανά τρίμηνο 2019-2021 (σε χιλ. τόνους)	32
Πίνακας 3: Μεταφορά επιβατών ανά τρίμηνο 2019-2021 (σε χιλ.)	33
Πίνακας 4: Μητρώο Αδειοδοτημένων από τη ΡΑΣ Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων 31.12.2021	38
Πίνακας 5: Μεταφορικό έργο 2016-2020	40
Πίνακας 6: Ταχύτητα απόκρισης ΤΡΑΙΝΟΣΕ στα παράπονα επιβατών έτους 2020.	73
Πίνακας 7 : Ταχύτητα απόκρισης ΤΡΑΙΝΟΣΕ στα παράπονα επιβατών έτους 2021.	73
Πίνακας 8: Ταχύτητα απόκρισης ΣΤΑΣΥ στα παράπονα επιβατών έτους 2020.	74
Πίνακας 9: Ταχύτητα απόκρισης ΣΤΑΣΥ στα παράπονα επιβατών έτους 2021.	74
Πίνακας 10: Πλήθος και ποσοστό παραπόνων δρομολογίων υπεραστικού σιδηρόδρομου. Συγκριτικά στοιχεία 2019-2018	78
Πίνακας 11: Πλήθος και ποσοστό παραπόνων δρομολογίων Προαστιακού Σιδηρόδρομου. Συγκριτικά στοιχεία 2019-2018	79
Πίνακας 12: Εγκρίσεις ασφάλειας Δ.Υ., πιστοποιητικά ασφάλειας ΣΕ και πιστοποιητικά ΥΣΦ	92
Πίνακας 13: Ετήσιο πρόγραμμα Εποπτικών Δραστηριοτήτων 2020 (Πηγή: ΡΑΣ)	98
Πίνακας 14: Ετήσιο πρόγραμμα Εποπτικών Δραστηριοτήτων 2021 (Πηγή: ΡΑΣ)	99
Πίνακας 15: Κατανομή θέσεων προσωπικού ΡΑΣ	182
Πίνακας 16: Αριθμός εργαζομένων ανά μορφωτικό επίπεδο 2021	183
Πίνακας 17: Στρατηγικοί στόχοι Διοίκησης έτους 2022 (Πηγή: ΡΑΣ)	194

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

Γράφημα 1: Αριθμός Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων ανά χώρα το 2020	25
Γράφημα 2: Μερίδιο αγοράς επιβατικών – εμπορευματικών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων σε τρινοχιλιόμετρα 2020	26
Γράφημα 3: Μερίδιο αγοράς επιβατικών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (σε επιβατοχιλιόμετρα) 2020	27
Γράφημα 4: Μερίδιο αγοράς εμπορευματικών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (σε τρινοχιλιόμετρα) 2020	28
Γράφημα 5: Ποσοστό επιβατικών υπηρεσιών που παρέχονται στο πλαίσιο ΥΔΥ (σε τρινοχιλιόμετρα) 2020	28
Γράφημα 6: Ποσοστό εσόδων από εισιτήρια και επιδοτήσεις για την παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ	29
Γράφημα 7: Ποσοστό μεταβολής εμπορευματικής κυκλοφορίας μεταξύ 2019-2020	30
Γράφημα 8: Ποσοστό μεταβολής επιβατικής κυκλοφορίας μεταξύ 2019-2020	31
Γράφημα 9: Αριθμός παραπόνων ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ ανά κατηγορία, 2020	67
Γράφημα 10: Αριθμός παραπόνων ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ ανά κατηγορία, 2021	68
Γράφημα 11: Αριθμός παραπόνων ΣΤΑΣΥ ΑΕ ανά κατηγορία, 2020	68
Γράφημα 12: Αριθμός παραπόνων ΣΤΑΣΥ ΑΕ ανά κατηγορία, 2021	69

ΜΗΝΥΜΑ ΠΡΟΕΔΡΟΥ

Μία χρονιά δημιουργικών προκλήσεων

Το 2021, ανακηρύχθηκε από την ΕΕ ως "Ευρωπαϊκό Έτος Σιδηροδρόμων" για την προώθηση της χρήσης των τρένων ως ασφαλών και βιώσιμων μεταφορών. Παράλληλα, ήταν μία χρονιά δημιουργικών προκλήσεων και για τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. Προκλήσεις, οι οποίες διέτρεξαν όλες τις πτυχές των δραστηριοτήτων της, που εκτείνονται σε πέντε επίπεδα αρμοδιοτήτων.

Στο συνεχώς μεταβαλλόμενο ευρωπαϊκό και διεθνές περιβάλλον Μεταφορών, με την ενσωμάτωση των νέων τεχνολογιών να κινείται με ραγδαίους ρυθμούς, δημιουργούνται νέες και πιο σύνθετες προκλήσεις ρύθμισης, ασφάλειας και ανταγωνισμού.

Σ' αυτό το νέο απαιτητικό πλαίσιο, η ΡΑΣ παρακολουθεί στενά τις διεθνείς εξελίξεις στο σιδηροδρομικό τομέα, έχοντας διαρκή επικοινωνία με τους ευρωπαϊκούς φορείς του σιδηροδρομικού χώρου, προς αναζήτηση των βέλτιστων πρακτικών για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, της ασφάλειας και της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Τα μεγάλα βήματα της Αρχής προς αυτή την κατεύθυνση, δημιούργησαν νέα δεδομένα στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά. Στο πεδίο της Ρύθμισης, προχώρησε στην έγκριση του νέου κοστολογικού μοντέλου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, με ενιαία τιμολόγηση ανά τύπο τροχαίου υλικού, βαθμίδα και είδος συντήρησης προς όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις προλαμβάνοντας αντι-ανταγωνιστικές πρακτικές. Παράλληλα, συνέβαλε αποφασιστικά στη διασφάλιση δίκαιων και ισότιμων όρων πρόσβασης όλων των επιχειρήσεων στη σιδηροδρομική υποδομή.

Στη συμβολή της ΡΑΣ όσον αφορά την υγιή δομή του ανταγωνισμού, συμπεριλαμβάνεται ο χειρισμός και η διερεύνηση κρίσιμων καταγγελιών που κατατέθηκαν ενώπιον της Αρχής, για πιθανολογούμενες παραβάσεις των κανόνων του ανταγωνισμού.

Στο κρίσιμο κεφάλαιο της Ασφάλειας, ως αρμόδια Αρχή Πιστοποίησης, το επιστημονικό προσωπικό της Αρχής διενέργησε σειρά ελέγχων στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τον διαχειριστή υποδομής. Σταθερά προσηλωμένη στην καλλιέργεια και τη διάδοση της κουλτούρας ασφάλειας εκτός από την ισχυρή εποπτεία που ασκεί στην τήρηση και την εφαρμογή της σιδηροδρομικής νομοθεσίας η ΡΑΣ προχώρησε στη διοργάνωση εκστρατειών. ενημέρωσης ισχυρής επιδραστικότητας.

Ιδιαίτερα καθοριστικός ήταν επίσης ο ρόλος της στο πεδίο της διαλειτουργικότητας. Με κεντρική αρμοδιότητα τη χορήγηση της Έγκρισης Θέσης σε Λειτουργία όλων των οχημάτων και των δομικών υποσυστημάτων του σιδηροδρομικού συστήματος, προχώρησε σε

εγκρίσεις τροχαίου υλικού, πιστοποιήσεις σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, συμβάλλοντας εκ των αρμοδιοτήτων της, στο άνοιγμα της ελληνικής σιδηροδρομικής αγοράς.

Επιφορτισμένη με την αρμοδιότητα προστασίας των δικαιωμάτων των επιβατών, παρουσίασε σειρά προτάσεων για τη βελτίωση των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, εντοπίζοντας δυσλειτουργίες ελλείψεις και προβλήματα.

Όλα τα παραπάνω είναι μέρος μόνο, του διευρυμένου έργου της Αρχής, στο οποίο, οι ευρωπαϊκές πολιτικές δίνουν νέες πιο απαιτητικές διαστάσεις. Ο Σιδηρόδρομος κατέχει θέση πρωταγωνιστή στις στρατηγικές κατευθύνσεις που έχει θέσει η Ευρώπη για την απανθρακοποίηση των Μεταφορών και τη δημιουργία ενός νέου ανθεκτικού, βιώσιμου και πολυτροπικού συστήματος.

Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων είναι εδώ για να υπηρετήσει τον πολυεπίπεδο αυτό στόχο: Εγγυάται εκ του ρόλου της, σε μία τόσο κομβικής σημασίας συγκυρία, τη ρύθμιση και την ασφάλεια για μία ανοιχτή και ανταγωνιστικά υγιή σιδηροδρομική αγορά, με θετικό περιβαλλοντικό αποτύπωμα, όπως επιτάσσει η ανάπτυξη του Ενιαίου Σιδηροδρομικού Χώρου και η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία.

Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ

1 ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΑΓΟΡΑ – ΦΟΡΕΙΣ

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

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

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

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

1.1 Ελλάδα

1.1.1 Διαχειριστής Σιδηροδρομικής Υποδομής



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

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

Το ενεργό σιδηροδρομικό δίκτυο με μήκος γραμμής σε εκμετάλλευση 2.345 χιλιομέτρων, όπως επικαιροποιήθηκε με την ΚΥΑ Φ12.1/355250/08.12.2021 (Β'6213) είναι χωρισμένο ως εξής:

ΔΙΚΤΥΟ	ΑΞΟΝΕΣ
Κύριο ΠΑΘΕΠ	Πειραιάς-Αθήνα-Πλατύ-Θεσσαλονίκη Πλατύ-Πολύκαστρο-Ειδομένη
Διακλαδώσεις	Λειανοκλάδι-Λαμία-Στυλίδα Τιθορέα-Λειανοκλάδι (παλαιά γραμμή κανονικού εύρους) Παλαιοφάρσαλος-Καλαμπάκα Λάρισα-Βόλος Άνω Λεχώνια-Μηλιές (γραμμή εύρους 600mm)
ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Θεσσαλονίκη-Πλατύ-Έδεσσα-Άρνισα

Διακλαδώσεις	Άρνισα-Αμύνταιο-Φλώρινα
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (κανονικού εύρους)	Θεσσαλονίκη-Στρυμόνας Αλεξανδρούπολη-Δίκαια-Ορμένιο
Διακλαδώσεις	Στρυμόνας-Προμαχώνας
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ (μετρικού εύρους)	
Διακλαδώσεις	Διακοφτό-Καλάβρυτα (οδοντωτή γραμμή εύρους 750mm) Ρίο-Πάτρα-Αγ. Ανδρέας Αγ. Ανδρέας-Κ. Αχαΐα Κατάκωλο-Αλφειός Αλφειός Ολυμπία
ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ (γραμμή κανονικού εύρους)	Πειραιάς-Λιόσια-Κιάτο-Ροδοδάφνη Αεροδρόμιο-ΣΚΑ-Λιόσια-Κιάτο Αθήνα-Χαλκίδα Θριάσιο Πεδίο-Ν. Ικόνιο

1.1.2 Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις

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

ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.



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

ΣΤΑΣΥ Α.Ε.



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

RAIL CARGO LOGISTICS - GOLDAIR A.E.



Η **Rail Cargo Logistics Goldair** αποτελεί σύμπραξη της ελληνικής εταιρίας Goldair Cargo A.E. κατά 51% και της αυστριακής εταιρίας Rail Cargo Logistics GmbH κατά 49%. Από το Δεκέμβριο του 2014 δραστηριοποιείται στο τομέα της διεθνούς σιδηροδρομικής διαμεταφοράς εμπορευμάτων και από το Νοέμβριο του 2018 παρέχει υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων στο δίκτυο της βόρειας Ελλάδας.

PIRAEUS EUROPE ASIA RAIL LOGISTICS A.E.



Η **Piraeus Europe Asia Rail Logistics A.E. Διαχείρισης Εφοδιαστικής Αλυσίδας (PEARL A.E.)** παρέχει υπηρεσίες διαμεταφοράς εμπορευμάτων κυρίως από και προς τον λιμένα του Πειραιά. Αποτελεί μέλος του Ομίλου PEARL Ltd και ελέγχεται από κοινού τόσο από την τελευταία όσο και από την Ocean Rail Logistics Ανώνυμη Εταιρεία Διαχείρισης και Επενδύσεων Εφοδιαστικής Αλυσίδας. Σύντομα θα εκτελεί εθνικές και διεθνείς

εμπορευματικές σιδηροδρομικές μεταφορές με παροχή έλξης ή/και πλήρων συρμών στο σύνολο του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου.

ΜΑΚΙΟΣ ΑΕ (ΜΑΚΙΟΣ LOGISTICS)



Η **ΜΑΚΙΟΣ ΑΕ** ιδρύθηκε το 1977 και δραστηριοποιείται στον τομέα των 3rdPartyLogistics (3PL), παρέχοντας υπηρεσίες πρακτορείων μεταφοράς εμπορευμάτων. Σκοπός της είναι να επεκτείνει τις δραστηριότητές της με την εκτέλεση εθνικών εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών με παροχή έλξης ή/και πλήρων συρμών στο σύνολο του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου. Τον **Μάιο του 2018**, η εταιρία έλαβε άδεια σιδηροδρομικής επιχείρησης. Σε εφαρμογή της με αρ. πρωτ. 13938/05.10.2020 Απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ, από 05.10.2020, η άδεια για τη διενέργεια σιδηροδρομικών μεταφορών ως σιδηροδρομική επιχείρηση είναι σε αναστολή.

GRUP FERVIAR ROMAN SA – Ελληνικό Υποκατάστημα



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

1.1.3 Διαχείριση, αξιοποίηση και ανάπτυξη της σιδηροδρομικής ακίνητης περιουσίας ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.



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

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

1.1.4 Υπεύθυνος για τη Συντήρηση Φορέας Τροχαίου Υλικού (ΥΣΦ)

Κατόπιν δημοσίευσης προσκλήσεων εκδήλωσης ενδιαφέροντος για την εξαγορά του 100% των μετοχών της ΕΕΣΣΤΥ στο πλαίσιο διεθνούς διαγωνισμού, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ υπέβαλε οικονομική προσφορά και έγινε αποδεκτή από το ΤΑΙΠΕΔ. Η συγχώνευση με απορρόφηση της εταιρείας ΕΕΣΣΤΥ, ολοκληρώθηκε στις 31.12.2019 με αποτέλεσμα η ΕΕΣΣΤΥ να έχει πλέον παύσει να υφίσταται ως ξεχωριστό νομικό πρόσωπο και από το 2020 η **ΤΡΑΙΝΟΣΕ** αποτελεί τον Υπεύθυνο Φορέα Συντήρησης Τροχαίου Υλικού και τον μοναδικό πάροχο υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού στην Ελλάδα.

Η εταιρία δραστηριοποιείται στην παροχή υπηρεσιών συντήρησης, επισκευής και ανακατασκευής τροχαίου και λοιπού σιδηροδρομικού υλικού και άλλων μέσων σταθερής τροχιάς, καθώς και στη διαχείριση ή/και εκμίσθωση σε τρίτους τροχαίου υλικού (είτε ιδιόκτητου είτε εξ ονόματος άλλων), συμπεριλαμβανομένου του τροχαίου υλικού το οποίο τυχόν της ανατεθεί από το Ελληνικό Δημόσιο δυνάμει του άρθρου 23 του Ν. 4111/2013 (ΦΕΚ Α' 18), όπως ισχύει.

1.2 Ευρώπη

1.2.1 Φορείς άμεσης συνεργασίας με τη ΡΑΣ

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

Οργανισμός Σιδηροδρόμων της ΕΕ (ERA)

Η κατασκευή ενός σύγχρονου και ασφαλούς σιδηροδρομικού δικτύου είναι μία από τις κύριες προτεραιότητες της ΕΕ. Οι σιδηρόδρομοι πρέπει να γίνουν πιο ανταγωνιστικοί και να προσφέρουν υψηλής ποιότητας υπηρεσίες χωρίς να περιορίζονται από εθνικά σύνορα.

Ο **Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων (European Railway Agency)** συστάθηκε με τον Κανονισμό (ΕΚ) 881/2004 για να βοηθήσει στη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου σιδηροδρομικού χώρου, με την ενίσχυση της ασφάλειας και της διαλειτουργικότητας. Με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/796 καταργήθηκε ο Κανονισμός 881/2004 και μετονομάστηκε σε Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (European Union Agency for Railways).

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

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

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

- την έκδοση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας σε επίπεδο ΕΕ σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις
- την έκδοση αδειών κυκλοφορίας σιδηροδρομικών οχημάτων σε περισσότερες από μία χώρες

- τη χορήγηση προέγκρισης για την υποδομή του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (European Rail Traffic Management System ή ERTMS).

Δίκτυο Εθνικών Αρχών Ασφαλείας (NSA – Network)

Πρόκειται για γνωμοδοτικό όργανο που απαρτίζεται από τις Εθνικές Αρχές Ασφάλειας των Κρατών – Μελών, συντονίζεται από τον Οργανισμό και παρέχει ανατροφοδότηση της εμπειρίας από την εφαρμογή του κανονιστικού – τεχνικού πλαισίου (Οδηγίες Ασφάλειας, Διαλειτουργικότητας, ΤΠΔ).

Γενική Διεύθυνση Μεταφορών και Κινητικότητα (DG-MOVE)

Πρόκειται για μια από τις Γενικές Διευθύνσεις της ΕΕ, με αντικείμενο τις χερσαίες μεταφορές. Η ρύθμιση της σιδηροδρομικής αγοράς εμπίπτει στις αρμοδιότητες της **Μονάδας C.3 της DG-MOVE (Single European Rail Area – Ενιαίος Ευρωπαϊκός Σιδηροδρομικός Χώρος).**

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

Ευρωπαϊκό Δίκτυο Ρυθμιστικών Φορέων Σιδηροδρόμων (ENRRB)

Το **Ευρωπαϊκό Δίκτυο Ρυθμιστικών Φορέων Σιδηροδρόμων (European Network of Railway Regulatory Bodies ή ENRRB)**, προβλέπεται στο άρθρο 57.1 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ. Μέσω αυτού, η ΕΕ επιδιώκει τη συστηματική ανάδραση από τη σιδηροδρομική αγορά καθενός κράτους-μέλους ως προς την υποδοχή που επιφυλάσσεται στις νομοθετικές πρωτοβουλίες της ΕΕ, την εξέλιξη της αγοράς, πιθανά προβλήματα που ανακύπτουν και χρήζουν νομοθετικής αντιμετώπισης κ.ά. Για το λόγο αυτό, το Δίκτυο οργανώνεται σε Ομάδες Εργασίας, καθεμία από τις οποίες πραγματεύεται επιμέρους πεδία (εμπορευματικοί διάδρομοι, οικονομική ισορροπία, πρόσβαση στην υποδομή κ.ά.)

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

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

Δίκτυο Εθνικών Φορέων Επιβολής ΕΚ 1371/2007 (NEB)

Κάθε κράτος ορίζει έναν ή περισσότερους φορείς υπεύθυνους για την επιβολή της εφαρμογής του ΕΚ 1371/2007 (ΕΦΕ). Σύμφωνα με το αρ. 30 του ΕΚ 1371/2007, ο ΕΦΕ λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα με τα οποία εξασφαλίζεται ο σεβασμός των δικαιωμάτων των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών. Το δίκτυο των **ΕΦΕ** συνέρχεται συνήθως μία φορά το χρόνο για την εξέταση της προόδου εφαρμογής του Κανονισμού, των καταγγελιών που διερευνώνται καθώς και για την ανταλλαγή απόψεων και πρακτικών.

Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού (DG Comp)-Ευρωπαϊκό Δίκτυο Ανταγωνισμού (ECN)

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και οι εθνικές αρχές ανταγωνισμού σε όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ συνεργάζονται μεταξύ τους μέσω του Ευρωπαϊκού Δικτύου Ανταγωνισμού (European Competition Network).

Αυτό δημιουργεί έναν αποτελεσματικό μηχανισμό για την αντιμετώπιση των εταιρειών που επιδίδονται σε διασυνοριακές πρακτικές που περιορίζουν τον ανταγωνισμό. Όλα τα μέλη του ECN εφαρμόζουν τους ευρωπαϊκούς κανόνες ανταγωνισμού και το ECN παρέχει ένα μέσο για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής και συνεπούς εφαρμογής τους. Μέσω του ECN, οι αρχές ανταγωνισμού αλληλοενημερώνονται για τις προτεινόμενες αποφάσεις και λαμβάνουν υπόψη τα σχόλια των άλλων αρχών ανταγωνισμού. Με αυτόν τον τρόπο, το ECN επιτρέπει στις αρχές ανταγωνισμού να συγκεντρώσουν την εμπειρία τους και να εντοπίσουν τις βέλτιστες πρακτικές.

Το ECN ιδρύθηκε ως φόρουμ συζήτησης και συνεργασίας για τις ευρωπαϊκές αρχές ανταγωνισμού στις περιπτώσεις που εφαρμόζονται τα άρθρα 101 και 102 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Διασφαλίζει αποτελεσματικό καταμερισμό των εργασιών και αποτελεσματική και συνεπή εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού της ΕΕ.

Ένωση Ανεξάρτητων Ρυθμιστικών Αρχών Σιδηροδρόμων (IRG-Rail)

Η Ένωση Ανεξάρτητων Ρυθμιστικών Αρχών Σιδηροδρόμων (**Independent Regulators' Group – Rail ή IRG-Rail**), η οποία έχει συσταθεί και συντονίζεται με πρωτοβουλία μόνο των μελών της, έχει κύριο στόχο τη δημιουργία μιας ενιαίας, ανταγωνιστικής και βιώσιμης ευρωπαϊκής σιδηροδρομικής αγοράς. Μέσω του IRG-Rail, οι εθνικές ρυθμιστικές αρχές ανταλλάσσουν πληροφορίες και βέλτιστες πρακτικές, προκειμένου να διευκολύνουν το έργο τους και στο μέλλον να προσεγγίζουν τα επιμέρους θέματα με κοινό τρόπο. Δύνανται να συμμετέχουν μόνο εκείνες οι Αρχές Σιδηροδρόμων που είναι πλήρως ανεξάρτητες από οποιοδήποτε άλλο διοικητικό όργανο της χώρας τους. Η δραστηριότητά της αποσκοπεί στην αποσαφήνιση και εξειδίκευση των διατάξεων της ευρωπαϊκής νομοθεσίας, στο μέτρο που αφορούν τις Ρυθμιστικές Αρχές.

Σήμερα στον IRG-Rail συμμετέχουν Ρυθμιστικές Αρχές Σιδηροδρόμων από 31 συνολικά κράτη. Η ΠΑΣ είναι το 18^ο μέλος, από το 2012.

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

Πρόκειται για μια άτυπη πλατφόρμα επικοινωνίας μεταξύ των ανεξάρτητων Ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών επιθεωρητών και των εκπροσώπων τους με σκοπό την ανταλλαγή γνώσεων και εμπειριών σε θέματα κοινού ενδιαφέροντος, την παροχή ενημέρωσης στις εξελίξεις για την ασφάλεια από τη σκοπιά των Αρχών, τη συνεργασία και παροχή στήριξης στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ. Στόχος της **Διεθνούς Ένωσης Διασύνδεσης των Κρατικών Σωμάτων Επιθεωρητών Ασφαλείας (International Liaison Group of Government Railway Inspectorates ή ILGGRI)** είναι να υπάρξει ένα αποτελεσματικό φόρουμ για τις Ευρωπαϊκές Αρχές Ασφάλειας, που θα μπορεί να γνωμοδοτεί για θέματα σιδηροδρόμων σχετικά με την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα.

Δίκτυο Οικονομικών Ρυθμιστικών Αρχών του ΟΟΣΑ (Network of Economic Regulators – NER)

Το **Δίκτυο των Οικονομικών Ρυθμιστικών Αρχών (NER)** επιδιώκει την συνεργασία των ρυθμιστικών φορέων σε όλα τα δίκτυα για την ανταλλαγή πληροφοριών, εμπειριών και καλών πρακτικών. Απώτερος σκοπός του είναι οι ρυθμιστικοί φορείς να είναι εξοπλισμένοι όσο το δυνατόν καλύτερα προκειμένου, τόσο να διασφαλίζουν ότι οι πολίτες και η βιομηχανία έχουν πρόσβαση σε θεμελιώδεις υπηρεσίες, όσο και να αντιμετωπίζουν τις προκλήσεις του μέλλοντος. Αυτή τη στιγμή συμμετέχουν στο NER 70 Ρυθμιστικές Αρχές -

μεταξύ των οποίων και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων της Ελλάδας - από διάφορους τομείς από χώρες του ΟΟΣΑ και χώρες εκτός ΟΟΣΑ και ειδικότερα από την Ενέργεια, τις Τηλεπικοινωνίες, τις Μεταφορές και το Νερό.



1.3 Λοιποί Φορείς

Στους κάτωθι Φορείς, η ΡΑΣ παρακολουθεί τις εξελίξεις χωρίς να συμμετέχει ενεργά:

Ευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρόμων (RNE)

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

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

- Path Coordination System (PCS) για τη χάραξη διεθνών δρομολογίων

- Train Information System (TIS) για την παρακολούθηση σε πραγματικό χρόνο της πορείας ενός συρμού
- Charging Information System (CIS) για τον υπολογισμό των τελών χρήσης των σιδηροδρομικών υποδομών

Ευρωπαϊκή Ένωση Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών (ERFA)

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

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

Διεθνής Ένωση Σιδηροδρόμων (UIC)

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

Μέλη της UIC μέλη μπορούν να είναι ενιαίοι σιδηροδρομικοί οργανισμοί, διαχειριστές υποδομής, πάροχοι σιδηροδρομικών ή συνδυασμένων μεταφορικών υπηρεσιών, εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης μονάδων έλξης και τροχαίου υλικού, εταιρείες παροχής υπηρεσιών (υπηρεσίες εστιατορίου, κλινάμαξες, δημόσιες μεταφορές, θαλάσσιες μεταφορές κ.τ.λ.).

Η αποστολή της UIC είναι η προώθηση των σιδηροδρομικών μεταφορών σε παγκόσμιο επίπεδο και η ανταπόκριση στις προκλήσεις της κινητικότητας και της βιώσιμης ανάπτυξης.

Οι στόχοι της UIC είναι να διευκολύνει τις ανταλλαγές βέλτιστων πρακτικών μεταξύ των μελών (benchmarking), να υποστηρίζει τα μέλη στις προσπάθειές τους για την ανάπτυξη νέων επιχειρήσεων και νέων τομέων δραστηριοτήτων, να προτείνει νέους τρόπους για τη βελτίωση των τεχνικών και περιβαλλοντικών επιδόσεων, να προωθεί την

διαλειτουργικότητα και να δημιουργεί νέα πρότυπα παγκοσμίως για τους σιδηροδρόμους (συμπεριλαμβανομένων των κοινών προτύπων με άλλους τρόπους μεταφοράς).

Ευρωπαϊκή Ένωση Σιδηροδρομικών Εταιριών (CER)

Η **Ευρωπαϊκή Ένωση Σιδηροδρομικών Εταιριών** (Community of European Railway and Infrastructure Companies ή CER) είναι ένας φορέας που περιλαμβάνει περισσότερες από 70 εταιρείες, κυρίως σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ενιαίους ή μη πλήρως διαχωρισμένους σιδηροδρομικούς οργανισμούς από την ΕΕ, τον ΕΟΧ και τα δυτικά Βαλκάνια. Έχει πολυσχιδή δραστηριότητα, παρεμβαίνοντας στα ευρωπαϊκά όργανα σε πολλαπλά επίπεδα με τεκμηριωμένες θέσεις.

Το όραμά της είναι ο σιδηρόδρομος να γίνει:

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

Διακυβερνητικός Οργανισμός για τις Διεθνείς Σιδηροδρομικές Μεταφορές (OTIF)

Ο **Διακυβερνητικός Οργανισμός για τις Διεθνείς Σιδηροδρομικές Μεταφορές** (Organisation Intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires ή OTIF) είναι ένας διεθνής οργανισμός με έδρα τη Βέρνη της Ελβετίας, ο οποίος ιδρύθηκε το 1893 ως «Office central des transports internationaux par chemins de fer» και με τη σημερινή του ονομασία υφίσταται από το 1985. Ο κύριος σκοπός του OTIF είναι η ανάπτυξη και υποστήριξη πρότυπων συμβάσεων για τη διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων. Το πλέγμα αυτών των συμβάσεων, γνωστό ως COTIF, αποτελείται από τις ακόλουθες επιμέρους συμβάσεις:

- CIM για τις εμπορευματικές μεταφορές
- CIV για τις επιβατικές μεταφορές
- CUV για τους wagon keepers

- RID για τα επικίνδυνα εμπορεύματα (ως υποπερίπτωση της CIM)
- CUI για τους διαχειριστές υποδομής
- APTU για τις τεχνικές προδιαγραφές τροχαίου υλικού
- ATMF για την έγκριση θέσης σε λειτουργία τροχαίου υλικού

Ο OTIF περιλαμβάνει 50 κράτη από την Ευρώπη, τη βόρεια Αφρική και τη Μέση Ανατολή τα περισσότερα από τα οποία έχουν κυρώσει τις συμβάσεις COTIF. Η Ελλάδα συμμετέχει και έχει κυρώσει τις συμβάσεις COTIF.

Φορέας Συνεργασίας για τον Άξονα Μεταφορών Νοτιοανατολικής Ευρώπης (SEETAC)

Το έργο του **Φορέα Συνεργασίας για τον Άξονα Μεταφορών Νοτιοανατολικής Ευρώπης** (South East European Transport Axis Cooperation ή SEETAC) χρηματοδοτείται στο πλαίσιο προγράμματος της Νοτιοανατολικής Ευρώπης (South East Europe ή SEE) και αποσκοπεί στην επίλυση των διασυνοριακών φραγμών και την εναρμόνιση μεταξύ των συμμετεχουσών χωρών, σε ότι αφορά τα μέσα μεταφοράς. Ασχολείται τόσο με τα διοικητικά προβλήματα, όπως η έλλειψη διακρατικού θεσμικού και νομικού πλαισίου στα σημεία διέλευσης των συνόρων, όσο και με λειτουργικά, όπως κοινοί κανονισμοί ασφαλείας, ασφάλεια και περιβαλλοντικά πρότυπα και εναρμόνιση των τρόπων μεταφοράς.

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

Το **PRIME** έχει ρόλο Ευρωπαϊκού Δικτύου Διαχειριστών Υποδομών, στο πλαίσιο της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/2370, σύμφωνα με την οποία τα κράτη μέλη πρέπει να διασφαλίζουν ότι οι κύριοι διαχειριστές υποδομής τους συμμετέχουν και συνεργάζονται στο πλαίσιο δικτύου με σκοπό να διευκολυνθεί η παροχή αποδοτικών και αποτελεσματικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών εντός της Ένωσης. Στα καθήκοντα της πλατφόρμας είναι:

- α) Η ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής της Ευρωπαϊκής Ένωσης
- β) Η υποστήριξη της έγκαιρης και αποτελεσματικής υλοποίησης του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου
- γ) Η ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών

δ) Ο προσδιορισμός κοινών αρχών και πρακτικών για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση των επιδόσεων με συνεπή τρόπο

ε) Η συμβολή στις δραστηριότητες παρακολούθησης της αγοράς

στ) Η αντιμετώπιση των διασυνοριακών σημείων συμφόρησης και

ζ) Η επίτευξη συνεργασίας σε σχέση με τα συστήματα χρέωσης και κατανομής της χωρητικότητας υποδομής σε περισσότερα από ένα δίκτυα.

Μέλος της PRIME μπορεί να γίνει κάθε ευρωπαϊκός διαχειριστής υποδομής που λειτουργεί πάνω από 50 χιλιόμετρα σιδηροδρομικής διαδρομής ή φορέας κατανομής χωρητικότητας που του έχει ανατεθεί η εκτέλεση βασικών λειτουργιών της διαχείρισης της υποδομής, ή οι ενώσεις των ευρωπαϊών διαχειριστών σιδηροδρομικής υποδομής, αφού υπογράψει τη σχετική Διακήρυξη Πρόθεσης. Η PRIME έχει σήμερα 34 μέλη από 24 χώρες και 5 παρατηρητές. Από τον Φεβρουάριο του 2018 έχει ενταχθεί στην πλατφόρμα και ο ΟΣΕ.

Shift2Rail

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

Στο πλαίσιο αυτό, το Shift2Rail συμβάλλει στην έξυπνη και βιώσιμη ανάπτυξη μέσω των ενεργειών του για την προώθηση της έρευνας και της καινοτομίας στον τομέα των σιδηροδρόμων. Στόχος είναι να επιτευχθεί ένας Ενιαίος Ευρωπαϊκός Χώρος Σιδηροδρόμων (SERA), να ενισχυθεί η ελκυστικότητα και η ανταγωνιστικότητα του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος ώστε να εξασφαλιστεί η μετάβαση από τις οδικές μεταφορές προς έναν πιο βιώσιμο τρόπο μεταφοράς, όπως είναι ο σιδηρόδρομος και να στηριχθεί η ηγεσία του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού κλάδου στην παγκόσμια αγορά.

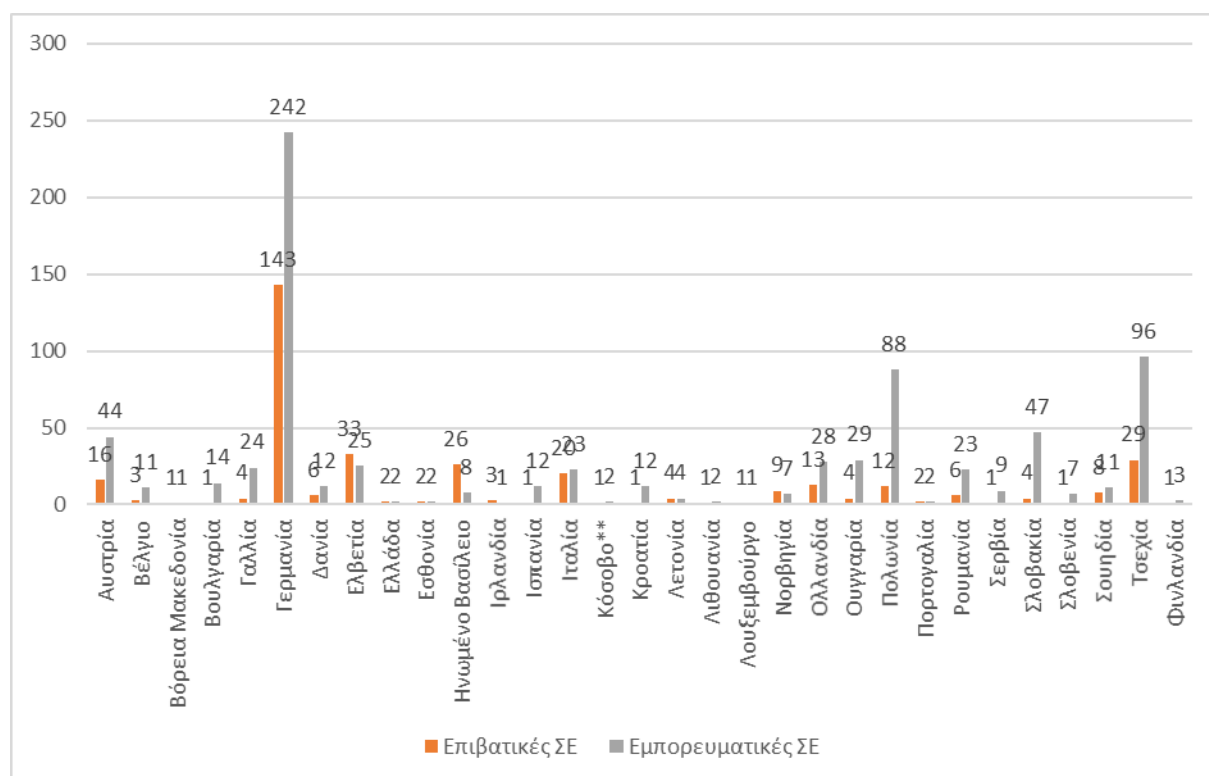
Ενθαρρύνει την εισαγωγή καλύτερων αμαξοστοιχιών στην αγορά (πιο αθόρυβες, πιο άνετες, πιο αξιόπιστες κ.λπ.), οι οποίες λειτουργούν σε μια καινοτόμο υποδομή σιδηροδρομικού δικτύου, αξιόπιστα, με χαμηλότερο κόστος κύκλου ζωής, και με ικανότητα

αντιμετώπισης της αυξανόμενης ζήτησης μετακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων. Όλα αυτά αναπτύσσονται από ευρωπαϊκές εταιρείες, αυξάνοντας έτσι την ανταγωνιστικότητά τους στην παγκόσμια αγορά. Συμβάλλει επίσης στο πρότυπο της αλλαγής του τρόπου μεταφοράς για να προσελκύσει τους χρήστες στη σιδηροδρομική γραμμή. Για τους επιβάτες της ΕΕ, αυτό αντιπροσωπεύει περισσότερες επιλογές ταξιδιού, μεγαλύτερη άνεση και βελτιωμένη ακρίβεια. Για τους μεταφορείς εμπορευμάτων, η σιδηροδρομική μεταφορά προσφέρει μια πιο αποδοτική, ακριβή και ανιχνεύσιμη επιλογή αποστολής.

1.4 Ευρωπαϊκή σιδηροδρομική αγορά

Σύμφωνα με την 10^η ετήσια Έκθεση Παρακολούθησης της Σιδηροδρομικής Αγοράς στην Ευρώπη, της Ένωσης Ανεξάρτητων Ρυθμιστικών Αρχών Σιδηροδρόμων (IRG-Rail), το έτος 2020 ο αριθμός των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται ανά χώρα παρουσιάζει σημαντικές διακυμάνσεις, όπως αποτυπώνεται στο παρακάτω Σχήμα 1.

Γράφημα 1: Αριθμός Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων ανά χώρα το 2020

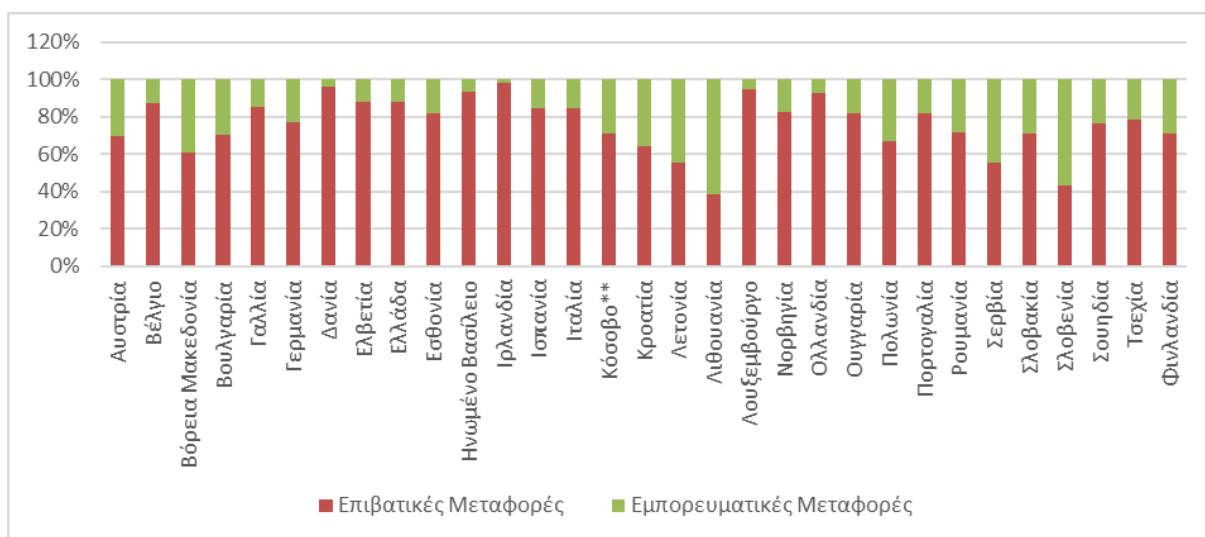


Πηγή: 10th Market Monitoring Report IRG- Rail

Στις περισσότερες χώρες μέλη, ο αριθμός των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που προσφέρουν υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευμάτων υπερβαίνει τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που παρέχουν επιβατικές υπηρεσίες. Το ίδιο διαφαίνεται να συμβεί και στην Ελλάδα καθώς άλλες δύο σιδηροδρομικές επιχειρήσεις αναμένεται να ξεκινήσουν το εμπορευματικό τους έργο το 2022.

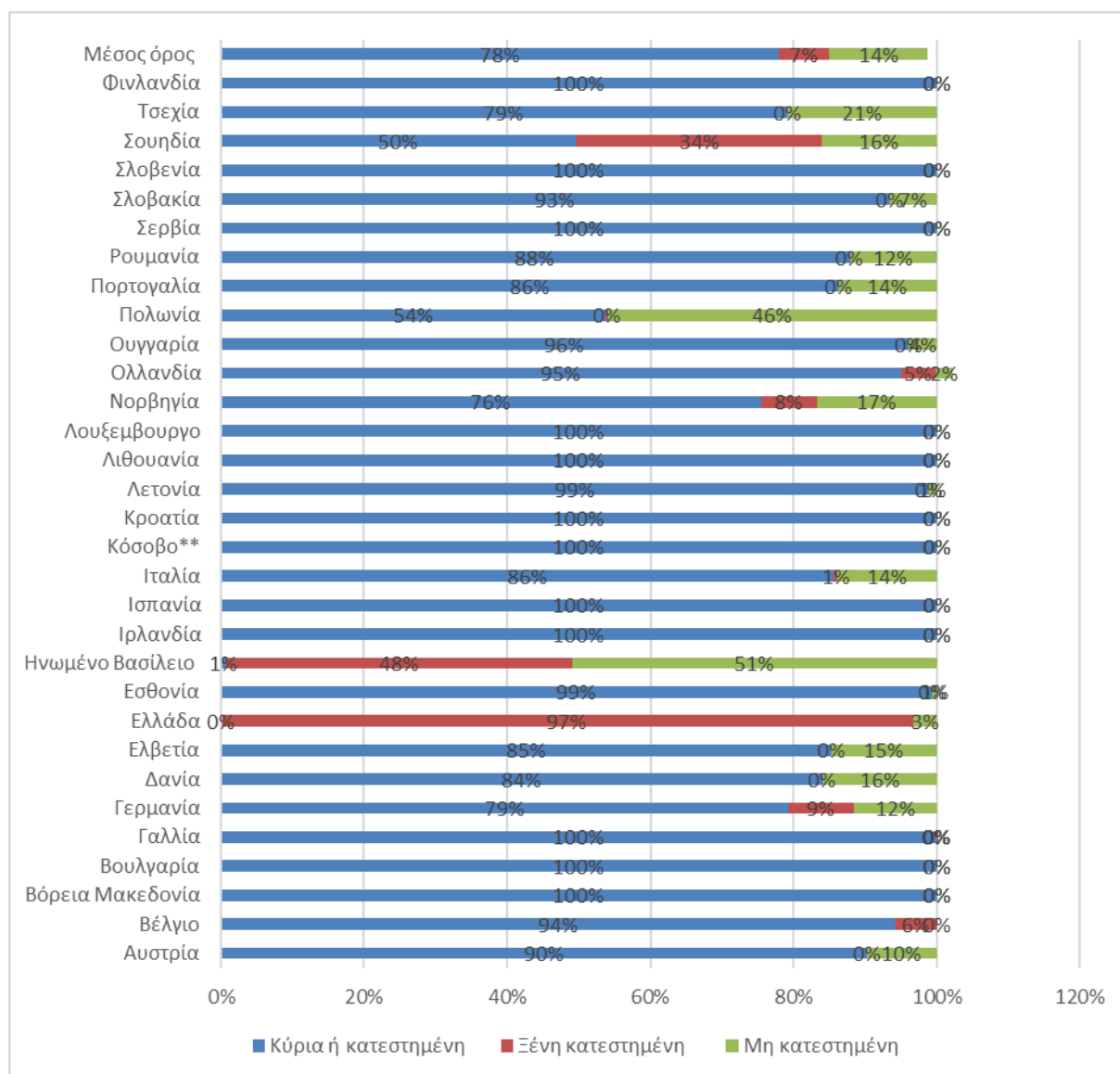
Η ανάπτυξη της σιδηροδρομικής αγοράς σε κάθε χώρα διαφοροποιείται. Αυτό οφείλεται σε ποικίλους παράγοντες, όπως είναι η εξέλιξή της ιστορικά, η γεωγραφική της θέση, η ημερομηνία απελευθέρωσης της σιδηροδρομικής αγοράς, τα εμπόδια εισόδου σε αυτή και το επίπεδο ανταγωνισμού.

Γράφημα 2: Μερίδιο αγοράς επιβατικών – εμπορευματικών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων σε τρινοχιλιόμετρα 2020



Πηγή: 10th Market Monitoring Report IRG- Rail

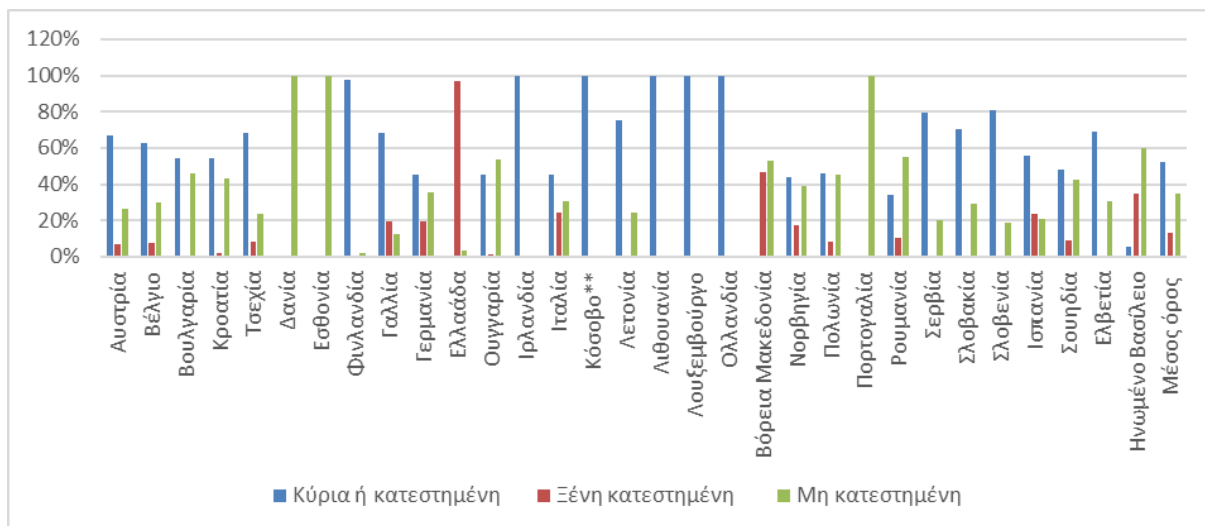
Όσον αφορά στο μερίδιο αγοράς που καταλαμβάνει το κάθε επιμέρους είδος μεταφοράς, από το παραπάνω σχήμα απορρέει ότι οι επιβατικές μεταφορές έχουν κατά μέσο όρο το 81% σε σχέση με τις εμπορευματικές των οποίων το ποσοστό ανέρχεται σε 19% σε αριθμό τρινοχιλιομέτρων.

Γράφημα 3: Μερίδιο αγοράς επιβατικών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (σε επιβατοχιλιόμετρα) 2020

Πηγή: 10th Market Monitoring Report IRG- Rail

Όπως βλέπουμε στο σχήμα, οι κύριες ή κατεστημένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις εξακολουθούν να κυριαρχούν στην αγορά υπηρεσίας σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και κατέχουν διαχρονικά το μεγαλύτερο μερίδιο, με το μέσο όρο να ανέρχεται περίπου στο 86%. Εξαιρέση αποτελούν η Μεγάλη Βρετανία, Πολωνία και Σουηδία. Επίσης οι μη κατεστημένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν το 14% της αγοράς. Το μερίδιό τους θα μπορούσε να αποτελέσει δείκτη ανοίγματος της αγοράς στον ανταγωνισμό.

Γράφημα 4: Μερίδιο αγοράς εμπορευματικών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (σε τονοχιλιόμετρα) 2020

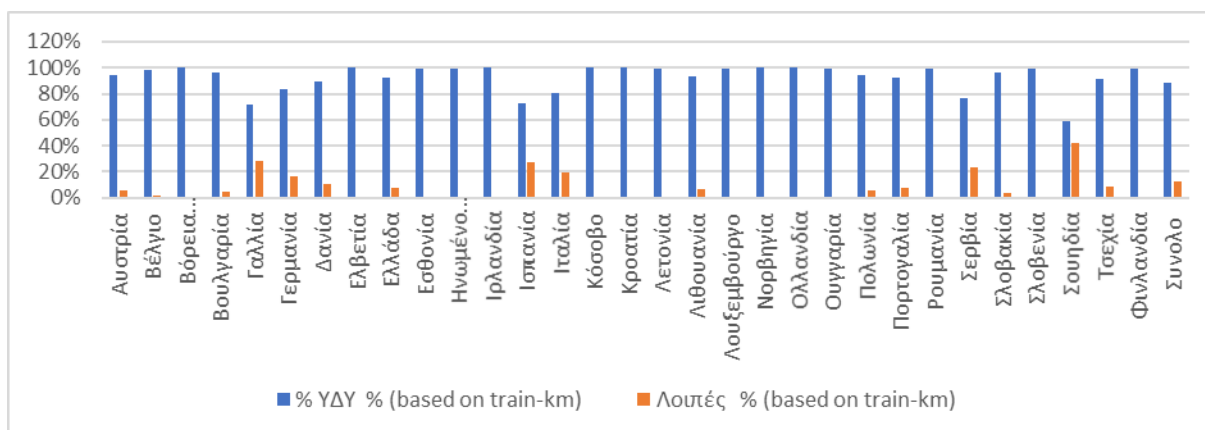


Πηγή: 10th Market Monitoring Report IRG- Rail

Αντίστοιχα, όπως αποτυπώνεται στο σχήμα, το μερίδιο των κύριων ή κατεστημένων εμπορευματικών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (σε τονοχιλιόμετρα) παραμένει κυρίαρχο με ποσοστό 52%. Οι μη κατεστημένες κατέχουν κατηγορίες το 35% της αγοράς και οι ξένες κατεστημένες το 13%.

Στο επόμενο σχήμα αποτυπώνεται το μερίδιο επιβατικών μεταφορών που παρέχονται στο πλαίσιο Υποχρέωσης Δημόσια Υπηρεσίας (ΥΔΥ). Σε χώρες όπως Βόρεια Μακεδονία, Ελβετία, Ιρλανδία Κόσοβο, Κροατία, Ολλανδία, το ποσοστό αγγίζει το 100%. Το μικρότερο ποσοστό παρουσιάζεται σε Γαλλία, Ισπανία, Σερβία και Σουηδία, ενώ ο μέσος όρος ανέρχεται στο 88%.

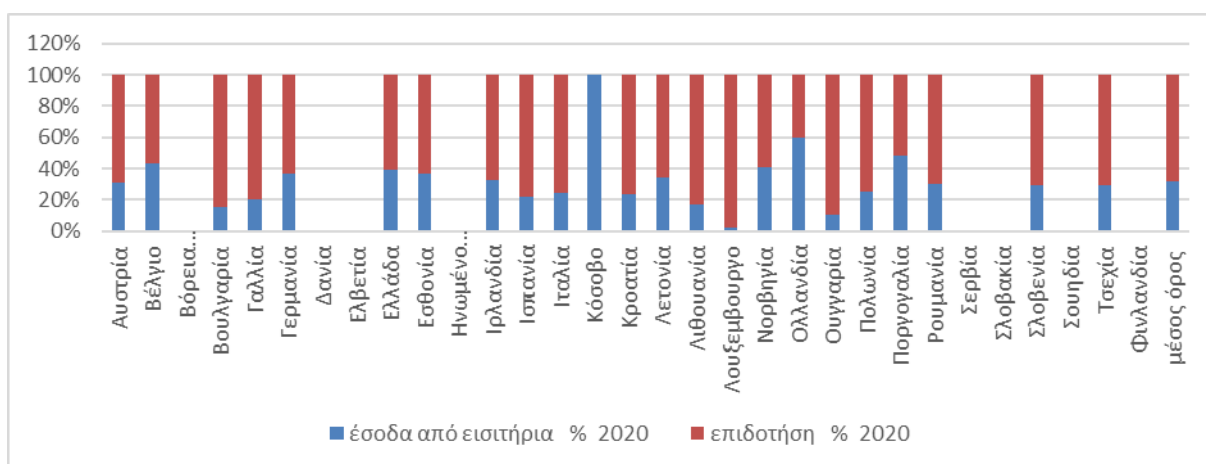
Γράφημα 5: Ποσοστό επιβατικών υπηρεσιών που παρέχονται στο πλαίσιο ΥΔΥ (σε τρινοχιλιόμετρα) 2020



Πηγή: 10th Market Monitoring Report IRG- Rail

Αντίστοιχα το μερίδιο των εσόδων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων από εισιτήρια ή επιδοτήσεις για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας αποτυπώνεται στο επόμενο σχήμα. Κατά μέσο όρο το 68% των εσόδων προέρχονται από κρατικές επιδοτήσεις ενώ το 32% από εισιτήρια.

Γράφημα 6: Ποσοστό εσόδων από εισιτήρια και επιδοτήσεις για την παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ



Πηγή: 10th Market Monitoring Report IRG- Rail

1.4.1 Επιπτώσεις Covid 19

Η κρίση του COVID-19 επηρέασε σημαντικά τον τομέα σιδηροδρομικών μεταφορών της ΕΕ το 2020. Η εξάπλωση του ιού επέβαλε περιορισμούς σε διεθνή και εσωτερικά ταξίδια.

Το γεγονός αυτό οδήγησε σε μειώσεις το 2020 για τη ζήτηση μεταφορών γενικά, περίπου -48% για ετήσια επιβατοχιλιόμετρα και -7% για τονοχιλιόμετρα εμπορευμάτων συγκριτικά με το έτος 2019. Παράλληλα με αυτήν την πτώση της δραστηριότητας των σιδηροδρομικών μεταφορών, η συνέπεια των σιδηροδρομικών μεταφορών σημείωσε βελτίωση σε όλα τα τρίμηνα του 2020 τόσο για τις υπηρεσίες επιβατών όσο και για τις εμπορευματικές υπηρεσίες.

Παρά την εφαρμογή προσωρινών ή μόνιμων μέτρων που εγκρίθηκαν για τον περιορισμό των επιπτώσεων της πανδημίας στον σιδηροδρομικό τομέα (μεταξύ των οποίων οι προσαρμογές των τελών πρόσβασης στις γραμμές ή οι κρατικές ενισχύσεις), οι

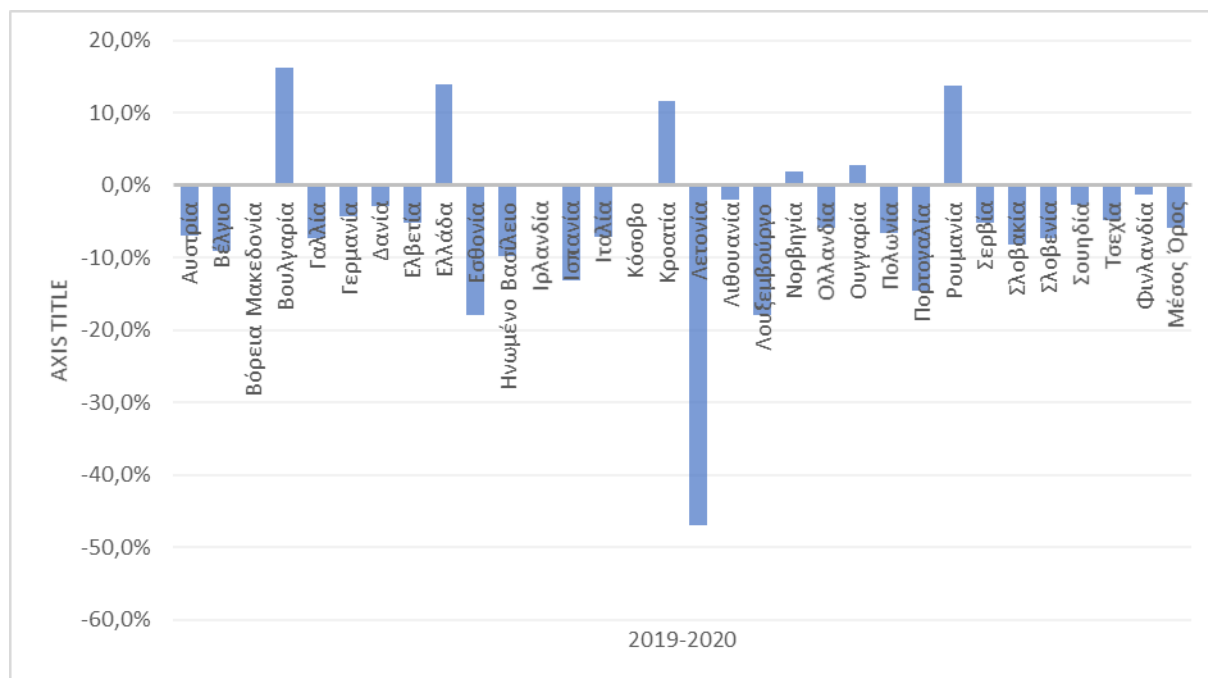
σιδηροδρομικές επιχειρήσεις υπέστησαν άμεσες οικονομικές συνέπειες αυτής της πτώσης των σιδηροδρομικών δραστηριοτήτων. Οι ευρωπαίοι διαχειριστές υποδομής κατέγραψαν επίσης μειώσεις των τελών πρόσβασης (από ΕΣ και επιδοτήσεις) που εισπράχθηκαν, με ουσιαστικές ωστόσο διαφορές μεταξύ των χωρών.

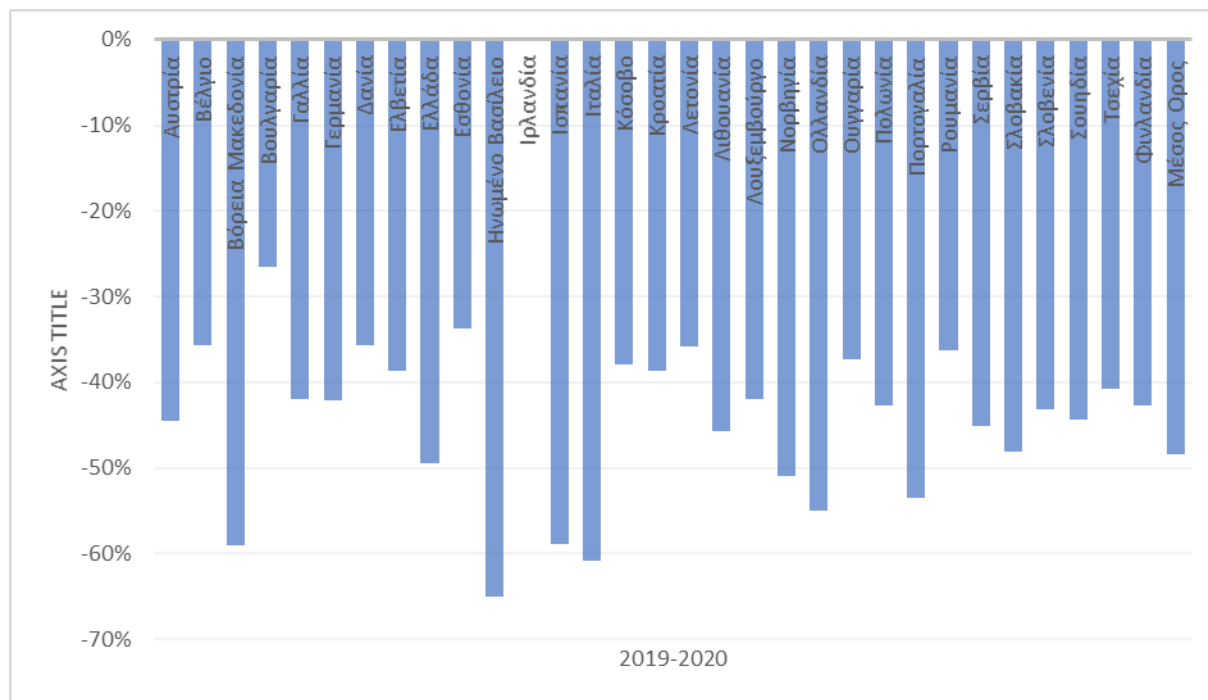
Πίνακας 1: Μεταβολή Επιβατικού – Εμπορευματικού έργου, Αναχωρήσεις, Συνέπεια 2020-2021

Επιβατικές Μεταφορές			
Επιβατοχλμ		Αναχωρήσεις	Ακρίβεια
2020	▼ 48% (24 countries)	▼ 8% (23 countries)	▲ 2.3 % (20 countries)
Εμπορευματικές Μεταφορές			
Τονοχλμ		Αναχωρήσεις	Ακρίβεια
2020	▼ 7% (23 countries)	▼ 6% (24 countries)	▲ 4.0 % (17 countries)

Πηγή: 9th Market Monitoring Report IRG- Rail

Γράφημα 7: Ποσοστό μεταβολής εμπορευματικής κυκλοφορίας μεταξύ 2019-2020



Γράφημα 8: Ποσοστό μεταβολής επιβατικής κυκλοφορίας μεταξύ 2019-2020

Η επίπτωση της COVID 19 και το 2021 αποτυπώνεται αναλυτικότερα ανά τρίμηνο στα ακόλουθα σχήματα, από το 3^ο του 2019 έως το 4^ο του 2021, τόσο στην μεταφορά επιβατών όσο και εμπορευμάτων. Για το έτος 2021 αναλυτικά στοιχεία θα παρουσιαστούν στην επόμενη έκθεση πεπραγμένων της ΡΑΣ, αφού οριστικοποιηθούν.

Πίνακας 2: Μεταφορά εμπορευμάτων ανά τρίμηνο 2019-2021 (σε χιλ. τόνους)

ΧΩΡΑ/ ΧΡΟΝΟΣ	2019-Q3	2019-Q4	2020-Q1	2020-Q2	2020-Q3	2020-Q4	2021-Q1	2021-Q2	2021-Q3	2021-Q4
Αυστρία	25,515	25,830	25,915	20,934	23,772	26,890	24,191	26,080	25,259	:
Βέλγιο	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Βόρεια Μακεδονία	425	480	441	421	444	438	460	509	523	442
Βοσνία Ερζεγοβίνη	:	:	:	:	:	:	2,799	3,208	3,231	:
Βουλγαρία	3,526	3,460	3,733	3,878	4,282	4,209	3,935	4,414	4,163	:
Γαλλία	23,782	18,853	21,450	18,517	21,280	21,898	22,823	23,962	23,405	23,640
Γερμανία	84,931	82,107	85,301	71,448	78,318	85,076	87,026	91,012	88,550	:
Δανία	2,074	2,128	2,355	2,210	2,001	2,055	1,726	1,678	1,650	1,840
Ελβετία	15,099	14,438	14,615	13,086	14,012	14,240	14,364	15,514	14,420	14,748
Ελλάδα	332	336	312	301	321	340	332	380	390	:
Εσθονία	4,620	5,020	3,619	3,765	4,114	4,300	6,146	6,200	5,169	:
Ηνωμένο Βασίλειο	18,766	15,834	18,542	15,074	17,291	:	:	:	:	:
Ιρλανδία	58	71	99	140	115	96	115	130	96	74
Ισπανία	6,312	5,516	5,608	4,467	5,217	5,521	5,653	5,860	5,681	5,502
Ιταλία	22,035	22,471	23,625	19,551	20,889	23,599	21,599	26,440	24,222	24,941
Κροατία	3,588	3,868	3,671	3,690	3,558	4,073	3,538	3,679	3,783	4,175
Λετονία	9,729	9,847	5,983	5,580	5,868	6,518	6,010	4,224	4,951	6,588
Λιθουανία	14,311	13,997	12,024	12,254	14,507	14,644	11,787	12,227	13,388	13,678
Λουξεμβούργο	1,082	1,046	1,036	856	881	854	869	981	907	956
Μαυροβούνιο	245	335	319	249	301	285	189	182	258	:
Νορβηγία	9,017	9,086	9,238	9,094	9,128	9,185	9,789	9,352	10,119	:
Ολλανδία	10,447	10,000	10,747	8,676	9,585	11,009	10,654	11,149	10,507	10,516
Ουγγαρία	12,565	13,179	12,645	12,481	12,864	13,903	12,200	12,260	12,663	12,529
Πολωνία	57,909	56,607	52,166	48,319	54,866	58,861	54,324	57,096	59,699	:
Πορτογαλία	2,299	2,271	2,264	2,008	2,178	2,196	2,211	2,491	2,537	:
Ρουμανία	15,493	14,939	12,834	10,192	13,058	13,100	15,451	13,330	13,777	:
Σερβία	:	:	:	:	:	:	2,386	2,436	2,836	:
Σλοβακία	8,810	8,746	8,607	7,660	8,521	9,443	9,333	10,393	9,825	9,882
Σλοβενία	4,500	4,354	4,336	3,893	3,929	4,344	4,169	4,175	3,981	:
Σουηδία	16,553	17,081	17,755	17,283	17,203	17,563	17,303	18,717	18,496	18,459
Τουρκία	7,678	7,795	6,618	6,898	7,945	8,255	8,027	8,574	8,094	:
Τσεχία	23,833	24,046	23,192	20,869	21,896	24,863	23,967	24,456	23,520	:
Φινλανδία	9,041	9,348	9,251	9,940	9,258	10,076	9,412	10,450	10,059	:

Πηγή : Eurostat

Πίνακας 3: Μεταφορά επιβατών ανά τρίμηνο 2019-2021 (σε χιλ.)

ΧΩΡΑ / ΧΡΟΝΟΣ	2019-Q3	2019-Q4	2020-Q1	2020-Q2	2020-Q3	2020-Q4	2021-Q1	2021-Q2	2021-Q3	2021-Q4
Αυστρία	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Βέλγιο	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Βόρεια Μακεδονία	124	148	93	28	68	64	59	64	66	64
Βοσνία Ερζεγοβίνη	:	:	:	:	:	:	37	48	79	:
Βουλγαρία	5,686	5,101	4,590	3,533	4,663	3,998	3,701	4,344	4,888	:
Γαλλία	303,462	285,299	244,776	81,365	205,988	191,724	190,624	195,361	222,072	273,354
Γερμανία	731,455	743,856	620,036	295,000	480,000	406,081	326,000	386,000	529,000	:
Δανία	50,992	53,537	42,110	23,303	36,991	31,493	19,656	32,027	39,862	42,190
Ελβετία	127,831	131,313	112,214	53,871	96,025	83,057	72,489	78,581	93,383	101,544
Ελλάδα	4,767	5,253	3,958	1,512	2,979	1,771	1,362	2,109	3,007	:
Εσθονία	2,105	2,147	1,800	978	1,673	1,534	1,202	1,529	1,755	:
Ηνωμένο Βασίλειο	460,411	472,741	401,514	36,244	137,564	:	:	:	:	:
Ιρλανδία	12,870	12,908	9,796	1,196	3,539	3,399	1,684	3,886	5,678	6,163
Ισπανία	139,321	165,980	131,495	35,048	77,545	85,390	81,867	100,547	99,937	122,041
Ιταλία	203,153	236,562	149,261	45,978	98,159	88,977	84,136	111,509	127,425	157,248
Κροατία	4,139	5,455	4,761	1,697	3,111	3,530	3,104	3,381	3,012	4,015
Λετονία	5,256	4,421	3,755	2,343	4,117	2,648	1,924	2,716	3,625	2,779
Λιθουανία	1,287	1,173	988	573	1,020	656	519	1,046	1,204	1,179
Λουξεμβούργο	5,690	6,625	5,560	1,346	3,309	4,313	3,791	4,147	3,794	4,864
Μαυροβούνιο	327	211	154	57	164	98	68	135	226	:
Νορβηγία	18,235	21,592	17,425	6,989	9,425	8,655	6,599	8,455	10,391	:
Ολλανδία	92,242	102,070	79,355	20,772	41,324	40,090	32,425	43,595	50,895	62,585
Ουγγαρία	35,884	37,202	34,190	15,296	29,171	22,072	19,316	23,731	29,610	31,065
Πολωνία	84,315	87,787	71,357	29,562	58,774	42,995	41,890	52,480	71,282	:
Πορτογαλία	46,132	49,015	39,523	12,683	27,556	28,277	18,872	28,159	32,839	:
Ρουμανία	17,364	17,049	14,898	9,067	13,597	11,526	12,082	12,637	14,912	:
Σερβία	:	:	:	:	:	:	604	756	787	:
Σλοβακία	21,152	20,628	16,322	7,937	15,345	9,455	6,556	11,403	15,382	13,020
Σλοβενία	3,257	3,529	2,779	1,377	2,126	1,642	2,471	2,792	3,074	:
Σουηδία	62,979	68,898	63,109	30,624	38,255	37,175	31,258	35,687	42,399	54,564
Τουρκία	43,628	51,544	41,026	9,327	25,873	23,240	21,674	22,571	39,574	:
Τσεχία	49,221	47,740	38,988	25,934	39,053	25,167	22,715	32,512	38,820	:
Φινλανδία	22,681	25,142	18,742	10,777	14,838	15,193	10,580	12,183	15,109	:

Πηγή : Eurostat

2 ΡΥΘΜΙΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Οι σημαντικότερες δραστηριότητες της ΡΑΣ, στο πλαίσιο άσκησης των αρμοδιοτήτων της ως Ρυθμιστικού Φορέα για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, ως τομεακής Αρχής Ανταγωνισμού για την αγορά των σιδηροδρομικών μεταφορών και ως Φορέα Αδειοδότησης Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων, επικεντρώθηκαν, κατά τα έτη 2020 και 2021:

- Στην παρακολούθηση της εξέλιξης της πανδημίας COVID-19 και των επιπτώσεών της στις σιδηροδρομικές επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές. Οι περιορισμοί κίνησης που επιβλήθηκαν σε παγκόσμιο επίπεδο είχαν σημαντικό αντίκτυπο στις μεταφορές προσώπων και προϊόντων, με αποτέλεσμα να απαιτηθούν παρεμβάσεις, ευρωπαϊκές και εθνικές, για τη στήριξη του τομέα των μεταφορών, που πλήγηκε ιδιαίτερα από την πανδημία.
- Στην παρακολούθηση εφαρμογής της ευρωπαϊκής και ελληνικής σιδηροδρομικής νομοθεσίας στις ήδη αδειοδοτημένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα, **ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ**, **ΣΤΑΣΥ ΑΕ** και **RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR**, στο διαχειριστή υποδομής **ΟΣΕ ΑΕ**, και στο φορέα συντήρησης του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού **ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ**, για θέματα αρμοδιότητάς τους, με διαρκή εποπτικό έλεγχο και παρεμβάσεις, όπου κρίθηκε απαραίτητο.
- Στην παρακολούθηση των σημαντικών αλλαγών που εξελίσσονται στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά. Μετά την εξαγορά και ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, της κατεστημένης σιδηροδρομικής επιχείρησης στην Ελλάδα από τον Όμιλο Ferroviedello Stato Italiane Group (FSI), το έτος 2017 ακολούθησε η έγκριση της απόκτησης από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ του αποκλειστικού ελέγχου επί της ΕΕΣΣΤΥ, με την υπ' αρ. 680/2019 Απόφαση (Β' 4771) της Επιτροπής Ανταγωνισμού και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ αποτελεί πλέον τον μοναδικό πάροχο υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού στην Ελλάδα.
- Στη διερεύνηση καταγγελίας της σιδηροδρομικής επιχείρησης Rail Cargo Logistics Goldair (RCLG) κατά της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ για πιθανολογούμενες παραβάσεις του ανταγωνισμού αλλά και του ειδικού ρυθμιστικού πλαισίου για την σιδηροδρομική αγορά. Η διερεύνηση ολοκληρώθηκε με διαδικασία Ακρόασης των δύο εταιριών και ανάληψη δεσμεύσεων από την καταγγελλόμενη για την αποκατάσταση του

ανταγωνισμού και τον καθορισμό ρυθμιστικού πλαισίου στην διακριτή αγορά της συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού.

- Στην παρακολούθηση εφαρμογής των δεσμεύσεων από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, μέσω ερωτηματολογίων που απεστάλησαν προς τον σιδηροδρομικό τομέα, ώστε να αξιολογηθεί η αποτελεσματικότητά τους στην αποκατάσταση του ανταγωνισμού.
- Στην συμμετοχή της ΡΑΣ στο Ε.Π. «Ανταγωνιστικότητα, Επιχειρηματικότητα και Καινοτομία 2014 – 2020» (ΕΠΑνΕΚ) με το έργο «Ενίσχυση της απελευθέρωσης της Σιδηροδρομικής Αγοράς», με σκοπό την περαιτέρω ενίσχυση και καθοδήγηση νέων αιτούντων για την είσοδό τους στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά.

2.1 Αδειοδότηση Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων

2.1.1 Αδειοδοτημένες Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις

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

Η εταιρία RCLG τον Δεκέμβριο του 2020 συμπλήρωσε 5ετία από την αδειοδότησή της ως σιδηροδρομική επιχείρηση και υπέβαλε στη ΡΑΣ, σε εφαρμογή του άρθρου 23 του Ν. 4408/2016, αίτημα επανεξέτασης της άδειας συνοδευόμενο από επικαιροποιημένο φάκελο δικαιολογητικών. Η Αρχή προχώρησε σε επανεξέταση ισχύος των απαιτήσεων αδειοδότησης και με την απόφαση της Ολομέλειας 1994/26.10.2021 ανανέωσε την άδεια λειτουργίας της ως σιδηροδρομικής επιχείρησης.

Επισημαίνεται ότι με κανονισμό **(ΕΕ) 2020/698** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 25ης Μαΐου 2020 έχουν θεσπιστεί ειδικά και προσωρινά μέτρα λόγω της

επιδημικής έκρηξης της COVID-19 σχετικά με την ανανέωση ή επέκταση ορισμένων πιστοποιητικών, αδειών και εγκρίσεων και με την αναβολή ορισμένων περιοδικών ελέγχων και περιοδικής κατάρτισης σε ορισμένους τομείς της νομοθεσίας για τις μεταφορές. Ως εκ τούτου η ισχύς των αδειών που έληγαν μέσα στο έτος 2020 έχει λάβει 10μηνη παράταση από την ημερομηνία λήξης τους.

Η εταιρία **PEARL**, παρά τις δυσκολίες που έφερε η πανδημία, με την αναστολή όλων των εκπαιδευτικών δραστηριοτήτων μέσα στο 2020, συνεχίζει την προσπάθειά της για την εκπαίδευση νέων μηχανοδηγών, παράλληλα με την Rail Cargo Logistics Goldair. Η ΡΑΣ, σε συνεχή συνεργασία με το Εκπαιδευτικό Κέντρο του ΟΣΕ, μετά την αδειοδότηση και τη χορήγηση ευρωπαϊκής άδειας μηχανοδηγού, στην πρώτη εκπαιδευτική σειρά μηχανοδηγών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, το έτος 2018, επιδιώκει να άρει το χρόνιο εμπόδιο της έλλειψης αδειοδοτημένου και πιστοποιημένου προσωπικού σε θέματα ασφάλειας, ώστε να διευκολύνει τις νέες επιχειρήσεις που ενδιαφέρονται να λειτουργήσουν στην Ελλάδα. Οι υποψήφιοι μηχανοδηγοί για την PEARL, καθώς και της RCLG έχουν ήδη ολοκληρώσει την εκπαιδευτική διαδικασία και έχουν αποκτήσει ευρωπαϊκή άδεια μηχανοδήγησης.

Αναφορικά με την εταιρία PEARL, η επιχείρηση «OCEAN RAIL LOGISTICS ANΩNYMH ETAIPEIA DIAXEIRISHS KAI EPENDYSEΩN EΦOΔIASTIKHΣ AΛYΣIΔAΣ», η οποία ανήκει στον όμιλο COSCO, και ο Αντώνιος Παναγόπουλος, προχώρησαν, στο τέλος του 2019, στην απόκτηση από μέρους τους κοινού ελέγχου επί της εταιρίας PEARL, οι μετοχές της οποίας μέχρι τότε ανήκαν αποκλειστικά στον Α. Παναγόπουλο. Η συγκεκριμένη συγκέντρωση γνωστοποιήθηκε στην Επιτροπή Ανταγωνισμού, η οποία με την Απόφαση 707/2020 ενέκρινε τη συγκέντρωση επιχειρήσεων που αφορά στην απόκτηση κοινού ελέγχου από την «OCEAN RAIL LOGISTICS ANΩNYMH ETAIPEIA DIAXEIRISHS KAI EPENDYSEΩN EΦOΔIASTIKHΣ AΛYΣIΔAΣ» (OCEAN), του ομίλου COSCO, και τον Α. Παναγόπουλο επί της «PIRAEUS EUROPE ASIA RAIL LOGISTICS LIMITED» (PEARL LtdH).

Η PEARL, τον Μάιο του 2021, υπέβαλε στη ΡΑΣ αίτημα ανανέωσης της σιδηροδρομικής άδειας λόγω συμπλήρωσης 5ετίας από την αρχική της χορήγηση. Η αίτηση συνοδεύτηκε από τον αντίστοιχο φάκελο δικαιολογητικών και το Επιχειρηματικό Πλάνο για τα έτη 2022-2024. Υπενθυμίζεται ότι η ανανέωση της άδειας γίνεται ύστερα από επαλήθευση και επικαιροποίηση των στοιχείων της σιδηροδρομικής επιχείρησης που τηρούνται στον

φάκελο, προκειμένου να διαπιστωθεί εάν εξακολουθούν να συντρέχουν οι όροι και οι προϋποθέσεις βάσει των οποίων χορηγήθηκε η άδεια, της αξιοπιστίας, της χρηματοοικονομικής επιφάνειας, της επαγγελματικής επάρκειας και της απαιτούμενης από τη νομοθεσία κάλυψης αστικής ευθύνης. Η ΡΑΣ επανήλθε με παρατηρήσεις για τη συμπλήρωση και περαιτέρω τεκμηρίωση του φακέλου και αναμένεται στις αρχές του 2022 να ληφθεί η σχετική απόφαση από την Ολομέλεια της Αρχής.

Η ρουμανική σιδηροδρομική εταιρία **Grup Feroviar Roman SA**, μέλος του Ομίλου Grampet Group, μετά την εγκατάσταση το 2018 στην Ελλάδα με την ίδρυση υποκαταστήματος και αφού κοινοποίησε στη ΡΑΣ την ευρωπαϊκή άδεια σιδηροδρομικής επιχείρησης και έλαβε πιστοποιητικό ασφάλειας, αναμένεται να δραστηριοποιηθεί άμεσα στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά.

Τέλος, η ΡΑΣ, με την απόφαση 13938/05.10.2020 της Ολομέλειας, προχώρησε στην αναστολή της με αρ. κοιν. ΕΚ ΕΛ0120180001012018 άδειας λειτουργίας σιδηροδρομικής επιχείρησης της εταιρίας ΜΑΚΙΟΣ ΑΕ, για την εκτέλεση εθνικών και διεθνών εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών, με παροχή έλξης ή/και πλήρων συρμών στο σύνολο του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου. Η απόφαση αυτή υπαγορεύτηκε από το πλαίσιο του ν. 4408/2016 για τις αδειοδοτημένες επιχειρήσεις οι οποίες δεν δραστηριοποιήθηκαν τελικά ως πάροχοι σιδηροδρομικών μεταφορών μέσα σε διάστημα έξι μηνών από την αδειοδότησή τους.

Μετά την εξαγορά και ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, της κατεστημένης δημόσιας σιδηροδρομικής επιχείρησης στην Ελλάδα από τον Όμιλο Ferroviedello Stato Italiane Group (FSI), το έτος 2017, η ΣΤΑΣΥ ΑΕ παραμένει πλέον ο μόνος δημόσιος πάροχος επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών, στο περιορισμένο τμήμα του δικτύου Δουκίσσης Πλακεντίας-Αεροδρόμιο, στην Ελλάδα, ενώ το εμπορευματικό σιδηροδρομικό έργο υλοποιείται αποκλειστικά από ιδιωτικές εταιρίες.

Η ΡΑΣ τηρεί Μητρώο Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων με τα στοιχεία κάθε αδειοδοτημένης, στην Ελλάδα, σιδηροδρομικής επιχείρησης, το είδος των μεταφορών που διενεργεί και τη γεωγραφική κάλυψη. Με τα στοιχεία αυτά, παράλληλα, ενημερώνει τη βάση δεδομένων ERADIS του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της ΕΕ.

Πίνακας 4: Μητρώο Αδειοδοτημένων από τη ΡΑΣ Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων 31.12.2021

A/A	Επωνυμία Σιδ/μικής Επιχείρησης	Εθνικός Αριθμός Αδείας	Ευρωπαϊκός Αριθμός Αδείας	Ημ/νία Ισχύος	Είδος Μεταφορών	Γεωγραφικός Περιορισμός
1	ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.	012012	EL012012000 1	16.07.2012	Εμπορευματικές Επιβατικές	Ουδείς
2	Σταθερές Συγκοινωνίες (ΣΤΑΣΥ) Α.Ε.	022012	EL012012000 2	12.10.2012	Επιβατικές	Δουκίσσης Πλακεντίας - Αεροδρόμιο Αθηνών (βάσει Πιστοποιητικού Ασφάλειας)
3	RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR Α.Ε.	012015	EL012015000 1	23.12.2015	Εμπορευματικές	Ουδείς
4	PIRAEUS EUROPE ASIA RAIL LOGISTICS Μ.Α.Ε.	012016	EL012016000 1	23.12.2016	Εμπορευματικές	Ουδείς

Ως αρμόδια αρχή για τη χορήγηση σιδηροδρομικών αδειών η ΡΑΣ βρίσκεται σε συνεχή συνεργασία με τις αδειοδοτημένες επιχειρήσεις και παρακολουθεί τη διαρκή εκπλήρωση των όρων αδειοδότησης, με επαλήθευση και επικαιροποίηση των στοιχείων των φακέλων αδειοδότησης, προκειμένου η χορηγηθείσα άδεια να παραμένει σε ισχύ και να εξασφαλίζεται ένα υγιές περιβάλλον στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά.

2.1.2 Οδηγός Αδειοδότησης Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων

Με την έκδοση του Κανονισμού (ΕΕ) 2015/171 και στην συνέχεια με τις αλλαγές από την Οδηγία 2016/2370/ΕΕ του 4^{ου} σιδηροδρομικού πακέτου (MarketPilar), που ενσωματώθηκε με το Ν. 4632/2019, επήλθαν κάποιες αλλαγές στις απαιτήσεις αδειοδότησης, που αποτυπώθηκαν στα άρθρα 85 και 88 του νόμου. Οι αλλαγές αφορούν:

- στις απαιτήσεις αξιοπιστίας, με την προσθήκη δύο επιπλέον προϋποθέσεων, που πρέπει να πληρούν τα αρμόδια για τη διαχείριση πρόσωπα της σιδηροδρομικής επιχείρησης (περιπτώσεις δ' και ε' του άρθρου 19 του Ν. 4408/2016) και

- στην γενικότερη απλοποίηση της διαδικασίας αδειοδότησης, που προέρχεται από τον (ΕΕ) 2015/171 και υλοποιήθηκε στο ν. 4632/2019 με την κατάργηση της υπουργικής απόφασης Φ4/οικ.1594/107/2012 (Β' 56) «Αδειοδότηση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων», που προβλεπόταν στην παρ. 3 του άρθρου 18 του Ν. 4408/2016.

Λαμβάνοντας υπόψη τις ως άνω αλλαγές, την υποχρέωση για επικαιροποιημένη πληροφόρηση προς τους ενδιαφερόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και σε υλοποίηση της εγκεκριμένης στοχοθεσίας της ΡΑΣ (Απόφαση 12365/06.02.2020 «Καθορισμός Στρατηγικών Στόχων ανά Δ/ση και Τμήμα για το 2020), η Μονάδας Ρύθμισης και Ελέγχου Σιδηροδρομικής Αγοράς, προχώρησε σε επικαιροποίηση του Οδηγού Αδειοδότησης Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων (έκδοση 1.06), ο οποίος εγκρίθηκε με την 13190/26.06.2020 απόφαση της Ολομέλειας και αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα της Αρχής.

Μέσα στο 2021, στο πλαίσιο του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ανταγωνιστικότητα-Επιχειρηματικότητα-Καινοτομία 2014-2020» και της σχετικής Διακήρυξης 01/2020 «Ενίσχυση της απελευθέρωσης της Σιδηροδρομικής Αγοράς», ο Οδηγός Αδειοδότησης Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων αναμορφώθηκε συνολικά και αναμένεται μέσα στο 2022 η έγκρισή του από την Ολομέλεια προκειμένου να αποτελέσει ένα εύχρηστο εργαλείο για τον σιδηροδρομικό τομέα.

2.2 Ρυθμιστικές Δράσεις

2.2.1 Παρακολούθηση Σιδηροδρομικής Αγοράς

Η ΡΑΣ συλλέγει ετησίως ποσοτικά και ποιοτικά στοιχεία από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και το διαχειριστή της υποδομής για τη δραστηριότητά τους. Τα στοιχεία αυτά τα επεξεργάζεται και τα δημοσιεύει στην ετήσια έκθεση πεπραγμένων της. Παράλληλα συμπληρώνει και αποστέλλει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, μέσω του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ερωτηματολόγιο στο πλαίσιο της εφαρμογής του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2015/1100 σχετικά με τις υποχρεώσεις των κρατών μελών για την υποβολή εκθέσεων στο πλαίσιο παρακολούθησης της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών. Επίσης αποστέλλει στοιχεία στην αρμόδια ομάδα εργασίας του IRG Rail για τη σύνταξη του Market

Monitoring Report που περιέχει στατιστικά και συγκριτικά στοιχεία του λοιπών κρατών – μελών του IRG Rail.

Συνοπτικά, το μεταφορικό σιδηροδρομικό έργο στην **Ελλάδα** κατά τα τελευταία πέντε χρόνια, αποτυπώνεται στο παρακάτω σχήμα σύμφωνα με επίσημα στοιχεία από τις TRAINOSE, ΣΤΑΣΥ, RAIL CARGO LOGISTIS GOLDAIR, ΟΣΕ και EUROSTAT.

Πίνακας 5: Μεταφορικό έργο 2016-2020

	2016	2017	2018	2019	2020
ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΕΡΓΟ					
Επιβατοχιλιόμετρα (σε εκατομμύρια)	1.243	1.170	1.157	1.309	662
Έσοδα από επιβάτες ¹ (σε εκατομμύρια €)	62	62	63	69	38
Επιβάτες (εκ)	15,6	15,4	19,4	22,4	11.3
Τονοχιλιόμετρα (σε εκατομμύρια)	254	358	420	502	572
Έσοδα από εμπορευματικές μεταφορές (σε εκατομμύρια €)	12	14	13	14	15
Εμπορεύματα (χιλ.τον)	1094	1328	*	*	1274
Ποσοστό σιδηροδρομικών επιβατοχιλιομέτρων επί χερσαίων επιβατοχιλιομέτρων (%)	1,0	0,9	0,9	1	*
Ποσοστό σιδηροδρομικών τονοχιλιομέτρων επί χερσαίων τονοχιλιομέτρων (%)	1,3	1,8	2,1	2.5	*

Πηγή : Στοιχεία Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων & Eurostat

¹ Επιπλέον, η TRAINOSE στο πλαίσιο Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ) εισέπραξε, το έτος 2016 40.050.930,30 € και τα έτη 2017-2020 50.000.000 €/έτος, ως κρατική αποζημίωση για τα επιβατικά ζημιογόνα δρομολόγια.

* Μη διαθέσιμα στοιχεία

Στα στοιχεία του έτους 2020 αποτυπώνεται η επίπτωση της πανδημίας COVID 19 στο μεταφορικό έργο. Η μείωση του επιβατικού έργου προσεγγίζει το 50% σε επιβατοχιλιόμετρα, καθώς κατά τη διάρκεια του έτους υπήρξαν χρονικές περίοδοι

περιορισμού της κυκλοφορίας/μετακίνησης των πολιτών και κατά συνέπεια κατάργησης δρομολογίων. Από την άλλη πλευρά, το εμπορευματικό έργο παρουσιάζει και το 2020 αύξηση που προσεγγίζει το 14% σε τονοχιλιόμετρα και βελτίωση, τόσο σε επίπεδο εσόδων όσο και όγκου μεταφορών. Σε αυτό συνέβαλε η δραστηριοποίηση της Rail Cargo Logistic Goldair καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

2.2.2 Έλεγχος και Παρεμβάσεις στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις

Λογιστικός Διαχωρισμός Δραστηριοτήτων

Η ΡΑΣ, σε εφαρμογή του άρθρου 56§11 του ν. 4408/2016, με την 959/31.05.2021 απόφαση της Ολομέλειας, προχώρησε σε έλεγχο εφαρμογής λογιστικού διαχωρισμού στους λογαριασμούς αποτελεσμάτων χρήσης και στον ισολογισμό της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ για το έτος 2020.

Σκοπός του ελέγχου αυτού είναι η αποφυγή διασταυρούμενων επιδοτήσεων, έτσι ώστε τα κονδύλια που καταβάλλονται για τις δραστηριότητες που αφορούν στην παροχή υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, ως υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας (ΥΔΥ), να εμφανίζονται χωριστά στους σχετικούς λογαριασμούς και να μη μεταφέρονται σε δραστηριότητες που αφορούν στην παροχή άλλων υπηρεσιών μεταφορών, γεγονός που δύναται να οδηγήσει σε σοβαρή στρέβλωση της αγοράς και παρεμποδίζει τον υγιή ανταγωνισμό.

Στο πλαίσιο αυτό, η ΡΑΣ, λαμβάνοντας υπόψη ότι η σιδηροδρομική επιχείρηση ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ:

- παρέχει υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και λαμβάνει για τις δεύτερες δημόσια κονδύλια ως κοινωφελείς υπηρεσίες,
- παρέχει από το 2019, εκτός από τη δραστηριότητα της σιδηροδρομικής μεταφοράς, την υπηρεσία της συντήρησης του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, ως Φορέας Εκμετάλλευσης Εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών

και, παράλληλα, οι δραστηριότητες αυτές παρέχονται σε μια σιδηροδρομική αγορά με σχεδόν μονοπωλιακή δομή στη μεταφορική δραστηριότητα και απόλυτα μονοπωλιακή στη σχετική αγορά της συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, με την TRAINOSE να κατέχει δεσπόζουσα θέση, εκτίμησε ως εξαιρετικά κρίσιμο, να προχωρήσει άμεσα σε έλεγχο λογιστικού διαχωρισμού των λογιστικών στοιχείων της TRAINOSE και της μεθοδολογίας που χρησιμοποιείται για την κατανομή των δαπανών στις διάφορες δραστηριότητες.

Ο έλεγχος βρίσκεται σε εξέλιξη και αναμένεται η ολοκλήρωσή του στις αρχές του 2022, με την υποβολή της σχετικής έκθεσης προς την Ολομέλεια της ΡΑΣ, προκειμένου να αξιολογηθούν τυχόν ευρήματα και ο περαιτέρω χειρισμός τους από την Αρχή.



Σύμβαση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ)

Από το Νοέμβριο του 2019, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών υπέγραψε μνημόνιο συμφωνίας με την TRAINOSE για την ανάθεση νέας σύμβασης παροχής δημόσιας

υπηρεσίας (ΥΔΥ) από το 2021, με ετήσια επιδότηση ποσού ύψους έως 50 εκατομμυρίων ευρώ, επιδότηση αντίστοιχη με την ισχύουσα στην υφιστάμενη σύμβαση ΥΔΥ.

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

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

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών έδωσε παράταση ισχύος ενός έτους, έως 31.12.2021, στην από 15.12.2015 ισχύουσα σύμβαση ΥΔΥ, βάσει της παρ. 5 του άρθρου 5 του Κανονισμού ΕΕ 1370/2007.

Μελέτη Οικονομικής Ισορροπίας Σύμβασης Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας

Με την Οδηγία 2012/34 άρθρα 38 παρ. 4, 10, 11 και 11 Α, όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2016/2370, άνοιξε η αγορά υπηρεσιών εσωτερικής σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών.

Η είσοδος νέων υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών, ενδέχεται να έχει επιπτώσεις στην οργάνωση και τη χρηματοδότηση των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που παρέχονται βάσει σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

Για τη διερεύνηση των ενδεχόμενων κινδύνων, που μπορεί να επιφέρει μια νέα υπηρεσία σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών στην οικονομική ισορροπία της υφιστάμενης σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας, η ΡΑΣ, ύστερα από αίτηση ενός εκ των δυνητικών αιτούντων του άρθρου 11 παρ.2 της Οδηγίας 2012/34, δηλαδή:

- α)** της αρμόδιας αρχής ή αρχών που ανέθεσαν τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας·
- β)** κάθε άλλης ενδιαφερόμενης αρμόδιας αρχής με το δικαίωμα να περιορίζει την πρόσβαση δυνάμει του παρόντος άρθρου·
- γ)** του διαχειριστή υποδομής·

δ) της σιδηροδρομικής επιχείρησης που εκτελεί τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, εφαρμόζει Διαδικασία Εξέτασης της Οικονομικής Ισορροπίας, σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2018/1795 «για τον καθορισμό της διαδικασίας και των κριτηρίων που εφαρμόζονται στην εξέταση της οικονομικής ισορροπίας κατά το άρθρο 11 της οδηγίας 2012/34ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου» για τις νέες σιδηροδρομικές επιβατικές μεταφορές που θα αρχίσουν να λειτουργούν μετά από τις 12.12.2020.

Στο πλαίσιο του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ανταγωνιστικότητα-Επιχειρηματικότητα-Καινοτομία 2014-2020» και της σχετικής Διακήρυξης 01/2020 «Ενίσχυση της απελευθέρωσης της Σιδηροδρομικής Αγοράς», η ΡΑΣ, μέσα στο 2021 επεξεργάστηκε διαδικασία εξέτασης της Οικονομικής Ισορροπίας καθώς και τους σχετικούς δείκτες μέτρησης που θα πρέπει να υπολογίζονται, προκειμένου να εξεταστεί η εκπλήρωση ή μη των σχετικών κριτηρίων. Αναμένεται μέσα στο 2022 η συμπλήρωση και υποστήριξη της σχετικής διαδικασίας με το κατάλληλο πληροφοριακό εργαλείο προκειμένου να λάβει την έγκριση από την Ολομέλεια και να αποτελέσει ένα εύχρηστο οδηγό για την σιδηροδρομική αγορά, καλύπτοντας παράλληλα και την απαίτηση περί διαφάνειας της διαδικασίας εξέτασης οικονομικής ισορροπίας (άρθρο 11, παρ. 1, Εκτελεστικός Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1795).

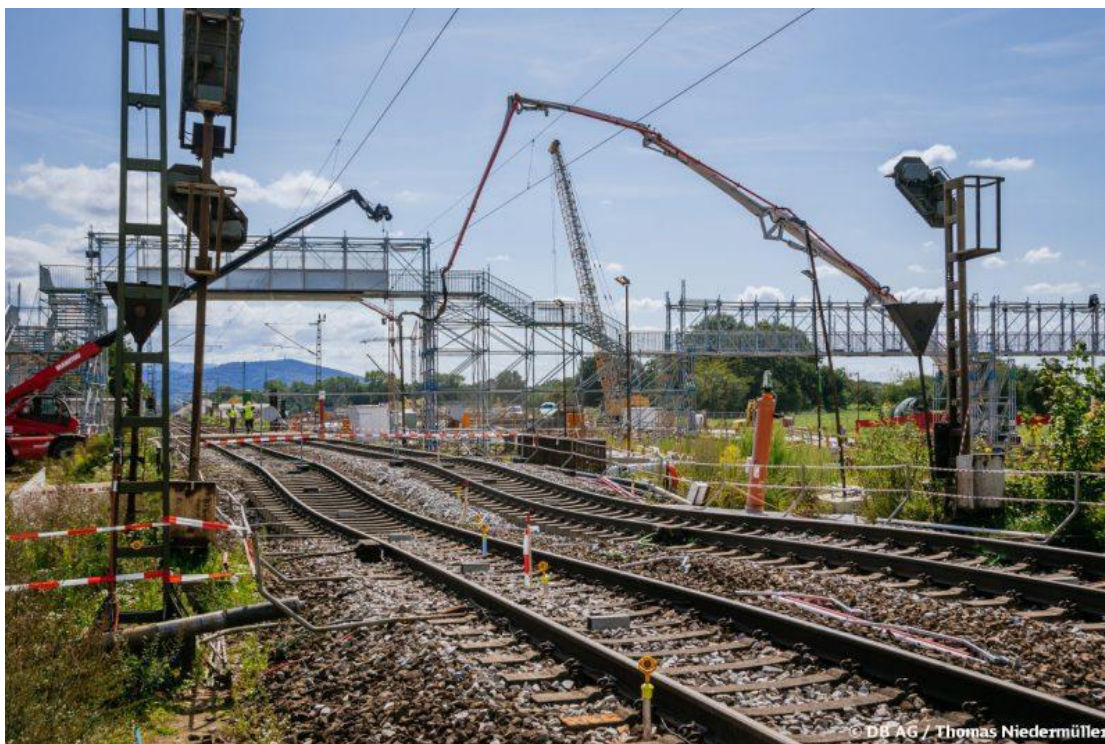
2.2.3 Έλεγχος και Παρεμβάσεις στο Διαχειριστή Υποδομής - ΟΣΕ

Δήλωση Δικτύου

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

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

Ο ΟΣΕ, τον Μάρτιο του 2019 ανάρτησε το Δήλωση Δικτύου για τη δρομολογιακή περίοδο τους έτους 2020 και αντίστοιχα, μέσα στον Αύγουστο του 2020, ενημέρωσε τις Σιδηροδρομικές Εταιρείες και τη ΡΑΣ για την ανάρτηση της Δήλωσης Δικτύου 2021 στην ιστοσελίδα του.



Τον Οκτώβριο του 2021 ο ΟΣΕ κάλεσε σε διαβούλευση τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για την Δήλωση Δικτύου 2022, με βασικό πυλώνα ενημέρωσης και ανταλλαγής απόψεων το νέο μοντέλο χρεώσεων για τη χρήση της υποδομής και των σχετικών υπηρεσιών που θα εφαρμόζει στο εξής. Ακολούθησαν παρατηρήσεις και σχολιασμός από τις ενδιαφερόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και αναμένεται η ολοκλήρωση και τα αποτελέσματα της διαβούλευσης.

Στο πλαίσιο άσκησης των εποπτικών της αρμοδιοτήτων, κατά το άρθρο 56 του Ν. 4408/2016, η ΡΑΣ απέστειλε επιστολές στο Διαχειριστή Υποδομής, όπου επισήμανε όλες τις ανάγκες ενημέρωσης/επικαιροποίησης της Δήλωσης Δικτύου του 2020 και του 2021, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του νομοθετικού πλαισίου, που απορρέει από την ευρωπαϊκή οδηγία 2012/34 και τις εκτελεστικές πράξεις αυτής, καθώς και από τον σχετικό νόμο εναρμόνισης της ελληνικής νομοθεσίας (ν. 4408/2016).

Συμβάσεις Πρόσβασης μεταξύ Διαχειριστή Υποδομής και Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων

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

Για το έτος 2020 υπήρξε σημαντική καθυστέρηση στην υπογραφή των ετήσιων συμβάσεων πρόσβασης του Διαχειριστή της Υποδομής με τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, για την οποία η ΡΑΣ απέστειλε στον ΟΣΕ σχετικές επιστολές.

Ο διαχειριστής υποδομής, τον Αύγουστο του 2021, κοινοποίησε στη ΡΑΣ τις υπογεγραμμένες συμβάσεις πρόσβασης με την ΣΤΑΣΥ για τα έτη 2020 και 2021, με την RCLG και την PEARL για το 2020. Εξακολουθεί να βρίσκεται σε εκκρεμότητα η υπογραφή των συμβάσεων πρόσβασης με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ για τα έτη 2020 και 2021.

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

Ο ΟΣΕ, ως Διαχειριστής Υποδομής, ως φορέας εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών αλλά και ως πάροχος ο ίδιος υπηρεσιών προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οφείλει να προσδιορίσει τα τέλη χρήσης και παροχής αυτών, που αποτελούν και βασικό έσοδο της χρηματοδότησης των δραστηριοτήτων του. Το ύψος των τελών και η μεθοδολογία υπολογισμού του συστήματος χρέωσης χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής και των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών οφείλει να αποτυπώνεται στη Δήλωση Δικτύου του Διαχειριστή Υποδομής.

Η ΡΑΣ, σε εφαρμογή της παρ. 5 του άρθρου 56 του Ν. 4408/2016, εξέτασε τα τέλη που επιβάλλονται από τον Διαχειριστή Υποδομής ως προς τη συμφωνία με το Τμήμα 2 του Κεφαλαίου IV του Ν. 4408/2016 και τη μη εισαγωγή διακρίσεων. Ο καθορισμός των τελών, το πλαίσιο και οι κανόνες χρέωσης αποτελούν βασικό καθήκον του Διαχειριστή Υποδομής, σε εφαρμογή των άρθρων 29-36 του Ν. 4408/2016.



Ο Διαχειριστής της Υποδομής για το έτος 2020 έχει προχωρήσει ήδη, από τον Μάρτιο του 2019, σε ανάρτηση του νέου μοντέλου κοστολόγησης, μέσω της Δήλωσης Δικτύου του 2020.

Η ΡΑΣ, λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία που προσκόμισε ο ΟΣΕ, απέστειλε παρατηρήσεις επί του κοστολογικού μοντέλου, προκειμένου να υπάρξει μια ομαλή μετάβαση στο νέο μοντέλο κοστολόγησης για τη χρήση της υποδομής που βασίζεται στην αρχή του άμεσου κόστους.

Το αναθεωρημένο σύστημα, υποβλήθηκε στη ΡΑΣ ως μεταβατική λύση, μέχρι την εκπόνηση ενός νέου συστήματος χρεώσεων, με σκοπό να οδηγήσει άμεσα σε αύξηση των εσόδων του Διαχειριστή Υποδομής, κατά τρόπο που θα εξασφαλίζεται ένα ρεαλιστικό έσοδο ως ποσοστό των ετήσιων λειτουργικών του εξόδων για τον σταδιακό ισοσκελισμό εσόδων-εξόδων.

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

Σύστημα για την παροχή κινήτρου στο Διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής

Στο τέλος του 2015 δημοσιεύτηκε η Κ.Υ.Α. Φ35/οικ.63186/31867 (Β' 2333), που αφορά στην παροχή κινήτρου στο διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής (ΟΣΕ ΑΕ) για τη μείωση του κόστους χρήσης της υποδομής και του επιπέδου των τελών υποδομής, για τα έτη 2015-2019, σε εφαρμογή της παρ. 3 του άρθρου 14 του π.δ. 41/2005 (Α' 60).

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

Με δεδομένο ότι στην ελληνική νομοθεσία έχει επιλεγεί η υλοποίηση των κινήτρων μέσω ρυθμιστικών μέτρων και όχι μέσω της συμβατικής συμφωνίας κράτους-διαχειριστή

υποδομής, προβλέπεται, σ' αυτή την περίπτωση, η υλοποίησή τους να βασίζεται στην ανάλυση των επιτεύξιμων μειώσεων του κόστους, σύμφωνα και με την παρ. 4 του άρθρου 30 του Ν. 4408/2016.

Η ΡΑΣ δεν υπέβαλε εισήγηση προς το ΥΠΥΜΕ για την καταβολή της σχετικής επιβράβευσης, δεδομένου ότι δεν υποβλήθηκαν από το Διαχειριστή Υποδομής τα απαιτούμενα προϋπολογιστικά και απολογιστικά στοιχεία, για τις υπηρεσίες συντήρησης της σιδηροδρομικής υποδομής.

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

Στο πλαίσιο αυτό, σε συσκέψεις που πραγματοποιήθηκαν με τη Δ/ση Σιδηροδρομικών Μεταφορών, αναφορικά με το περιεχόμενο της συμβατικής συμφωνίας Δημοσίου-ΟΣΕ, η ΡΑΣ ανέλαβε να προτείνει σύστημα παροχής κινήτρων προς το Διαχειριστή Υποδομής για τη μείωση του κόστους παροχής της υποδομής και του επιπέδου των τελών πρόσβασης.

Πράγματι, η ΡΑΣ, τον Μάρτιο του 2020, εισηγήθηκε προς το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών κίνητρα που συνδέονται με τις δράσεις του εγκεκριμένου Επιχειρησιακού Σχεδίου (ΕΣ) του ΟΣΕ ετών 2018-2022 «Διαχείριση της Κυκλοφορίας» και «Εύρυθμη Λειτουργία του Σιδηροδρομικού Δικτύου και Αναβάθμιση των Παρεχόμενων Υπηρεσιών», όπως αυτές αντικατοπτρίζονται στην ικανοποίηση των πελατών των σιδηροδρομικών μεταφορών από θέματα συνέπειας, αξιοπιστίας και υποδομών. Μέχρι σήμερα, δεν έχει υπογραφεί η συμβατική συμφωνία του άρθρου 30 παρ. 2 του Ν. 4408/2016 μεταξύ Διαχειριστή Υποδομής και Δημοσίου και δεν έχει αξιολογηθεί η εισήγηση της ΡΑΣ.

Λειτουργία Εκπαιδευτικού Κέντρου ΟΣΕ για την εκπαίδευση μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών

Το Εκπαιδευτικό Κέντρο του ΟΣΕ έχει λάβει αναγνώριση από τη ΡΑΣ το 2018, σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές απαιτήσεις, για τη λειτουργία του, ως μοναδικός αυτή την στιγμή πάροχος υπηρεσιών εκπαίδευσης για την αδειοδότηση νέων μηχανοδηγών.

Παρά τις δυσκολίες και τις καθυστερήσεις που υπήρξαν, λόγω των περιοριστικών μέτρων στις εκπαιδευτικές διαδικασίες, για την αναχαίτιση της πανδημίας, η ΡΑΣ διοργάνωσε, σε συνεργασία με το Εκπαιδευτικό Κέντρο του ΟΣΕ, τον Ιούλιο του 2020, εξετάσεις για απόκτηση ευρωπαϊκής άδειας μηχανοδηγού. Μετά την επιτυχή υλοποίηση τόσο της εκπαιδευτικής διαδικασίας από το Εκπαιδευτικό Κέντρο, όσο και της εξεταστικής διαδικασίας, την ευθύνη της οποίας είχε η ΡΑΣ, επιβεβαιώνεται ότι ένα βασικό εμπόδιο για το άνοιγμα της αγοράς των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα, η παραγωγή νέων μηχανοδηγών, σταδιακά επιλύεται.

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

Τοπικά-Ιστορικά -Τουριστικά τμήματα του σιδηροδρομικού δικτύου

Στο πλαίσιο του χαρακτηρισμού τμημάτων του δικτύου της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, για χρήση αποκλειστικά για τοπικές-τουριστικές-ιστορικές επιβατικές υπηρεσίες, σε εφαρμογή του άρθρου 1§4ε' του Ν. 4632/2019, υπήρξε συνεργασία της ΡΑΣ, με την διπλή ιδιότητά της, ως Ρυθμιστικού Φορέα και ως Αρχής Ασφάλειας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, με τον Διαχειριστή της Υποδομής. Επισημαίνεται ότι, σύμφωνα με την σχετική νομοθεσία, ο Διαχειριστής της Υποδομής εισηγείται τα τμήματα του δικτύου και τα οχήματα που προτείνει να χαρακτηρισθούν ως αποκλειστικά τοπικά-τουριστικά-ιστορικά και ο τελικός καθορισμός γίνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων.

Μετά την έκδοση της σχετικής ΥΑ για τον καθορισμό της υποδομής και των οχημάτων που προορίζονται αποκλειστικά για τοπική, ιστορική ή τουριστική χρήση, θα προσδιορισθούν οι

απαιτήσεις και οι έλεγχοι ασφάλειας, σε εφαρμογή του άρθρου 54§2ε' του Ν. 4632/2019 και θα εξαιρεθούν ταυτόχρονα από το πεδίο εφαρμογής των διατάξεων του Ν. 4408/2016 και του ΕΚ 1371/2007 για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών.

Αναμένεται, μέσα στο 2022, η έκδοση της σχετικής υπουργικής απόφασης και η περαιτέρω ρύθμιση αυτών των τμημάτων του δικτύου.

2.2.4 Εγκαταστάσεις παροχής υπηρεσιών προς σιδηροδρομικές εταιρίες – Υπηρεσίες (ServiceFacilities)

Έλεγχος και Παρεμβάσεις στον ΟΣΕ ως Φορέα εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων

Η ΡΑΣ με συνεχείς παρεμβάσεις και ελέγχους με επί τόπου επισκέψεις και επιθεωρήσεις στις εγκαταστάσεις του ΟΣΕ ΑΕ (ως φορέα εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις), όπως αυτές περιγράφονται στην ισχύουσα Δήλωση Δικτύου, επιδιώκει την ορθή λειτουργία των εγκαταστάσεων καθώς και των αντίστοιχων υπηρεσιών που παρέχονται σε κάθε εγκατάσταση και τον τρόπο πρόσβασης σ' αυτές καθώς και τις σχετικές χρεώσεις για τις παρεχόμενες υπηρεσίες, σύμφωνα με τον Κανονισμό 2017/2177/ΕΕ.

Ο Διαχειριστής της Υποδομής, ΟΣΕ ΑΕ, με την ιδιότητά του ως φορέα εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών προς τις σιδηροδρομικές εταιρίες, διαχειρίζεται εγκαταστάσεις, στις οποίες παρέχονται υπηρεσίες, όπως οι σιδηροδρομικοί σταθμοί, και παράλληλα, παρέχει ο ίδιος κάποιες εξ αυτών. Για τη διευκόλυνση των ενδιαφερόμενων σιδηροδρομικών εταιριών ο ΟΣΕ παρουσίασε στη Δήλωση Δικτύου τις σχετικές εγκαταστάσεις υπηρεσιών, καθώς και τις υπηρεσίες που παρέχονται σε κάθε εγκατάσταση, τον τρόπο πρόσβασης σ' αυτές και τις σχετικές χρεώσεις τόσο για την πρόσβαση, όσο και για την παρεχόμενη υπηρεσία. Η ενημέρωση αυτή υλοποιήθηκε σε εφαρμογή του Κανονισμού 2017/2177/ΕΕ.

Η ΡΑΣ, αναγνωρίζοντας ότι το θέμα των εγκαταστάσεων – ακινήτων που εξυπηρετούν την εθνική σιδηροδρομική υποδομή αποτελεί ένα κρίσιμο θέμα, το οποίο χρήζει, κάποιες

φορές, εξειδίκευσης και αποσαφήνισης, του ρόλου των εμπλεκόμενων φορέων (Διαχειριστής Υποδομής, Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις, Φορέας Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού, Φορέας Διαχείρισης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού και Εγκαταστάσεων που εξυπηρετούν τις σιδηροδρομικές μεταφορές) και των αρμοδιοτήτων τους, παρεμβαίνει, όποτε το κρίνει απαραίτητο, για την επίλυση ζητημάτων που ανακύπτουν στην σιδηροδρομική αγορά.

Έλεγχος και Παρεμβάσεις στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ ως Φορέα εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων

Παράλληλα, λαμβάνοντας υπόψη την είσοδο και άλλων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στην ελληνική σιδηροδρομική υποδομή και την κρισιμότητα των υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού για το περαιτέρω «άνοιγμα» της ελληνικής σιδηροδρομικής αγοράς, η ΡΑΣ θεωρεί προτεραιότητα τη διασφάλιση της διαφάνειας και την τήρηση των κανόνων του ανταγωνισμού στην συγκεκριμένη μονοπωλιακή αγορά.

Για τη ΡΑΣ αποτελεί προτεραιότητα η παρακολούθηση της λειτουργίας της καθετοποιημένης πλέον ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η οποία, μετά την απόκτηση του 100% των μετοχών της Ελληνικής Εταιρείας Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού – ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε., λειτουργεί ως «ελέγχουσα οντότητα» που ασκεί άμεσο έλεγχο στο φορέα εκμετάλλευσης εγκατάστασης εξυπηρέτησης για τις υπηρεσίες συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού και ως δεσπόζουσα επιχείρηση στην εθνική αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών.

Η ΡΑΣ παρακολουθεί την αποτελεσματική εφαρμογή του ΕΚ 2017/2177 για την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις και τις υπηρεσίες συντήρησης, προκειμένου να διασφαλίσει την ισότιμη πρόσβαση σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Ήδη, με την απόφαση της ΡΑΣ 2299/29.11.2021, λήφθηκαν τα αναγκαία ρυθμιστικά μέτρα με την εφαρμογή νέου κοστολογικού μοντέλου, σύμφωνα με την αρχή της κοστοστρέφειας, για την παροχή υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, με ενιαία τιμολόγηση ανά τύπο τροχαίου υλικού, βαθμίδα και είδος συντήρησης προς όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και με την έγκριση πρότυπης σύμβασης παροχής υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού.

Παρακολούθηση της δικτυακής πύλης «European Rail Facilities Portal- (RFP)»

Τέλος, η ΡΑΣ παρακολουθεί την ευρωπαϊκή δικτυακή πύλη «European Rail Facilities Portal- (RFP)» για την πληροφόρηση όλων των ενδιαφερόμενων για τις εγκαταστάσεις παροχής υπηρεσιών και τη χρήση των υπηρεσιών που παρέχονται στις εγκαταστάσεις αυτές, των σημείων 2 έως 4 του παραρτήματος II του άρθρου 62 του Ν. 4408/2016.

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

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

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

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

Άπτεται των διαχειριστών υποδομής του εμπορευματικού διαδρόμου να καθορίζουν από κοινού και να οργανώνουν διεθνείς προκαθορισμένες διαδρομές για εμπορευματικές

αμαξοστοιχίες, έτσι ώστε να διευκολύνουν την ομαλή διέλευση κατά μήκος του διαδρόμου, να εξασφαλίζουν την ικανοποιητική συχνότητα και διάρκεια του ταξιδιού, και να εξαλείφουν τα σημεία συμφόρησης κατά μήκος του διαδρόμου.

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

RFC 7 – Orient/East-Med



Οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές αποτελούν σημαντικό στοιχείο παρακολούθησης και ανάπτυξης της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ. Ο σιδηρόδρομος και κυρίως ο ηλεκτροδοτούμενος, αποτελεί μέσο φιλικό προς το περιβάλλον και ενεργειακά

αποδοτικό. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εκτιμά ότι ο σιδηρόδρομος θα πρέπει να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στις εμπορευματικές μεταφορές, προκειμένου να καταστήσει το σύστημα μεταφορών της ΕΕ πιο πράσινο και πιο βιώσιμο, καταπολεμώντας αποτελεσματικά την οδική συμφόρηση και συμβάλλοντας στην προστασία του κλίματος και του περιβάλλοντος. Η ενίσχυση των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών είναι ένας συνεχής στόχος πολιτικής για την Επιτροπή. Οι σιδηροδρομικοί εμπορευματικοί διάδρομοι, που επιλέγονται λόγω της ιδιαίτερης δυνατότητάς τους για ανάπτυξη διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, αποτελούν ουσιαστικό εργαλείο για την επίτευξη αυτού του στόχου.

2.4 Ετήσιο Πρόγραμμα Ελέγχων-Επιθεωρήσεων

Στο πλαίσιο του ρόλου της ως υπεύθυνου Ρυθμιστικού Φορέα για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα, η ΡΑΣ διενεργεί ελέγχους στο ΔΥ και στους φορείς εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών.

Συγκεκριμένα, με τον Ν. 4408/2016 θεσπίζονται, μεταξύ άλλων, κανόνες που διέπουν την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις παροχής των υπηρεσιών των σημείων 2-4 του Παραρτήματος II του άρθρου 62 προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και στις αντίστοιχες υπηρεσίες. Με τον Κανονισμό 2017/2177/ΕΕ «σχετικά με την πρόσβαση σε εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης και σε υπηρεσίες σχετικές με τις σιδηροδρομικές μεταφορές», εξειδικεύονται περαιτέρω οι λεπτομέρειες και τα κριτήρια της διαδικασίας που πρέπει να τηρούνται, για την απόκτηση πρόσβασης σε υπηρεσίες παρεχόμενες στις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης.

Οι φορείς εκμετάλλευσης - εγκατάστασης υπηρεσιών και οι πάροχοι των αντίστοιχων υπηρεσιών, παρέχουν, χωρίς διακρίσεις, σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, πρόσβαση, συμπεριλαμβανομένης της σιδηροδρομικής τροχαίας πρόσβασης, στις εγκαταστάσεις που αναφέρονται στο Παράρτημα II του άρθρου 62 και στις υπηρεσίες που παρέχονται στις εγκαταστάσεις αυτές.

Λόγω της πανδημίας COVID-19 και τους περιορισμούς-απαγορεύσεις στις μεταφορές και στις μετακινήσεις, το ετήσιο Πρόγραμμα Ελέγχων και Επιθεωρήσεων της Μονάδας Ρύθμισης και Ελέγχου Σιδηροδρομικής Αγοράς, για το έτος 2020, τροποποιήθηκε και τελικά

περιορίστηκε στην πραγματοποίηση του 1ου ελέγχου-επιθεώρησης στον Διαχειριστή Υποδομής ΟΣΕ ΑΕ (ΟΣΕ/AIP-1) στις εγκαταστάσεις του στον Άγιο Ιωάννη Ρέντη.

Ο προαναφερθείς έλεγχος πραγματοποιήθηκε από τα στελέχη της ΡΑΣ τον Σεπτέμβριο του 2020 στα γραφεία του ΟΣΕ ΑΕ, στην Αθήνα στον Αγ. Ιωάννη Ρέντη (AIP) και στις εγκαταστάσεις του.

Σκοπός του ελέγχου ήταν η επί τόπου επίσκεψη /επιθεώρηση στον Τερματικό ΣΣ AIP στην Αθήνα, των υπηρεσιών στις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης του ΔΥ/ΟΣΕ ΑΕ που παρέχονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ΣΕ, όπως αυτές περιγράφονται στη Δήλωση Δικτύου.

Ο έλεγχος ολοκληρώθηκε με την έκθεση της ΡΑΣ και την ενημέρωση του ΟΣΕ ΑΕ αναφορικά με ευρήματα σε: α. Εγκαταστάσεις Σχηματισμού Συρμών, β. γραμμές εναπόθεσης και γ. τεχνικό Έλεγχο Τροχαίου Υλικού.

Για το έτος 2021, σύμφωνα με το εγκεκριμένο Πρόγραμμα Ελέγχων της ΜΡΕΣΑ, με την με α.π.936/27.05.2021 απόφαση της Ολομέλειας, για το δεύτερο εξάμηνο του έτους, λόγω των περιοριστικών μέτρων covid, πραγματοποιήθηκε έλεγχος στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, με την ιδιότητά της ως Φορέα Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού, στις εγκαταστάσεις της στην Αθήνα στο Μηχανοστάσιο «Αγ. Ιωάννης Ρέντης (AIP)». Σκοπός του ελέγχου είναι ο έλεγχος/αξιολόγηση των διαδικασιών, που εφαρμόζει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ως Φορέας Εκμετάλλευσης Εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, για την τήρηση του άρθρου 13 του Ν. 4408/2016 και του ΕΚ (ΕΕ) 2017/2177.

Τα συμπεράσματα του ελέγχου κοινοποιήθηκαν στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ για την ανάληψη των απαιτούμενων διορθωτικών ενεργειών.

2.5 Συμμετοχή ΡΑΣ στο Ε.Π. «Ανταγωνιστικότητα, Επιχειρηματικότητα και Καινοτομία 2014 – 2020» (ΕΠΑνΕΚ)

Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, στο πλαίσιο του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ανταγωνιστικότητα-Επιχειρηματικότητα-Καινοτομία 2014-2020» και της σχετικής Διακήρυξης 01/2020 «Ενίσχυση της απελευθέρωσης της Σιδηροδρομικής Αγοράς», προχώρησε σε ηλεκτρονική ανοικτή διαδικασία για την ανάθεση του ως άνω έργου, με

σκοπό την περαιτέρω ενίσχυση και καθοδήγηση νέων αιτούντων για την είσοδό τους στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά.

Συγκεκριμένα, η διακήρυξη προβλέπει τα ακόλουθα υποέργα:

Π1. Οδηγός Αδειοδότησης Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων.

Π2. Πρότυποι Οδηγοί Επιχειρηματικών Σχεδίων (Business Plans) για φορείς και επιχειρήσεις εκτός του μεταφορικού τομέα.

Π3. Οδηγοί Εφαρμογής που απορρέουν από τη Νομοθεσία του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου.

Π4. Μελέτη Εξέτασης της Οικονομικής Ισορροπίας της Υφιστάμενης Σύμβασης Δημόσιας Υπηρεσίας.

Π5. Τεχνικές και Οικονομικές Παράμετροι του Σιδηροδρομικού Τομέα.

Π6. Οδηγός για τα Δικαιώματα και τις Υποχρεώσεις των Επιβατών.

Ο ανάδοχος του έργου, με την συνδρομή της ΡΑΣ, προχώρησε στην σύνταξη και αποστολή ερωτηματολογίων προς τους αρμόδιους φορείς του ελληνικού σιδηροδρομικού συστήματος (Διαχειριστής Σιδηροδρομικής Υποδομής, Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις, Διαχειριστής Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού, Υπεύθυνος Φορέας Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού, Φορείς Εκμετάλλευσης Εγκαταστάσεων Παροχής Υπηρεσιών προς Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις και Πάροχοι Υπηρεσιών προς Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις), με σκοπό τη συλλογή όλων των απαραίτητων στοιχείων και δεδομένων, τα οποία θα υποστηρίξουν την αποτελεσματική υλοποίηση του έργου του.

Το έργο βρίσκεται σε εξέλιξη, με την σταδιακή παράδοση των υποέργων και την αξιολόγησή τους από τη ΡΑΣ και αναμένεται να ολοκληρωθεί μέσα στο 2022.

Εκτιμάται ότι η ολοκλήρωση του έργου θα ενισχύσει και θα διευκολύνει σε σημαντικό βαθμό την είσοδο νέων επιχειρήσεων στον σιδηροδρομικό τομέα.

2.6 Διαχείριση καταγγελιών – προσφυγών

Η ΡΑΣ τα έτη 2020-2021, χειρίστηκε τις ακόλουθες καταγγελίες, που αφορούν σε πιθανολογούμενες παραβάσεις του ρυθμιστικού πλαισίου και κανόνων του ανταγωνισμού στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά:

Στις 20.12.2019, η εταιρεία Rail Cargo Logistics Goldair (RCLG) υπέβαλε στη ΡΑΣ, σύμφωνα με το άρθρο 56 του ν. 4408/2016, έγγραφη **καταγγελία**, με αντικείμενο τις ακόλουθες πιθανολογούμενες παράνομες πρακτικές: (α) άρνηση της εταιρείας ΤΡΑΙΝΟΣΕ να συνάψει σύμβαση παράδοσης-παραλαβής (handover-takeover) συρμών με τη RCLG, ως προς την παράδοση συρμών στο Σταθμό Διαλογής Θεσσαλονίκης και (β) διακριτική και υπερβολική τιμολογιακή μεταχείριση σε βάρος της RCLG και υπέρ της ανταγωνίστριάς της, ΤΡΑΙΝΟΣΕ, εκ μέρους της πρώην ΕΕΣΣΤΥ ως προς τις παρεχόμενες υπηρεσίες προληπτικής συντήρησης τροχαίου υλικού.

Ακολούθως, η ΡΑΣ συγκρότησε Ομάδα Διερεύνησης της ανωτέρω καταγγελίας και προχώρησε σε έρευνα επί των ισχυρισμών της καταγγέλλουσας, συνεργαζόμενη με όλο το σιδηροδρομικό τομέα, σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, διαχειριστή της υποδομής, διαχειριστή του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού και φορέα συντήρησης του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού.

Η ΡΑΣ, μετά από την ολοκλήρωση της διερεύνησης της καταγγελίας και της διαδικασίας Ακρόασης των εμπλεκόμενων εταιριών, με την υπ' αριθ. πρωτ. 14006/12.10.2020 Απόφαση της Ολομέλειας, αποδέχθηκε ομόφωνα τις ακόλουθες προτεινόμενες δεσμεύσεις από την εταιρία ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ, για την αποκατάσταση της λειτουργίας του ανταγωνισμού στην αγορά εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών καθώς και στην αγορά συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού (άρθρα 2 του Ν. 3959/2011-102 της ΣΛΕΕ, άρθρο 28 του Ν. 3891/2010 και άρθρο 56 του Ν. 4408/2016).

Ειδικότερα, η εταιρία ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ δεσμεύθηκε ως προς τα ακόλουθα:

1. Στην κατάρτιση και υπογραφή, με ενδιαφερόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, πρότυπων-συμβάσεων παράδοσης-παραλαβής (handover-takeover) για την

σιδηροδρομική μεταφορά φορταμαξών, από τον Σταθμό «Διαλογή Θεσσαλονίκη» προς το Θριάσιο και επιστροφή, μέσω:

- μεμονωμένων βαγονιών με τα τακτικά της δρομολόγια (εφόσον υπάρχει μεταφορική ικανότητα) με δυνατότητα εξυπηρέτησης ενός τουλάχιστον ενδιάμεσου σταθμού του κεντρικού σιδηροδρομικού άξονα (Σταθμός Λάρισας ή Οινόης).
 - ειδικού δρομολογίου σε προσδιορισμένες ημεροχρονολογίες κάθε ημερολογιακού μήνα (τουλάχιστον τρία δρομολόγια κάθε μήνα) για την εξυπηρέτηση όλων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.
2. Στην εφαρμογή νέου κοστολογικού μοντέλου, σύμφωνα με την αρχή της κοστοστρέφειας, για την παροχή υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, με ενιαία τιμολόγηση ανά τύπο τροχαίου υλικού, βαθμίδα και είδος συντήρησης προς όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Το νέο κοστολογικό μοντέλο, μετά την ολοκλήρωση του ελέγχου του από τη ΡΑΣ, θα έχει αναδρομική ισχύ από 01.01.2020.
 3. Στην κατάρτιση και υπογραφή με ενδιαφερόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, πρότυπων-συμβάσεων παροχής υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού.

Οι ως άνω δεσμεύσεις έχουν διάρκεια τρία έτη. Η απόφαση αποδοχής δεσμεύσεων από τη ΡΑΣ δε διαλαμβάνει οριστική κρίση της Αρχής ως προς τη διαπίστωση ή μη παράβασης. Η ΡΑΣ διατηρεί το δικαίωμα, ύστερα από αίτηση ενδιαφερόμενου ή αυτεπάγγελα να κινήσει εκ νέου τη διαδικασία και να εξετάσει την καταγγελία ή να τροποποιήσει τις δεσμεύσεις εάν προκύψει ουσιαστική μεταβολή των συνθηκών στην σιδηροδρομική αγορά, εάν η δεσμευόμενη επιχείρηση αθετήσει τις δεσμεύσεις ή αν κρίνει ότι η απόφασή της βασίσθηκε σε ανακριβείς ή παραπλανητικές πληροφορίες. Σε περίπτωση παράλειψης συμμόρφωσης με τις εν λόγω δεσμεύσεις, η ΡΑΣ δύναται να επιβάλει τα προβλεπόμενα πρόστιμα.

Μέσα στο 2021, η ΡΑΣ, με την απόφαση της Ολομέλειας 766/28.04.2021, ενέκρινε την έναρξη παρακολούθησης ορθής και αποτελεσματικής εφαρμογής των αναληφθεισών δεσμεύσεων από την εταιρία ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ, σε εφαρμογή της Απόφασης 14006/2020 της

Ολομέλειας της ΡΑΣ. Στο πλαίσιο αυτό η Μονάδας Ρύθμισης και Ελέγχου Σιδηροδρομικής Αγοράς συνέταξε και απέστειλε ερωτηματολόγια προς τον σιδηροδρομικό τομέα, σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, διαχειριστή υποδομής, φορέα συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού και φορέα διαχείρισης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, προκειμένου να συγκεντρώσει πληροφορίες για την τήρηση και την αποτελεσματικότητα των δεσμεύσεων. Αναμένεται η συγκέντρωση, επεξεργασία και αξιολόγηση των απαντήσεων προκειμένου, στις αρχές του 2022, η Ολομέλεια της ΡΑΣ να λάβει απόφαση επί της εφαρμογής των δεσμεύσεων από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, αλλά και επί της αποτελεσματικότητάς τους στην αποκατάσταση του ανταγωνισμού στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά.

Παράλληλα, επί των ρυθμιστικών μέτρων της απόφασης 14006/12.10.2020 της ΡΑΣ (2^η δέσμευση), η ΤΡΑΙΝΟΣΕ υπέβαλε στη ΡΑΣ, μέσα στο 2021, σχέδιο πρότυπης σύμβασης συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού προς έγκριση και αντίστοιχο κοστολογικό μοντέλο. Η ΡΑΣ μετά από διαβουλεύσεις με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, με την απόφαση της Ολομέλειας 2299/29.11.2021 ολοκλήρωσε τον έλεγχο του νέου κοστολογικού μοντέλου, σύμφωνα με την αρχή της κοστοστρέφειας, για την παροχή υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, με ενιαία τιμολόγηση ανά τύπο τροχαίου υλικού, βαθμίδα και είδος συντήρησης προς όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ενέκρινε πρότυπη σύμβαση παροχής υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού.

Η εταιρεία ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ κατέθεσε την με α.π. 523/24.3.2021 **προσφυγή**, του άρθρου 56 παρ. 1 Ν. 4408/2016, ενώπιον της ΡΑΣ, κατά του Διαχειριστή της Υποδομής, ΟΣΕ ΑΕ.

Η προσφυγή ζητά την παρέμβαση της ΡΑΣ, προκειμένου να ακυρωθεί η αναρτηθείσα Δήλωση Δικτύου ετών 2020 και 2021, επικαλούμενη τις ακόλουθες παραβάσεις:

- I. Του άρθρου 27 Ν. 4408/2016 περί υποχρεωτικής προηγούμενης διαβούλευσης, για τη σύνταξη και ανάρτηση Δήλωσης Δικτύου για τα έτη 2020 και 2021.
- II. Του άρθρου 28 Ν. 4408/2016 που προβλέπει ότι οι όροι των συμφωνιών ανάμεσα στο διαχειριστή υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις είναι αμερόληπτοι και διαφανείς.

- III. Του άρθρου 29 Ν. 4408/2016 αναφορικά με τους κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής αναφορικά με τη Δήλωση Δικτύου για τα έτη 2020 και 2021.
- IV. Του άρθρου 32 Ν. 4408/2016 αναφορικά με την υποχρέωση έκδοσης απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών για το σύστημα χρεώσεων, μετά από εισήγηση του διαχειριστή υποδομής και γνώμη της ΡΑΣ, και του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2015/909 αναφορικά με τον υπολογισμό του άμεσου κόστους.

Η εξέταση της προσφυγής βρίσκεται σε εξέλιξη και αναμένεται η σχετική απόφαση της ΡΑΣ μέσα στο 2022.

2.7 Γενικές Δράσεις για την παρακολούθηση της σιδηροδρομικής αγοράς

Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (ΡΑΛ)

Στο πλαίσιο της εποπτείας των Φορέων Εκμετάλλευσης Εγκαταστάσεων για την παροχή Υπηρεσιών (SFO) προς ΣΕ και αναγνωρίζοντας ότι τα λιμάνια και οι λειτουργούσες σε αυτά εγκαταστάσεις για την υποστήριξη των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων παρουσιάζουν στην Ελλάδα μια ξεχωριστή δυναμική που επηρεάζει την περαιτέρω ανάπτυξη των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών, η ΡΑΣ ήρθε σε επαφή με τη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (ΡΑΛ), την αρμόδια Αρχή που εποπτεύει τα Λιμάνια, καθώς και τις σχετικές συμβάσεις παραχώρησης, όπου υπάρχουν, ώστε να προηγηθεί μια καλύτερη ενημέρωση για τις σχετικές εγκαταστάσεις, αρχίζοντας από το μεγαλύτερο λιμάνι, αυτό του Πειραιά.

Η συνάντηση γνωριμίας μεταξύ της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) και της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (ΡΑΛ), πραγματοποιήθηκε τον Ιούλιο του 2020 στα γραφεία της ΡΑΛ στον Πειραιά.

Η ατζέντα της συνάντησης, από πλευράς ΡΑΣ, ήταν:

1. Σύντομη παρουσίαση των αρμοδιοτήτων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ)
2. Ενημέρωση για τον Κανονισμό (ΕΕ) 2017/2177 της Επιτροπής 22ας Νοεμβρίου 2017 «σχετικά με την πρόσβαση σε εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης και σε υπηρεσίες σχετικές με

τις σιδηροδρομικές μεταφορές» και τις υποχρεώσεις, που απορρέουν από την εφαρμογή του για τους Φορείς Διαχείρισης Εγκαταστάσεων Θαλάσσιων λιμένων που συνδέονται με σιδηροδρομικές δραστηριότητες.

3. Διεπαφές των Διαχειριστών Εγκαταστάσεων Θαλάσσιων λιμένων με Διαχειριστή της Υποδομής-ΟΣΕ και Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις και Εποπτεία Ρυθμιστικών Αρχών ΡΑΛ και ΡΑΣ.

Επιπλέον συζητήθηκαν:

1. Η πρόσφατη νομοθεσία (άρθρο 85 Ν.4706/2020) για το «Δικαίωμα διαχείρισης και εκμετάλλευσης ακινήτων του ΟΣΕ εντός Χερσαίας Ζώνης Λιμένος».
2. Η ηλεκτρονική εφαρμογή HELLENIC PORT SYSTEM COMMUNITY /PORT SYSTEMS, που βρίσκεται σε διαδικασία έγκρισης και σχολιασμού από τη ΡΑΛ.
3. Η Σύμβαση Παραχώρησης για το λιμάνι του Πειραιά.
4. Ο Ν. 4389/2016 με τις αρμοδιότητες της ΡΑΛ.

Piraeus Container Terminal SA (PCT)

Η ΡΑΣ παρακολουθώντας τις εξελίξεις στην σιδηροδρομική αγορά και έχοντας, μεταξύ άλλων, ως βασική αρμοδιότητα την εποπτεία των Φορέων Εκμετάλλευσης Εγκαταστάσεων για την παροχή Υπηρεσιών (SFO) προς ΣΕ, αποφάσισε να ξεκινήσει κύκλο συναντήσεων με τους εμπλεκόμενους φορείς που διαχειρίζονται τις ως άνω εγκαταστάσεις στα λιμάνια.

Από την Δήλωση Δικτύου του ΔΥ/ΟΣΕ και, συγκριμένα, στο Παράρτημα VIII/ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3/παρ. 3.3, ο ΔΥ παρέχει τα στοιχεία επικοινωνίας των Φορέων Εκμετάλλευσης Εγκαταστάσεων Υπηρεσιών στα Λιμάνια. Μεταξύ των διαχειριστών εγκαταστάσεων, εμφανίζονται στα βασικά εμπορευματικά λιμάνια της χώρας οι:

- Ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε. ΟΛΘ, www.thpa.gr
- Σ.ΕΜΠΟ Ν. ΙΚΟΝΙΟ www.pct.com.gr
- Ο Οργανισμός Λιμένα Βόλου: <https://www.port-volos.gr>
- Ο Οργανισμός Λιμένα Αλεξανδρούπολης ΟΛΑ <http://www.ola-sa.gr>

Η πρώτη επαφή πραγματοποιήθηκε με εκπροσώπους από την Piraeus Container Terminal SA (PCT), θυγατρική της COSCO, στο μεγαλύτερο λιμάνι, αυτό του Πειραιά.

Η συνάντηση γνωριμίας-ενημέρωσης μεταξύ της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) και της PCT πραγματοποιήθηκε τον Ιούλιο του 2020 στα Γραφεία της τελευταίας στο Πέραμα - Περιοχή Ν. Ικονίου.

Η ατζέντα της συνάντησης περιλάμβανε:

1. Σύντομη παρουσίαση των αρμοδιοτήτων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ)
2. Ενημέρωση για τον Κανονισμό (ΕΕ) 2017/2177 της Επιτροπής 22ας Νοεμβρίου 2017 «σχετικά με την πρόσβαση σε εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης και σε υπηρεσίες σχετικές με τις σιδηροδρομικές μεταφορές» και τις υποχρεώσεις, που απορρέουν από την εφαρμογή του για τους Φορείς Διαχείρισης Εγκαταστάσεων θαλάσσιων λιμένων που συνδέονται με σιδηροδρομικές δραστηριότητες.

Η συνάντηση ξεκίνησε με περιήγηση στον Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων του. Έγινε ενημέρωση για τις δυνατότητες φορτοεκφόρτωσης του λιμανιού, για την αναβάθμιση του μηχανολογικού εξοπλισμού, για τις λειτουργούσες γερανογέφυρες και τις περαιτέρω σκέψεις ανάπτυξης με σκοπό την αύξηση του όγκου εμπορευματοκιβωτίων που εξυπηρετούνται με οδική ή σιδηροδρομική μεταφορά.

Στην συνέχεια στα γραφεία της PCT έγινε παρουσίαση των αρμοδιοτήτων της Αρχής και ενημέρωση για τον Κανονισμό (ΕΕ) 2017/2177 και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη νομοθεσία για τον Διαχειριστή Εγκαταστάσεων Παροχής Υπηρεσιών προς όλες τις ενδιαφερόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Οι εκπρόσωποι της PCT δήλωσαν ότι είναι Διαχειριστές των Εγκαταστάσεων των Υπηρεσιών προς τις ΣΕ στο λιμάνι και ζήτησαν την αποστολή των νομικών κειμένων για την περαιτέρω μελέτη και ανάληψη πιθανών δράσεων, αίτημα στο οποίο η ΡΑΣ ανταποκρίθηκε άμεσα.

ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ

Η ΡΑΣ, στο πλαίσιο παρακολούθησης της αποτελεσματικής λειτουργίας της σιδηροδρομικής αγοράς και λαμβάνοντας υπόψη ότι η ΓΑΙΑΟΣΕ αποτελεί τον διαχειριστή του

σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου, καθώς και την εκμισθώτρια των ακινήτων του άρθρου 4 της με αριθμού οικ.44514/3646/14 ΚΥΑ (Β'2413), πραγματοποίησε συνάντηση εργασίας με τη ΓΑΙΑΟΣΕ στα γραφεία της.

Αντικείμενο της συνάντησης ήταν:

- η ενημέρωση και η ανταλλαγή πληροφόρησης για τη διαθεσιμότητα και την συντήρηση σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού.
- τρόποι άρσης τυχόν εμποδίων εισόδου νέων σιδηροδρομικών εταιρειών στην αγορά, σχετικών με την έλλειψη διαθέσιμου προς χρήση τροχαίου υλικού.
- θέσπιση κριτηρίων εκμίσθωσης του τροχαίου υλικού ώστε να τηρούνται οι κανόνες ανταγωνισμού.
- η εκμίσθωση εγκαταστάσεων που εξυπηρετούν τις υπηρεσίες συντήρησης.

Ο στόχος είναι το άνοιγμα της αγοράς με ισότιμους όρους και κανόνες, η εξάλειψη των εμποδίων εισόδου στην αγορά, με γνώμονα την αύξηση του μεταφορικού έργου και την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών.

ΚΥΑ Ανταποδοτικών τελών υπέρ ΡΑΣ

Η ΡΑΣ προχώρησε σε μελέτη, καταγραφή και ανάλυση τρόπων χρηματοδότησης των ρυθμιστικών φορέων σιδηροδρόμων, μέσω έρευνας άλλων ευρωπαϊκών ρυθμιστικών αρχών. Στην συνέχεια αξιολόγησε τα μοντέλα χρηματοδότησης που εφαρμόζονται σε ευρωπαϊκό επίπεδο και σε συνδυασμό με την επεξεργασία των οικονομικών στοιχείων των τριών τελευταίων ετών των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων, του Διαχειριστή της Υποδομής και του Φορέα Συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, διατύπωσε πρόταση για την έκδοση της προβλεπόμενης από το α. 29 παρ. 4 Ν. 3891/2010 Κ.Υ.Α για τον καθορισμό ανταποδοτικών τελών για τη λειτουργία της Αρχής.

Σκοπός της μελέτης είναι η λειτουργία της ΡΑΣ με επαρκείς ανθρώπινους και οικονομικούς πόρους για την εκτέλεση των καθηκόντων της, όπως προβλέπεται για μια Ανεξάρτητη Ρυθμιστική Αρχή.

Εθνικό Μητρώο Διαδικασιών (άρθρο 90 ν. 4727/2020)

Η ΡΑΣ, συμμετείχε σε σεμινάρια που διοργανώθηκαν από τη Γενική Γραμματεία Ψηφιακής Διακυβέρνησης και Απλούστευσης Διαδικασιών του Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης, που τηρεί το Εθνικό Μητρώο Διαδικασιών (ΕΜΔ) «Δίαυλος». Σκοπός του ΕΜΔ είναι η καταγραφή, η αποτύπωση και μοντελοποίηση του συνόλου των ψηφιακών ή φυσικών διοικητικών διαδικασιών του δημόσιου τομέα, καθώς και των απαιτούμενων στοιχείων και πληροφοριών αυτών, προκειμένου να υφίσταται πλέον, για οποιονδήποτε ενδιαφερόμενο (πολίτη, επιχείρηση, δημόσιο υπάλληλο) ένα μοναδικό σημείο αναφοράς για την άντληση αξιόπιστης και επικαιροποιημένης πληροφορίας σχετικά με τις διοικητικές διαδικασίες που τον αφορούν.

Η ΡΑΣ κατέγραψε και απέστειλε προς έλεγχο, προκειμένου να ενταχθούν στο ΕΜΔ τις ακόλουθες διαδικασίες:

- Διαδικασία Αδειοδότησης Σιδηροδρομικής Επιχείρησης (ΣΕ)
- Διαδικασία Χειρισμού Παραπόνων Επιβατών Σιδηροδρομικών Γραμμών (ΕΚ 1371/2007)

Αναμένεται, μέσα στο 2022, η ενσωμάτωση σχολίων και παρατηρήσεων με σκοπό την οριστικοποίηση και έγκριση των ως άνω διαδικασιών.

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

Η ΡΑΣ, στο πλαίσιο άσκησης των αρμοδιοτήτων της ως Εθνικός Φορέας υπεύθυνος για την Επιβολή (ΕΦΕ) του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών (National Enforcement Body), κατά τη διάρκεια των ετών 2020 και 2021 προέβη στις παρακάτω ενέργειες:

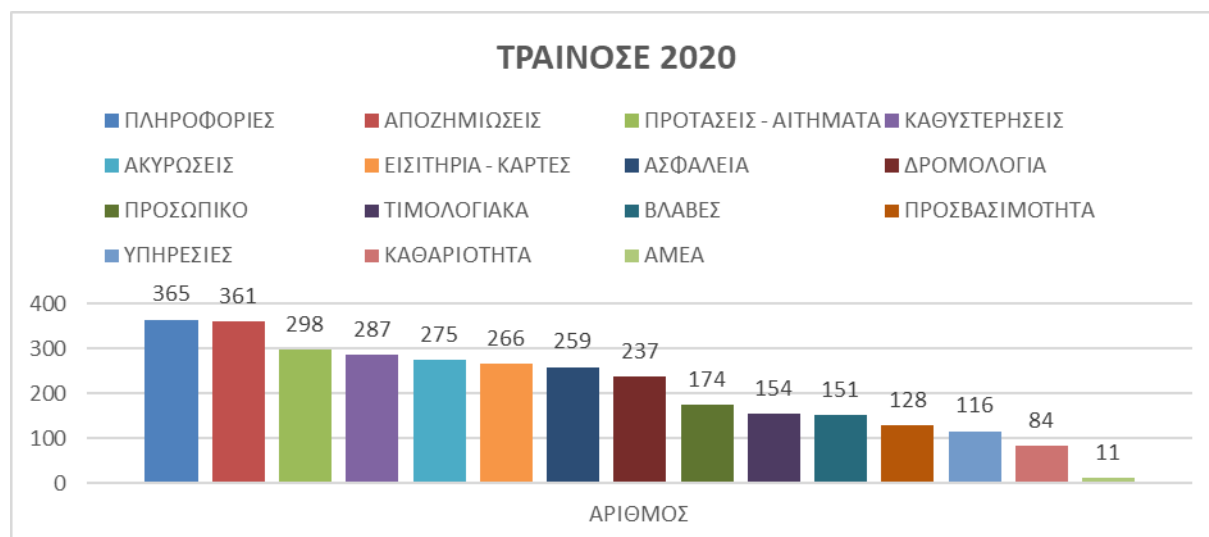
3.1 Διαχείριση Παραπόνων για τα έτη 2020 - 2021

Η ΡΑΣ για τον έλεγχο της εφαρμογής της παρ. 1 του αρ. 27, του μηχανισμού διεκπεραίωσης παραπόνων των επιβατών από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, λάμβανε σε τακτική διμηνιαία βάση από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ΣΤΑΣΥ, ηλεκτρονικό αρχείο με τα παράπονα από τα αρμόδια τμήματά τους. Τα παράπονα καταχωρίζονται στις κατηγορίες Ακυρώσεις, ΑμεΑ/ΑΜΚ, Αποζημιώσεις, Ασφάλεια, Βλάβες, Δρομολόγια, Εισιτήρια – Κάρτες, Καθαριότητα, Καθυστερήσεις, Πληροφορίες, Προσβασιμότητα, Προσωπικό, Προτάσεις – Αιτήματα, Τιμολογιακά και σε Υπηρεσίες. Κάθε παράπονο μπορεί να αφορά σε περισσότερες από μία κατηγορίες. Στη συνέχεια η ΡΑΣ τα αναλύει προκειμένου να προβαίνει σε στοχευμένες δράσεις.



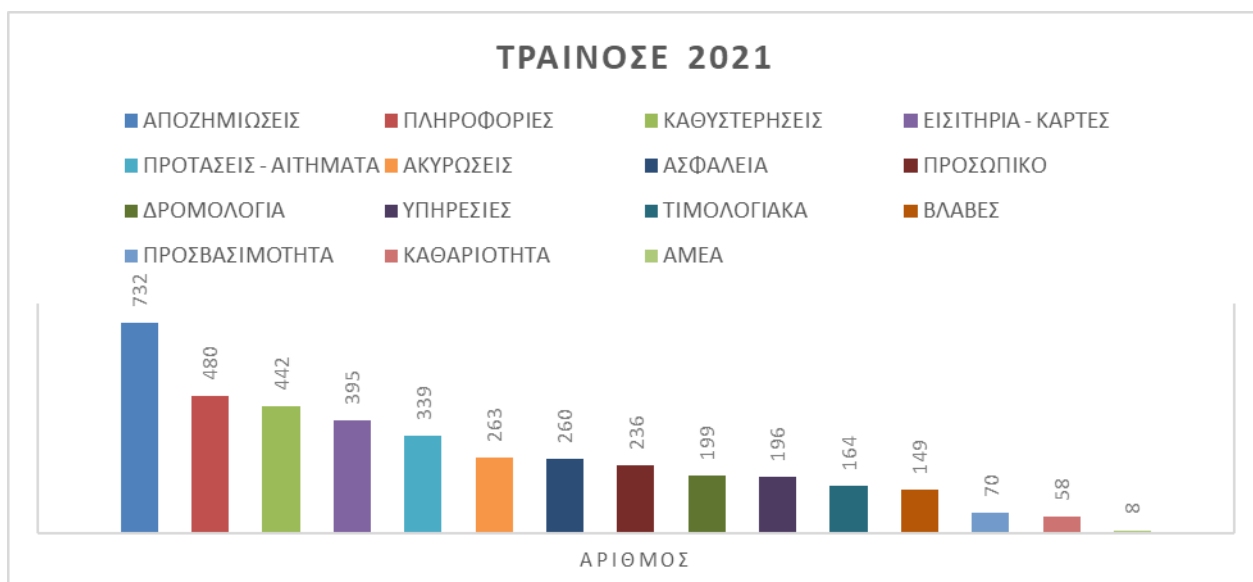
Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ το 2020 έλαβε 1.807 παράπονα που «ανοιγμένα» ανά κατηγορία ανήλθαν σε 3.166 και αφορούσαν κυρίως στις κατηγορίες αναφορικά με τις πληροφορίες, αποζημιώσεις, προτάσεις – αιτήματα, καθυστερήσεις, ακυρώσεις, εισιτήρια – κάρτες, ασφάλεια και δρομολόγια.

Γράφημα 9: Αριθμός παραπόνων ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ ανά κατηγορία, 2020



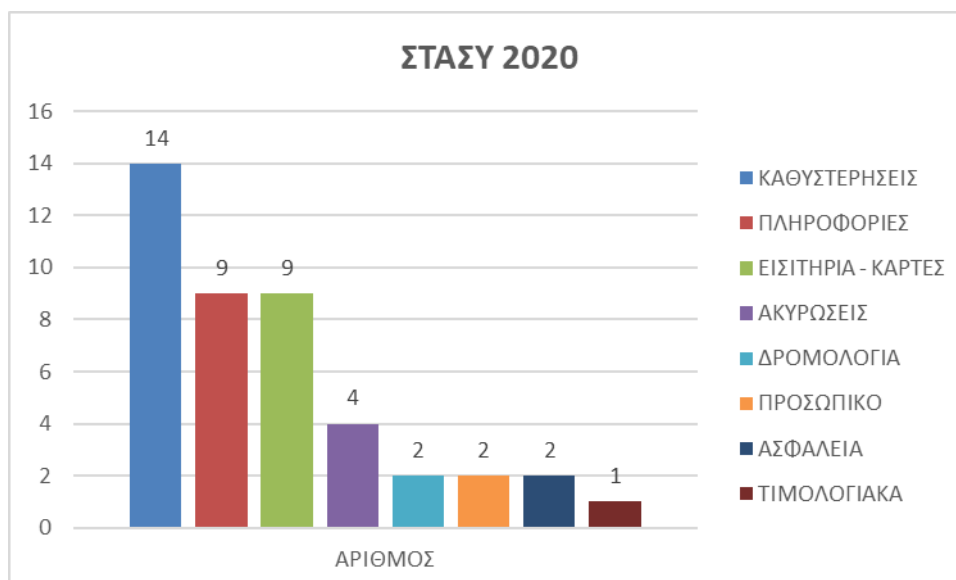
Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ το 2021 έλαβε 2.296 παράπονα που «ανοιγμένα» ανά κατηγορία ανήλθαν σε 3.991 και αφορούσαν κυρίως στις κατηγορίες αναφορικά με τις αποζημιώσεις, πληροφορίες, καθυστερήσεις, εισιτήρια – κάρτες, προτάσεις αιτήματα, ακυρώσεις και ασφάλεια.

Γράφημα 10: Αριθμός παραπόνων ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ ανά κατηγορία, 2021



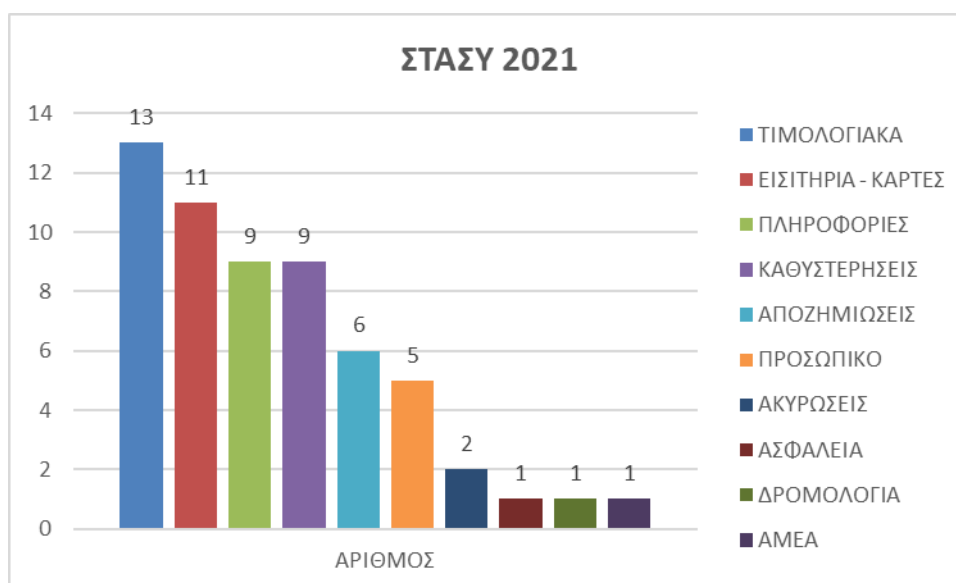
Το 2020, η ΣΤΑΣΥ έλαβε 34 παράπονα - «ανοιγμένα» 43, τα οποία αφορούσαν, όπως αποτυπώνεται στον ακόλουθο πίνακα, κυρίως στις κατηγορίες των καθυστερήσεων, της πληροφόρησης και στα εισιτήρια - κάρτες, σχετικά με τις αρμοδιότητες και υποχρεώσεις της Σιδηροδρομικής Επιχείρησης στο πλαίσιο του Κανονισμού 1371/2007, για το τμήμα «Δουκίσσης Πλακεντίας – Αεροδρόμιο».

Γράφημα 11: Αριθμός παραπόνων ΣΤΑΣΥ ΑΕ ανά κατηγορία, 2020



Η ΣΤΑΣΥ το 2021 έλαβε 43 παράπονα - « ανοιγμένα» 58, τα οποία αφορούσαν, όπως αποτυπώνεται στον ακόλουθο πίνακα, κυρίως στις κατηγορίες των τιμολογιακών, εισιτήρια – κάρτες, της πληροφόρησης, και καθυστερήσεων.

Γράφημα 12: Αριθμός παραπόνων ΣΤΑΣΥ ΑΕ ανά κατηγορία, 2021



Το 2020, συγκριτικά με το 2019, ο συνολικός αριθμός των παραπόνων και για τις δύο σιδηροδρομικές επιχειρήσεις είναι μειωμένος περίπου κατά 27% .

Η πτώση αυτή βρίσκεται σε συνάρτηση με τη μειωμένη επιβατική κίνηση, περίπου 47,85% της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και 61,5% της ΣΤΑΣΥ, κατόπιν των περιοριστικών μέτρων που υιοθετήθηκαν για την αντιμετώπιση της πανδημίας COVID-19.

Ειδικότερα κατά το έτος 2020 οι επιβάτες της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ανήλθαν σε 10.219.895 έναντι 19.598.632 το 2020 και οι επιβάτες της ΣΤΑΣΥ ΑΕ αντίστοιχα 1.074.114 έναντι 2.789.644 το 2019.

Θα πρέπει να αναφερθεί ότι κατά το 2020 και με αφορμή τα περιοριστικά μέτρα που υιοθετήθηκαν λόγω της πανδημίας COVID-19, αφενός προέκυψαν μια σειρά νέων παραπόνων ως προς τις αναφορές των επιβατών των Σ.Ε, αφετέρου όμως δεν υπήρξε κάποια σημαντική μεταβολή με βελτιωτικές ενέργειες από την πλευρά των Σ.Ε. και του Διαχειριστή Υποδομής, σε σχέση με τα ποιοτικά χαρακτηριστικά που ανέδειξαν τα παράπονα του 2019.

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι και κατά το 2020 παρουσιάζονται παράπονα που υποβάλλονται και από συλλογικότητες, παράπονα που υποβάλλονται από επιβάτες που ταλαιπωρούνται κατ' επανάληψη, αποθαρρύνοντάς τους ουσιαστικά να επιλέγουν το τραίνο ως μέσο μετακίνησης τους, παράπονα που αλληλεπιδρούν μεταξύ τους και έχουν ως συνέπεια την ταλαιπωρία και την δυσαρέσκεια του επιβατικού κοινού.

Τα παράπονα είναι πολλά για το 2020 και για τις προαστιακές γραμμές ιδιαίτερα στην Αθήνα, Αεροδρόμιο-Κιάτο, Αεροδρόμιο Πειραιάς και Αθήνα-Χαλκίδα, όπου καθημερινά μετακινείται για επαγγελματικούς λόγους ένας μεγάλος αριθμός επιβατών άρα και αναλογικά μεγάλος αριθμός παραπόνων ως προς τις καθυστερήσεις, ακυρώσεις και πληροφόρηση.

Αναλυτικότερα, κατά την περίοδο του 2020 και με το σύνολο των πολιτών να δοκιμάζεται σε ένα εντελώς νέο περιβάλλον, λόγω της πανδημίας, τα παράπονα του επιβατικού κοινού στην κατηγορία «Προτάσεις -Αιτήματα», έχουν να κάνουν με πάρα πολλές αναφορές στην μη τήρηση του μέτρου της υποχρεωτικής χρήσης της μάσκας, στην μη τήρηση των αποστάσεων και στην μη τήρηση του 65% πληρότητας εντός του τρένου. Με αποτέλεσμα να δημιουργούνται εντάσεις μεταξύ των επιβατών και των υπαλλήλων των Σ.Ε. και να παρατηρούνται εικόνες μεγάλου συνωστισμού ειδικότερα στις ώρες αιχμής.

Επίσης, στην κατηγορία «Αποζημιώσεις», σε πολλά παράπονα επιβατών αναφέρεται ότι δεν προβλέπονταν (ειδικά στην αρχή του μέτρου) από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ αποζημίωση για τις προπληρωμένες μηνιαίες κάρτες, στην περίπτωση της απαγόρευσης κυκλοφορίας, όπως ίσχυσε, λόγω COVID – 19.

Στην κατηγορία «Εισιτήρια – Κάρτες», διαπιστώνονται αρκετά παράπονα επιβατών για την αδυναμία παροχής έκπτωσης με ηλεκτρονική πληρωμή με κάρτα μέσω της εφαρμογής TRAINOSEApp. Στην ίδια κατηγορία υπάρχουν αρκετά παράπονα επιβατών που ζητούν την αναβάθμιση της εφαρμογής TRAINOSEApp.

Αναφορικά με την ΣΤΑΣΥ, στην κατηγορία παραπόνου «ασφάλεια», διαπιστώνονται από τις αναφορές των επιβατών αρκετά περιστατικά κλοπών. Τέλος στην κατηγορία «καθυστερήσεις», υπάρχουν πολλά παράπονα επιβατών που αναφέρουν μεγάλες καθυστερήσεις από Νίκαια προς Αεροδρόμιο, ειδικότερα, μετά την επέκταση της γραμμής στην Νίκαια.

Η ποιοτική ανάλυση των παραπόνων του 2021 θα αποτυπωθεί στην επόμενη ετήσια έκθεση πεπραγμένων.



3.2 Χειρισμός καταγγελιών επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών

Στις 7.10.2020 κατατέθηκε στη ΡΑΣ έγγραφη καταγγελία από επιβάτη, σύμφωνα με την παρ. 2 του αρ. 30 του ΕΚ 1371/2007, με αντικείμενο τις ακόλουθες πιθανολογούμενες παράνομες πρακτικές από την εταιρεία ΤΡΑΙΝΟΣΕ:

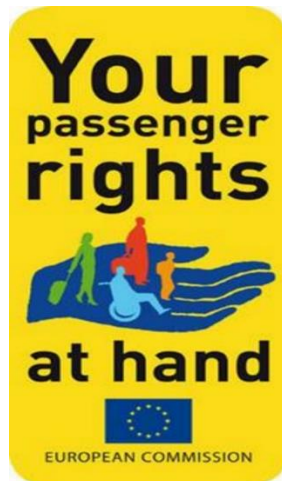
1. Παραβίαση του άρθρου 9 του Ν. 2251/1994 για εξαπάτηση και παραπληροφόρηση των επιβατών από τις προβαλλόμενες διαφημίσεις.
2. Μη εφαρμογή μέτρων κατά της διασποράς της COVID 19 (πρακτική ελεγκτών και χρήση μάσκας).
3. Διακριτική τιμολογιακή πολιτική και εφαρμογή κανόνων αστικών μεταφορικών υπηρεσιών σε υπεραστικές γραμμές
4. Παραβίαση των άρθρων του ΕΚ 1371/2007 και συγκεκριμένα των:

α. Άρθρου 8, λόγω ελλιπούς πληροφόρησης των επιβατών για καθυστερήσεις - ακυρώσεις δρομολογίων,

β. άρθρων 16-18, λόγω άρνησης αποζημίωσης κομίστρου και παροχής συνδρομής σε επαναλαμβανόμενες ακυρώσεις δρομολογίων στη γραμμή Πειραιάς - Κιάτο - Πειραιάς,

γ. άρθρου 28, λόγω περιορισμένης εφαρμογής του συστήματος διαχείρισης ποιότητας σχετικά με πρότυπα ποιότητας υπηρεσιών που αφορούν, μεταξύ άλλων, τις γενικές αρχές που εφαρμόζει η σιδηροδρομική επιχείρηση για τη διαχείριση και την αντιμετώπιση των ανωμαλιών, τις ακυρώσεις δρομολογίων κ.λ.π.

Σε εφαρμογή του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ, η καταγγελία διερευνήθηκε από την αρμόδια Μονάδα και συντάχθηκε το σχετικό Πόρισμα με εισήγηση για κλήση σε Ακρόαση και θεματικό αντικείμενο τη διερεύνηση των καταγγελλόμενων παραβάσεων η οποία επικυρώθηκε με την με α.π. 2614/29.12.2021 απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ και αναμένεται να διεξαχθεί μέσα στο 2022.



3.3 Χρόνος απόκρισης ΣΕ στα παράπονα των επιβατών

Σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 27 παρ. 2 του Κανονισμού ΕΚ 1371/2007, «οι επιβάτες μπορούν να υποβάλουν παράπονα σε κάθε εμπλεκόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση. Εντός ενός μήνα, ο αρμόδιος απαντά αιτιολογημένα ή, σε δικαιολογημένες περιπτώσεις, ενημερώνει τον επιβάτη για την ημερομηνία εντός της οποίας μπορεί να αναμένει την απάντηση και η οποία δεν υπερβαίνει τους τρεις μήνες από την ημερομηνία του παραπόνου».

Από τα παράπονα που υποβλήθηκαν στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. την περίοδο από 01.01.2020 έως 31.12.2020, εντός της προθεσμίας απαντήθηκε το 98,45%, όπως αποτυπώνεται στον Πίνακα.

Πίνακας 6: Ταχύτητα απόκρισης ΤΡΑΙΝΟΣΕ στα παράπονα επιβατών έτους 2020.

ΕΜΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ	ΠΛΗΘΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Εντός 30 ημερών	1597	88.37%
Εντός 90 ημερών με ενημέρωση του επιβάτη	182	10.07%
Μερικό Σύνολο	1779	98.44%
ΕΚΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ	ΠΛΗΘΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Σύνολο	27	1.5%
ΑΝΑΠΑΝΤΗΤΑ ΠΑΡΑΠΟΝΑ	ΠΛΗΘΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Σύνολο	1	0.06%
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	1807	100.00%

Από τα παράπονα που υποβλήθηκαν στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. την περίοδο από 01.01.2021 έως 31.12.2021, εντός της προθεσμίας απαντήθηκε το 80,87% ,όπως αποτυπώνεται στον Πίνακα.

Πίνακας 7 : Ταχύτητα απόκρισης ΤΡΑΙΝΟΣΕ στα παράπονα επιβατών έτους 2021.

ΕΜΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ	ΠΛΗΘΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Εντός 30 ημερών	1727	75.21%
Εντός 90 ημερών με ενημέρωση του επιβάτη	204	8.88%
Μερικό Σύνολο	1931	84.10%
ΕΚΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ	ΠΛΗΘΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Σύνολο	315	13.72%
ΑΝΑΠΑΝΤΗΤΑ ΠΑΡΑΠΟΝΑ	ΠΛΗΘΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Σύνολο	50	2.18%
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	2296	100.00%

Από τα παράπονα που υποβλήθηκαν στη ΣΤΑΣΥ Α.Ε. την περίοδο από 01.01.2020 έως 31.12.2020, εντός της προθεσμίας απαντήθηκε το 52,94% και εκπρόθεσμα το 47.06 %, όπως αποτυπώνεται στο Σχήμα.

Πίνακας 8: Ταχύτητα απόκρισης ΣΤΑΣΥ στα παράπονα επιβατών έτους 2020.

ΕΜΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ	ΠΛΗΘΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Εντός 30 ημερών	18	52.94%
Εντός 90 ημερών με ενημέρωση του επιβάτη		
Μερικό Σύνολο	18	52.94%
ΕΚΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ	ΠΛΗΘΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Σύνολο	16	47.06%
ΑΝΑΠΑΝΤΗΤΑ ΠΑΡΑΠΟΝΑ	ΠΛΗΘΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Σύνολο	0	0.00%
ΣΥΝΟΛΟ	34	100.00%

Από τα παράπονα που υποβλήθηκαν στη ΣΤΑΣΥ Α.Ε. την περίοδο από 01.01.2021 έως 31.12.2021, εντός της προθεσμίας του ενός μήνα απαντήθηκε το 62,79% και εκπρόθεσμα το 47.06 % όπως αποτυπώνεται στο Σχήμα.

Πίνακας 9: Ταχύτητα απόκρισης ΣΤΑΣΥ στα παράπονα επιβατών έτους 2021.

ΕΜΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ	ΠΛΗΘΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Εντός 30 ημερών	27	62.79%
Εντός 90 ημερών με ενημέρωση του επιβάτη		
Μερικό Σύνολο	27	62.79%
ΕΚΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ	ΠΛΗΘΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Σύνολο	16	37.21%
ΑΝΑΠΑΝΤΗΤΑ ΠΑΡΑΠΟΝΑ	ΠΛΗΘΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Σύνολο	0	0.00%
ΣΥΝΟΛΟ	43	100.00%

3.4 Ετήσιο Πρόγραμμα ελέγχων - επιθεωρήσεων

Λόγω πανδημίας, οι προγραμματισμένοι έλεγχοι της ΡΑΣ για την παρακολούθηση της εφαρμογής του Κανονισμού ΕΚ 1371/2007, το 2020 αναβλήθηκαν. Το 2021 οι έλεγχοι που πραγματοποιήθηκαν ήταν οι ακόλουθοι:

1. Στον ΟΣΕ - Διαχειριστή Υποδομής :

- Την 16.09.2021, έκτακτος έλεγχος - επιθεώρηση με αντικείμενο την αξιολόγηση της εφαρμογής των άρθρων του ΕΚ 1371/2007 στο ΣΣ Θεσσαλονίκης συμπεριλαμβανομένου και του ελέγχου άρσης των ευρημάτων της επιθεώρησης της 24^{ης}.10.2019. Ο έλεγχος ολοκληρώθηκε με την αποστολή στον ΟΣΕ της σχετικής Έκθεσης & του Πίνακα Ευρημάτων Εποπτικής Δραστηριότητας, σε εφαρμογή της 1941/20.10.2021 Απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ, για την άρση των ευρημάτων.
- Την 15.12.2021, έλεγχος - επιθεώρηση με αντικείμενο τον έλεγχο/αξιολόγηση της εφαρμογής των άρθρων του ΕΚ 1371/2007 στο ΣΣ Λάρισας, εστιάζοντας στην ανασκόπηση των διαδικασιών/διεργασιών που εφαρμόζει ο Διαχειριστής Υποδομής, την εκπαίδευση του προσωπικού, την επάρκεια πόρων και τον έλεγχο των σχετικών εσωτερικών επιθεωρήσεων που διαθέτει για την εξυπηρέτηση των αρμοδιοτήτων του που απορρέουν από τον ΕΚ 1371/2007. Με το πέρας της επιθεώρησης, οριστικοποιήθηκε ο Πίνακας Ευρημάτων της Εποπτικής Δραστηριότητας.

2. Στην ΣΤΑΣΥ ΑΕ - Σιδηροδρομική Επιχείρηση:

Την 21.06.2021, με τηλεδιάσκεψη, έλεγχος για την αξιολόγηση του συστήματος διαχείρισης ποιότητας που εφαρμόζει η επιχείρηση, η παροχή πληροφόρησης / πρόσβαση/ συνδρομή στα ΑμεΑ/ΑΜΚ καθώς και η διαχείριση των παραπόνων των επιβατών

3. Στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ - Σιδηροδρομική Επιχείρηση:

- Την 3.02.2020, έκτακτος έλεγχος στο ΣΣ Αθηνών για την διερεύνηση προβλημάτων που σχετίζονται με την περιορισμένη προσβασιμότητας των επιβατών στην αποβάθρα 10 μετά από διαμαρτυρία επιβατών. Ακολούθησε επιστολή προς τη ΣΕ.
- Την 13.01.2021, με τηλεδιάσκεψη, έλεγχος του συστήματος διαχείρισης ποιότητας που εφαρμόζει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ προκειμένου να αξιολογηθεί ο βαθμός συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις καθορισμού προτύπων ποιότητας των θεμάτων που αναφέρονται στον Κανονισμό. Ο έλεγχος ολοκληρώθηκε με την αποστολή στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ της σχετικής Έκθεσης & του Πίνακα Ευρημάτων Εποπτικής Δραστηριότητας, σε εφαρμογή της 960/31.05.2021 Απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ, για την άρση των ευρημάτων.

- Την 14.07.2021, έλεγχος / επιθεώρηση για την αξιολόγηση συμμόρφωσης με διατάξεις του Κανονισμού, στους Σιδηροδρομικούς Σταθμούς «Κόρινθος» και «Κιάτο». Ο έλεγχος ολοκληρώθηκε με την αποστολή στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ της σχετικής Έκθεσης & του Πίνακα Ευρημάτων Εποπτικής Δραστηριότητας, σε εφαρμογή της 1671/21.09.2021 Απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ, για την άρση των ευρημάτων.



3.5 Νέος Κανονισμός για τα δικαιώματα των επιβατών

Στο πλαίσιο της αναδιατύπωσης του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 1371/2007, η ΡΑΣ ως φορέας επιβολής του, το 2020 διαβίβασε σχόλια και ερωτήματα σχετικά με την «Πρόταση για ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών των σιδηροδρομικών γραμμών», τόσο στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, όσο και στη Μόνιμη Αντιπροσωπεία της Ελλάδος στην Ε.Ε.

Ο νέος Κανονισμός (ΕΕ)2021/782 εκδόθηκε τον Μάιο του 2021 και θα εφαρμόζεται από τις 7 Ιουνίου 2023, εκτός της παρ. 4 του άρθ. 6, που θα εφαρμόζεται από τις 7.6.2025. Κύριος σκοπός της αναθεώρησης είναι να ενισχυθεί η προστασία των επιβατών των σιδηροδρομικών μεταφορών, μέσω της βελτίωσης της ποιότητας και της

αποτελεσματικότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών, και να ενθαρρυνθεί η αύξηση των σιδηροδρομικών ταξιδιών.

3.6 Πρωτοβουλία ενημέρωσης των επιβατών για τα δικαιώματά τους

Η ΡΑΣ με αφορμή την ανακήρυξη του 2021 ως έτους σιδηρόδρομου και την δημοσίευση του νέου Κανονισμού (ΕΕ) 2021/782 για τη διασφάλιση των δικαιωμάτων των επιβατών των σιδηροδρομικών μεταφορών, προχώρησε στην παραγγελία ενημερωτικών φυλλαδίων και αφισών, στην ελληνική και αγγλική γλώσσα, από την αρμόδια διεύθυνση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Στη συνέχεια, για την πληροφόρηση των επιβατών, ζήτησε και υλοποιήθηκε από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ η άμεση τοποθέτηση των αφισών σε εμφανές σημείο, κατ' αρχάς, στους κύριους και, στη συνέχεια, σε όσο το δυνατόν περισσότερους σιδηροδρομικούς σταθμούς, και των φυλλαδίων στους ΣΣ Αθηνών, Θεσσαλονίκης, Λάρισας, Αεροδρομίου.

3.7 Συμμετοχή σε Μελέτη της ΕΕ

Η ΡΑΣ από το 2020 συμμετέχει σε Μελέτη που έχει ανατεθεί από την ΕΕ σε εξωτερικό σύμβουλο για την αξιολόγηση των Κανονισμών (ΕΚ) 1107/2006, σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικά, (ΕΕ) 1177/2010 για τα δικαιώματα των επιβατών στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές και (ΕΕ) 181/2011 για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και πούλμαν. Η μελέτη περιλαμβάνει μια συγκριτική ανάλυση των καλών πρακτικών των τεσσάρων μέσων μεταφοράς (οδικές, σιδηροδρομικές, αεροπορικές & πλωτές) και από τη ΡΑΣ ζητήθηκε η συμπλήρωση αντίστοιχου ερωτηματολογίου.

3.8 Μελέτη ελέγχου εφαρμογής του Κανονισμού ΕΚ 1371/2007 για τα έτη 2018 και 2019

Το 2020, εκπονήθηκε από αρμόδια στελέχη της ΡΑΣ, Μελέτη ελέγχου εφαρμογής του ΕΚ 1371/2007 για το έτος 2018 και 2019, η οποία περιλάμβανε δεδομένα και συμπεράσματα

από την επεξεργασία των ποσοτικών και ποιοτικών στοιχείων, εισερχόμενων παραπόνων, επιθεωρήσεων και ελέγχων, τα οποία η ΡΑΣ συλλέγει από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή, ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και ΣΤΑΣΥ Α.Ε. προσφέροντας επιβατικές μεταφορές, το Διαχειριστή Υποδομής και γενικότερα, από την άσκηση των εποπτικών της αρμοδιοτήτων. Η Μελέτη δημοσιεύτηκε στις αρχές του 2021.

Στους δύο (2) παρακάτω πίνακες αποτυπώνονται το πλήθος και το ποσοστό παραπόνων ανά δρομολόγιο για τον υπεραστικό και προαστιακό σιδηρόδρομο για τα έτη 2019-2018.

Πίνακας 10: Πλήθος και ποσοστό παραπόνων δρομολογίων υπεραστικού σιδηρόδρομου. Συγκριτικά στοιχεία 2019-2018

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ	2019		2018		ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΔΙΑΦΟΡΑ
	ΠΛΗΘΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΠΛΗΘΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ	
Αθήνα - Θεσσαλονίκη	1.106	63.17%	763	57.23%	44.95%
Λάρισα - Βόλος, κ.α.	130	7.42%	49	3.68%	165.31%
Αθήνα - Καλαμπάκα	113	6.45%	97	7.28%	16.49%
Θεσ/νίκη - Φλώρινα	113	6.45%	62	4.65%	82.26%
Θεσ/νίκη - Αλεξ/λη	104	5.94%	68	5.10%	52.94%
Κατάκολο - Πύργος - Ολυμπία**	1	0.06%	-	-	-
Αθήνα - Αλεξ/λη*	184	10.51%	294	22.06%	-37.41%
Αθήνα-Λειανοκλάδικτλ*					
Διακοπτό - Καλάβρυτα*					
Αλεξ/λη - Δίκαια*					
Θεσ/νίκη - Έδεσσα*					
Θεσ/νίκη - Καλαμπάκα*					
ΆνωΛεχώνια - Μηλιές*					
Θεσ/νίκη - Παλ/σαλος*					
ΣΥΝΟΛΟ	1.751	100.00%	1.333	100.00%	31.36%

* Τα δρομολόγια αυτά, παρουσιάζουν μικρό αριθμό παραπόνων και γι' αυτό το λόγο δεν έχουν αναλυθεί. Το σύνολό τους ανέρχεται σε 184 παράπονα.

Στον παραπάνω πίνακα παρατηρούμε ότι, καταγράφηκε αύξηση των παραπόνων στα υπεραστικά δρομολόγια, που αθροιστικά το 2019 φθάνει το 31,36%, κυρίως από τα δρομολόγια Αθήνα-Θεσσαλονίκη, Θεσσαλονίκη-Αλεξανδρούπολη, Θεσσαλονίκη-Φλώρινα, Αθήνα-Καλαμπάκα και Λάρισα-Βόλο που αποτελούν το 50,72%.

Η αύξηση επηρεάστηκε από διαφορετικούς παράγοντες για κάθε δρομολόγιο. Στο «Αθήνα – Θεσσαλονίκη», που το 2019 ξεκίνησαν τα δρομολόγια με σημαντικά μειωμένο ταξιδιωτικό χρόνο, υπήρξε και μια μεγάλη αύξηση του αριθμού επιβατών και ιδιαίτερα νέων επιβατών. Οι επιβάτες μπορεί να είχαν διαμορφωμένες άλλες προσδοκίες για το ταξίδι αλλά και να υπέστησαν κάποια διαταραχή στο ταξίδι τους τον πρώτο καιρό της πραγματοποίησής του, όπου γίνονταν προσαρμογές και με τα υπόλοιπα δρομολόγια όπως και το «Αθήνα – Καλαμπάκα».

Η δρομολόγηση λεωφορείων στο «Θεσσαλονίκη – Αλεξανδρούπολη» στη Δράμα ήταν η αιτία της μείωσης των επιβατών και αύξησης των παραπόνων.

Η αλλαγή της ώρας του πρώτου πρωινού δρομολογίου «Λάρισα – Βόλος» όπου εξυπηρετούσε ορισμένους εργαζόμενους επιβάτες, οδήγησε στη μαζικότερη υποβολή παραπόνων.

Πίνακας 11: Πλήθος και ποσοστό παραπόνων δρομολογίων Προαστιακού Σιδηρόδρομου. Συγκριτικά στοιχεία 2019-2018

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ	2019		2018		ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΔΙΑΦΟΡΑ
	ΠΛΗΘΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΠΛΗΘΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ	
Προαστιακός ΑθηνώνΠειραιάς – Αεροδρόμιο	513	24.97%			
Προαστιακός ΑθηνώνΠειραιάς – Κιάτο	505	24.59%			
Προαστιακός Αθηνών Αθήνα - Χαλκίδα – Αθήνα	367	17.87%			
Προαστιακός Αθηνών Κορωπί - Α. Λιόσια	211	10.27%			
Προαστιακός Αθηνών Αεροδρόμιο - Α. Λιόσια	193	9.40%			
Μερικό Σύνολο Προαστιακού πλέγματος Αθηνών:	1.789	87.10%	1.529	89.52%	17.00%
Προαστιακός Θεσσαλονίκη – Λάρισα	165	8.03%	87	5.09%	89.66%
Μερικό Σύνολο Προαστιακού πλέγματος Θεσσαλονίκης:	165	8.03%	87	5.09%	89.66%
Προαστιακός Πάτρας	100	4.87%	92	5.39%	8.70%
Λεωφ. Σύνδεση Καστελ. - Παν. Νοσ.					
Λεωφορειακή σύνδεσηΚιάτο – Πάτρα					
Μερικό Σύνολο Προαστιακού πλέγματος Πάτρας:	100	4.87%	92	5.39%	8.70%
ΣΥΝΟΛΟ:	2.054	100.00%	1.708	100.00%	20.26%

Στον πίνακα γίνεται η καταγραφή των παραπόνων που παρουσιάζονταν στις **προαστιακές γραμμές**, ιδιαίτερα στην Αθήνα. Με δεδομένο ότι στις γραμμές αυτές κινούνται στην πλειοψηφία τους τακτικοί επιβάτες που μετακινούνται από και προς την εργασία τους, είναι αυτονόητο ότι μεγάλος όγκος παραπόνων προέρχονταν από τα προβλήματα του προαστιακού σιδηροδρόμου. Στις γραμμές **Αεροδρόμιο-Κιάτο, Αεροδρόμιο Πειραιάς και Αθήνα-Χαλκίδα**, παρατηρήθηκε αυξημένη επιβατική κίνηση με ταυτόχρονη τακτικότητα επιβατών. Μεγάλο μέρος των παραπόνων στις ώρες αιχμής, οφείλεται σε καθυστερήσεις, οι οποίες επηρεάζουν και το πλέγμα δρομολογίων του Προαστιακού, σε συνδυασμό με την περιορισμένη πληροφόρηση των επιβατών και του αρμόδιου προσωπικού.

Τέλος από την 1^η Νοεμβρίου 2019 τα δρομολόγια από και προς Χαλκίδα τερματίζουν και εκκινούσαν στο σταθμό των Αγίων Αναργύρων. Η αλλαγή αυτή υπαγορεύτηκε από την έναρξη των εργασιών υπογειοποίησης στο τμήμα ΣΣ Λαρίσης – Αγ. Ανάργυροι, από το Διαχειριστή Υποδομής, ΟΣΕ ΑΕ και επηρέασε τα δρομολόγια ενός τριμήνου.

Βασικά συμπεράσματα της μελέτης αποτελούν:

Η ακρίβεια και η ενίσχυση στο πλέγμα των δρομολογίων, ιδιαίτερα κατά τις ώρες αιχμής, πρωί και νωρίς το απόγευμα, για την ποιοτική αναβάθμιση των υπηρεσιών προς τους επιβάτες σιδηροδρομικών γραμμών και την ουσιαστική ικανοποίησή τους που θα οδηγήσει ταυτόχρονα σε μείωση του αριθμού των παραπόνων.

Η **απλοποίηση των πολιτικών των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων** σε ό,τι αφορά στα τιμολογιακά θέματα/αποζημιώσεις.

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

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

3.9 Μελέτη ελέγχου εφαρμογής του Κανονισμού ΕΚ 1371/2007 για τα έτη 2020 - 2021

Στα πλαίσια της προετοιμασίας της Μελέτης ελέγχου εφαρμογής του Κανονισμού ΕΚ 1371/2007 για τα έτη 2020-2021, αρχικά ελέγχθηκαν δειγματοληπτικά, παράπονα, προκειμένου να εξαχθούν ποιοτικά συμπεράσματα από τη ΡΑΣ για το 2020, τα οποία απευθύνθηκαν στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ και στην ΣΤΑΣΥ ΑΕ, για τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι επιβάτες στην καθημερινότητά τους κατά τη χρήση των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, όπως αυτοί τα αντιλαμβάνονται, καθώς και προτάσεις αντιμετώπισής τους, στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων της Αρχής και των περιορισμών λόγω των εξαιρέσεων από την εφαρμογή συγκεκριμένων άρθρων.

Η περαιτέρω επεξεργασία των ποσοτικών στοιχείων σε συνδυασμό με αυτήν των ποιοτικών, θα οδηγήσει σε μία ολοκληρωμένη μελέτη για το 2020 και 2021, η οποία αναμένεται να ολοκληρωθεί και δημοσιευτεί στο β' εξάμηνο του 2022.

4 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

4.1 Γενικά

Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ανέλαβε την άσκηση των αρμοδιοτήτων της Εθνικής Αρχής Ασφαλείας Σιδηροδρομικών Μεταφορών [Εθνικής Αρχής για την Ασφάλεια (ΕΑΑ)], σε εφαρμογή των διατάξεων του ν. 4199/2013 (Α' 216).

Μετά την ενσωμάτωση στην ελληνική έννομη τάξη των Οδηγιών του 4^{ου} Σιδηροδρομικού Πακέτου (ΣΠ) (ΕΕ) 2016/797 και 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, με το ν. 4632/2019 (Α' 159), η ΡΑΣ ορίσθηκε εκ νέου ως ΕΑΑ σε εφαρμογή του άρθρου 55, σημ. 7) και του άρθρου 68 του ν. 4632/2019. Τα καθήκοντα της ΡΑΣ σε σχέση με την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών ορίζονται αναλυτικά στο άρθρο 68 του ν. 4632/2019 και στο ν. 3911/2011 (Α' 12), βάσει του οποίου λειτουργεί ως Αρμόδια Αρχή. Επιπλέον, έχει ορισθεί δυνάμει του ν. 4199/2013, ως Αρμόδια Αρχή για την άσκηση των καθηκόντων που απορρέουν από τον κανονισμό RID σχετικά με τις εσωτερικές σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (οδηγία 2008/68/ΕΚ). Τέλος, σύμφωνα με το άρθρο 66 του ν. 4632/2019, η ΡΑΣ ασκεί τα καθήκοντα του αρμόδιου φορέα πιστοποίησης Υπεύθυνων Φορέων για τη Συντήρηση (ΥΦΣ) εμπορευματικών φορταμαξών αλλά και λοιπών σιδηροδρομικών οχημάτων, βάσει των απαιτήσεων του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779. Ο εν λόγω Κανονισμός εφαρμόζεται από τον Ιούνιο 2020 και μέσω αυτού καταργήθηκε ο Κανονισμός (ΕΕ) 445/2011.



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

στην ασφάλεια στο ευρωπαϊκό και εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Η ΡΑΣ, η οποία δίνει μεγάλη έμφαση στην ασφάλεια, μεριμνά για την ενημέρωση όλων των ενδιαφερόμενων μερών σχετικά με την ανωτέρω οδηγία και την έγκαιρη εφαρμογή όλων των προβλέψεων της στην εγχώρια αγορά.

4.2 Πιστοποιητικά Ασφάλειας, Εγκρίσεις Ασφάλειας και άλλα πιστοποιητικά που εκδόθηκαν από την ΕΑΑ

4.2.1 Πιστοποίηση Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων (ΣΕ)

Οι Σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (Σ.Ε.) προκειμένου να έχουν το δικαίωμα πρόσβασης στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή είναι υποχρεωμένες να έχουν λάβει ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας που έχει εκδοθεί από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ (ΕΡΑ) ή από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων σύμφωνα με το άρθρο 10 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 και το άρθρο 62 του Ν. 4632/2019. Ο εν λόγω νόμος αντικατέστησε το ΠΔ 160/2007. Σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 και το άρθρο 62 του ν. 4632/2019 τα πιστοποιητικά ασφαλείας μέρος Α & Β αντικαταστάθηκαν από το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας. Από τις 16-06-2019 οι αιτήσεις για ενιαίο πιστοποιητικό / ανανέωση πραγματοποιούνται μέσω της πλατφόρμας της υπηρεσίας μιας στάσης (OSS) η οποία λειτουργεί υπό την ευθύνη του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της ΕΕ (ΕΡΑ).

Με το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας αποδεικνύεται ότι η Σ.Ε. έχει θεσπίσει σύστημα διαχείρισης ασφάλειας (Σ.Δ.Α) και ότι είναι σε θέση να λειτουργεί με ασφάλεια στον τόπο στον οποίο σκοπεύει να παρέχει τις υπηρεσίες της, όπως ορίζεται στο άρθρο 62 του ν. 4632/2019.



Στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά δραστηριοποιούνται οι ΣΕ: ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., ΣΤΑΣΥ Α.Ε. (στο τμήμα της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής Δουκίσσης Πλακεντίας-Αεροδρόμιο), Rail Cargo Logistics Goldair (RCLG) Α.Ε, ενώ αναμένεται σύντομα η δραστηριοποίηση και της Piraeus Europe Asia Rail Logistics (PEARL) ΑΕ, η οποία έχει ήδη λάβει πιστοποιητικά ασφάλειας Α & Β από την ΡΑΣ.

Κατά τη διάρκεια του 2020, εκδόθηκε, επίσης, από τον ERA το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας της ρουμάνικης Σ.Ε. GFR. Η ΡΑΣ συμμετείχε στην αξιολόγηση συμμόρφωσης της σχετικής αίτησης, όσον αφορά στις απαιτήσεις των οικείων εθνικών κανόνων.

Κατά το 2021, εκδόθηκε από τη ΡΑΣ το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας της ΣΤΑΣΥ ΑΕ, μετά από την αξιολόγηση συμμόρφωσης της σχετικής αίτησης, όσον αφορά στις απαιτήσεις του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας και των οικείων εθνικών κανόνων.

Ακολουθεί λεπτομερής περιγραφή για τα ισχύοντα πιστοποιητικά ασφάλειας ανά σιδηροδρομική επιχείρηση:

ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. είναι κάτοχος από το 2017 των ανανεωμένων Πιστοποιητικών Ασφάλειας Μέρος Α (EL 11 2017 001) και Μέρος Β (EL 12 2017 0003) πενταετούς διάρκειας, ισχύος έως την 31-12-2022. Η ΡΑΣ ανάρτησε τα εν λόγω πιστοποιητικά στο μητρώο ERADIS του ERA.

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

ΣΤΑΣΥ Α.Ε.

Η σιδηροδρομική επιχείρηση ΣΤΑΣΥ ΑΕ είναι κάτοχος από το 2016 του υπ. αριθ. EL 11 2016 0001 Πιστοποιητικού Ασφάλειας (Μέρος Α) και του υπ. αριθ. EL 12 2016 0001 Πιστοποιητικού Ασφάλειας (Μέρος Β). Τα Πιστοποιητικά Ασφάλειας χορηγήθηκαν από τη ΡΑΣ, κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 10 ΠΔ 160/2007, είναι πενταετούς διάρκειας, με ισχύ έως τις 14-07-2021 και αναρτήθηκαν στο μητρώο ERADIS του ERA.

Κατά το έτος 2020 πραγματοποιήθηκαν επαφές και διαβουλεύσεις με στελέχη της Σ.Ε. ΣΤΑΣΥ σχετικά με την προετοιμασία έκδοσης Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφάλειας εντός του 2021.

Λόγω της επιδημικής έκρηξης της COVID-19 και των επιβαρύνσεων που προκλήθηκαν στον τομέα των μεταφορών σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η ΕΕ θέσπισε ειδικά και προσωρινά μέτρα για την αντιμετώπιση της κρίσης, περιλαμβανομένης της παράτασης προθεσμιών που προβλέπονται στην Οδηγία 2004/49/ΕΚ. Στο πλαίσιο αυτό, κατ' εφαρμογή του άρθρου 10 του Κανονισμού (ΕΕ) 2021/267 (Omnibus II) του Ε.Κ. και του Συμβουλίου της 16ης Φεβρουαρίου 2021, σε συνδυασμό με την υπ. αριθμ. 2021/1361 της 30.06.2021 Απόφαση της Επιτροπής, παρατάθηκε η προθεσμία της ισχύος των πιστοποιητικών Α & Β της Σ.Ε. ΣΤΑΣΥ για περίοδο δέκα (10) μηνών, ήτοι έως τις 14.05.2022.

Η Σ.Ε. ΣΤΑΣΥ μέσω του OSS υπέβαλλε στις 04.06.2021 αίτηση έκδοσης ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας με αναγνωριστικό αίτησης S-20210604-002 και επέλεξε οργανισμό πιστοποίησης ασφάλειας τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ). Στην αίτηση προσδιόριζε είδος υπηρεσίας «Μεταφορά επιβατών εξαιρούμενων των υπηρεσιών υψηλής ταχύτητας», και τόπο παροχής υπηρεσιών το τμήμα της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής «ΔΟΥΚΙΣΣΗΣ ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ». Η αίτηση συνοδεύονταν από αποδεικτικά στοιχεία για την κάλυψη του σκέλους ΣΔΑ, της Τεχνικής Προδιαγραφής Διαλειτουργικότητας για τη Διεξαγωγή και τη Διαχείριση της Κυκλοφορίας (ΤΠΔ ΔΔΚ) και του εθνικού σκέλους αναφορικά με τη συμμόρφωση με τους εθνικούς κανόνες στον τομέα της ασφάλειας. Κατόπιν αξιολόγησης του υποβαλλόμενου φακέλου αίτησης σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2018/763 και μέσω της Υπηρεσίας Μίας Στάσης (OSS) χορηγήθηκε από τη ΡΑΣ ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας, σε εφαρμογή του άρθρου 62 του ν. 4632/2019,

πενταετούς διάρκειας, με ισχύ από 07.11.2021 έως 06.11.2026. Με το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας αποδεικνύεται ότι η Σ.Ε. έχει θεσπίσει σύστημα διαχείρισης ασφάλειας (Σ.Δ.Α) και ότι είναι σε θέση να λειτουργεί με ασφάλεια στον τόπο στον οποίο σκοπεύει να παρέχει τις υπηρεσίες της, όπως ορίζεται στο άρθρο 62 του ν. 4632/2019.

Η σιδηροδρομική επιχείρηση ΣΤΑΣΥ ΑΕ είναι κάτοχος του υπ. αριθμ. EL1020210173 Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφάλειας. Το ενιαίο πιστοποιητικό είναι αναρτημένο στο μητρώο ERADIS του ERA.

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

RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR A.E. (RCLG)

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

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

Το 2021, η ΡΑΣ ενημέρωσε την ΣΕ για την επικείμενη λήξη των πιστοποιητικών ασφάλειας (Μέρος Α και Β) εντός του έτους, καθώς και για τη διαδικασία υποβολής αίτησης και συνοδευτικού φακέλου για την έκδοση ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας μέσω της υπηρεσίας OSS. Κατά τη διάρκεια της 1^{ης} συνάντησης εποπτείας 2021 της εν λόγω ΣΕ έγινε αναλυτικότερη περιγραφή της διαδικασίας υποβολής αίτησης για την απόκτηση ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας, καθώς και για τη δυνατότητα επιλογής φορέα πιστοποίησης μεταξύ της ΡΑΣ και του ERA. Τα στελέχη της ΣΕ ενημέρωσαν ότι θα επιλέξουν τη ΡΑΣ ως φορέα πιστοποίησης και η ΡΑΣ τούς επισήμανε εκ νέου ότι λόγω επικείμενης λήξης των ισχυόντων πιστοποιητικών, θα πρέπει να προβούν σε άμεσες ενέργειες για την υποβολή αίτησης. Ιδιαίτερη μνεία έγινε στις απαιτήσεις του άρθρου 62 (8) του ν.4632/2019 (Α' 159), σχετικά με την ισχύ του ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας στους σταθμούς γειτονικών κρατών – μελών.

PIRAEUS EUROPE ASIA RAIL LOGISTICS (PEARL) ΑΕ

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

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

Το 2021, η ΡΑΣ ενημέρωσε την ΣΕ για την επικείμενη λήξη των πιστοποιητικών ασφάλειας (Μέρος Α και Β) εντός του έτους, καθώς και για τη διαδικασία υποβολής αίτησης και συνοδευτικού φακέλου για την έκδοση ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας μέσω της υπηρεσίας OSS. Κατά τη διάρκεια της 1^{ης} συνάντησης εποπτείας 2021 της εν λόγω ΣΕ έγινε αναλυτικότερη περιγραφή της διαδικασίας υποβολής αίτησης για την απόκτηση ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας, καθώς και για τη δυνατότητα επιλογής φορέα πιστοποίησης μεταξύ της ΡΑΣ και του ERA. Τα στελέχη της ΣΕ ενημέρωσαν ότι θα επιλέξουν τη ΡΑΣ ως φορέα πιστοποίησης και η ΡΑΣ τούς επισήμανε εκ νέου ότι λόγω επικείμενης λήξης των ισχυόντων πιστοποιητικών θα πρέπει να προβούν σε άμεσες ενέργειες για την υποβολή αίτησης. Ιδιαίτερη μνεία έγινε στις απαιτήσεις του άρθρου 62 (8) του ν.4632/2019 (Α' 159), σχετικά με την ισχύ του ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας στους σταθμούς γειτονικών κρατών – μελών.

GFR

Η ΣΕ GFR υπέβαλλε στο τέλος του 2019, αίτηση στον ERA, μέσω της Υπηρεσίας μιας Στάσης (OSS), για την έκδοση ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας, σύμφωνα με το άρθρο 10 της Οδηγίας 2016/798.

Στο πλαίσιο της ανωτέρω αίτησης ορίσθηκε ομάδα αξιολογητών της ΡΑΣ προκειμένου να εξετάσει το εθνικό μέρος της αίτησης και του υποβαλλόμενου φακέλου.

Κατά τη διάρκεια αξιολόγησης της αίτησης εντός του 2020 πραγματοποιήθηκαν συζητήσεις/διαβουλεύσεις, τόσο με την αντίστοιχη ΕΑΑ της Ρουμανίας, όσο και με τον ERA για την έκδοση Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφάλειας. Το Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας εκδόθηκε από τον ERA, στις 06-04-2020, με αριθμό αναγνώρισης EU1020200017 και με χρονική περίοδος ισχύος πέντε (5) ετών για το χρονικό διάστημα 09-04-2020 – 08-04-2025.

Κατά το 2021, η ΣΕ με την υπ. αριθμ. S-20210429-002 αίτησή της προς τον ERA αιτήθηκε την επικαιροποίηση του ως άνω Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφάλειας λόγω της επέκτασης της περιοχής λειτουργίας έως τους διασυνοριακούς σταθμούς Κούλατα και Σβίλεγκραντ εντός της βουλγαρικής επικράτειας. Το επικαιροποιημένο πιστοποιητικό EU1020210087 εκδόθηκε από τον ERA, στις 21-07-2021, με τη συμμετοχή των ΕΑΑ της Ρουμανίας, της Ελλάδας και της Βουλγαρίας οι οποίες αξιολόγησαν, η κάθε μία, το εθνικό μέρος της αίτησης και του υποβληθέντος φακέλου. Το επικαιροποιημένο πιστοποιητικό έχει ισχύ από τις 21-07-2021 έως τις 08-04-2025 και βρίσκεται αναρτημένο στο μητρώο ERADIS του ERA.

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

4.2.2 Έγκριση Ασφάλειας Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ)

Ο Διαχειριστής Υποδομής (ΔΥ) ΟΣΕ ΑΕ προκειμένου να έχει το δικαίωμα διαχείρισης και εκμετάλλευσης της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, είναι υποχρεωμένος να έχει λάβει έγκριση ασφάλειας από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) σύμφωνα με το άρθρο 64 του ν. 4632/2019 (Α' 159). Ο εν λόγω νόμος αντικατέστησε το ΠΔ 160/2007, βάσει του οποίου εκδόθηκε η ισχύουσα έγκριση ασφάλειας του ΟΣΕ από τη ΡΑΣ. Ειδικότερα το άρθρο 64 του ν. 4632/2019 αντικατέστησε το άρθρο 11 του ΠΔ 160/2007, χωρίς ωστόσο να υπάρχουν σημαντικές διαφοροποιήσεις ως προς τις απαιτήσεις για τη χορήγησή της.

Η Έγκριση Ασφάλειας περιλαμβάνει την έγκριση που επιβεβαιώνει την αποδοχή του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) του ΔΥ και την αποδοχή των μέτρων που έχει λάβει ο ΔΥ, προκειμένου να τηρούνται συγκεκριμένες προδιαγραφές απαραίτητες για τον

ασφαλή σχεδιασμό, συντήρηση και λειτουργία της σιδηροδρομικής υποδομής, συμπεριλαμβανομένης της συντήρησης και λειτουργίας του συστήματος ελέγχου κυκλοφορίας και σηματοδότησης.

Με Απόφασή της το Μάιο 2015, η Ολομέλεια της ΡΑΣ εξέδωσε και χορήγησε στον ΟΣΕ την υπ. αριθ. EL 21 2015 001 Έγκριση Ασφάλειας, χρονικής διάρκειας πέντε (5) ετών και ημερομηνία λήξης ισχύος στις 04-06-2020. Υπήρξε παράταση της ισχύος της εν λόγω Έγκρισης Ασφάλειας, λόγω μέτρων εξαιτίας της επιδημικής έκρηξης της COVID-19, σύμφωνα με τους Κανονισμούς (ΕΕ) 2020/698 & 2021/267 με ημερομηνία λήξης ισχύος έως τις 03-10-2021.

Ο ΟΣΕ τον Ιούνιο του 2020 υπέβαλε στη ΡΑΣ αίτηση ανανέωσης έγκρισης ασφάλειας, καταθέτοντας φάκελο με τα απαιτούμενα δικαιολογητικά. Η εξέταση και η αξιολόγηση της αίτησης για την χορήγηση ανανέωσης έγκρισης ασφάλειας, καθώς, επίσης και των δικαιολογητικών που τη συνόδευαν, πραγματοποιήθηκε και ολοκληρώθηκε από την ΡΑΣ με νομική βάση το άρθρο 12 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, το άρθρο 64 του νόμου ν. 4632/2019 (Α' 159). Με βάση την προαναφερθείσα αξιολόγηση και τις προβλέψεις του Παραρτήματος II παρ. 4.5 της Σύστασης (ΕΕ) 2019/780, η ανανέωση έγκρισης ασφάλειας χορηγήθηκε με την επισήμανση για λήψη μέτρων που απαιτούνται για την επανόρθωση ελλείψεων, η φύση των οποίων δεν παρεμποδίζει τη χορήγηση ανανέωσης έγκρισης ασφάλειας ΔΥ. Η ολοκλήρωση των απαιτούμενων ενεργειών θα ελεγχθεί από τη ΡΑΣ κατά την εποπτεία, μετά την έκδοση ανανέωσης έγκρισης ασφάλειας ΔΥ.

Η υπ. αριθμ. EL 21 2021 0001 έγκριση ασφάλειας ΔΥ χορηγήθηκε με Απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ τον Οκτώβριο 2021 και είναι πενταετούς διάρκειας, με ισχύ από 04.10.2021 έως 03.10.2026.

4.2.3 Πιστοποίηση Φορέων Υπεύθυνων για τη Συντήρηση (ΥΣΦ) Σιδηροδρομικών Οχημάτων

Η ΡΑΣ είναι ο ορισμένος από την ελληνική νομοθεσία φορέας που ασκεί τα καθήκοντα του αρμόδιου Οργανισμού Πιστοποίησης των ΥΣΦ με το υπ' αριθ. πιστοποιητικό

EL/30/0021/001 (ECM CERTIFICATION BODY), σύμφωνα με το άρθρο 66 του ν. 4632/2019, όπως αυτά περιγράφονται στον Κανονισμό (ΕΕ) 2019/779. Ο Κανονισμός αυτός αντικατέστησε στις 16/06/2020 τον Κανονισμό (ΕΕ) 445/2011.

Βάσει του ανωτέρω εν ισχύ Κανονισμού, η ΡΑΣ ως Οργανισμός Πιστοποίησης χορηγεί πιστοποιητικά ΥΣΦ μετά από αξιολόγηση της ικανότητας του αιτούντα ότι πληροί τις σχετικές απαιτήσεις του Παραρτήματος II του Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779. Το εν λόγω πιστοποιητικό ισχύει για περίοδο πέντε (5) ετών. Για την εξασφάλιση της διαρκούς συμμόρφωσης του ΥΣΦ προς τις ισχύουσες απαιτήσεις, ο Κανονισμός περιλαμβάνει σύστημα επιτήρησης μετά τη λήψη του πιστοποιητικού.

Σύμφωνα με το νέο Κανονισμό, η πιστοποίηση ΥΣΦ είναι υποχρεωτική για κάθε υπεύθυνο για τη συντήρηση φορέα:

- α) υπεύθυνο για τη συντήρηση εμπορευματικών φορταμαξών, ή
- β) ο οποίος δεν είναι σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστής υποδομής που συντηρεί οχήματα αποκλειστικά για ίδιες λειτουργίες.

Κάθε φορέας υπεύθυνος για τη συντήρηση οχημάτων, πλην εκείνων που αναφέρονται στα παραπάνω εδάφια (α) και (β), μπορεί να υποβάλει αίτηση για πιστοποίηση ΥΣΦ.

Το σύστημα πιστοποίησης παρέχει αποδεικτικά στοιχεία ευθύνης και ιχνηλασιμότητας της συντήρησης που πραγματοποιείται στα οχήματα. Καθορίζει επίσης μια διαδικασία πιστοποίησης που διασφαλίζει ένα διαφανές και δομημένο σύστημα διαχείρισης για λειτουργίες συντήρησης και συμβάλλει στη μείωση του φόρτου και της επανάληψης των ελέγχων ή / και των ελέγχων σε ολόκληρο το σιδηροδρομικό τομέα. Ο ERA δημοσιεύει τον κατάλογο διαπιστευμένων και αναγνωρισμένων οργανισμών πιστοποίησης καθώς και τα πιστοποιητικά ΥΣΦ στη βάση δεδομένων ERADIS.

Έως το τέλος του 2020, η ΕΕΣΣΤΥ ήταν ο μοναδικός ΥΣΦ τροχαίου υλικού στην Ελλάδα, με αριθμό πιστοποιητικού EL/31/0018/001 και ισχύ έως 10/10/2023, το οποίο εκδόθηκε από τη ΡΑΣ το 2018. Λαμβάνοντας υπόψη ότι την 31/12/2019 ολοκληρώθηκε η συγχώνευση των επιχειρήσεων ΤΡΑΙΝΟΣΕ - θυγατρική της Ferrovie Dello Stato Italiane S.p.A., και ΕΕΣΣΤΥ με

απορρόφηση της ΕΕΣΣΤΥ από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η ΡΑΣ ως αρμόδιος φορέας πιστοποίησης και στο πλαίσιο της ως άνω νομικής μεταβολής, έκρινε απαραίτητη την υποβολή αίτησης από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, για την επικαιροποίηση/τροποποίηση του υφιστάμενου Πιστοποιητικού ΥΣΦ της πρώην εταιρείας ΕΕΣΣΤΥ, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού (ΕΕ) 445/2011, ώστε αυτό να επικαιροποιηθεί επί τη βάσει του νέου ιδιοκτησιακού καθεστώτος και οργανογράμματος. Η υποβολή της σχετικής αίτησης πραγματοποιήθηκε το Μάιο 2020 οπότε και άρχισε η αξιολόγησή της από τη ΡΑΣ.

Η εξέταση και η αξιολόγηση της αίτησης για την χορήγηση Πιστοποιητικού, καθώς, επίσης και των δικαιολογητικών που τη συνόδευαν πραγματοποιήθηκε και ολοκληρώθηκε εντός του 2021 από τη ΡΑΣ με νομική βάση το αρ. 66 του ν. 4632/2019 και με την επισήμανση για λήψη μέτρων που απαιτούνται για την επίλυση των εναπομεινάντων προβληματικών σημείων, η φύση των οποίων δεν παρεμποδίζει τη χορήγησή του. Η ολοκλήρωση των απαιτούμενων ενεργειών για την επίλυση των προβληματικών σημείων θα γίνει σε μεταγενέστερη εποπτεία, μετά την έκδοση του πιστοποιητικού. Με Απόφαση της Ολομέλειας τον Οκτώβριο 2021 εγκρίθηκε η επικαιροποίηση/τροποποίηση του υπ. αριθμ ΕΛ 3100180001 πιστοποιητικού ΥΣΦ της ΕΕΣΣΤΥ και η διαβίβασή του στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Το επικαιροποιημένο/τροποποιημένο πιστοποιητικό που χορηγήθηκε από τη ΡΑΣ είναι διετούς διάρκειας με ισχύ από 18.10.2021 έως 10.10.2023.

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι κάτοχος του υπ. αριθμ. ΕΛ 3100210001 πιστοποιητικού ΥΣΦ.

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

4.2.4 Πίνακας με Εγκρίσεις Ασφάλειας ΔΥ, Πιστοποιητικά Ασφάλειας ΣΕ και Πιστοποιητικά ΥΣΦ

Κατά το έτος 2020 δεν εκδόθηκε στην Ελλάδα Έγκριση Ασφάλειας, Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας και Πιστοποιητικό ΥΣΦ. Κατά το 2021, εκδόθηκε μία ανανεωμένη έγκριση ασφάλειας ΔΥ, ένα νέο ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας ΣΕ και ένα επικαιροποιημένο

πιστοποιητικό ΥΣΦ. Επιπλέον, παραμένουν σε ισχύ μέχρι την ημερομηνίας λήξης τους, τα πιστοποιητικά ασφάλειας (Μέρος Α και Μέρος Β) ΣΕ του παρακάτω πίνακα.

Τα ισχύοντα Πιστοποιητικά και Εγκρίσεις Ασφάλειας τα οποία έχουν εκδοθεί από την ΡΑΣ μέχρι το τέλος του 2021 παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα:

Πίνακας 12: Εγκρίσεις ασφάλειας Δ.Υ., πιστοποιητικά ασφάλειας ΣΕ και πιστοποιητικά ΥΣΦ

(Πηγή: ΡΑΣ)

Εταιρεία	Ιστορικό	Ημ/νια Έκδοσης	Ημ/νία Λήξης Ισχύος	Τύπος πιστοποιητικού	Τύπος υπηρεσιών
ΟΣΕ	Ανανέωση	04-10-21	03-10-25	Έγκριση Ασφαλείας	Διαχειριστής Υποδομής
PIRAEUS EUROPE ASIA RAIL LOGISTICS (PEARL) SA	Τροποποίηση	21-03-18	09-11-22	Πιστοποιητικό Ασφαλείας – Μέρος Β	Μεταφορά φορτίου, εξαιρουμένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων
PIRAEUS EUROPE ASIA RAIL LOGISTICS (PEARL) SA	Τροποποίηση	21-03-18	18-12-21	Πιστοποιητικό Ασφαλείας – Μέρος Α	Μεταφορά φορτίου, εξαιρουμένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων
RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR (RCLG) SA	Νέο	21-06-17	20-06-22	Πιστοποιητικό Ασφαλείας – Μέρος Β	Μεταφορά φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων
RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR (RCLG) SA	Νέο	30-09-16	29-09-21	Πιστοποιητικό Ασφαλείας – Μέρος Α	Μεταφορά φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων.
ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ	Ανανέωση	28-12-17	31-12-22	Πιστοποιητικό Ασφαλείας – Μέρος Α	Μεταφορά επιβατών, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών υψηλών ταχυτήτων – Μεταφορά φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων

Εταιρεία	Ιστορικό	Ημ/νια Έκδοσης	Ημ/νία Λήξης Ισχύος	Τύπος πιστοποιητικού	Τύπος υπηρεσιών
ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ	Ανανέωση	28-12-17	31-12-22	Πιστοποιητικό Ασφαλείας - Μέρος Β	Μεταφορά επιβατών, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών υψηλών ταχυτήτων – Μεταφορά φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων
ΣΤΑΣΥ ΑΕ	Νέο	07-11-21	06-11-26	Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας	Μεταφορά επιβατών, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών υψηλών ταχυτήτων
ΤΡΑΙΝΟΣΕ	Τροποποίηση	18-10-21	10-10-23	Πιστοποιητικό ΥΣΦ	Εμπορευματικές φορτάμαξες, περιλαμβανομένων βυτιοφόρων φορταμαξών για επικίνδυνα εμπορεύματα και άλλων φορταμαξών ειδικών για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων

Έως το τέλος του 2021 δεν υπήρξαν περιπτώσεις ανάκλησης Πιστοποιητικού ή Έγκρισης Ασφάλειας ή Πιστοποιητικού ΥΣΦ στην Ελλάδα.

Επίσης, δεν υπήρξαν αλλαγές στις διαδικασίες της ΡΑΣ σχετικά με την έκδοση Πιστοποιητικών Ασφάλειας / Εγκρίσεων Ασφάλειας / Πιστοποιητικών ΥΣΦ, με εξαίρεση αυτές που εισήχθησαν με τη νέα νομοθεσία, με την οποία ενσωματώθηκε το 4^ο Σιδηροδρομικό Πακέτο (ν.4632/2019).

4.2.5 Εποπτεία/Επιτήρηση μετά την Έκδοση Πιστοποιητικών Ασφάλειας ΣΕ, Έγκρισης Ασφάλειας ΔΥ και Πιστοποιητικών ΥΣΦ.

Στρατηγική για την Εποπτεία (Στρατηγική, σχεδιασμός και λήψη αποφάσεων)

Η εποπτεία των σιδηροδρομικών οργανισμών αποτελεί μία από τις σημαντικότερες δραστηριότητες της ΡΑΣ, στο πλαίσιο των καθηκόντων που ασκεί ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας (ΕΑΑ) δυνάμει του άρθρου 68 του ν.4632/2019 (Α' 159).

Στον Κατ' Εξουσιοδότηση Κανονισμό (ΕΕ) 2018/761 προβλέπεται ότι η εποπτεία των ΣΕ και του ΔΥ θα πρέπει να επικεντρώνεται κυρίως στις δραστηριότητες εκείνες τις οποίες η ΕΑΑ θεωρεί ότι ενέχουν τους σοβαρότερους κινδύνους ή στις περιπτώσεις που οι κίνδυνοι ελέγχονται λιγότερο. Προς τον σκοπό αυτόν, η ΕΑΑ θα πρέπει να καταστρώνει και να εφαρμόζει Στρατηγική και σχέδιο/-α εποπτείας βάσει κινδύνου, όπου περιγράφεται πώς επιλέγει τους στόχους των δραστηριοτήτων της και πώς καθορίζει τις προτεραιότητές της όσον αφορά την εποπτεία.

Επιπλέον, στο άρθρο 8 παρ. 1 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779, η ΡΑΣ πραγματοποιεί επιθεωρήσεις επιτήρησης σε πιστοποιημένους ΥΣΦ τουλάχιστον μία φορά ανά έτος σε επιλεγμένο χώρο ή χώρους, αντιπροσωπευτικούς από γεωγραφική και λειτουργική άποψη του συνόλου των δραστηριοτήτων των υπεύθυνων για τη συντήρηση φορέων που έχει πιστοποιήσει, ώστε να επαληθεύει ότι οι συγκεκριμένοι υπεύθυνοι για τη συντήρηση φορείς εξακολουθούν να πληρούν τα κριτήρια του παραρτήματος ΙΙΙ του προαναφερθέντος Κανονισμού.

Επίσης, στις διατάξεις του άρθρου 4 του κανονιστικού πλαισίου εποπτείας της ΡΑΣ, αναφέρεται ότι η ΡΑΣ με απόφασή της εγκρίνει, εκδίδει και εφαρμόζει Στρατηγική για την Εποπτεία τριετούς διάρκειας την οποία δημοσιεύει στην ιστοσελίδα της.

Σε εφαρμογή της ως άνω απαίτησης συντάχθηκε από τη Μονάδα Ασφάλειας και Διαλειτουργικότητας Σιδηροδρόμων (ΜΑΣΔ) Στρατηγική για την Εποπτεία της ΡΑΣ, η οποία αφορά στο χρονικό διάστημα 2020 - 2022, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Παραρτήματος Ι του Κατ' Εξουσιοδότηση Κανονισμού (ΕΕ) 2018/761 και εγκρίθηκε από την Ολομέλεια της

ΡΑΣ τον Οκτώβριο του 2020. Η εν λόγω Στρατηγική έχει αναρτηθεί στην ιστοσελίδα της ΡΑΣ και ενημερώθηκαν σχετικά οι ενδιαφερόμενοι σιδηροδρομικοί οργανισμοί.

Το 2020 η Γενική Διεύθυνση της ΡΑΣ συνέταξε σχέδιο απόφασης με αντικείμενο τη διαδικασία επιθεωρήσεων, το οποίο βασίσθηκε κυρίως στον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2018/761 και το πρότυπο ISO 19011. Το σχέδιο απόφασης δεν κατέστη δυνατό να ολοκληρωθεί και να εγκριθεί έως το τέλος του 2021.

Η αναμόρφωση του Κανονιστικού Πλαισίου, αποτελούσε βασική υποχρέωση της ΡΑΣ σύμφωνα με την Αναφορά Ελέγχου του ERA (Ιούνιος 2019) και η ολοκλήρωσή της είχε συμπεριληφθεί στο Σχέδιο Δράσης της ΡΑΣ, το οποίο συμφωνήθηκε με τον ERA. Λόγω των απρόβλεπτων συνθηκών που δημιουργήθηκαν από την πανδημία COVID-19, η αναμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου δεν κατέστη δυνατή.

Σύμφωνα με το υπό αναμόρφωση νέο κανονιστικό πλαίσιο, προβλέπεται η διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής του στην επιτήρηση των συστημάτων συντήρησης που τηρούν οι Υπεύθυνοι για τη Συντήρηση Φορείς (ΥΣΦ), καθώς και η διεύρυνσή του σε εποπτικές δραστηριότητες του τομέα ρύθμισης και ελέγχου της σιδηροδρομικής αγοράς (εγκαταστάσεις παροχής υπηρεσιών σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές, εφαρμογή του Κανονισμού 1371/2007 κ.α.), προκειμένου να προσαρμοσθεί στις νέες απαιτήσεις του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου.

Οι εποπτικές δραστηριότητες για το έτος 2020 πραγματοποιήθηκαν λαμβάνοντας υπόψη κινδύνους μετά την ανάλυση πληροφοριών από διάφορες πηγές. Ενδεικτικά, αναφέρονται αναφορές προηγούμενων δραστηριοτήτων εποπτείας, αναφορές από αξιολόγηση συμμόρφωσης αιτήσεων για πιστοποίηση ασφάλειας ή έγκριση ασφάλειας, συναντήσεις με σιδηροδρομικούς οργανισμούς, ευρήματα από δελτία ατυχημάτων και συμβάντων, πορίσματα και αναφορές διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων, καταγγελιών, ετήσιων εκθέσεων πεπραγμένων σιδηροδρομικών οργανισμών, δεικτών ασφάλειας, μηνιαίας στατιστικής επεξεργασίας δεδομένων σχετικά με τη συμμόρφωση της ΣΕ TRAINOSE με τα παρεχόμενα όρια ταχύτητας αμαξοστοιχίας και τα λοιπά.

Έγκριση Ετήσιου Προγράμματος Εποπτικών Δραστηριοτήτων της ΡΑΣ έτους 2020 και έτους 2021

Το πρόγραμμα των εποπτικών δραστηριοτήτων της Αρχής εγκρίνεται στην αρχή κάθε χρόνου και περιλαμβάνει τις εποπτικές δραστηριότητες ανά μήνα του έτους, ανά σιδηροδρομικό οργανισμό και τους απαιτούμενους πόρους (αριθμό επιθεωρητών) για την υλοποίηση κάθε εποπτικής δραστηριότητας. Στο ετήσιο πρόγραμμα δεν αποτυπώνονται τυχόν έκτακτες ή αιφνίδιες εποπτικές δραστηριότητες της ΡΑΣ.

Το Σχέδιο Εποπτείας για το έτος 2020 εγκρίθηκε τον Φεβρουάριο και περιλάμβανε δεκαεπτά (17) δραστηριότητες εποπτείας σε Δ.Υ., Σ.Ε. και Υ.Σ.Φ., λαμβάνοντας υπόψη τις θεματικές περιοχές / προτεραιότητες βάσει κινδύνου, που έχουν προσδιορισθεί στην Στρατηγική για την Εποπτεία. Η εκτέλεσή του ανεστάλη από 27 Μαρτίου έως 10 Ιουνίου λόγω των προληπτικών και περιοριστικών μέτρων που λήφθηκαν κατά της εξάπλωσης του κορωνοϊού και αναθεωρήθηκε τον Αύγουστο του 2020. Το αναθεωρημένο σχέδιο περιλάμβανε δεκαπέντε (15) εποπτικές δραστηριότητες εκ των οποίων πραγματοποιήθηκαν οι δώδεκα (12).

Σημειώνεται ότι εντός του 2020 ξεκίνησε ο σχεδιασμός και η εγκατάσταση πληροφοριακού συστήματος παρακολούθησης των εποπτικών δραστηριοτήτων της ΡΑΣ, με έμφαση στην παρακολούθηση των ευρημάτων που διαπιστώνονται σ' αυτές, καθώς και την παρακολούθηση της προόδου υλοποίησης των σχετικών διορθωτικών ενεργειών που αναλαμβάνονται για την άρση τους.

Για την προετοιμασία και την εκτέλεση του Σχεδίου Εποπτείας 2021 ελήφθησαν υπόψη:

- Η Στρατηγική Εποπτείας της ΡΑΣ για την περίοδο 2020-2022 και κυρίως το άρθρο 7 Στρατηγικές προτεραιότητες για την εποπτεία.
- Οι διαθέσιμοι πόροι της ΡΑΣ.
- Ο τύπος, η έκταση και το μέγεθος των ΣΕ.
- Η συνέχιση της συμμόρφωσης με το σύνολο των κριτηρίων αξιολόγησης/απαιτήσεων που τίθενται από τους σχετικούς ευρωπαϊκούς Κανονισμούς, εντός της περιόδου ισχύος των σχετικών Πιστοποιητικών και Εγκρίσεων.

- Οι εκκρεμότητες που υπάρχουν από «ανοιχτές» μη συμμορφώσεις οι οποίες έχουν προκύψει από παλαιότερες εποπτικές δραστηριότητες.
- Η απαιτούμενη συνεργασία μεταξύ των ΕΕΑ, στις περιπτώσεις διασυνοριακής λειτουργίας (άρθρο 7.2 της Στρατηγικής).
- Οι στόχοι δραστηριοτήτων (τομείς) και οι προτεραιότητες βάσει κινδύνου (risk based criteria) (άρθρο 7.3 της Στρατηγικής).

Το Σχέδιο Εποπτείας για το έτος 2021 εγκρίθηκε τον Μάιο και περιλάμβανε δεκατέσσερις (14) δραστηριότητες εποπτείας σε Δ.Υ. και Σ.Ε. Η εκτέλεσή του ανεστάλη κατά το πρώτο εξάμηνο λόγω των προληπτικών και περιοριστικών μέτρων που λήφθηκαν κατά της εξάπλωσης της πανδημίας covid-19. Πραγματοποιήθηκαν οι δώδεκα (12) από τις δεκατέσσερις (14) προγραμματισμένες εποπτικές δραστηριότητες.

Σημειώνεται ότι εντός του 2021 ολοκληρώθηκε ο σχεδιασμός και η εγκατάσταση πληροφοριακού συστήματος παρακολούθησης των εποπτικών δραστηριοτήτων της ΡΑΣ, με έμφαση στην παρακολούθηση των ευρημάτων που διαπιστώνονται σ' αυτές, καθώς και την παρακολούθηση της προόδου υλοποίησης των σχετικών διορθωτικών ενεργειών που αναλαμβάνονται για την άρση τους.

Δεν υποβλήθηκαν προσφυγές από τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με αποφάσεις που ελήφθησαν από τη ΡΑΣ κατά τη διάρκεια δραστηριοτήτων εποπτείας το 2020 και το 2021.

Πίνακας 13: Ετήσιο πρόγραμμα Εποπτικών Δραστηριοτήτων 2020 (Πηγή: ΡΑΣ)

ΕΤΗΣΙΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΠΟΠΤΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΤΗΣ ΡΑΣ ΓΙΑ ΤΟ 2020								
ΜΗΝΑΣ	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΑΡΧΗΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ						
		ΟΣΕ (ΔΥ)	ΤΡΑΙΝΟΣΕ (ΣΕ)	ΤΡΑΙΝΟΣΕ (ΥΣΦ)	ΣΤΑΣΥ (ΣΕ)	RAIL CARGO (ΣΕ)	PEARL (ΣΕ)	GFR (ΣΕ)
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	Έλεγχος Συστήματος Διαχείρισης (Ασφάλειας ή Συντήρησης)							
	Επιθεώρηση Στοιχείου Υποδομής							
	Επιθεώρηση Δραστηριότητας							
	Συνάντηση Εποπτείας							
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	Έλεγχος Συστήματος Διαχείρισης (Ασφάλειας ή Συντήρησης)							
	Επιθεώρηση Στοιχείου Υποδομής							
	Επιθεώρηση Δραστηριότητας	ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ						
	Συνάντηση Εποπτείας				1η			
ΜΑΡΤΙΟΣ	Έλεγχος Συστήματος Διαχείρισης (Ασφάλειας ή Συντήρησης)							
	Επιθεώρηση Στοιχείου Υποδομής							
	Επιθεώρηση Δραστηριότητας							
	Συνάντηση Εποπτείας							
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	Έλεγχος Συστήματος Διαχείρισης (Ασφάλειας ή Συντήρησης)							
	Επιθεώρηση Στοιχείου Υποδομής							
	Επιθεώρηση Δραστηριότητας							
	Συνάντηση Εποπτείας							
ΜΑΪΟΣ	Έλεγχος Συστήματος Διαχείρισης (Ασφάλειας ή Συντήρησης)							
	Επιθεώρηση Στοιχείου Υποδομής							
	Επιθεώρηση Δραστηριότητας							
	Συνάντηση Εποπτείας						1η	
ΙΟΥΝΙΟΣ	Έλεγχος Συστήματος Διαχείρισης (Ασφάλειας ή Συντήρησης)							
	Επιθεώρηση Στοιχείου Υποδομής							
	Επιθεώρηση Δραστηριότητας							
	Συνάντηση Εποπτείας	1η	1η		2η	1η		
ΙΟΥΛΙΟΣ	Έλεγχος Συστήματος Διαχείρισης (Ασφάλειας ή Συντήρησης)							
	Επιθεώρηση Στοιχείου Υποδομής							
	Επιθεώρηση Δραστηριότητας				ΓΚΚ - RULE BOOK - ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΙ ΤΡΕΝΟΥ			
	Συνάντηση Εποπτείας							
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	Έλεγχος Συστήματος Διαχείρισης (Ασφάλειας ή Συντήρησης)							
	Επιθεώρηση Στοιχείου Υποδομής							
	Επιθεώρηση Δραστηριότητας		ΓΚΚ - RULE BOOK - ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΙ ΤΡΕΝΟΥ					
	Συνάντηση Εποπτείας							
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	Έλεγχος Συστήματος Διαχείρισης (Ασφάλειας ή Συντήρησης)							
	Επιθεώρηση Στοιχείου Υποδομής							
	Επιθεώρηση Δραστηριότητας		ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ RID					
	Συνάντηση Εποπτείας							
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	Έλεγχος Συστήματος Διαχείρισης (Ασφάλειας ή Συντήρησης)							
	Επιθεώρηση Στοιχείου Υποδομής							
	Επιθεώρηση Δραστηριότητας					ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ (ΕΑΑ ΒΟΥΛΓΑΡΙΑΣ) & Cab Ride		
	Συνάντηση Εποπτείας							
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	Έλεγχος Συστήματος Διαχείρισης (Ασφάλειας ή Συντήρησης)			ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ, ΕΠΑΡΚΕΙΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ - ΕΣ: ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ - ΚΜΑ 402/2013				
	Επιθεώρηση Στοιχείου Υποδομής	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΣΗΡΑΓΓΑΣ - ΣΕΑ						
	Επιθεώρηση Δραστηριότητας							
	Συνάντηση Εποπτείας							
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	Έλεγχος Συστήματος Διαχείρισης (Ασφάλειας ή Συντήρησης)							ΕΘΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
	Επιθεώρηση Στοιχείου Υποδομής							
	Επιθεώρηση Δραστηριότητας							
	Συνάντηση Εποπτείας	ΚΟΙΝΗ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ	ΚΟΙΝΗ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ	ΚΟΙΝΗ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ	ΚΟΙΝΗ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ	ΚΟΙΝΗ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ	ΚΟΙΝΗ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ	ΚΟΙΝΗ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ

Πίνακας 14: Ετήσιο πρόγραμμα Εποπτικών Δραστηριοτήτων 2021 (Πηγή: ΡΑΣ)

[illegible]

4.2.6 Έλεγχοι Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας, Έλεγχοι Συστημάτων Συντήρησης, Επιθεωρήσεις και Συναντήσεις Εποπτείας

Κατά τη διάρκεια του 2020, η ΡΑΣ πραγματοποίησε τις ακόλουθες εποπτικές δραστηριότητες ανά σιδηροδρομικό οργανισμό:

- ΔΥ ΟΣΕ (3 εποπτικές δραστηριότητες)
 - Μία 1 επιθεώρηση του εκπαιδευτικού κέντρου του ΟΣΕ - Φεβρουάριος.
 - Μία 1 επιθεώρηση στοιχείου υποδομής (σήραγγας Α. Αναργύρων) – Δεκέμβριος
 - Μία (1) συνάντηση εποπτείας – Μάρτιος
- ΣΕ ΤΡΑΙΝΟΣΕ (2 εποπτικές δραστηριότητες)
 - Μία (1) επιθεώρηση δραστηριότητας (CabRide) - Νοέμβριος
 - Μία (1) συνάντηση εποπτείας – Ιούνιος
- ΥΣΦ ΕΕΣΣΤΥ
 - Ένας (1) Έλεγχος επιτήρησης του Συστήματος Συντήρησης εμπορευματικών φορταμαξών
- ΣΕ ΣΤΑΣΥ (3 εποπτικές δραστηριότητες)
 - Μία (1) επιθεώρηση δραστηριότητας (CabRide) – Ιούλιος
 - Δύο (2) συναντήσεις εποπτείας – Φεβρουάριος – Ιούνιος
- ΣΕ PEARL (1 εποπτική δραστηριότητα)
 - Μία (1) συνάντηση εποπτείας – Μάιος
- ΣΕ RAILCARGO (1 εποπτική δραστηριότητα)
 - Μία (1) συνάντηση εποπτείας – Ιούνιος
- ΔΥ & όλες οι ΣΕ (1 εποπτική δραστηριότητα)
 - Κοινή συνάντηση εποπτείας - Δεκέμβριος

Τα αποτελέσματα των προαναφερθεισών δραστηριοτήτων περιλάμβαναν επτά (7) μη συμμορφώσεις και επίσης μια (1) πρόταση βελτίωσης που υποδείχθηκε από τους επιθεωρητές της ΡΑΣ. Οι μη συμμορφώσεις αφορούσαν μεταξύ άλλων τομείς, όπως τα έγγραφα μηχανοδηγών, την επάρκεια του προσωπικού, την εσωτερική επιθεώρηση των ΣΔΑ κ.α.

Οι δύο από τις ανωτέρω μη συμμορφώσεις έχουν ήδη κλείσει, ενώ η εφαρμογή των απαιτούμενων διορθωτικών ενεργειών για τις υπόλοιπες μη συμμορφώσεις συνεχίζεται υπό την παρακολούθηση της ΡΑΣ.

Το 2021, παρά τα περιοριστικά μέτρα κατά της πανδημίας Covid-19 κατά το πρώτο εξάμηνο, εκτελέσθηκαν τελικά οι δώδεκα (12) από τις δεκατέσσερις (14) προγραμματισμένες εποπτικές δραστηριότητες ως ακολούθως:

- **ΔΥ ΟΣΕ (2 εποπτικές δραστηριότητες)**

- Μία (1) επιθεώρηση στοιχείου υποδομής (ΣΕΑ σηράγγων) – Δεκέμβριος.
- Μία (1) συνάντηση εποπτείας – Αύγουστος.

- **ΣΕ ΤΡΑΙΝΟΣΕ (2 εποπτικές δραστηριότητες)**

- Μία (1) επιθεώρηση δραστηριότητας (Κανονισμός RID) – Νοέμβριος
- Μία (1) επιθεώρηση δραστηριότητας (ΓΚΚ – Rule Book – Έλεγχος πριν την αναχώρηση – Διασυνοριακή κυκλοφορία) – Δεκέμβριος

- **ΣΕ ΤΡΑΙΝΟΣΕ - ΥΣΦ (1 εποπτική δραστηριότητα)**

- Ένας (1) έλεγχος Συστήματος Διαχείρισης Συντήρησης – Δεκέμβριος

Η επιθεώρηση πραγματοποιήθηκε την Πέμπτη 16-12-2021 στις εγκαταστάσεις του Εργοστασίου Θεσσαλονίκης. Η έκθεση της επιθεώρησης καθώς και η έγκριση του Σχεδίου Δράσης για την άρση των Μη Συμμορφώσεων που αναγνωρίστηκαν, αναμένεται στις αρχές του 2022.

- **ΣΕ ΣΤΑΣΥ (2 εποπτικές δραστηριότητες)**

- Ένας (1) έλεγχος Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (Κουλτούρα Ασφάλειας) – Κοινές Μέθοδοι Ασφάλειας (ΚΜΑ) – Νοέμβριος
- Μία (1) συνάντηση εποπτείας – Οκτώβριος

- **ΣΕ PEARL (1 εποπτική δραστηριότητα)**

- Μία (1) συνάντηση εποπτείας – Οκτώβριος

- **ΣΕ RAILCARGO (1 εποπτική δραστηριότητα)**

- Μία (1) συνάντηση εποπτείας – Σεπτέμβριος

- **ΔΥ & όλες οι ΣΕ (1 εποπτική δραστηριότητα)**

- Κοινή συνάντηση εποπτείας - Δεκέμβριος

Τα αποτελέσματα των προαναφερθεισών δραστηριοτήτων περιλάμβαναν πέντε μη συμμορφώσεις και επίσης πρόταση βελτίωσης που υποδείχθηκε από τους επιθεωρητές της ΡΑΣ.

Η εφαρμογή των απαιτούμενων διορθωτικών ενεργειών για τις μη συμμορφώσεις τελεί υπό την παρακολούθηση της ΡΑΣ.

4.2.7 Ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ ΡΑΣ και Σιδηροδρομικών Οργανισμών

Κατά τη διάρκεια του 2020 αλλά και του 2021, η ΡΑΣ συνέχισε να ανταλλάσσει απόψεις και πληροφορίες με τους σιδηροδρομικούς οργανισμούς για θέματα που απασχολούν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τη διαλειτουργικότητα. Αυτή η ανταλλαγή πληροφοριών πραγματοποιείται συνήθως μέσω τακτικής και έκτακτης εποπτείας ή άλλων συναντήσεων καθώς και δια αλληλογραφίας. Οι σιδηροδρομικοί οργανισμοί μπορούν να εκφράσουν απόψεις σχετικά με την έκδοση διαδικασιών / πρακτικών, να υποβάλουν καταγγελίες στη ΡΑΣ ή να θέσουν οποιοδήποτε θέμα προς συζήτηση. Σύμφωνα με το κανονιστικό πλαίσιο

εποπτείας της ΡΑΣ προβλέπεται τουλάχιστον μία συνάντηση εποπτείας με κάθε σιδηροδρομικό οργανισμό ξεχωριστά και τουλάχιστον μία κοινή συνάντηση με όλους τους φορείς σε ετήσια βάση.

Τα θέματα που συζητήθηκαν στις προαναφερθείσες συναντήσεις για το 2020 παρατίθενται παρακάτω:

- Ανασκόπηση της προόδου υλοποίησης των ενεργειών της 3ης ΚΣΕ/2019
- Συνοπτική παρουσίαση των εποπτικών δραστηριοτήτων της ΡΑΣ έτους 2020 και των αποτελεσμάτων τους – Σχεδιαζόμενες ενέργειες σχετικά με την Εποπτεία έτους 2021
- Κουλτούρα Ασφάλειας (Safety Culture)
- Εφαρμογή ν. 4632/2019 (Α' 159) – Εκκρεμότητες για την εφαρμογή του (έκδοση δευτερογενούς νομοθεσίας, οδηγών κ.α.)
- Εφαρμογή αναμορφωμένου Γενικού Κανονισμού Κίνησης (ΓΚΚ) – Μέρος Β' – Ενημέρωση για τυχόν προβλήματα από την εφαρμογή του
- Εθνικοί κανόνες στον τομέα της ασφάλειας
- Θέματα Μηχανοδηγών (Μετατροπή υφιστάμενων Αδειών Μηχανοδηγού, έκδοση νέων αδειών, έκδοση πιστοποιητικών μηχανοδηγού από τις ΣΕ και το ΔΥ, νομοθετικές εκκρεμότητες, εκπαίδευση μηχανοδηγών, προβλήματα κ.α.)
- Υπηρεσία Μίας Στάσης (OSS)
- Ενημέρωση από το Υπουργείο αναφορικά με τις υποχρεώσεις των ΣΕ που απορρέουν από την εφαρμογή του Κανονισμού 2019/774 για την τροποποίηση του κανονισμού 1304/2014 όσον αφορά την εφαρμογή της ΤΠΔ το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Θόρυβος» στις υφιστάμενες εμπορευματικές φορτάμαξες.

Τα θέματα που συζητήθηκαν στις προαναφερθείσες συναντήσεις για το 2021 παρατίθενται ακολούθως:

- Συνοπτική παρουσίαση των εποπτικών δραστηριοτήτων της ΡΑΣ έτους 2021 και των αποτελεσμάτων τους – Σχεδιαζόμενες ενέργειες σχετικά με την Εποπτεία έτους 2022.
- Κουλτούρα Ασφάλειας (Safety Culture). Ενημέρωση από μέρους ΣΟ για δράσεις σχετικά με εφαρμογή της κουλτούρας ασφάλειας.

- ο Εφαρμογή ν. 4632/2019 (Α' 159) – Εκκρεμότητες για την εφαρμογή του (έκδοση δευτερογενούς νομοθεσίας, οδηγών κ.α.).
- ο Εφαρμογή αναμορφωμένου Γενικού Κανονισμού Κίνησης (ΓΚΚ) – Μέρος Β' – Ενημέρωση για τυχόν προβλήματα από την εφαρμογή του.
- ο Σύνταξη Απόφασης ΡΑΣ για την πιστοποίηση προσωπικού με κρίσιμα καθήκοντα Ασφάλειας – Πρόγραμμα Εκπαίδευσης Τεχνιτών Ελέγχου Οχημάτων (Επισκεπτών).
- ο Ενημέρωση για την αξιολόγηση των Εθνικών κανόνων στον τομέα της ασφάλειας από τον ERA.
- ο Διασυνοριακή υποδομή και κυκλοφορία. Έκδοση πιστοποιητικών μηχανοδηγού για συνοριακή υποδομή.
- ο Εκπαίδευση Μηχανοδηγών (επικαιροποίηση τράπεζας θεμάτων κ.α.)
- ο Τροποποίηση του άρθρου 23 του ν. 3911/2011 (Α'12)

4.2.8 Εθνικοί Κανόνες στον τομέα της Ασφάλειας (ΕΚΑ) και αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης

Ένας από τους βασικότερους στόχους του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου, το οποίο ενσωματώθηκε στην ελληνική έννομη τάξη με το ν. 4632/2019, είναι η εξάλειψη όλων των εθνικών κανόνων οι οποίοι είναι περιττοί ή δεν συμμορφώνονται με την ευρωπαϊκή νομοθεσία και συνεπώς είναι αχρείαστοι και επαχθείς, δημιουργώντας εμπόδια ιδίως στις πολυεθνικές υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών.

Στο πλαίσιο αυτό, σύμφωνα με το άρθρο 8 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, τα Κράτη – Μέλη είχαν την υποχρέωση να επανεξετάσουν τους ισχύοντες εθνικούς κανόνες στον τομέα της ασφάλειας έως τις 16-06-2018. Για τη χώρα μας ως εθνικοί κανόνες είχαν αναγνωρισθεί ορισμένα άρθρα του Κανονισμού Κυκλοφορίας & Ελιγμών και ο Κανονισμός Σημάτων του ΟΣΕ.

Μετά την τροποποίηση του Γενικού Κανονισμού Κίνησης (ΓΚΚ)-Μέρος Β (Κανονισμός Κυκλοφορίας & Ελιγμών) και τη δημοσίευση της σχετικής Υπουργικής Απόφασης αριθ. ΑΣ10/77243/580 / 13-02-2019 στο ΦΕΚ Β 698 / 01-03-2019, ομάδα εργασίας αποτελούμενη από εκπροσώπους της Διεύθυνσης Σιδηροδρομικών Μεταφορών του Υπ. Υποδομών & Μεταφορών, του Διαχειριστή Υποδομής ΟΣΕ και της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων

(ΡΑΣ) ανέλαβε, μεταξύ άλλων, την επανεξέταση των ισχυόντων εθνικών κανόνων και τη διερεύνηση θέσπισης νέων.

Η ομάδα εργασίας, λαμβάνοντας υπόψη το άρθρο 8 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 (βλ. άρθρο 60 του ν.4632/2019), το Παράρτημα II της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 (βλ. άρθρο 81 του ν.4632/2019) και το Προσάρτημα Θ του Παραρτήματος του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773 (ΤΠΔ ΟΡΕ), κατέληξε σε προτεινόμενους εθνικούς κανόνες στον τομέα της ασφάλειας και αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης, σύμφωνα με την παράγραφο 4.4.3 του Παραρτήματος του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773 (ΤΠΔ ΟΡΕ).

Οι ως άνω προτεινόμενοι εθνικοί κανόνες και αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης τέθηκαν υπό την ευθύνη της ΡΑΣ σε ηλεκτρονική διαβούλευση το χρονικό διάστημα μεταξύ 11 έως 21-06-2020.

Μετά το πέρας της διαβούλευσης, και της αξιολόγησης των σχολίων που συλλέχθηκαν, το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών υπέβαλε προς εξέταση τους εθνικούς κανόνες στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ (ERA) και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όπου θα αξιολογηθούν σύμφωνα με τα άρθρα 25 και 26 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796. Οι εθνικοί κανόνες, για τους οποίους θα υπάρξει τελικά θετική αξιολόγηση, θα δημοσιευθούν στο πληροφοριακό σύστημα SRD (Safety Rules Database).

Έως το τέλος του 2021, δεν υπήρξε ανατροφοδότηση σχετικά με το αποτέλεσμα της αξιολόγησης των ως άνω εθνικών κανόνων από τον ERA και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

4.2.9 Καταγγελίες σχετικά με θέματα Ασφάλειας των Σιδηροδρόμων/Παρεμβάσεις

Στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας (Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών), η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έλαβε στο τέλος του 2020 **καταγγελία/παρέμβαση** της ΠΕΠΕ σχετικά με την πρακτική εκπαίδευση μηχανοδηγών για την απόκτηση πιστοποιητικού κατηγορίας Β από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, η οποία πραγματοποιείται χωρίς την παρουσία πιστοποιημένου εκπαιδευτή στην καμπίνα μηχανοδήγησης.

Η ΡΑΣ το έτος 2021 εξέτασε την ανωτέρω **καταγγελία** της ΠΕΠΕ σχετικά με την πρακτική εκπαίδευση μηχανοδηγών για την απόκτηση πιστοποιητικού κατηγορίας Β από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, η οποία πραγματοποιείται χωρίς την παρουσία πιστοποιημένου εκπαιδευτή στη καμπίνα μηχανοδήγησης.

Στο πλαίσιο συλλογής στοιχείων και πληροφοριών αναφορικά με τη εν λόγω καταγγελία, η ΡΑΣ ζήτησε από το εκπαιδευτικό κέντρο μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών του ΟΣΕ την προσκόμιση των σχετικών αποδεικτικών στοιχείων, καθώς και ενημέρωση για το αν κατά την διάρκεια της προαναφερθείσας πρακτικής εκπαίδευσης, προκύπτει ότι η εκπαίδευση πραγματοποιείται χωρίς την παρουσία πιστοποιημένου εκπαιδευτή.

Ο ΟΣΕ υπέβαλε τα σχετικά φύλλα παρουσίας και τα δελτία έλξης για εκπαίδευση μηχανοδηγών της, ενημερώνοντας παράλληλα τη ΡΑΣ ότι προκύπτει η παρουσία πιστοποιημένου εκπαιδευτή σε όλες τις προαναφερθείσες εκπαιδεύσεις. Από τον έλεγχο που διεξήγαγαν τα στελέχη της ΡΑΣ, επί των υποβληθεισών φύλλων παρουσίας προέκυψε ότι η εκπαίδευση πραγματοποιούνταν με πιστοποιημένο εκπαιδευτή, ο οποίος υπέγραφε τα σχετικά φύλλα παρουσιών. Ως εκ τούτου από τη συλλογή και την εξέταση των ανωτέρω στοιχείων προκύπτει ότι η εκπαίδευση των μηχανοδηγών για την απόκτηση πιστοποιητικού κατηγορίας Β, από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, πραγματοποιήθηκε με την παρουσία πιστοποιημένου εκπαιδευτή στην καμπίνα μηχανοδήγησης σύμφωνα με τα προβλεπόμενα και η καταγγελία αρχειοθετήθηκε.

Κατά το 2021, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έλαβε και εξέτασε τις παρακάτω καταγγελίες / επιστολές :

1. Την **καταγγελία/παρέμβαση** της Π.Ε.Π.Ε., σύμφωνα με την οποία στην Χ.Θ. 1+523 της γραμμής Πάτρα – Πύργος (Προαστιακός Πάτρας) κατασκευάστηκε αυτοσχέδια διάβασης πεζών.

Η ΡΑΣ διαβίβασε την ανωτέρω καταγγελία στον ΟΣΕ. Σύμφωνα με τον ΟΣΕ στη Χ.Θ. 1+523 της γραμμής Πάτρα – Πύργος, υφίσταται νόμιμη ισόπεδη διάβαση (Ι.Δ.) πεζών, σύμφωνα με το ισχύον μητρώο Ισόπεδων Διαβάσεων του ΟΣΕ. Στο πλαίσιο βελτίωσης της προσβασιμότητας της νόμιμης Ι.Δ. πραγματοποιήθηκαν εργασίες ήπιας μορφής με ρίψη σκυροδέματος ως προσαρμογή της ερυθράς της οδού για τη βελτίωση της

προσβασιμότητας και την αποφυγή ατυχήματος λόγω μη ομαλής βατότητας μέσω της σιδηροδρομικής επιδομής.

Σε συνέχεια της καταγγελίας, στελέχη του ΟΣΕ μετέβησαν επιτόπου του έργου και έκαναν εκ νέου αυτοψία στην Ι.Δ.. Λόγω των ειδικών συνθηκών που επικρατούν στην περιοχή (ύπαρξη σχολείου και εκκλησίας πλησίον και κακή ορατότητα) θα εξετασθεί η κατάργηση της εν λόγω διάβασης.

2. Την **καταγγελία/παρέμβαση** της Π.Ε.Π.Ε., σύμφωνα με την οποία οι ΣΕ δρομολογούν εμπορευματικούς συρμούς χωρίς τα βαγόνια αυτών (κανένα βαγόνι για την ακρίβεια) να διαθέτουν χειροτροχοπέδη, γεγονός που εγκυμονεί σοβαρούς κινδύνους για την ασφάλεια κυκλοφορίας στο Ελληνικό Δίκτυο (περίπτωση διάσπασης).

Η ΡΑΣ με επιστολή της προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ζήτησε την άμεση λήψη των αναγκαίων μέτρων, καθώς και για την σύνταξη της αναγκαίας διαδικασίας σχετικά με το αναφερόμενο θέμα. Δεδομένου ότι η εν λόγω διαδικασία επηρεάζει τη διεπαφή με το ΔΥ, η διαδικασία μπορεί να καθιερωθεί μετά από συμφωνία με το ΔΥ. Η διαδικασία αυτή θα πρέπει να ενταχθεί στο οικείο ΣΔΑ, να εφαρμοστεί άμεσα και να αποσταλεί στη ΡΑΣ. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ προσκόμισε στη ΡΑΣ σχέδιο διαδικασίας του οικείου ΣΔΑ για το εν λόγω θέμα, στην οποία ενσωμάτωσε προς εφαρμογή το άρθρο 70, παρ. 734 του παλαιού ΓΚΚ. Η ΡΑΣ, στο πλαίσιο των επιθεωρήσεων/ελέγχων των ΣΔΑ που διενεργεί, προτίθεται να προβεί σε έλεγχο της εν λόγω διαδικασίας μόλις αυτή εγκριθεί και ενταχθεί στο ΣΔΑ της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Όσον αφορά στην Σ.Ε. RAIL CARGO, υπάρχει αντίστοιχη πρόβλεψη στο Εγχειρίδιο Μηχανοδηγού της Σ.Ε.

3. Την **καταγγελία** μηχανοδηγού της Σιδηροδρομικής Επιχείρησης RAIL CARGO. Σύμφωνα με την καταγγελία, καθημερινά προκύπτει η επάνδρωση των μηχανών έλξης με έναν μηχανοδηγό και έναν υπό πιστοποίηση, σε αντίθεση με τα ισχύοντα του ν. 3911/2011, λόγω μη επάρκειας σε προσωπικό έλξης της Σ.Ε.

Η ΡΑΣ διαβίβασε την ανωτέρω καταγγελία στην ΣΕ RCLG και αιτήθηκε την υποβολή όποιων στοιχείων και τεκμηρίων κρίνονται σκόπιμα από τη ΣΕ, καθώς και τις απόψεις

της περί της ανωτέρω καταγγελίας σχετικά με τη σύνθεση των πληρωμάτων των αμαξοστοιχιών. Σύμφωνα με τα αναφερόμενα της Σ.Ε. η καταγγελία είναι παντελώς αβάσιμη και προέρχεται καθαρά από ιδιοτελείς σκοπούς. Οι λόγοι που οι δύο υπό πιστοποίηση μηχανοδηγοί προγραμματίζονται σε δρομολόγια μαζί με τους δύο πιστοποιημένους μηχανοδηγούς είναι 1ον γιατί έχουν περατώσει την εκπαίδευσή τους και αναμένουν τις τελικές εξετάσεις και 2ον έχει παρέλθει λόγω των γενικότερων καταστάσεων πολύ μεγάλο διάστημα εκπαίδευσης, οπότε η καθημερινή ενασχόλησή τους θα βοηθήσει στην εξοικείωση με το επάγγελμα και στην απόκτηση πολύτιμης πείρας έτσι ώστε με τη πιστοποίησή τους να ανταποκριθούν πλήρως στις μεγάλες απαιτήσεις του επαγγέλματος.

Στο πλαίσιο διερεύνησης της καταγγελίας, κλήθηκε ο καταγγέλλων σε συνάντηση μέσω τηλεδιάσκεψης στις αρχές του 2022 για την παροχή περαιτέρω διευκρινίσεων και την αποσαφήνιση των ισχυρισμών του.

Τα ανωτέρω στοιχεία εξετάζονται από την ΡΑΣ και αναμένεται το πόρισμα για την ενδεχόμενη ενεργοποίηση της διαδικασίας ακρόασης.

4. Την **καταγγελία/παρέμβαση** της ΠΕΠΕ σχετικά με τον εκτροχιασμό δύο βαγονιών εμπορευματικής αμαξοστοιχίας στην περιοχή των Σερρών στις 25/08/2021. Το συγκεκριμένο ατύχημα αφορούσε εκτροχιασμό και ανατροπή δύο βυτιοφόρων φορταμαξών της υπ' αριθ. 80610 με Δ/Η MLW/504+509 εμπορικής αμαξοστοιχίας στη χιλιομετρική θέση 173+700 της γραμμής Θεσσαλονίκης-Αλεξανδρούπολης και την επακόλουθη διαρροή 5.400lt (ή 4.401kg) καύσιμου πετρελαίου.

Η ΡΑΣ αποφάσισε τη διεξαγωγή αυτεπάγγελτης έρευνας σχετικά με το συμβάν από την Αρχή, βάσει του άρθρου 5, παρ. 2 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ. Το ειδικό αντικείμενο της έρευνας (άρθρο 5 παρ. 3, του προαναφερθέντος Κανονισμού) είναι ο έλεγχος της τήρησης των κανονισμών, των διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας και των απαιτήσεων του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) της ΣΕ ΤΡΑΙΝΟΣΕ σε σχέση με την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών, βάσει των ενδείξεων και των αποδεικτικών στοιχείων που έχει στα χέρια της η Αρχή. Η σχετική έρευνα αποφασίστηκε να διενεργηθεί από στελέχη του προσωπικού της αρμόδιας

Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας (ΜΑΣΔ) της ΡΑΣ, συμφώνως και προς τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της ΡΑΣ. Με το πέρας της έρευνας θα συνταχθεί πόρισμα για την ενεργοποίηση ή μη της διαδικασίας ακρόασης, κατ' εφαρμογή του άρθρου 5, παρ. 5 του Κανονισμού Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων.

5. Την **καταγγελία** της ΠΕΣ ΟΣΕ σχετικά με την παραβίαση του άρθρου 983.1 του Γ.Κ.Κ. Σύμφωνα με την καταγγελία οι αμαξοστοιχίες αναχωρούν από τον κλειστό Σ.Σ. Βόλου χωρίς το πλήρωμα τους να έχει λάβει γνώση ενυπογράφως των κυκλοφοριακών εγγράφων, εφόσον κατά την παραμονής τους στον κλειστό Σ.Σ. Βόλου οι αμαξοστοιχίες αλλάζουν προσωπικό έλξης και συνοδείας.

Η σχετική έρευνα αποφασίστηκε να διενεργηθεί από στελέχη του προσωπικού της αρμόδιας Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας (ΜΑΣΔ) της ΡΑΣ και με το πέρας της έρευνας θα συνταχθεί πόρισμα για την ενεργοποίηση ή μη της διαδικασίας ακρόασης, κατ' εφαρμογή του άρθρου 5, παρ. 5 του Κανονισμού Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων.

6. Η ΠΕΠΕ απέστειλε επίσης στην ΡΑΣ τις παρακάτω επιστολές :
 - επιστολή σχετικά με την κατάσταση υποδομής πλησίον ΣΣ Ασπροπύργου, που έχει ως αποτέλεσμα την ανεξέλεγκτη πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή στην περιοχή Θριασίου – Ασπροπύργου, κυρίως από κατοίκους του καταυλισμού Ρομά που υπάρχει στην περιοχή, προτείνοντας ως μέτρο την περίφραξη της σιδηροδρομικής γραμμής στην συγκεκριμένη περιοχή.
 - Επιστολή σχετικά με το κλειδί ασφαλείας Έδεσσας στη θέση εκτός, από το Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ), και τη διευθέτησή του μόνιμα στην παρακαμπτήριο, ενέργεια που κατά την ΠΕΠΕ εγκυμονεί κινδύνους στην ασφάλεια της κυκλοφορίας.

Η ΡΑΣ ζήτησε από τον ΟΣΕ να εξετάσει τα ανωτέρω ζητήματα και προτάσεις, γνωστοποιώντας τις απόψεις του, καθώς και να ενημερώσει σχετικά για τυχόν ενδεδειγμένα μέτρα που έχουν ήδη ληφθεί ή πρόκειται να ληφθούν από πλευράς του.

Ο ΟΣΕ σχετικά με το πρώτο ζήτημα ενημέρωσε ότι αποφάσισε να το επιλύσει με την κατασκευή βαρέως τύπου περίφραξη στην περιοχή και γίνονται ήδη ενέργειες για την ανάθεση της σχετικής μελέτης κατασκευής, μέσω των αρμοδίων υπηρεσιών του. Σχετικά με το δεύτερο ζήτημα που αφορά στον σύρτη ασφαλείας στο Σ.Σ. Έδεσσας, συνοπτικά η τεχνική άποψη της αρμόδιας Διεύθυνσης του ΟΣΕ είναι ότι σήμερα οι αμαξοστοιχίες χρησιμοποιούν τύπους πέδης «ανεξάντλητες», με αποτέλεσμα να μην υφίσταται πλέον κίνδυνος κατακύλησης της αμαξοστοιχίας σε κατωφέρεις, η δε, για τον οποιονδήποτε λόγο, ολίσθηση της αμαξοστοιχίας κατά την διαδικασία στάθμευσης με αποτέλεσμα την ανακριβή στάθμευση, καλύπτεται κανονιστικά (Άρθρο 116 του ΓΚΚ, διαδρομή ολίσθησης).

Περαιτέρω αλληλογραφία και ενέργειες για την εν λόγω καταγγελία συνεχίστηκαν και το επόμενο έτος.

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

Στο πλαίσιο του άρθρου 33 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796, πραγματοποιήθηκε το 2019 έλεγχος της ΡΑΣ από ομάδα επιθεωρητών του Οργανισμού με πεδίο εφαρμογής του ελέγχου : α) την επάρκεια του προσωπικού το οποίο εκτελεί εποπτικές δραστηριότητες και αξιολογεί αιτήσεις για χορήγηση πιστοποιητικών ασφάλειας και εγκρίσεων οχημάτων και β) την εποπτεία των σιδηροδρομικών οργανισμών. Ο έλεγχος ξεκίνησε στις 25-01-2019 οπότε πραγματοποιήθηκε η πρώτη επικοινωνία μεταξύ της ΡΑΣ και του Οργανισμού και ολοκληρώθηκε στις 25-11-2019. Ο επιτόπιος έλεγχος πραγματοποιήθηκε το διάστημα 25-28 Ιουνίου 2019 στα γραφεία της ΡΑΣ.

Η έκθεση του ελέγχου και το συμφωνημένο σχέδιο δράσης απεστάλησαν στη ΡΑΣ στις 15-01-2020. Στο πλαίσιο της παρακολούθησης της προόδου υλοποίησης του προαναφερθέντος σχεδίου δράσης, η ΡΑΣ υπέβαλε στον Οργανισμό τέσσερις (4) ενδιάμεσες σχετικές εκθέσεις κατά τις ημερομηνίες: 20/01, 03/04 και 08/05, 10/07 και 08/11, επισυνάπτοντας και τις σχετικές αντικειμενικές αποδείξεις υλοποίησης των δράσεων του σχεδίου, προς άρση των ευρημάτων του ελέγχου.

Τέλος, στις 03-12-2020 πραγματοποιήθηκε συνάντηση παρακολούθησης (follow-up meeting) μεταξύ της ΡΑΣ και της Ομάδας ελέγχου του Οργανισμού, μέσω τηλεδιάσκεψης, με σκοπό την παρουσίαση της προόδου εκτέλεσης του συμφωνημένου σχεδίου δράσης.



4.2.11 Επαφές με άλλες Αρχές Ασφαλείας

Κατά την διάρκεια του 2020 η ΡΑΣ συνέχισε τις επαφές και τη συνεργασία με τη Ρουμάνικη ΕΑΑ, καθώς και με τον ERA, σχετικά με την αίτηση την οποία υπέβαλε η ΣΕ GFR για την απόκτηση ενιαίου πιστοποιητικού ασφαλείας, καθώς και με τις δύο αιτήσεις έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά, οι οποίες υποβλήθηκαν από την ίδια ΣΕ.

Το 2021 η ΡΑΣ συνεργάσθηκε με εκπροσώπους του ERA καθώς και των ΕΑΑ της Ρουμανίας και της Βουλγαρίας, στο πλαίσιο της αξιολόγησης της αίτησης της ανωτέρω ΣΕ για επικαιροποίηση του ενιαίου πιστοποιητικού ασφαλείας.

Εντός του 2020 και του 2021 δεν υποβλήθηκαν αιτήματα από/προς άλλες Αρχές Κρατών Μελών που ζητούν πληροφορίες σχετικά με εγκρίσεις/πιστοποιήσεις ασφαλείας, δεδομένου ότι δεν υπάρχει ΣΕ που να εκτελεί διεθνή διαδρομή μεταξύ Ελλάδας και γειτονικής χώρας.

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

4.2.12 Συνεργασία με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ

Κατά το 2020, η ΡΑΣ και ο Οργανισμός συνεργάσθηκαν στο πλαίσιο της Συμφωνίας Συνεργασίας την οποίαν σύναψαν στις 11-06-2019 στο Βουκουρέστι, δυνάμει του άρθρου 76 του Κανονισμού (ΕΕ) 796/2016.

Ειδικότερα, συνεργάσθηκαν για την αξιολόγηση:

- Της αίτησης S-20191123-001 της ΣΕ GFR για την έκδοση ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας με τόπους παροχής υπηρεσιών τη Ρουμανία και την Ελλάδα. Στο πλαίσιο αυτό, η ΡΑΣ αξιολόγησε το εθνικό μέρος της αίτησης. Το σχετικό ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας EU1020200017 εκδόθηκε από τον Οργανισμό στις 06-04-2020, με περίοδο ισχύος 09-04-2020 έως 08-04-2025.
- Των αιτήσεων V-20201008-004 και V-20201008-005 της ΣΕ GFR για την έγκριση δύο οχημάτων για διάθεση στην αγορά (περίπτωση έγκρισης: «επεκταθείσα περιοχή χρήσης»). Και στις δύο περιπτώσεις, η ΡΑΣ αξιολόγησε το εθνικό μέρος της αιτήσεων, ενώ αξιολογητής της ΡΑΣ από την ομάδα Εμπειρογνομώνων του ERA (POE) συμμετείχε στην αξιολόγηση του ευρωπαϊκού μέρους των δύο αιτήσεων, η οποία πραγματοποιήθηκε με ευθύνη του ERA. Οι δύο αιτήσεις «έκλεισαν» με ευθύνη του αιτούντος, λόγω έλλειψης επαρκών στοιχείων τεκμηρίωσης.

Κατά το 2021, η ΡΑΣ και ο Οργανισμός συνεργάσθηκαν στο πλαίσιο της αξιολόγησης των παρακάτω αιτήσεων:

- Της αίτησης προκαταρκτικής επαφής P-20210629-001 για την περίπτωση νέας αίτησης (λόγω απόρριψης της πρώτης εντός του 2020), για νέα έγκριση οχήματος και έγκριση τύπου οχήματος μιας κινητήριας μονάδας της εταιρείας CRRC Zhuzhou, η ΡΑΣ σε συνεργασία με τον ERA ως φορέα έγκρισης, αξιολόγησε μέσω της πλατφόρμας OSS τη βάση προκαταρκτικής επαφής ως προς το εθνικό μέρος της αίτησης. Η αίτηση αφορούσε την έγκριση σε πέντε (5) κράτη μέλη και συγκεκριμένα Βουλγαρία, Κροατία, Ελλάδα, Ουγγαρία και Ρουμανία, υποβλήθηκε στις 29/06/2021, αξιολογήθηκε επί τη βάση της ισχύουσας νομοθεσίας και έγινε αποδεκτή από τον ERA στις 14/12/2021.

4.3 Αδειοδότηση και Πιστοποίηση Μηχανοδηγών

4.3.1 Γενικά

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

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

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

4.3.2 Έκδοση αδειών μηχανοδηγών

Σύμφωνα με το ν. 3911/2011, η ΡΑΣ είναι η αρμόδια αρχή για την έκδοση των αδειών μηχανοδηγού σύμφωνα με το κοινοτικό υπόδειγμα του Παραρτήματος Ι του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 36/2010. Με τις διατάξεις του προαναφερθέντος νόμου η εκτύπωση των αδειών μηχανοδηγού ανατέθηκε στη Διεύθυνση Διαβατηρίων και Εγγράφων Ασφαλείας (ΔΔΕΑ) του Αρχηγείου της Ελληνικής Αστυνομίας.

Η ΡΑΣ, σε εφαρμογή της ανωτέρω σχετικής νομοθεσίας έχει εγκαταστήσει και λειτουργεί ηλεκτρονικό διαδικτυακό πρόγραμμα - εφαρμογή με το όνομα «ΑΔΕΙΕΣ ΜΗΧΑΝΟΔΗΓΟΥ», μέσω της οποίας υποδέχεται αιτήσεις για την έκδοση και χορήγηση αδειών μηχανοδηγού.

Οι πρώτες άδειες εκδόθηκαν τον Φεβρουάριο 2019, σύμφωνα με το υπόδειγμα του Παραρτήματος Ι του Κανονισμού (ΕΕ) 36/2010 και εντός του 2020 εκδόθηκαν συνολικά 79 άδειες, εκ των οποίων οι 34 αφορούσαν μετατροπή ισχυουσών εθνικών αδειών σε «ευρωπαϊκές» άδειες και οι 45 αφορούσαν νέα έκδοση «ευρωπαϊκών» αδειών.

Επίσης, το πρόγραμμα-εφαρμογή «ΑΔΕΙΕΣ ΜΗΧΑΝΟΔΗΓΟΥ» είναι συνδεδεμένο και τροφοδοτεί με τα στοιχεία των μηχανοδηγών το ΕΜΑΜ (Εθνικό Μητρώο Αδειών Μηχανοδηγού) το οποίο τηρείται από τη ΡΑΣ, σύμφωνα με την υπ. αριθμ. 2010/17/ΕΕ απόφαση «σχετικά με την θέσπιση των βασικών παραμέτρων για τα μητρώα μηχανοδηγών». Το ΕΜΑΜ στο τέλος του 2020 περιλάμβανε τα δεδομένα 293 αδειών μηχανοδηγού ενώ στο τέλος του 2021 τα διαθέσιμα δεδομένα αφορούσαν σε 318 άδειες μηχανοδηγού.

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

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

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

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

- iv. Γλωσσικές γνώσεις, που απαιτούνται για την απόκτηση πιστοποιητικού μηχανοδηγού, σύμφωνα με την παράγραφο 8 του παραρτήματος V του ν. 3911/2011.

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

Το 2020 αλλά και το 2021 δεν εκδόθηκε από τη ΡΑΣ νέα δήλωση αναγνώρισης εκπαιδευτικού κέντρου μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών.

4.3.4 Ρύθμιση Ιατρικών Θεμάτων Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών / Αναγνώριση Ιατρών

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

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

Κατά την διάρκεια του έτους 2020 η ΡΑΣ χορήγησε αναγνώριση σε είκοσι τέσσερις (24) ιατρούς για τη διεξαγωγή της απαιτούμενης εξέτασης για την επιβεβαίωση της σωματικής και επαγγελματικής ψυχολογικής ικανότητας των μηχανοδηγών και των υποψηφίων μηχανοδηγών. Από αυτές επτά (7) αφορούσαν νέα αναγνώριση και δεκαεπτά (17) αφορούσαν ανανέωση αναγνώρισης.

Κατά την διάρκεια του έτους 2021, η ΡΑΣ χορήγησε αναγνώριση σε σαράντα (40) ιατρούς για τη διεξαγωγή της απαιτούμενης εξέτασης για την επιβεβαίωση της σωματικής και επαγγελματικής ψυχολογικής ικανότητας των μηχανοδηγών και των υποψηφίων μηχανοδηγών. Από αυτές δέκα (10) αφορούσαν νέα αναγνώριση και τριάντα (30) αφορούσαν ανανέωση αναγνώρισης.

Επισημαίνεται ότι στο Μητρώο Αναγνωρισμένων Ιατρών εντάσσονται όλοι οι ιατροί των δημόσιων δομών του ΕΣΥ, όπως προβλέπεται στο άρθρο 3 της προαναφερθείσας ΚΥΑ.

4.3.5 Πιστοποίηση Επάρκειας Εκπαιδευτών Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών

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

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

Κατά την διάρκεια του έτους 2020, η ΡΑΣ χορήγησε Πιστοποίηση επάρκειας σε δύο (2) εκπαιδευτές μηχανοδηγών – υποψηφίων μηχανοδηγών. Το μητρώο εκπαιδευτών στο τέλος του 2020 περιλάμβανε 152 εκπαιδευτές.

Κατά την διάρκεια του έτους 2021, η ΡΑΣ χορήγησε Πιστοποίηση επάρκειας σε δύο (2) εκπαιδευτές μηχανοδηγών – υποψηφίων μηχανοδηγών. Το μητρώο εκπαιδευτών στο τέλος του 2021 περιλάμβανε 154 εκπαιδευτές.

Στο πλαίσιο ανανέωση ισχύος πιστοποίησης εκπαιδευτικής επάρκειας εκπαιδευτών μηχανοδηγών, έχουν κατατεθεί στη ΡΑΣ σαράντα πέντε (45) αιτήσεις ανανέωσης ισχύος Πιστοποίησης Εκπαιδευτικής Επάρκειας Εκπαιδευτών μηχανοδηγών & υποψηφίων μηχανοδηγών. Η ΡΑΣ προκειμένου να ανανεώσει την ισχύ της πιστοποίησης εκπαιδευτών μηχανοδηγών, ενταγμένων στο Μητρώο Εκπαιδευτών Μηχανοδηγών, οι ενδιαφερόμενοι τεκμηριώνουν διδακτική πείρα 150 ωρών ή παρακολούθηση προγράμματος εκπαίδευσης εκπαιδευτών, συνολικής διάρκειας τουλάχιστον 50 ωρών. Λαμβάνοντας υπόψη τις ειδικές συνθήκες λειτουργίας των δημοσίων υπηρεσιών και των υπηρεσιών του ευρύτερου

δημόσιου τομέα τα τελευταία δύο περίπου έτη, λόγω της λήψης έκτακτων μέτρων για την αντιμετώπιση της εμφάνισης και διάδοσης του κορωνοϊού COVID-19, η ΡΑΣ επανεξέτασε την εφαρμογή της διάταξη του αρθρ. 6 της υπ' αριθμ. 7690/11.05.2018 απόφασης της Ολομέλειας της Ρ.Α.Σ. (ΦΕΚ Β'1691/15.05.2018) υπό τις προϋποθέσεις που ορίζει σήμερα και αναμένεται η απόφαση της Ολομέλειας.



4.3.6 Αναγνώριση Εξεταστών Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών

Στο άρθρο 76 του ν. 4530/2018 προβλέπεται η αναγνώριση από τη ΡΑΣ, των εξεταστών για τον έλεγχο των απαιτούμενων προσόντων των υποψηφίων μηχανοδηγών, προκειμένου να αποκτήσουν άδεια μηχανοδηγού. Κατ' εφαρμογή του άρθρου αυτού, το 2019 εκδόθηκε και δημοσιεύθηκε η υπ' αριθμ. πρωτ. απόφαση της ΡΑΣ 9442/14.01.2019 (Β' 359) «Καθορισμός προσόντων, όρων και προϋποθέσεων χορήγησης της αρχικής αναγνώρισης και της ανανέωσής της των εξεταστών των κέντρων εκπαίδευσης και κατάρτισης μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών»

Κατά την διάρκεια του έτους 2020, η ΡΑΣ χορήγησε αναγνώριση σε δύο (2) εξεταστές μηχανοδηγών – υποψηφίων μηχανοδηγών και ανανέωση αναγνώρισης σε είκοσι (20) εξεταστές. Το μητρώο εξεταστών στο τέλος του 2020 περιλάμβανε είκοσι δύο (22) εξεταστές.

Κατά την διάρκεια του έτους 2021, η ΡΑΣ χορήγησε αναγνώριση σε τέσσερις (4) εξεταστές μηχανοδηγών – υποψηφίων μηχανοδηγών και ανανέωση αναγνώρισης σε έξι (6) εξεταστές. Το μητρώο εξεταστών στο τέλος του 2021 περιλάμβανε είκοσιπέντε (25) εξεταστές.

4.3.7 Εκπαίδευση - Εξετάσεις Υποψηφίων Μηχανοδηγών

Η διαδικασία οργάνωσης και διενέργειας των εξετάσεων για την απόκτησης άδειας μηχανοδηγού καθορίζεται σύμφωνα με την υπ. αριθμ. πρωτ. 10720/18-07-2019 (Β' 2962) Απόφαση της ΡΑΣ.

Σύμφωνα με το ανωτέρω πλαίσιο, με απόφαση της Προέδρου της ΡΑΣ, συγκροτήθηκε η Κεντρική Επιτροπή Εξετάσεων (ΚΕΕ), για την οργάνωση και τον καθορισμό της διενέργειας εξετάσεων, η θητεία της οποίας είναι τριετής.

Η ΚΕΕ, με Απόφασή της, ενέκρινε τον εμπλουτισμό της τράπεζας θεμάτων για τις εξετάσεις με θέματα, τα οποία υπέβαλαν το αναγνωρισμένο εκπαιδευτικό κέντρο του ΟΣΕ και πιστοποιημένοι εκπαιδευτές. Η εμπλουτισμένη τράπεζα θεμάτων αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα της ΡΑΣ. Για την διεξαγωγή των εξετάσεων η ΚΕΕ συγκρότησε Επιτροπές Εξετάσεων αποτελούμενες από εξεταστές ενταγμένους στο Μητρώο Αναγνωρισμένων Εξεταστών που τηρεί η ΡΑΣ.

Σε εφαρμογή των ανωτέρω αποφάσεων, οι εξετάσεις θεωρητικού & πρακτικού μέρους πραγματοποιήθηκαν στις 31/07/2020 & 04/08/2020 στο Κ.Ε.Κ. του ΟΣΕ και στο Δρομολόγιο στο τμήμα ΕΣΘ – Πλατύ – ΕΣΘ, αντίστοιχα, και συμμετείχαν σε αυτές είκοσι τέσσερις (24) υποψήφιοι μηχανοδηγοί των Σ.Ε. ΤΡΑΙΝΟΣΕ, RAIL CARGO & PEARL.

Με απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ εγκρίθηκαν τα αποτελέσματα των εξετάσεων των υποψηφίων μηχανοδηγών και η χορήγηση των σχετικών βεβαιώσεων επιτυχούς εξέτασης στους επιτυχόντες, προκειμένου στη συνέχεια να αιτηθούν έκδοση άδειας μηχανοδηγού.

Όσον αφορά στο 2021, σε εφαρμογή των ανωτέρω αποφάσεων, οι εξετάσεις θεωρητικού & πρακτικού μέρους πραγματοποιήθηκαν στις 25/06/2021 & 28/06/2021 στο Κ.Ε.Κ. του ΟΣΕ και στο Δρομολόγιο στο τμήμα Σ.Σ. Δ. Πλακεντίας έως τον Σ.Σ. Αεροδρομίου Αθηνών Ελ. Βενιζέλος και συμμετείχαν σε αυτές τρεις (3) υποψήφιοι μηχανοδηγοί της ΣΤΑΣΥ.

Με απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ, εγκρίθηκαν τα αποτελέσματα των εξετάσεων των υποψηφίων μηχανοδηγών και η χορήγηση των σχετικών βεβαιώσεων επιτυχούς εξέτασης στους επιτυχόντες, προκειμένου στη συνέχεια να αιτηθούν έκδοση άδειας μηχανοδηγού.

4.3.8 Τήρηση Εθνικού Μητρώου Αδειών Μηχανοδηγών

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

Στα δεδομένα κάθε άδειας του Μητρώου καταχωρείται μεταξύ άλλων η «ημερομηνία του επόμενου ιατρικού ελέγχου», η οποία προκύπτει από το Πιστοποιητικό Υγείας του Παραρτήματος II του άρθρου 9 ΚΥΑ αριθ. ΑΣ19/38259/1879/23-09-2016 (Β' 3242) και την απαιτούμενη συχνότητα που προδιαγράφεται στο κεφ. 3 του Παραρτήματος I του άρθρου 31 του ν. 3911/2011. Το 2020 η ΡΑΣ προέβη σε ανάκληση αδειών, είτε γιατί έχει παρέλθει η λήξη της προθεσμίας για την ολοκλήρωση των περιοδικών ιατρικών ελέγχων, είτε γιατί μηχανοδηγός κρίθηκε από τους αρμόδιους ιατρούς στο Πιστοποιητικό Υγείας ως «Μη Ικανός», στο πλαίσιο της διενέργειας περιοδικών ιατρικών ελέγχων μετά την έκδοση άδειας μηχανοδηγού.

Το πρόγραμμα - εφαρμογή ΑΔΕΙΕΣ ΜΗΧΑΝΟΔΗΓΟΥ είναι συνδεδεμένο και τροφοδοτεί με τα στοιχεία των μηχανοδηγών το ΕΜΑΜ (Εθνικό Μητρώο Αδειών Μηχανοδηγού) το οποίο τηρείται από τη ΡΑΣ, σύμφωνα με την υπ. αριθμ. 2010/17/ΕΕ απόφαση «σχετικά με τη θέσπιση των βασικών παραμέτρων για τα μητρώα μηχανοδηγών». Το ΕΜΑΜ στο τέλος του 2020 περιλάμβανε τα στοιχεία για 275 αδειοδοτημένους μηχανοδηγούς εκ των οποίων είχαν ανασταλεί 16 άδειες. Για το 2021, το ΕΜΑΜ περιλάμβανε τα στοιχεία για 318 αδειοδοτημένους μηχανοδηγούς, εκ των οποίων έχουν ανασταλεί 35 άδειες.

4.3.9 Πιστοποιητικά μηχανοδηγών

Η ΡΑΣ ζήτησε από τις ΣΕ την έναρξη έκδοσης πιστοποιητικών μηχανοδηγών για τους οποίους εκδόθηκε άδεια μηχανοδηγού, καθώς και την τήρηση Μητρώου Συμπληρωματικών Πιστοποιητικών. Η ΣΕ ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ΣΤΑΣΥ & RCLG έχουν εκδώσει τα πιστοποιητικά μηχανοδηγού σύμφωνα με το υπόδειγμα του Παραρτήματος II του Κανονισμού (ΕΕ) 36/2010 και έχουν διανείμει αντίγραφα αυτών στους μηχανοδηγούς.

Η Σ.Ε. ΤΡΑΙΝΟΣΕ μέσω cloud έδωσε πρόσβαση στην ΡΑΣ, του ηλεκτρονικού φακέλου των πιστοποιητικών μηχανοδηγών & του Μητρώου αυτών, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην νομοθεσία, για την άσκηση των εποπτικών δράσεων της ΡΑΣ.

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

Ο ΟΣΕ, πλέον της εκπαίδευσης των μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών, είναι υπεύθυνος για την κατάρτιση του προσωπικού που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφαλείας σύμφωνα με το άρθρο 65 παρ. 2 του ν. 4632/2019 (Α' 159), κατά το οποίο «*Η κατάρτιση του προσωπικού του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφαλείας, παρέχεται από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε. Α.Ε.)*». Ο ΟΣΕ είναι υπεύθυνος για την κατάρτιση προγράμματος εκπαίδευσης και για την υποβολή του στην ΡΑΣ. Η ΡΑΣ, στο πλαίσιο των καθηκόντων της ως αρμόδιας Εθνικής Αρχής Ασφάλειας (ΕΑΑ) και σύμφωνα με το τελευταίο εδάφιο του άρθρου 65 παρ. 2 του ν. 4632/2019 (Α' 159), είναι αρμόδια για την έγκριση του ανωτέρου προγράμματος.

Οι οδηγοί Εκπαίδευσης προσωπικού Σ.Ε. για έκδοση ευρωπαϊκής άδειας μηχανοδηγού (Ν. 3911/2011) & Εκπαίδευσης προσωπικού Σ.Ε. αδειοδοτημένων μηχανοδηγών για έκδοση πιστοποιητικών μηχανοδηγού (Ν. 3911/2011), έχουν υποβληθεί και εγκριθεί από την ΡΑΣ στο πλαίσιο αναγνώρισης του ΚΕΚ ΟΣΕ ως εκπαιδευτικό κέντρο μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών.

Στο πλαίσιο εφαρμογής του άρθρου 65 του ν. 4632/2019, η ΡΑΣ αξιολόγησε τα παρακάτω, ενδεικτικώς αναφερόμενα, εκπαιδευτικά προγράμματα που υποβλήθηκαν προς υλοποίηση από το εκπαιδευτικό κέντρο κατάρτισης του ΟΣΕ για το 2020, όσον αφορά στην πληρότητά τους με βάση τις ισχύουσες Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας, ή τους Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας (ΕΚΑ):

- Εκπαίδευση Προσωπικού ΟΣΕ (διάφοροι κλάδοι) σε κανονισμούς ηλεκτροκίνησης σε ηλεκτροδοτούμενο σιδηροδρομικό δίκτυο για τη χορήγηση ή την ανανέωση άδειας καταλληλότητας.

- Πρόγραμμα εκπαίδευσης μηχανοδηγών της RAIL CARGO και της PEARL στην ασφάλεια της εργασίας στις Σιδηροδρομικές σήραγγες Αγ. Αναργύρων, Ικονίου, Καλλιδρόμου, Όθρυος Τεμπών και Πλαταμώνα.
- Πρόγραμμα εκπαίδευσης προσωπικού ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην ασφάλεια της εργασίας στις Σιδηροδρομικές σήραγγες Μελίσσι – Δερβένι – Πλατάνου - Τράπεζας.
- Πρόγραμμα εκπαίδευσης μηχανοδηγών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, της RAIL CARGO και της PEARL για την απόκτηση Πιστοποιητικών μηχανοδήγησης.

Κατά το 2021, η Διεύθυνση Εκπαίδευσης και Κατάρτισης του ΟΣΕ υπέβαλε στη ΡΑΣ τους οδηγούς σπουδών προσωπικού, που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφαλείας τόσο του Διαχειριστή Υποδομής, όσο και των Σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Υποβλήθηκαν στην ΡΑΣ οι παρακάτω οδηγοί σπουδών:

- Βασικής εκπαίδευσης προσωπικού κλάδου κυκλοφορίας (Σταθμάρχες) του Διαχειριστή Υποδομής.
- Βασικής εκπαίδευσης προσωπικού κλάδου κυκλοφορίας (Κλειδούχοι) του Διαχειριστή Υποδομής.
- Εκπαίδευσης προσωπικού ΟΣΕ και τρίτων για την έκδοση / ανανέωση αδείας εργασίας σε ηλεκτροδοτούμενο σιδηροδρομικό δίκτυο
- Εκπαίδευσης προσωπικού ΟΣΕ και τρίτων (διάφοροι κλάδοι) στα μέτρα ασφαλείας κατά την εργασία σε σιδηροδρομικές σήραγγες
- Εκπαίδευσης προσωπικού κλάδου «Υπευθύνου εμπορευματικών ροών Σ.Ε.»
- Εκπαίδευσης προσωπικού Σ.Ε. για έκδοση ευρωπαϊκής άδειας μηχανοδηγού (Ν. 3911/2011)
- Εκπαίδευσης προσωπικού Σ.Ε. αδειοδοτημένων μηχανοδηγών για έκδοση πιστοποιητικών μηχανοδηγού (Ν. 3911/2011)
- Εκπαίδευσης προσωπικού ελέγχου & κίνησης αμαξοστοιχιών (συνοδών)
- Εκπαίδευσης προσωπικού φυλάκων Ισόπεδων διαβάσεων.

Με Απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ τον Ιούλιο 2021 εγκρίθηκε πρόγραμμα εκπαίδευσης έτους 2021 του Προσωπικού Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ) και των Σιδηροδρομικών (ΣΕ) που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφαλείας.

Επίσης, υλοποιήθηκε Πρόγραμμα εκπαίδευσης Μηχανοδηγών ΣΤΑΣΥ ΑΕ για την απόκτηση Πιστοποιητικών Μηχανοδήγησης σύμφωνα με το εγκεκριμένο πρόγραμμα κατάρτισης του ΚΕΚ ΟΣΕ. Οι εν λόγω μηχανοδηγοί είχαν αποκτήσει ευρωπαϊκή άδεια μηχανοδήγησης τον Ιούλιο του 2021.

Κατά το έτος 2021, έγινε αποδεκτό από την ΡΑΣ (υπ. αριθμ. πρωτ. 2006/27.10.2021) το «Πρόγραμμα εκπαίδευσης μηχανοδηγού της ΤΡΑΙΝΟΣΕ για την απόκτηση πιστοποιητικού μηχανοδήγησης». Ο αναφερόμενος μηχανοδηγός κατείχε άδεια μηχανοδηγού η οποία έχει εκδοθεί σε χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Προκειμένου να μηχανοδηγήσει στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας, όφειλε να αποκτήσει πιστοποιητικά, στα οποία αναγράφονται οι υποδομές και το είδος τροχαίου υλικού στα οποία επιτρέπεται να μηχανοδηγεί.

4.4 Ετήσια Έκθεση Ασφαλείας

Το άρθρο 19 της Οδηγίας για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων (ΕΕ) 2016/798 το οποίο ενσωματώθηκε στην ελληνική νομοθεσία με το άρθρο 71 του ν. 4632/2019 απαιτεί από τις ΕΑΑ να δημοσιεύουν ετήσια έκθεση κάθε χρόνο, σχετικά με τις δραστηριότητές τους κατά το προηγούμενο έτος και να την αποστέλλουν στον Οργανισμό έως τις 30 Σεπτεμβρίου.

Η ετήσια έκθεση περιέχει πληροφορίες σχετικά με:

- a) την εξέλιξη της σιδηροδρομικής ασφάλειας, περιλαμβανομένης συγκεντρωτικής κατάστασης σε επίπεδο κράτους μέλους για τους Κοινούς Δείκτες Ασφάλειας (ΚΔΑ) σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798.
- b) Σημαντικές μεταβολές στις νομοθετικές και κανονιστικές ρυθμίσεις όσον αφορά την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.
- c) Τις εξελίξεις ως προς την πιστοποίηση της ασφάλειας και την έγκριση της ασφάλειας.
- d) Τα αποτελέσματα και εμπειρίες από την εποπτεία διαχειριστών υποδομής και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, περιλαμβανομένου του αριθμού και της έκβασης των επιθεωρήσεων και λογιστικών ελέγχων.

- e) Τις παρεκκλίσεις που αποφασίστηκαν σύμφωνα με το άρθρο 15 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 και
- f) Την πείρα των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής όσον αφορά την εφαρμογή των σχετικών Κοινών Μεθόδων Ασφάλειας (ΚΜΑ).

Η παρούσα έκθεση έχει σκοπό, κυρίως, να παράσχει αποδείξεις της συνεχούς προσπάθειας της Ελλάδας για την εναρμόνισή της, σε σχέση με τα άλλα κράτη μέλη της ΕΕ, στα ακόλουθα θέματα:

- Βελτίωση των επιδόσεων ασφάλειας.
- Πρόοδος στην ανάπτυξη της διαλειτουργικότητας.

Συνεπώς, η έκθεση αποσκοπεί στην ενημέρωση κάθε ενδιαφερομένου και του Οργανισμού για τις δραστηριότητες της ΡΑΣ όσον αφορά στην ανάπτυξη της ασφάλειας και της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρόμων, αποδεικνύοντας πώς η ΡΑΣ προωθεί το κανονιστικό πλαίσιο της ΕΕ για τους σιδηροδρόμους, παρακολουθεί την ανάπτυξη της ασφάλειας και της διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος στην Ελλάδα, επισημαίνοντας προβλήματα και ορθές πρακτικές.

Η δομή και το περιεχόμενο της έκθεσης βασίσθηκε στον Οδηγό του Οργανισμού, όπως αναφέρθηκε στην εισαγωγή.

Σύμφωνα με το άρθρο 9 παρ. 6 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, το οποίο ενσωματώθηκε στην ελληνική νομοθεσία με το άρθρο 61 του ν. 4632/2019, πριν από τις 31 Μαΐου κάθε έτους, όλοι οι Διαχειριστές Υποδομής (ΔΥ) και οι Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις (ΣΕ) υποβάλλουν στην ΕΑΑ ετήσια έκθεση ασφάλειας για το προηγούμενο ημερολογιακό έτος. Οι ετήσιες εκθέσεις των σιδηροδρομικών οργανισμών αποτελούν σημαντική πηγή πληροφοριών για την παρούσα έκθεση.

Η παρούσα έκθεση καλύπτει το σύνολο του ενεργού εθνικού σιδηροδρομικού συστήματος της Ελλάδας.

Η έκθεση είναι διαθέσιμη:

- Στον Οργανισμό.
- Στην Ελληνική Αρχή Ασφαλείας.
- Σε άλλες ΕΑΑ.

- Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών (ΥΥΜ).
- Στον Εθνικό Φορέα Διερεύνησης Ατυχημάτων Σιδηροδρόμων (ΝΙΒ) (δεν είναι προς το παρόν ενεργός).
- Στους σιδηροδρομικούς οργανισμούς της Ελλάδας ως ακολούθως :
 - Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις (ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ΣΤΑΣΥ, RAIL CARGO, PEARL & GFR)
 - Διαχειριστής Υποδομής (ΟΣΕ)
 - Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού (πρώην ΕΕΣΣΤΥ, νυν ΤΡΑΙΝΟΣΕ)
 - Φορείς Αξιολόγησης της Συμμόρφωσης: Κοινοποιημένοι και Ορισμένοι Φορείς (NoBos & DeBos), Φορείς αξιολόγησης επικινδυνότητας (AsBos)
 - Σε οποιαδήποτε άλλο ενδιαφερόμενο μέρος (π.χ. ενώσεις επιβατών κλπ.)

Η διαθεσιμότητα και η δημοσίευση της έκθεσης του έτους 2020 διασφαλίσθηκε μέσω ανάρτησης στην ιστοσελίδα της ΡΑΣ στη διεύθυνση <http://ras-el.gr> και στη συνέχεια στη βάση δεδομένων ERADIS του Οργανισμού. Επίσης, διαβιβάσθηκε σε έντυπη μορφή στον Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών, τον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών και τον Γενικό Γραμματέα Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Η έκθεση του έτους 2021 θα αποσταλεί στον ERA το αργότερο έως τις 30-09-2022.

5 ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ

5.1 Πεδίο Εφαρμογής - Νομικό Πλαίσιο

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

Στο πλαίσιο αυτό η ΡΑΣ, από τις 16/06/2019 εξακολουθεί να εκτελεί τις αρμοδιότητες της ΕΑΑ, όπως αυτές περιγράφονται πλέον στη νέα Οδηγία για τη Διαλειτουργικότητα ΕΕ/2016/797 και ενσωματώθηκε στην ελληνική νομοθεσία με το ν. 4632/2019 καθώς και στις ΥΑ ΑΣ 16.4/οικ.24863 /2723, (Β' 1812) και ΥΑ ΑΣ16.2/22932/183 (Β' 2195).

5.2 4ο Σιδηροδρομικό Πακέτο

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

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

Από τις 16 Ιουνίου 2019, ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA) εισάγει μια νέα εποχή ενιαίων και απλουστευμένων διαδικασιών έγκρισης και

πιστοποίησης στην Ευρώπη. Ο ERA αναλαμβάνει πλέον την ευθύνη για την έγκριση οχημάτων που λειτουργούν σε περισσότερα από ένα κράτη μέλη και διασφαλίζει την εναρμονισμένη εφαρμογή του συστήματος ERTMS στην Ένωση.

Οι σημαντικότερες καινοτομίες που εισάγει το 4^ο Σιδηροδρομικό Πακέτο σχετικά με τη διαλειτουργικότητα, αποτυπώνονται παρακάτω:

Οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση ακολουθούν πλέον μία ενιαία και ολοκληρωμένη διαδικασία για την απόκτηση εγκρίσεων οχημάτων, ή προέγκρισης του συστήματος ERTMS. Από τις 16 Ιουνίου 2019, οι ενδιαφερόμενοι οφείλουν να υποβάλουν αίτηση για έγκριση μέσω της πλατφόρμας One Stop Shop (OSS) του ERA.

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

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

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

5.3 Ορισμός – Σκοπός Διαλειτουργικότητας

Σύμφωνα με το ν. 4632/2019, διαλειτουργικότητα είναι «η ικανότητα του σιδηροδρομικού συστήματος να επιτρέπει την ασφαλή και αδιάκοπη κυκλοφορία αμαξοστοιχιών, οι οποίες επιτυγχάνουν τα απαιτούμενα επίπεδα επίδοσης». Στο πλαίσιο αυτό, συμβάλλει στο

μέγιστο επίπεδο τεχνικής εναρμόνισης, στη διευκόλυνση, βελτίωση και ανάπτυξη των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών και στη σταδιακή επίτευξη της εσωτερικής αγοράς.

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

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

5.4 Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας

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

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

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

Οι ΤΠΔ των υποσυστημάτων είναι οι ακόλουθες:

- για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό – Μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό» του σιδηροδρομικού Συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Κανονισμός (ΕΕ) 1302/2014, όπως ισχύει).
- για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό – Θόρυβος» του σιδηροδρομικού Συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Κανονισμός (ΕΕ) 1304/2014, όπως ισχύει).
- για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό – Εμπορευματικές Φορτάμαξες» του σιδηροδρομικού Συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Κανονισμός (ΕΕ) 321/2013, όπως ισχύει).
- για το υποσύστημα «Υποδομή» του σιδηροδρομικού Συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Κανονισμός (ΕΕ) 1299/2014, όπως ισχύει).
- για το υποσύστημα «Ενέργεια» του σιδηροδρομικού Συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Κανονισμός (ΕΕ) 1301/2014, όπως ισχύει).
- για το υποσύστημα «Έλεγχος – χειρισμός και σηματοδότηση» του σιδηροδρομικού Συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Κανονισμός (ΕΕ) 2016/919, όπως ισχύει).
- για την προσβασιμότητα του σιδηροδρομικού Συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα (Κανονισμός (ΕΕ) 1300/2014, όπως ισχύει).
- για το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού Συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Κανονισμός (ΕΕ) 2015/995, όπως ισχύει).
- για το υποσύστημα «Τηλεματικές εφαρμογές για εμπορευματικές μεταφορές» του σιδηροδρομικού Συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Κανονισμός (ΕΕ) 1305/2014, όπως ισχύει).
- για το υποσύστημα «Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες» του σιδηροδρομικού Συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Κανονισμός (ΕΕ) 454/2011, όπως ισχύει).
- για την «Ασφάλεια στις σιδηροδρομικές σήραγγες» του σιδηροδρομικού

Συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Κανονισμός (ΕΕ) 1303/2014, όπως ισχύει).

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

5.5 Εθνικοί Κανόνες

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

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

- Τεχνική συμβατότητα: για να εξασφαλιστεί η τεχνική συμβατότητα με το παλαιό σιδηροδρομικό σύστημα όπου δεν έχει σχεδιαστεί και κατασκευαστεί σύμφωνα με τις ΤΠΔ.
- Ειδικές περιπτώσεις: όπου απαιτούνται ειδικές διατάξεις στις ΤΠΔ, είτε προσωρινές είτε μόνιμες, για οποιοδήποτε τμήμα του σιδηροδρομικού συστήματος.
- Ανοικτά σημεία: όπου ένας εθνικός κανόνας παρέχει μια λύση για το ανοικτό σημείο.

Όλοι οι ισχύοντες εθνικοί κανόνες είναι διαθέσιμοι στο κοινό:

- Οι ισχύοντες εθνικοί κανόνες για την έγκριση του οχήματος δημοσιεύονται στη βάση δεδομένων των εγγράφων αναφοράς (RDD).
- Οι εφαρμοστέοι εθνικοί κανόνες για την έγκριση των σταθερών εγκαταστάσεων διατίθενται στη βάση NOTIF-IT, η οποία αντικαταστάθηκε από τη βάση SRD.

5.6 Προκαταρκτική επαφή του αιτούντα πριν την υποβολή αίτησης έγκρισης τύπου οχήματος ή οχήματος για διάθεση στην αγορά

Κατόπιν αιτήματος του αιτούντος, ο φορέας έγκρισης και οι αρμόδιες ΕΑΑ για την περιοχή χρήσης χειρίζονται αιτήσεις προκαταρκτικής επαφής για να καθορίσουν τη βάση προκαταρκτικής επαφής πριν την υποβολή αίτησης έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά. Η αίτηση προκαταρκτικής επαφής υποβάλλεται επίσημα από τον αιτούντα μέσω της υπηρεσίας μιας στάσης και συνοδεύεται από φάκελο με τα απαιτούμενα δικαιολογητικά.

5.7 Έγκριση τύπου οχήματος ή οχήματος για διάθεση στην αγορά

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

Ο αιτών υποβάλλει αίτηση για έγκριση τύπου οχήματος ή οχήματος για διάθεση στην αγορά, μέσω της πλατφόρμας OSS, προσδιορίζοντας την περιοχή χρήσης του οχήματος. Η διαδικασία και τα δικαιολογητικά που απαιτούνται αναφέρονται στο ν. 4632/2019, στον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2018/545, ενώ εξειδικεύονται κατά περίπτωση, στην ΥΑ ΑΣ 16.4/οικ.24863 /2723/2012 (Β' 1812).

5.8 Έγκριση της θέσης σταθερών εγκαταστάσεων σε λειτουργία

Τα υποσυστήματα ενέργειας, υποδομής και παρατρόχιου ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης, τίθενται σε λειτουργία μόνο εάν έχουν σχεδιασθεί, κατασκευασθεί και εγκατασταθεί κατά τρόπο που να πληρούν τις βασικές απαιτήσεις και έχει ληφθεί η σχετική έγκριση από τη ΡΑΣ. Η διαδικασία και τα δικαιολογητικά που απαιτούνται αναφέρονται στο ν. 4632/2019 και εξειδικεύονται στην ΥΑ ΑΣ 16.4/οικ.24863 /2723 και στην ΥΑ

ΑΣ16.2/22932/183/2019 (Β' 2195). Ο αιτών υποβάλλει αίτηση για έγκριση της θέσης σταθερών εγκαταστάσεων σε λειτουργία απευθείας στη ΡΑΣ.

Στην περίπτωση των παρατρόχιων υποσυστημάτων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης (άρθ. 19 του ν. 4632/2019) που περιλαμβάνουν το Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS) και/ή το Παγκόσμιο Σύστημα Κινητών Επικοινωνιών Σιδηροδρόμων (GSM-R), απαιτείται θετική απόφαση του ERA (προέγκριση) πριν από κάθε πρόσκληση υποβολής προσφορών, ώστε να επαληθευθεί ότι οι εξεταζόμενες τεχνικές λύσεις συμμορφώνονται πλήρως με τις σχετικές ΤΠΔ και να διασφαλιστεί η εναρμονισμένη εφαρμογή του ERTMS και της διαλειτουργικότητας σε επίπεδο Ένωσης.

5.9 Κινητά υποσυστήματα

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

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

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

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

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

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

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

Οι Ορισμένοι Οργανισμοί (DeBos), που αξιολογούν τη συμμόρφωση ενός υποσυστήματος με τους εθνικούς κανόνες, δραστηριοποιούνται μόνο στο κράτος - μέλος στο οποίο έχουν οριστεί και είναι αναρτημένοι ανά χώρα δραστηριοποίησης στη βάση δεδομένων των εγγράφων αναφοράς (RDD).

5.11 Επιμέρους δραστηριότητες τμήματος Διαλειτουργικότητας

5.11.1 Αξιολόγηση αιτήσεων και τεχνικών φακέλων προκαταρκτικής επαφής

Η ΡΑΣ, σε συνεργασία με τον ERA, ως φορέα έγκρισης, για την περίπτωση προκαταρκτικής επαφής για νέα έγκριση οχήματος και έγκριση τύπου οχήματος μιας κινητήριας μονάδας της εταιρείας CRRC Zhuzhou, αξιολόγησε μέσω της πλατφόρμας OSS τη βάση προκαταρκτικής επαφής ως προς το εθνικό μέρος της αίτησης. Η αίτηση αφορούσε την έγκριση σε πέντε (5) κράτη μέλη και συγκεκριμένα Βουλγαρία, Κροατία, Ελλάδα, Ουγγαρία και Ρουμανία, υποβλήθηκε στις 20/02/2020, αξιολογήθηκε επί τη βάση της ισχύουσας νομοθεσίας και απορρίφθηκε στις 23/04/2020 από τον ERA ως ελλιπής.

5.11.2 Αξιολόγηση αιτήσεων και τεχνικών φακέλων προκαταρκτικής επαφής

Κατά το 2020 δεν υπήρξαν περιπτώσεις αξιολόγησης αιτήσεων και τεχνικών φακέλων προκαταρκτικής επαφής.

Για το έτος 2021, έλαβαν χώρα οι κάτωθι αξιολογήσεις :

- για την περίπτωση νέας αίτησης (λόγω απόρριψης της πρώτης εντός του 2020), προκαταρκτικής επαφής για νέα έγκριση οχήματος και έγκριση τύπου οχήματος μιας κινητήριας μονάδας της εταιρείας CRRC Zhuzhou, η ΠΑΣ σε συνεργασία με τον ERA ως φορέα έγκρισης, αξιολόγησε μέσω της πλατφόρμας OSS τη βάση προκαταρκτικής επαφής ως προς το εθνικό μέρος της αίτησης. Η αίτηση αφορούσε την έγκριση σε πέντε (5) κράτη μέλη και συγκεκριμένα Βουλγαρία, Κροατία, Ελλάδα, Ουγγαρία και Ρουμανία, υποβλήθηκε στις 29/06/2021, αξιολογήθηκε επί τη βάση της ισχύουσας νομοθεσίας και έγινε αποδεκτή από τον ERA στις 14/12/2021.
- για την περίπτωση προκαταρκτικής επαφής για νέα έγκριση αυτοκινούμενης ηλεκτρικής επιβατικής αμαξοστοιχίας της εταιρείας TRENITALIA S.p.A., η ΠΑΣ ως φορέας έγκρισης, αξιολόγησε μέσω της πλατφόρμας OSS τη βάση προκαταρκτικής επαφής. Η αίτηση αφορούσε την έγκριση στο ελληνικό δίκτυο, υποβλήθηκε στις 11/01/2021, αξιολογήθηκε επί τη βάση της ισχύουσας νομοθεσίας και εγκρίθηκε στις 22/03/2021.

5.11.3 Αξιολόγηση αιτήσεων και τεχνικών φακέλων για την έγκριση οχημάτων για διάθεση στην αγορά και έγκριση τύπου οχήματος

Για το 2020, η ΠΑΣ σε συνεργασία με τον ERA, για τις περιπτώσεις επέκτασης περιοχής χρήσης ή για περιοχή χρήσης το ελληνικό δίκτυο και με επιλογή τον ERA ως φορέα έγκρισης από τον αιτούντα, αξιολόγησε μέσω της πλατφόρμας OSS επί τη βάσει της σχετικής νομοθεσίας, τις αιτήσεις και τους τεχνικούς φακέλους, ως προς το εθνικό μέρος, για την έγκριση δύο (2) κινητήριων οχημάτων (μιας ηλεκτροκίνητης και μιας ντιζελοκίνητης), για διάθεση στην ελληνική αγορά της ΣΕ GFR SA – Ελληνικό Υποκατάστημα Α.Ε.. Οι δύο αιτήσεις υποβλήθηκαν στις 08/10/2020, και έκλεισαν από τον αιτούντα στις 15/10/2020, εφόσον

από την αξιολόγηση πληρότητας του φακέλου, που διενεργήθηκε επί τη βάσει της ισχύουσας νομοθεσίας προέκυψαν ουσιώδεις ελλείψεις που καθιστούσαν την αίτηση ανεπαρκή.

Επίσης, παρασχέθηκαν διευκρινίσεις και οδηγίες μέσω εκτεταμένης αλληλογραφίας στη ΓΑΙΑΟΣΕ, επί της υποβληθείσας αίτησης και του τεχνικού φακέλου για έγκριση θέσης σε λειτουργία του εποχούμενου υποσυστήματος εξοπλισμού ελέγχου-χειρισμού σηματοδότησης (ETCS επιπέδου 1 on board) 88 κινητήριων οχημάτων του ελληνικού δικτύου.

Η ΡΑΣ, στο πλαίσιο παροχής διευκρινίσεων και οδηγιών προς τους υποψήφιους αιτούντες, προέβη πριν την υποβολή της αίτησης προκαταρκτικής επαφής για έγκριση των τροποποιημένων οχημάτων της TRENITALIA τύπου ETR47 στην ελληνική αγορά, σε εκτεταμένη διαβούλευση με τους όλους τους εμπλεκόμενους φορείς.

Επίσης, διαβουλευτήκε τόσο με τη ΓΑΙΑΟΣΕ όσο και με τον ERA τη διαδικασία που πρέπει να ακολουθηθεί προκειμένου να λάβουν έγκριση 88 οχήματα της ΓΑΙΑΟΣΕ μετά την εγκατάσταση του υποσυστήματος ETCS – on board επιπέδου 1.

Αναφορικά με το έτος 2021, η ΡΑΣ σε συνεργασία με τον ERA, για τις περιπτώσεις επέκτασης περιοχής χρήσης ή για περιοχή χρήσης το ελληνικό δίκτυο και με επιλογή τον ERA ως φορέα έγκρισης από τον αιτούντα, αξιολόγησε μέσω της πλατφόρμας OSS επί τη βάσει της σχετικής νομοθεσίας, τις αιτήσεις και τους τεχνικούς φακέλους, ως προς το εθνικό μέρος, για την έγκριση δύο (2) κινητήριων οχημάτων (μιας ηλεκτροκίνητης και μιας ντιζελοκίνητης) για διάθεση στην ελληνική αγορά της ΣΕ GFR SA – Ελληνικό Υποκατάστημα Α.Ε.. Οι δύο αιτήσεις υποβλήθηκαν στις 02/03/2021, ενώ οι εγκρίσεις των οχημάτων για διάθεση στην αγορά και η έγκριση τύπου οχήματος εκδόθηκαν από τον ERA στις 09/07/2021.

Επίσης, το 2021 η ΡΑΣ, ως φορέας έγκρισης, αξιολόγησε μέσω της πλατφόρμας OSS επί τη βάσει της σχετικής νομοθεσίας, την αίτηση και τους τεχνικούς φακέλους για την νέα έγκριση αυτοκινούμενης ηλεκτρικής επιβατικής αμαξοστοιχίας της εταιρείας TRENITALIA S.p.A. Η αίτηση αφορούσε την έγκριση στο ελληνικό δίκτυο, υποβλήθηκε στις 28/04/2021, αξιολογήθηκε επί τη βάσει της ισχύουσας νομοθεσίας και εγκρίθηκε στις 22/02/2022.

Η ΡΑΣ, στο πλαίσιο της καλής συνεργασίας με τους υποψήφιους αιτούντες και της διασφάλισης εφαρμογής των βέλτιστων πρακτικών της σχετικής νομοθεσίας, προβαίνει κατόπιν αιτήματος των υποψήφιων αιτούντων και πριν την υποβολή των σχετικών αιτήσεων μέσω της πλατφόρμας OSS, σε παροχή σχετικών διευκρινίσεων και οδηγιών.

5.11.4 Αξιολόγηση αιτήσεων και τεχνικών φακέλων για την έγκριση θέσης σε λειτουργία σταθερών εγκαταστάσεων

Το Δεκέμβριο 2021, ο ΟΣΕ, ως διαχειριστής υποδομής υπέβαλε στη ΡΑΣ αίτηση και τεχνικούς φακέλους για έγκριση θέσης σε λειτουργία του υποσυστήματος «Παρατρόχιος έλεγχος – χειρισμός και σηματοδότηση (CCS). Το αντικείμενο είναι το υποσύστημα φωνητικής ραδιοεπικοινωνίας συστήματος GSM-R στα τμήματα του σιδηροδρομικού άξονα Πειραιάς – Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας, Κιάτο – Αεροδρόμιο και των κλάδων γραμμής Θριάσιο – Ικόνιο και Οινόη – Χαλκίδα.

Η ΡΑΣ, βρίσκεται στο στάδιο αξιολόγησης της αίτησης.

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

Για να διασφαλιστεί ότι ο εξοπλισμός του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS) πληροί τις σχετικές προδιαγραφές και να αποτραπεί η υπονόμηση της διαλειτουργικότητας του ERTMS από πρόσθετες απαιτήσεις σχετικές με αυτό, ο ERA διασφαλίζει την εναρμονισμένη εφαρμογή του συστήματος ERTMS στην Ένωση. Προς τούτο, ο ERA είναι υπεύθυνος για την αξιολόγηση των προβλεπόμενων τεχνικών λύσεων πριν από την έναρξη ή τη δημοσίευση οποιασδήποτε πρόσκλησης υποβολής προσφορών σχετικά με παρατρόχιο εξοπλισμό ERTMS, προκειμένου να ελέγχεται εάν οι εν λόγω τεχνικές λύσεις είναι σύμφωνες με τις σχετικές ΤΠΔ και πλήρως διαλειτουργικές.

Στο παραπάνω πλαίσιο, η ΡΑΣ συμμετείχε το 2020 με στελέχη της σε διαβουλεύσεις με εκπροσώπους των εμπλεκόμενων φορέων (ERA – ΕΡΓΟΣΕ) με θέμα την «αρχική επαφή»

(initial engagement) της ΕΡΓΟΣΕ με τον ERA πριν την υποβολή φακέλου για την έγκριση από τον ERA του παρατρόχιου Ευρωπαϊκού Συστήματος Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS) στα τμήματα της γραμμής Λάρισα – Βόλος και Θεσσαλονίκη – Ειδομένη.

Επιπλέον, στο ως άνω πλαίσιο, το 2021, η ΡΑΣ συμμετείχε με στελέχη της σε διαβουλεύσεις με εκπροσώπους των εμπλεκόμενων φορέων (ERA – ΕΡΓΟΣΕ), με θέμα την «αρχική επαφή» (initial engagement) της ΕΡΓΟΣΕ με τον ERA, πριν την υποβολή φακέλου για την έγκριση από τον ERA του παρατρόχιου Ευρωπαϊκού Συστήματος Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS) στα τμήματα της γραμμής:

- Παλαιοφάρσαλος – Καλαμπάκα
- Ροδοδάφνη - Ρίο.

Στελέχη της ΡΑΣ συμμετέχουν ως παρατηρητές στις αιτήσεις που υπέβαλε η ΕΡΓΟΣΕ, μέσω της υπηρεσίας μιας στάσης, για την προέγκριση των ανωτέρω αναφερόμενων παρατρόχιων συστημάτων.

5.11.6 Εθνικό Μητρώο Οχημάτων (ΕΜΟ)

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

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

5.11.7 Σήμα Κατόχου Οχήματος (ΣΚΟ)

Η ΡΑΣ, το 2020, στο πλαίσιο επερχόμενης αίτησης για έγκριση οχημάτων για διάθεση στην ελληνική αγορά, προέβη σε απόδοση Σήματος Κατόχου Οχήματος (ΣΚΟ) στον αιτούντα, κατόπιν διερεύνησης με τον ERA και την αντίστοιχη Γερμανική Αρχή Ασφάλειας (στο μητρώο της οποίας ήταν εγγεγραμμένα οχήματα της εταιρίας).

Επιπλέον, η ΡΑΣ, προέβη το 2021 σε απόδοση Σήματος Κατόχου Οχήματος (ΣΚΟ):

- στον αιτούντα ΠΕΤΡΟΓΚΑΖ Α.Ε, στο πλαίσιο επερχόμενης αίτησης για έγκριση οχημάτων για διάθεση στην ελληνική αγορά, κατόπιν διερεύνησης με τον ERA και την αντίστοιχη Γερμανική Αρχή Ασφάλειας (στο μητρώο της οποίας ήταν εγγεγραμμένα οχήματα της εταιρίας).
- στον αιτούντα ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε., ως κατόχου του μεγαλύτερου μέρους του ελληνικού τροχαίου υλικού.

5.11.8 Παροχή γνώμης προς ΥΜΕ σχετικά με το Εθνικό Σχέδιο Εφαρμογής της ΤΠΔ «Υποδομή»

Η ΡΑΣ, το 2020 επί τη βάσει της ισχύουσας νομοθεσίας, παρείχε γνώμη προς το ΥΜΕ, ως αρμόδιο κράτος μέλος, σχετικά με το προταθέν Εθνικό Σχέδιο Εφαρμογής της ΤΠΔ «Υποδομή» που πρόκειται να κοινοποιηθεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

5.11.9 Παροχή γνώμης προς ΥΜΕ σχετικά με το Εθνικό Σχέδιο Εφαρμογής της ΤΠΔ «Παρατρόχιος έλεγχος – χειρισμός και σηματοδότηση»

Η ΡΑΣ, επί τη βάσει της ισχύουσας νομοθεσίας παρείχε το 2021 γνώμη προς το ΥΜΕ, ως αρμόδιο κράτος μέλος, σχετικά με το προταθέν Εθνικό Σχέδιο Εφαρμογής της ΤΠΔ «Παρατρόχιος έλεγχος – χειρισμός και σηματοδότηση» για το τμήμα γραμμής Κιάτου – Ροδοδάφνης, που κοινοποιήθηκε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

5.11.10 Παροχή γνώμης προς ΕΡΓΟΣΕ σχετικά με την κωδικοποίηση πληρότητας των εγγράφων που απαιτούνται για την υποβολή αίτησης έγκρισης υποσυστημάτων

Η ΡΑΣ, παρείχε το 2021 γνώμη σε προταθέν σχέδιο της ΕΡΓΟΣΕ, σχετικά με την κωδικοποίηση πληρότητας των εγγράφων που απαιτούνται να υποβληθούν από τον αιτούντα στη ΡΑΣ, για τη χορήγηση έγκρισης θέσης σε λειτουργία υποσυστημάτων ή μέρους αυτών, όπως αποτυπώνονται στην ισχύουσα ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία.

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

Προκειμένου να διευκολυνθεί η ορθή εφαρμογή της νομοθεσίας έγκρισης οχημάτων για διάθεση στην αγορά και να αποσαφηνιστούν οι αρμοδιότητες, οι υποχρεώσεις του κάθε εμπλεκόμενου φορέα καθώς και η διαδικασία που πρέπει να ακολουθηθεί μετά τις αλλαγές που επέφερε το 4^ο ΣΠ, το 2020 πραγματοποιήθηκαν συναντήσεις με στελέχη των εμπλεκόμενων φορέων, όπως οργανισμών αξιολόγησης (NoBo – DeBo - AsBo), εκπροσώπων του ERA, του ΟΣΕ, της ΕΡΓΟΣΕ και του ΥΥΜ, ώστε να λαμβάνονται τα ενδεδειγμένα μέτρα για την έγκριση των υποσυστημάτων στην Ελλάδα, κατά τρόπο που να ικανοποιούν τη σχετική νομοθεσία.

5.11.12 Σύνταξη και επεξεργασία οδηγών κατευθυντήριων γραμμών που απορρέουν από τη νομοθεσία

Η ΡΑΣ, εντός των ετών 2020-2021 συνέταξε κατά το μεγαλύτερο μέρος, τον οδηγό που παρέχει λεπτομερή καθοδήγηση προς τους αιτούντες για τον τρόπο με τον οποίο λαμβάνονται οι εγκρίσεις σταθερών εγκαταστάσεων. Ο οδηγός επεξηγεί τις απαιτήσεις για τις εν λόγω εγκρίσεις και απαριθμεί τα απαιτούμενα έγγραφα.

Στη συνέχεια, το 2021, η ΡΑΣ ανέθεσε σε εξωτερικό συνεργάτη την ολοκλήρωση του συγκεκριμένου οδηγού καθώς και την εκπόνηση λοιπών οδηγών που απορρέουν από τη νομοθεσία του 4^{ου} Σιδηροδρομικού Πακέτου. Συγκεκριμένα ανατέθηκε:

- η σύνταξη του οδηγού προς τους αιτούντες για την έκδοση προσωρινών εγκρίσεων από τη ΡΑΣ. Όταν απαιτούνται δοκιμές για τη λήψη αποδεικτικών εγγράφων της

τεχνικής συμβατότητας των υποσυστημάτων των στοιχείων εντός του οχήματος και του οχήματος με το δίκτυο, η ΡΑΣ μπορεί να εκδίδει προσωρινές εγκρίσεις στον αιτούντα για να χρησιμοποιεί το όχημα για τις πρακτικές επαληθεύσεις στο δίκτυο.

- η σύνταξη του οδηγού, προκειμένου η ΡΑΣ να εκδίδει γνωμοδότηση σχετικά με την αίτηση προέγκρισης που υποβάλλεται από τον αιτούντα στον ERA πριν τη δημοπράτηση των παρατρόχιων υποσυστημάτων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης, περιλαμβανομένων του ETCS και/ή του GSM-R. Απώτερος σκοπός είναι να εξασφαλιστεί η εναρμονισμένη εφαρμογή του συστήματος ERTMS στην Ένωση.

Η ΡΑΣ βρίσκεται στο στάδιο ελέγχου των ανωτέρων οδηγών.

5.11.13 Καθορισμός ύψους παραβόλων σύμφωνα με το ν. 4632/2019

Η ΡΑΣ, κατόπιν διερεύνησης και αποδελτίωσης σχετικών πρακτικών άλλων NSA εντός του 2020, επεξεργάστηκε εισήγηση προς το ΥΜΕ για τον καθορισμό του ύψους των παραβόλων, που προκύπτουν από το άρθρο 83 του ν. 4632/2019, και αφορούν στη διαδικασία εγκρίσεων υποσυστημάτων είτε από τη ΡΑΣ, είτε σε συνεργασία με τον ERA.

Η ΡΑΣ, σε συνέχεια της διερεύνησης και αποδελτίωσης σχετικών πρακτικών άλλων NSA, απέστειλε το 2021 στο ΥΜΕ εισηγήσεις συνοδευόμενες από τα αντίστοιχα σχέδια Κοινών Υπουργικών Αποφάσεων (ΚΥΑ), κατ' εφαρμογή των άρθρων 83 του ν. 4632/2019 και 85 (2β) του ν. 4199/2013, για τον καθορισμό του ύψους των παραβόλων σχετικά με τη διαλειτουργικότητα. Συγκεκριμένα, για τον καθορισμό του ύψους των παραβόλων που προβλέπονται στις παρ. 2, 3α, 4 και 5α του άρθρου 83 του ν. 4632/2019, ήτοι:

1. Παράβολο για την έκδοση γνωμοδότησης εκ μέρους της ΡΑΣ σχετικά με την αίτηση έγκρισης παρατρόχιου εξοπλισμού ERTMS.
2. Παράβολο για την έκδοση προσωρινής έγκρισης εκ μέρους της ΡΑΣ για επιτόπιες δοκιμές οχημάτων στο δίκτυο.

3. Παράβολο για το εθνικό μέρος των αιτήσεων για την έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά ή την έγκριση τύπου οχήματος που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του Οργανισμού.
4. Παράβολο για τη διαδικασία προκαταρκτικής επαφής, προβλεπόμενης από τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2018/545, σχετικά με τον καθορισμό πρακτικών ρυθμίσεων για την έγκριση σιδηροδρομικών οχημάτων και διαδικασίας έγκρισης τύπου οχημάτων.
5. Παράβολο για τον καθορισμό, κατ' αντιστοιχία του άρθρου 3.2 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2018/764, του εθνικού ωριαίου συντελεστή, ο οποίος αναφέρεται στη συμφωνία συνεργασίας δυνάμει του άρθρου 76 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796, μεταξύ του Οργανισμού και της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων και για τη ρύθμιση κάθε θέματος σχετικού με την απόδοση μέρους της αποζημίωσης του ελληνικού Δημοσίου στους υπάλληλους της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, οι οποίοι είναι ενταγμένοι στην Ομάδα Εμπειρογνομόνων (Pool of Experts) του Οργανισμού και υποβοηθούν τον Οργανισμό στην εκτέλεση των καθηκόντων του, σχετικά με τη διεκπεραίωση αιτήσεων για τις εγκρίσεις οχήματος για διάθεση στην αγορά ή τις εγκρίσεις τύπου οχήματος.

5.11.14 Παροχή γνώμης σχετικά με τον καθορισμό τμημάτων σιδηροδρομικής υποδομής και οχημάτων τροχαίου υλικού ως αποκλειστικής ιστορικής ή/και τουριστικής ή/και τοπικής χρήσης

Σύμφωνα με το άρθρο 1 παρ. 4 σημείο ε' του ν. 4632/2019, προβλέπεται ότι εξαιρείται από τις διατάξεις του νόμου η υποδομή και τα οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά για τοπική, ιστορική ή τουριστική χρήση. Ο καθορισμός τους γίνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν εισήγησης του διαχειριστή υποδομής και γνώμης της ΡΑΣ.

Στο ανωτέρω πλαίσιο, η ΡΑΣ εντός του 2021 παρείχε γνώμη επί της πρότασης του ΟΣΕ για τον εν λόγω καθορισμό της υποδομής και των οχημάτων, υποβάλλοντας παρατηρήσεις.

5.12 Σιδηροδρομική Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (RID)

5.12.1 Γενικά

Η ΡΑΣ, σύμφωνα με το άρθρο 85 του ν. 4199/2013 ασκεί τα καθήκοντα της «Αρμόδιας Αρχής» του Κανονισμού σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων (RID). Ο Κανονισμός ενσωματώθηκε αρχικά στην εθνική νομοθεσία με την Κ.Υ.Α. 35043/2524/2010 (Β' 1385). Ο Κανονισμός επικαιροποιείται κάθε δύο χρόνια περίπου και σήμερα είναι σε ισχύ η Κ.Υ.Α. αρ. Γ5/145078/21.07.2021 (ΦΕΚ Β' 3202).

Ως αρμόδια Αρχή του Κανονισμού, η ΡΑΣ συνέβαλε παρέχοντας σχόλια προς το ΥΜΕ, στη σύνταξη της παραπάνω αναφερομένης τελευταίας έκδοσης, «Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2008/68/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων, όπως τα παραρτήματά της προσαρμόστηκαν στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο με την Οδηγία (ΕΕ) 2020/1833 της Επιτροπής».

Σύμφωνα με τον Κανονισμό RID, κάθε επιχείρηση, οι δραστηριότητες της οποίας περιλαμβάνουν τη μεταφορά ή τη σχετική συσκευασία, φόρτωση, πλήρωση ή εκφόρτωση επικινδύνων εμπορευμάτων σιδηροδρομικώς, θα διορίζει έναν ή περισσότερους Συμβούλους Ασφαλούς Μεταφοράς Επικινδύνων Εμπορευμάτων (ΣΑΜΕΕ) για τη μεταφορά τους.

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

Οι ορισμένοι φορείς παροχής κατάρτισης ΣΑΜΕΕ στην Ελλάδα είναι:

- Το Εργαστήριο Οχημάτων, Τομέα Μηχανολογικών Κατασκευών & Αυτομάτου Ελέγχου, της Σχολής Μηχανολόγων Μηχανικών, του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου (Απόφαση Φ.102.3/46374/5081/16.07.2001 & Απόφαση 22352/15362/15.06.2012).
- Το Εργαστήριο Στοιχείων Μηχανών και Μηχανολογικού Σχεδιασμού της Σχολής Μηχανολόγων Μηχανικών του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης (βλ. ΦΕΚ Β' 3713/2017).
- Το Τμήμα Μηχανικών Τεχνολογίας Πετρελαίου και Φυσικού Αερίου Τ.Ε. και Μηχανολόγων Μηχανικών Τ.Ε. του ΤΕΙ Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης (βλ. ΦΕΚ Β' 4508/2016).

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

Επίσης, η ΡΑΣ δύναται να συμμετέχει με στελέχη της ως μέλη, στην Επιτροπή Εξετάσεων για την πιστοποίηση Συμβούλων Ασφαλούς Μεταφοράς Επικινδύνων Εμπορευμάτων (ΣΑΜΕΕ) κατά RID, από τον Οκτώβριο 2015, ενώ τηρεί και ενημερώνει μητρώο, με τους ενεργούς ΣΑΜΕΕ για τη σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων.

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

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



5.12.2 Έγκριση οργάνων επιθεώρησης για τα Κεφάλαια 6.2 και 6.7 του Κανονισμού για τη σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (RID) και εγκεκριμένα όργανα

Η ΡΑΣ έχει συντάξει Κανονιστικό Πλαίσιο για την έγκριση οργάνων επιθεώρησης σχετικά με τη διαδικασία και τα δικαιολογητικά που απαιτούνται για αξιολόγηση συμμόρφωσης, περιοδικές επιθεωρήσεις, ενδιάμεσες επιθεωρήσεις, έκτακτους ελέγχους, σύμφωνα με την παράγραφο 1.8.6 του Κανονισμού RID. Το Κανονιστικό Πλαίσιο αναρτήθηκε στο ΦΕΚ 1156Β'/04.04.2017, μετά την έγκρισή του από την Ολομέλεια της ΡΑΣ.

Επί τη βάση του πλαισίου, ενέκρινε με απόφαση της Ολομέλειας στις 20/07/2020, την ανανέωση του ορισμού της εταιρείας ΚΑΠΑ ΡΟ ΕΛΛΑΣ ΕΠΕ (KR Hellas Limited) ως οργάνου επιθεώρησης για τα Κεφάλαια 6.2 και 6.7 του Κανονισμού, για τη σιδηροδρομική μεταφορά

επικίνδυνων εμπορευμάτων (RID) μεταξύ κρατών μελών της ΕΕ και τρίτων χωρών. Η ισχύς της έγκρισης ορίστηκε έως 21.07.2024.

Επίσης, προχώρησε στην ενημέρωση και παροχή διευκρινίσεων σε ενδιαφερόμενη μέρη, κατόπιν αιτημάτων τους, σχετικά με το ισχύον Κανονιστικό Πλαίσιο έγκρισης των οργάνων επιθεώρησης, σύμφωνα με τον Κανονισμό RID.

Επίσης, με βάση τα παραπάνω η Ολομέλεια της ΡΑΣ με Απόφασή της το Μάιο 2021, όρισε την ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. ως φορέα ελέγχου τύπου Β για το πεδίο εφαρμογής της διαπίστευσης του Κεφαλαίου 6.8 του Κανονισμού RID «Σταθερές δεξαμενές (βυτιοφόρα οχήματα), αποσυναρμολογούμενες δεξαμενές και δεξαμενές – εμπορευματοκιβωτίων και δεξαμενές σε κινητά αμαξώματα (swap bodies), με περιβλήματα από μεταλλικά υλικά». Η ισχύς της έγκρισης ορίστηκε έως τις 04.11.2024.

5.12.3 Πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για ορισμό εξεταστικού φορέα ΣΑΜΕΕ

Το 2017, η ΡΑΣ όρισε το Εργαστήριο Στοιχείων Μηχανών και Δυναμικής της Σχολής Μηχανολόγων Μηχανικών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου ως Εξεταστικό Φορέα Συμβούλων Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ΣΑΜΕΕ), για τις σιδηροδρομικές μεταφορές όλων των κλάσεων πλην της κλάσης επτά (7) (ραδιενεργά υλικά), για όλη τη χώρα. Η διάρκεια ορισμού του Εξεταστικού Φορέα, σύμφωνα με το άρθρο 12 της ΚΥΑ Γ1/20655/2897/2015 (Β' 1495), που ήταν τότε σε ισχύ, ορίστηκε σε πέντε (5) έτη, ήτοι έως 03/04/2022.

Η ΡΑΣ, σύμφωνα με το άρθρο 12 παρ. 3 της ισχύουσας ΚΥΑ Αριθμ. Γ5/145078/2021, έχει την υποχρέωση, έξι (6) μήνες πριν τη λήξη της ισχύος ορισμού του υφιστάμενου εξεταστικού φορέα, να αναρτά στον ιστότοπό της πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για εξεταστικούς φορείς ΣΑΜΕΕ για τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Επί τη βάση αυτή, αναρτήθηκε η εν λόγω πρόσκληση το Νοέμβριο 2021.

5.12.4 Πολυμερείς συμφωνίες μεταξύ των συμβαλλόμενων στο RID κρατών

Σύμφωνα με την παρ. 1.5.1 του RID (Κ.Υ.Α. αρ. Γ5/145078/21.07.2021 (ΦΕΚ Β' 3202) «Οι αρμόδιες αρχές των Συμβαλλόμενων Κρατών στον RID, μπορούν να συμφωνήσουν απευθείας μεταξύ τους για να εξουσιοδοτήσουν ορισμένες επιχειρήσεις μεταφοράς στις περιφέρειές τους μέσω προσωρινών εξαιρέσεων από τις απαιτήσεις του RID, αρκεί να μη διακυβεύεται έτσι η ασφάλεια. Η αρχή που ανέλαβε την πρωτοβουλία της προσωρινής εξαίρεσης θα πρέπει να ενημερώσει για τις εξαιρέσεις την Γραμματεία της ΟΤΙF η οποία θα πρέπει να ενημερώσει τα Συμβαλλόμενα Κράτη στον RID».

Στο παραπάνω πλαίσιο και κατόπιν αιτημάτων της ΟΤΙF, σχετικά με την υπογραφή συγκεκριμένων πολυμερών συμφωνιών, η ΡΑΣ, αφού διερεύνησε με τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στη σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων στον ελλαδικό χώρο, την αναγκαιότητα ή μη συνυπογραφής της Ελλάδας, προέβη το 2020, με αποφάσεις της ολομέλειας, στην συνυπογραφή τριών (3) πολυμερών ειδικών συμφωνιών μεταξύ των συμβαλλόμενων στο RID κρατών.

Αντίστοιχα, η ΡΑΣ προέβη το 2021, με αποφάσεις της ολομέλειας, στην συνυπογραφή έξι (6) πολυμερών ειδικών συμφωνιών μεταξύ των συμβαλλόμενων στο RID κρατών.

5.12.5 Συμπλήρωση ερωτηματολογίων του ΟΤΙF (Διακυβερνητικός Οργανισμός Διεθνών Σιδηροδρομικών Μεταφορών)

Στο πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης της εφαρμογής των ενιαίων κανόνων ΑΡΤU και ΑΤΜF από τα συμβαλλόμενα κράτη, η Επιτροπή Τεχνικών Εμπειρογνώμων (CTE) του ΟΤΙF (Διακυβερνητικός Οργανισμός Διεθνών Σιδηροδρομικών Μεταφορών) απέστειλε το 2021 ερωτηματολόγιο στο ΥΜΕ, ως κράτος μέλος. Η ΡΑΣ συνεισέφερε στη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου για τα θέματα αρμοδιότητάς της.

Επίσης, η ΡΑΣ συνεισέφερε στη συμπλήρωση σχετικού ερωτηματολογίου του ΟΤΙF για την υλοποίηση της Σύμβασης σχετικά με τις Διεθνείς Σιδηροδρομικές Μεταφορές (COTIF).

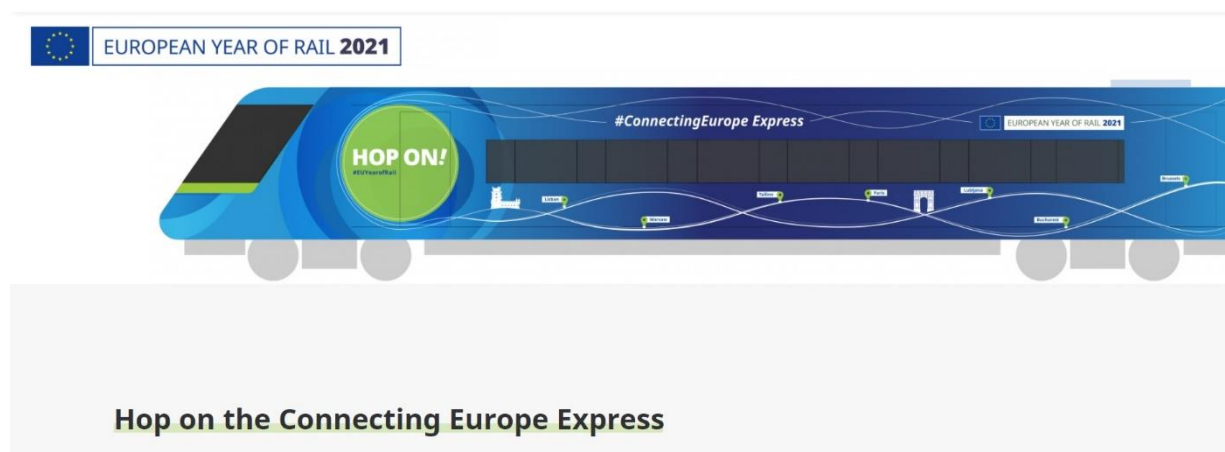
6 ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ ΣΕ ΣΥΝΑΝΤΗΣΕΙΣ - ΣΥΝΕΔΡΙΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ & ΕΘΝΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ, ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΕΣ, ΗΜΕΡΙΔΕΣ

6.1 Ευρωπαϊκό Έτος Σιδηροδρόμων

Το 2021 είναι ένα σημαντικό έτος για την ενωσιακή πολιτική για τους σιδηροδρόμους. Ουσιαστικά αποτελεί το πρώτο πλήρες έτος εφαρμογής σε ολόκληρη την ΕΕ, των κανόνων που συμφωνήθηκαν στο πλαίσιο της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους, ιδίως όσον αφορά το άνοιγμα της αγοράς των εγχώριων επιβατικών υπηρεσιών και τη μείωση του κόστους και του διοικητικού φόρτου για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε ολόκληρη την ΕΕ.

Ως εκ τούτου, θεωρήθηκε ως η κατάλληλη επιλογή χρόνου για ανακήρυξη του 2021 ως Ευρωπαϊκού Έτους Σιδηροδρόμων, με απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Κύριος σκοπός της απόφασης αυτής είναι να συμβάλει στην αύξηση του ποσοστού των επιβατών και των εμπορευμάτων που διακινούνται σιδηροδρομικώς.



Η ΡΑΣ συνεργάστηκε με το Διαχειριστή της Υποδομής και το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών για τη διαμόρφωση δράσεων για την ανάδειξη του σιδηροδρόμου ως του ασφαλέστερου μέσου μεταφοράς με το μικρότερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα και

συμμετείχε στο επετειακό δρομολόγιο Connecting Europe Express - On Board (Αθήνα – Θεσσαλονίκη), που βρέθηκε στην Ελλάδα τον Σεπτέμβριο του 2021.

6.2 Γενική Διεύθυνση Μεταφορών και Κινητικότητας (DG-MOVE)

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

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

6.2.1 Γενικές Συνελεύσεις του Ευρωπαϊκού Δικτύου των Ρυθμιστικών Φορέων Σιδηροδρόμων

Η ΡΑΣ ως μέλος του European Network of Railway Regulatory Bodies(ENRRB), συμμετείχε στις συναντήσεις που διοργανώθηκαν από την αρμόδια Γενική Δ/ση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, DG FOR MOBILITY AND TRANSPORT το 2020 & 2021 και συγκεκριμένα :

- Στην 19η συνάντηση του Δικτύου, στις 15 & 16.01.2020, που επικεντρώθηκε, την πρώτη ημέρα, σε παρουσιάσεις θεμάτων του Κανονισμού 2017/2177/ΕΕ για την πρόσβαση σε εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης και ειδικότερα σε θέματα χωρητικότητας, κριτηρίων προτεραιότητας και χρεώσεων των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Στη δεύτερη μέρα της συνάντησης (workshop)είχαν κληθεί να συμμετάσχουν εκπρόσωποι των Αρχών Ανταγωνισμού της ΕΕ, με σκοπό την ανταλλαγή απόψεων σχετικά με πρακτικές που συνιστούν νόθευση του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρόμων και την επισήμανση της αναγκαιότητας συνεργασίας μεταξύ Ρυθμιστικών Αρχών και Επιτροπών Ανταγωνισμού.

- Στην 20^η συνάντηση του Δικτύου, την 21^η.01.2021, με κυριότερα θέματα την παροχή υπηρεσιών σε εγκαταστάσεις τερματικών σταθμών σε λιμάνια, την ερμηνεία και

εφαρμογή άρθρων της Οδηγίας 34/2014 που σχετίζονται με τέλη χρήσης της υποδομής και χωρητικότητα.

- Στην 21^η συνάντηση του Δικτύου την 15^η.12.2021 με θέματα και παρουσιάσεις σχετικά με το Railfacilitiesportal, την κατανομή της χωρητικότητας και τις αναθέσεις υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας.

6.2.2 Συναντήσεις Εθνικών Φορέων Επιβολής του Κανονισμού 1371/2007

Η ΡΑΣ συμμετείχε στις συναντήσεις των National Enforcement Bodies (NEB) που διοργανώθηκαν με τηλεδιάσκεψη από την αρμόδια Διεύθυνση «B5 – Social aspects, Passenger rights and Equal opportunities» της ΕΕ και συγκεκριμένα:

- Στις 18.06.2020, με κύριο θέμα την εφαρμογή της Σύστασης 2020/648 που εξέδωσε η ΕΕ σχετικά με τα κουπόνια που προσφέρονται σε επιβάτες και ταξιδιώτες ως εναλλακτική δυνατότητα αντί της επιστροφής εξόδων για ματαιωθείσες υπηρεσίες οργανωμένων ταξιδιών και μεταφορών στο πλαίσιο της πανδημίας COVID-19. Συζητήθηκαν παράπονα επιβατών που τυχόν έχουν λάβει και πρακτικές των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για τον τρόπο αποζημίωσης των εισιτηρίων, από την έναρξη της πανδημίας και της εφαρμογής περιοριστικών μέτρων μετακινήσεων.
- Στις 7.12.2020 , όπου κυρίως παρουσιάστηκε ο νέος Κανονισμός Δικαιωμάτων των Επιβατών και συζητήθηκαν προβλήματα αναφορικά με την εφαρμογή του ισχύοντος ΕΚ 1371/2007.
- Στις 3.12.2021 , όπου συζητήθηκαν η εφαρμογή του Κανονισμού 1371/2007 κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID 19, η πύλη Single Digital Gateway – your Europe, τρόποι υποβολής καταγγελιών και φορείς εξωδικαστικής επίλυσης διαφορών.

6.2.3 Συμμετοχή στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Ανταγωνισμού (European Competition Network - E.C.N.)

Στο πλαίσιο της ενημέρωσης του Ευρωπαϊκού Δικτύου Ανταγωνισμού αναφορικά με τον χειρισμό καταγγελίας για πιθανολογούμενες παραβάσεις του άρθρου 102 της ΣΛΕΕ, ως

οφείλεται από το σχετικό νομοθετικό πλαίσιο, και κατόπιν ερωτήματος της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η ΡΑΣ προχώρησε σε σχετική αλληλογραφία με τα εμπλεκόμενα υπουργεία για την επιβεβαίωση του ρόλου της ως τομεακής αρχής ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Με επιστολές του Αντιπροέδρου της Κυβέρνησης, αρμόδιου μεταξύ άλλων, για τη ρύθμιση οριζόντιων θεμάτων που αφορούν τις Ανεξάρτητες Αρχές, περιλαμβανομένης της νομοθετικής πρωτοβουλίας, του υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθώς και του υπουργού Ανάπτυξης και Επενδύσεων, ενημερώθηκε, μέσω της Μόνιμης Ελληνικής Αντιπροσωπείας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού και επιβεβαιώθηκε, τον Νοέμβριο του 2020, η ένταξη της ΡΑΣ στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Ανταγωνισμού ως τομεακής αρχής ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών μεταφορών.

6.3 Ένωση Ανεξάρτητων Ρυθμιστικών Αρχών Σιδηροδρόμων (IRG-Rail)

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

- Για την πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή (Access) και υποομάδα εργασίας για την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις παροχής υπηρεσιών (Access to Service Facilities).
- Αναδυομένων νομοθετικών προτάσεων στον σιδηροδρομικό τομέα (Emerging Legislative Proposals in the Railway Sector).
- Παρακολούθησης της σιδηροδρομικής αγοράς (Market Monitoring).
- Για τα τέλη χρέωσης για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής (Charges), καθώς και υποομάδα εργασίας για τα τέλη χρέωσης για την χρήση των εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών (Charges for Service Facilities).

Τα κύρια αποτελέσματα των εργασιών αποτυπώθηκαν στα ακόλουθα έγγραφα:

2020

- Report on the state of development of the TTR project and its pilots

- Paper on National practices for planning and monitoring of Temporary Capacity Restrictions
- Paper on Passenger Platforms
- Report on Overview of the classification of tracks in the main maritime and inland port(s) in different European countries
- Report on monitoring of exemptions granted under Article 2 Paragraph 2 of Implementing Regulation (EU) 2017/2177
- Paper Overview on International Passengers Services
- Overview of Charging Practices for the Minimum Access Package in Europe
- Charges for Freight Terminals
- Strategy Document 2021-2024
- 8th Market Monitoring report
- Questionnaire on National Measures in the Rail Sector Against the Covid-19 Pandemic
- IRG-Rail Statement on the Covid-19 crisis

2021

- Statement Rights of Applicants
- Update of the Report on Exemptions under IR (EU) 2017/2177
- Report on Tracks in Ports
- Report on Temporary Capacity Restrictions
- Overview paper on Ticketing
- Update of the overview of charges and charging principles for freight terminals
- Paper on market segmentation & mark ups
- Covid publication 2021
- Statement on the Responsibility of IMs of 3rd party SF Descriptions in NS
- Report on the state of development of TTR
- IRG 9th MM Report

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

- IRG Rail WG Charges Review of Charging Practices

- IRG-Rail AtoSF - Questionnaire on Ports
- Regarding traction current (par. 3(a) of Annex II of Directive 2012/34/EU)
- Questionnaire related Annex VII and invitation 17 serac WG RFC
- Regulator Body's 2017/2075 replacing Annex II of Directive 2012/34/EU
- Question regarding the classification of installations
- Market monitoring report
- Covid 19 data tool

6.3.1 Γενικές Συνελεύσεις του IRG- Rail

Η ΡΑΣ συμμετείχε στις **Ολομέλειες του IRG- Rail**, που διενεργήθηκαν μέσω τηλεδιάσκεψης και συγκεκριμένα:

- Στις 18 & 19.05.2020, στο πλαίσιο της οποίας κύριο θέμα συζήτησης ήταν οι απόψεις των μελών του IRG Rail για την αντιμετώπιση της πανδημίας COVID 19 και οι συνέπειες που διαφαίνονταν στη σιδηροδρομική αγορά.
- Στις 17 & 18.11.2020, όπου συζητήθηκαν και ψηφίστηκαν η Στρατηγική 2021-2024, τα κείμενα που δημιούργησαν οι επιμέρους ομάδες εργασίας του IRG Rail, το πρόγραμμα εργασιών για το έτος 2021 καθώς και ο νέος Αντιπρόεδρος για το 2021.
- Στις 26 & 27.05.2021, με θέματα το ευρωπαϊκό έτος σιδηροδρόμων, την πολυτροπικότητα στις μεταφορές και την τελική ψήφιση των κειμένων που προετοιμάζουν οι επιμέρους ομάδες εργασίας.
- Στις 9 & 10.11.2021 όπου συζητήθηκαν εσωτερικές μεταρρυθμίσεις του IRG Rail, όπως παρουσίαση του εργαλείου online συνεργασίας των μελών του και εκλογή του Αντιπροέδρου για το έτος 2022.

6.3.2 Συμμετοχή σε Ομάδες Εργασίας του IRG- Rail

Η ΡΑΣ συμμετείχε με τηλεδιάσκεψη, στις περισσότερες συναντήσεις των Ομάδων Εργασίας, με κύρια θέματα συζήτησης το 2020 τις επιπτώσεις της πανδημίας στην σιδηροδρομική αγορά, την εφαρμογή του Κανονισμού 2017/2177 για την ισότιμη πρόσβαση όλων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στις υπηρεσίες αλλά και τις εξαιρέσεις που μπορούν να παρασχεθούν από την εφαρμογή του, τα τέλη χρήσης της υποδομής και γενικότερα τη διαμόρφωση των κειμένων που αναφέρονται παραπάνω, αποτυπώνοντας πρακτικές των σιδηροδρομικών φορέων και αρμοδιότητες της Αρχής.

6.4 Συμμετοχή στο Δίκτυο Οικονομικών Ρυθμιστών του ΟΟΣΑ

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

Συμμετείχε στη 15η συνάντηση του Δικτύου Οικονομικών Ρυθμιστών (NER), που διενεργήθηκε με τηλεδιάσκεψη λόγω της πανδημίας COVID-19, τον Νοέμβριο του 2020. Κύριο θέμα συζήτησης μεταξύ της Ρυθμιστικής Επιτροπής Πολιτικής (RPC) και του Δικτύου Οικονομικών Ρυθμιστικών Αρχών (NER) ήταν το ρυθμιστικό πλαίσιο για τις αναδυόμενες τεχνολογίες με περαιτέρω ανάλυση και ερμηνεία από τους ρυθμιστές των δικτύων.

Επίσης η ΡΑΣ συμμετείχε στην 16^η συνάντηση του NER στις 13 & 14.04.2021, με θέματα για την διακυβέρνηση των ρυθμιστικών φορέων, μετρήσεις, αξιολογήσεις και επιδόσεις οικονομικών ρυθμιστικών φορέων δικτύων.

Τέλος, συμμετείχε στην έρευνα που εκπονεί ο ΟΟΣΑ για τους οικονομικούς πόρους Οικονομικών Ρυθμιστών κάθε χώρας.

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

Η ΡΑΣ συμμετέχει ως μέλος στις συναντήσεις της Ολομέλειας (Γενικές Συνελεύσεις) του Δικτύου των Εθνικών Αρχών για την Ασφάλεια (ΕΑΑ) των Σιδηροδρόμων, το οποίο συγκροτείται από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης σύμφωνα με το άρθρο 38 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/798. Οι συνεδριάσεις αυτές πραγματοποιούνται υπό την οργάνωση και το συντονισμό του Οργανισμού, στην έδρα του στην πόλη Valenciennes της Γαλλίας. Επίσης, η ΡΑΣ συμμετέχει στις Κοινές Συναντήσεις του Δικτύου των Εθνικών Αρχών για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων και των Εθνικών Φορέων Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων καθώς επίσης και στις Κοινές Συναντήσεις του Δικτύου των Εθνικών Αρχών για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων και των Αντιπροσωπευτικών Φορέων του Σιδηροδρομικού Τομέα, οι οποίες πραγματοποιούνται, συνήθως, την προηγούμενη ή την επόμενη ημέρα των συναντήσεων της Ολομέλειας του Δικτύου των ΕΑΑ.



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

Κατά το 2020, πραγματοποιήθηκαν οι ακόλουθες τρεις (3) Γενικές Συνελεύσεις (ΓΣ) του Δικτύου των ΕΑΑ και Κοινές Συναντήσεις του Δικτύου των ΕΑΑ και των Εθνικών Φορέων

Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων και των Αντιπροσωπευτικών Φορέων του Σιδηροδρομικού Τομέα:

1. Η 53η ΓΣ στις 11&12-02-2020.
2. Η 54η ΓΣ στις 09&10-09-2020.
3. Η 55η ΓΣ στις 17&18-11-2020.

Η ΡΑΣ, συμμετείχε στη συνάντηση του Φεβρουάριου 2020, που πραγματοποιήθηκε στην έδρα του ERA στην πόλη Valenciennes της Γαλλίας.

Επίσης, συμμετείχε εξ' αποστάσεως μέσω τηλεδιάσκεψης, λόγω της πανδημίας, στις αντίστοιχες συναντήσεις που έλαβαν χώρα το Σεπτέμβριο και Νοέμβριο 2020.

Η θεματολογία (agenda) των παραπάνω Γ.Σ. επικεντρώθηκε κυρίως :

- Στον καθορισμό κανόνων και αρχών για τη βελτίωση λειτουργίας του Δικτύου των ΕΑΑ.
- Στην εκτέλεση των συμφωνιών συνεργασίας μεταξύ του ERA και των ΕΑΑ.
- Στην παρακολούθηση από τον ERA των επιδόσεων και της λήψης αποφάσεων των ΕΑΑ, μέσω σχετικών ελέγχων και επιθεωρήσεων.
- Στην λειτουργία της πλατφόρμας του One Stop Shop (OSS).
- Στην αναθεώρηση του πακέτου των Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας.
- Σε θέματα εφαρμογής του 4^{ου} ΣΠ.
- Στη λήψη μέτρων στο σιδηροδρομικό τομέα λόγω της πανδημίας COVID-19.

Αντίστοιχα, κατά το 2021 πραγματοποιήθηκαν μέσω τηλεδιασκέψεων οι ακόλουθες έξι (6) Γενικές Συνελεύσεις (ΓΣ) του Δικτύου των ΕΑΑ και Κοινές Συναντήσεις του Δικτύου των ΕΑΑ και των Εθνικών Φορέων Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων και των Αντιπροσωπευτικών Φορέων του Σιδηροδρομικού Τομέα:

1. Η 56η ΓΣ στις 23 & 24-02-2021, στο πλαίσιο της οποίας διεξήχθη η 3^η Κοινή Συνάντηση του Δικτύου των ΕΑΑ και των Εθνικών Φορέων Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων και των Αντιπροσωπευτικών Φορέων του Σιδηροδρομικού Τομέα.
2. Η ad-hoc συνάντηση στις 27-04-2021 σχετικά με την υπό έκδοση Κοινή Μέθοδο Ασφάλειας για τον καθορισμό μεθόδων αξιολόγησης του επιπέδου και των επιδόσεων ασφάλειας των φορέων λειτουργίας των σιδηροδρόμων σε εθνικό επίπεδο και σε ενωσιακό επίπεδο.
3. Η 57η ΓΣ στις 01 & 06-06-2021.
4. Η ad-hoc συνάντηση στις 17-06-2021 σχετικά με την παρακολούθηση των επιδόσεων και της λήψης αποφάσεων των ΕΑΑ.
5. Η ad-hoc συνάντηση στις 29-09-2021 σχετικά με την σύσταση υπο-ομάδων που θα λειτουργούν εντός του Δικτύου ΕΑΑ.
6. Η 58η ΓΣ στις 09 & 10-11-2021.

Η ΡΑΣ, συμμετείχε εξ' αποστάσεως μέσω τηλεδιάσκεψης, λόγω της πανδημίας, σε όλες τις ανωτέρω συναντήσεις.

Η θεματολογία (agenda) των παραπάνω ΓΣ επικεντρώθηκε κυρίως :

- Στην ανταλλαγή απόψεων σχετικά με τη διαβούλευση της Κοινής Μεθόδου Ασφάλειας για τον καθορισμό μεθόδων αξιολόγησης του επιπέδου και των επιδόσεων ασφάλειας των φορέων λειτουργίας των σιδηροδρόμων σε εθνικό επίπεδο και σε ενωσιακό επίπεδο.
- Στη διαδικασία αναθεώρησης των Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας.
- Στις εφαρμογές του 4^{ου} Σιδηροδρομικού Πακέτου (υπηρεσία μιας στάσης, ομάδα εργασίας εμπειρογνομόνων κ.α.).
- Στις χρεώσεις που εφαρμόζονται από τον ERA στο πλαίσιο των καθηκόντων του, βάσει του 4^{ου} ΣΠ.

- Στην αναθεώρηση του Μητρώου Υποδομής και στην υφιστάμενη κατάσταση του Μητρώου Οχημάτων.

6.6 Ομάδα/«Δεξαμενή» Εμπειρογνωμόνων (Pool of Experts / PoE)

Το Νοέμβριο 2019, και στο πλαίσιο της ως άνω εθελοντικής συνεργασίας μεταξύ ERA και ΡΑΣ, δύο (2) στελέχη της ΡΑΣ έλαβαν μέρος σε εκπαιδευτικό πρόγραμμα, διάρκειας μίας (1) εβδομάδας, απευθυνόμενο σε ορισμένους εμπειρογνώμονες για την αξιολόγηση αιτήσεων για έγκριση (τύπου) οχημάτων.

Τον Φεβρουάριο 2020, ένα (1) ακόμη στέλεχος της ΡΑΣ συμμετείχε σε ανάλογο εκπαιδευτικό πρόγραμμα εμπειρογνωμόνων για την αξιολόγηση αιτήσεων για ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας.

6.7 Εκπαιδεύσεις στην πλατφόρμα «Υπηρεσία μιας Στάσης»

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

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

Λόγω της πανδημίας COVID-19 δεν κατέστη δυνατή η παρακολούθηση ανάλογων εκπαιδευτικών προγραμμάτων.



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

Η ΡΑΣ συμμετείχε στη συνεδρίαση του Regulatory Subgroup του ILGGRI, η οποία πραγματοποιήθηκε εξ' αποστάσεως, λόγω της πανδημίας, τον Ιούνιο 2020. Στη θεματολογία της συνεδρίασης περιλαμβάνονταν ενδεικτικά θέματα χειρισμού της πανδημίας στο σιδηροδρομικό τομέα, μη έγκαιρης εναρμόνισης του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου από χώρες μέλη, αναθεωρήσεις ΤΠΔ, νέας νομοθεσίας για τους υπεύθυνους για τη συντήρηση φορείς κ.α.

Επιπλέον, εντός του 2021, η ΡΑΣ συμμετείχε στις συνεδριάσεις της ολομέλειας του ILGGRI οι οποίες πραγματοποιήθηκαν εξ' αποστάσεως, λόγω της πανδημίας, στις 18-19/03/2021 και στις 15/09/2021. Στη θεματολογία των συνεδριάσεων περιλαμβάνονταν θέματα της εφαρμογής του 4^{ου} ΣΠ, της κατάστασης του ευρωπαϊκού μητρώου οχημάτων, των αποτελεσμάτων από τους ελέγχους του ERA στις ΕΑΑ, της αναθεώρησης των ΤΠΔ κτλ.

6.9 Σύναψη Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ της ΡΑΣ και του ERA

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

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

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

Κατά το 2020 και 2021, η ως άνω Συμφωνία εκτελέσθηκε κανονικά χωρίς προβλήματα και σύμφωνα με τις προβλέψεις της.



6.10 Συμμετοχή σε Ομάδες Εργασίας και Συναντήσεις Εργασίας του ERA

6.10.1 Ομάδα Εργασίας Χρηστών του OSS

Η ΡΑΣ στο πλαίσιο της συνεργασίας της με τον Οργανισμό συμμετέχει με δύο (2) στελέχη της στην Ομάδα Εργασίας / Χρηστών του ERA για την πλατφόρμα υπηρεσίας μίας στάσης

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

Η συγκεκριμένη Ομάδα Χρηστών έχει ως αντικείμενο τον προσδιορισμό & την ανασκόπηση των απαιτήσεων καθώς και τις δοκιμές του συστήματος και υποβάλλει σχετικές αναφορές στο Δίκτυο των ΕΑΑ και στους εκπροσώπους του σιδηροδρομικού τομέα.

Τα στελέχη της ΡΑΣ συμμετείχαν εξ' αποστάσεως σε μία (1) συνάντηση της ομάδας εργασίας το Δεκέμβριο του 2020, ενώ δεν πραγματοποιήθηκαν συναντήσεις το 2021.

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

Η ΡΑΣ συμμετέχει με τρία (3) στελέχη της, από τον Οκτώβριο του 2018, στην Ομάδα/Δίκτυο Εμπειρογνομώνων του άρθρου 35 της οδηγίας για τους μηχανοδηγούς (οδηγία 2007/59/ΕΚ). Το συγκεκριμένο Δίκτυο το οποίο συνεδριάζει τουλάχιστον μία (1) φορά το χρόνο στην έδρα του ERA, ασχολείται με την εφαρμογή της παραπάνω οδηγίας στα Κράτη-Μέλη της ΕΕ και απαρτίζεται από εκπροσώπους των ΕΑΑ για τους Σιδηροδρόμους και εκπροσώπους του ERA. Στο πλαίσιο αυτό, οι εκπρόσωποι της ΡΑΣ υπέβαλαν στην Ομάδα Εργασίας, βάσει συγκεκριμένου υποδείγματος, στατιστικά στοιχεία έως το τέλος του 2019, σχετικά με το σύστημα αδειοδότησης και πιστοποίησης μηχανοδηγών στην χώρα.

Επιπλέον, λόγω της πανδημίας COVID-9, τα στελέχη της ΡΑΣ συμμετείχαν εξ' αποστάσεως στις τηλεδιασκέψεις της Ομάδας που διενεργήθηκαν στις 05/05/2020 και 10/11/2021.

6.10.3 Ομάδα Εργασίας/Δίκτυο για τους Ανθρώπινους και Οργανωσιακούς Παράγοντες

Η ΡΑΣ συμμετέχει με ένα (1) στέλεχός της, από τον Αύγουστο 2019, στην Ομάδα/Δίκτυο του ERA για τους Ανθρώπινους και Οργανωσιακούς Παράγοντες. Ο σκοπός του συγκεκριμένου Δικτύου είναι να προωθήσει την ενσωμάτωση των ανθρώπινων και οργανωσιακών παραγόντων στον ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό τομέα και να ενισχύσει την κουλτούρα της ασφάλειας των σιδηροδρόμων σε ολόκληρη την Ευρώπη. Το εν λόγω Δίκτυο έχει τις δύο ακόλουθες αποστολές:

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

Λόγω της πανδημικής έκρηξης COVID-19 δεν πραγματοποιήθηκε κατά το 2020 και 2021 η ετήσια συνάντηση της ολομέλειας του Δικτύου.

6.10.4 Συμμετοχή σε Έρευνες και Ανταλλαγή Απόψεων και Πληροφοριών

Η ΡΑΣ, κατά το 2020 και 2021, στο πλαίσιο της συνεργασίας της με τον ERA και το Δίκτυο των ΕΑΑ των Σιδηροδρόμων,

- Παρείχε απαντήσεις σε μια σειρά θεμάτων που τέθηκαν από τον ERA, όπως ενδεικτικά αναφέρονται ακολούθως:
 - ❖ η εκπαίδευση εμπειρογνομόνων της ΡΑΣ οι οποίοι είναι ορισμένοι στην Ομάδα Εμπειρογνομόνων του ERA (Pool of Experts).
 - ❖ Η εκπαίδευση στελεχών της ΡΑΣ στο OSS για την αξιολόγηση αιτήσεων για την έγκριση οχημάτων και για την έκδοση ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας / ο καθορισμός ρόλων στο OSS όπως Διαχειριστή Προγράμματος και Χρηστών, Αξιολογητών, Υπεύθυνου για τη λήψη αποφάσεων κ.τ.λ.
 - ❖ Η γνωστοποίηση στη βάση δεδομένων ERADIS των ισχυόντων πιστοποιητικών ασφάλειας και τυχόν επικαιροποίηση δεδομένων τους.
 - ❖ Ο ορισμός υπεύθυνου επικοινωνίας με τις άλλες ΕΑΑ.
 - ❖ Η παροχή λίστα έργων παρατρόχιου ERTMS.

- ❖ Η πρόθεση χρήσης της κεντρικής λειτουργίας καταχώρισης που έχει ορίσει ο Οργανισμός ή η δημιουργία αποκεντρωμένης λειτουργίας καταχώρισης σχετικά με το ευρωπαϊκό μητρώο οχημάτων.
- ❖ Η δραστηριοποίηση της ρουμανικής ΣΕ GFR στο ελληνικό δίκτυο.
- ❖ Η έγκριση εμπορευματικών φορταμαξών το διάστημα μεταξύ 16-06-2019 και 16-06-2020.
- ❖ Η επιλογή του σχήματος πιστοποίησης ΥΣΦ από τον εθνικό σιδηροδρομικό τομέα, σύμφωνα με το νέο Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2019/773.
- Διατύπωσε ερωτήματα και απόψεις της, παρέχοντας σχετική πληροφόρηση επί ζητημάτων / ερωτημάτων που τέθηκαν από άλλες Αρχές και Φορείς. Ενδεικτικά αναφέρονται οι περιπτώσεις συνεργασίας :
 - ❖ Απαντήσεις στη πολωνική ΕΑΑ σε ερωτήματα σχετικά με τα κριτήρια αναγνώρισης των εξεταστών υποψηφίων μηχανοδηγών για την απόκτηση άδειας και πιστοποιητικού μηχανοδηγού.
 - ❖ Απαντήσεις στη λιθουανική ΕΑΑ σε ερωτήματα που αφορούσαν την ασφάλεια και την προστασία των σταθμών και άλλων κτιρίων του ΔΥ.
 - ❖ Απαντήσεις στη ρουμανική ΕΑΑ σε ερωτήματα σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 17 (4) της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798.
 - ❖ Απαντήσεις στην ιρλανδική ΕΑΑ σε ερωτήματα που αφορούν στην επάρκεια των επιθεωρητών που αναλαμβάνουν εποπτικές δραστηριότητες.
 - ❖ Απαντήσεις στη γαλλική ΕΑΑ σε έρευνα σχετικά με την εποπτεία.

6.11 Νοοτροπία / Κουλτούρα Ασφάλειας (Safety Culture)

6.11.1 Αξιολόγηση και παρακολούθηση

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

ανάπτυξη της ασφάλειας. Η ανάπτυξη κουλτούρας ασφαλείας και ο τρόπος προώθησής της είχε αποτελέσει πεδίο εποπτικής δραστηριότητας της ΡΑΣ σύμφωνα με το εγκεκριμένο σχέδιο εποπτείας για το έτος 2020. Λόγω COVID-19, η εκτέλεση του προγράμματος ανεστάλη (βλ. κεφ 7.1) για 2 και πλέον μήνες με αποτέλεσμα η προγραμματιζόμενη εποπτική δραστηριότητα να μην υλοποιηθεί. Η προαναφερόμενη δράση εντάχθηκε και στο πρόγραμμα του 2021. Στελέχη της ΡΑΣ τον Δεκέμβριο του 2021 διενέργησαν στην ΣΤΑΣΥ έλεγχο συστήματος διαχείρισης ασφάλειας σχετικά με την προώθηση της κουλτούρα ασφαλείας. Η ΣΕ σύμφωνα με την έκθεση επιθεώρησης έχει λάβει γνώση της κουλτούρας ασφαλείας και είναι εμφανής η προσπάθεια της ΣΕ και των στελεχών των αρμόδιων Δ/σεων της για την προώθηση της κουλτούρας ασφαλείας και τη δέσμευση τους προς αυτήν την κατεύθυνση.

Η ΡΑΣ συνέχισε το 2020 και το 2021 σε συνεργασία με τον ERA την προσπάθεια ενημέρωσης των σιδηροδρομικών οργανισμών και την υπογραφή από μέρους τους του κειμένου της Διακήρυξης του ERA για την Κουλτούρα Ασφάλειας στον ευρωπαϊκό Σιδηρόδρομο.

Η ΡΑΣ σε συνεργασία με τον Οργανισμό προετοίμασε τη διοργάνωση ενός εκπαιδευτικού προγράμματος στην Αθήνα, με σκοπό την εκπαίδευση στελεχών της ΡΑΣ και των σιδηροδρομικών οργανισμών της ελληνικής αγοράς σχετικά με την αξιολόγηση και παρακολούθηση της Κουλτούρας Ασφάλειας στους σιδηροδρομικούς οργανισμούς. Η υλοποίηση του εν λόγω προγράμματος προγραμματίσθηκε για το 2020 αλλά δεν κατέστη δυνατή η υλοποίηση του τόσο το 2020 όσο και το 2021, λόγω της πανδημίας COVID-19. Η ΡΑΣ, σε συνεργασία με τον ERA, θα διερευνήσει την δυνατότητα υλοποίησης του προγράμματος εντός του 2022. Το πρόγραμμα θα είναι εστιασμένο στην εποπτεία της αποτελεσματικής εφαρμογής της Κουλτούρας Ασφάλειας από τον σιδηροδρομικό τομέα.

Η ΡΑΣ ενθάρρυνε τον σιδηροδρομικό τομέα για τη συμμετοχή του στην έρευνα του ERA “Ευρωπαϊκή έρευνα για το κλίμα ασφαλείας των σιδηροδρόμων» (ERA-SCS), η οποία πραγματοποιήθηκε το 2021. Πρόκειται για έρευνα (διαδικτυακή) αντίληψης της ασφάλειας, ανοιχτή σε όλους τους επαγγελματίες του σιδηροδρόμου που εργάζονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στις χώρες της.



Συμμετοχή στην έρευνα για το κλίμα ασφάλειας (Safety Climate Survey)

Προκειμένου να βελτιωθεί περαιτέρω η ασφάλεια στο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα, ο ERA εγκαινίασε μια μοναδική έρευνα αντίληψης ασφάλειας ανοιχτή σε όλους τους επαγγελματίες του σιδηροδρόμου που εργάζονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στις χώρες της: την Ευρωπαϊκή Έρευνα Κλιματικής Ασφάλειας Σιδηροδρόμων (ERA-SCS). Πρόκειται για μια διαδικτυακή έρευνα που φιλοξενήθηκε στην πλατφόρμα EUSurvey, προσβάσιμη σε 22 ευρωπαϊκές γλώσσες σε smartphone, tablet και υπολογιστές.

Το βασικό ερωτηματολόγιο, που εκπονήθηκε με την υποστήριξη εμπειρογνομώνων από όλα τα επαγγέλματα του σιδηροδρομικού συστήματος και του Ινστιτούτου για την κουλτούρα βιομηχανικής ασφάλειας, αποτελείται από ένα σύνολο 48 δηλώσεων ασφάλειας που ευθυγραμμίζονται με το Ευρωπαϊκό Μοντέλο Πολιτιστικής Ασφάλειας Σιδηροδρόμων. Το πρώτο του είδους του που θα λανσαριστεί σε ευρωπαϊκή κλίμακα και κατά τη διάρκεια του Ευρωπαϊκού Έτους Σιδηροδρόμων, η ανάπτυξη του ERA-SCS περιλαμβάνει δύο διαδοχικές φάσεις. Όλα τα αποτελέσματα και από τις δύο φάσεις θα συγκεντρωθούν και θα αναλυθούν σε ευρωπαϊκό επίπεδο, προκειμένου να ενισχυθεί περαιτέρω η ασφάλεια στο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα.

Πρώτιστο μέλημα της ΡΑΣ αποτελεί η διασφάλιση της τήρησης των κανόνων ασφαλείας στον ελληνικό σιδηρόδρομο. Στο πλαίσιο αυτό συμμετείχε ως εταίρος στην έρευνα που διοργάνωσε ο ERA, ώστε να αποκτήσουμε πληρέστερη εικόνα του τρόπου με τον οποίο το προσωπικό αντιλαμβάνεται τη λειτουργική και επαγγελματική ασφάλεια. Τα αποτελέσματα

της έρευνας θα επιτρέψουν το σχεδιασμό και υλοποίηση κατάλληλων δράσεων για τη βελτίωση και την περαιτέρω προώθηση της κουλτούρας ασφάλειας.



6.11.2 Πρωτοβουλίες/Δράσεις

Η ΡΑΣ, κατά το έτη 2020 και 2021, προκειμένου να έρθει σε επαφή με την ελληνική κοινωνία όσον αφορά τα θέματα ασφαλείας στον σιδηροδρομικό τομέα ανέλαβε τις παρακάτω πρωτοβουλίες και δράσεις:

- Η ΡΑΣ, σε συνεργασία με τον ΟΣΕ συνέχισε να εκτελεί το ενημερωτικό πρόγραμμα για την πρόληψη ατυχημάτων στο σιδηροδρομικό δίκτυο με τίτλο: «Ασφαλής συνύπαρξη των μαθητών με το σιδηροδρομικό δίκτυο». Δυστυχώς λόγω της πανδημίας COVID-19 αναγκάστηκε προς το τέλος Μαρτίου να αναστείλει την διεξαγωγή του προγράμματος. Το πρόγραμμα απευθύνεται σε μαθητές δημοτικών, γυμνασίων και Λυκείων που βρίσκονται σε περιοχές κοντά στο σιδηροδρομικό δίκτυο. (<https://ras-el.gr/enhmerwsou/>).
- Η ΡΑΣ σε συνεργασία με το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας Πάνος Μυλωνάς συμμετείχε στις εκδηλώσεις για δεύτερη και τρίτη συνεχόμενη φορά στην «Διεθνή Ημέρα Ενημέρωσης για την Ασφάλεια στις Ισόπεδες Διαβάσεις (ILCAD 2020)», η οποία έλαβε χώρα στις 10 Ιουνίου 2020 και στις 10 Ιουνίου 2021 αντίστοιχα και διοργανώνεται από την Διεθνή Ένωση Σιδηροδρόμων (UIC). Η ΡΑΣ και το ΙΟΑΣ Πάνος Μυλωνάς εξέδωσαν κοινό Δελτίο Τύπου και εξέδωσαν σχετική αφίσα. Επίσης έκαναν από κοινού παρουσίαση στην τηλεδιάσκεψη που οργάνωσε η Διεθνή Ένωση

Σιδηροδρόμων (ΥΙC), παρουσιάζοντας τις δράσεις και πρωτοβουλίες που έχουν αναλάβει για την ασφάλεια στις ελληνικές ισόπεδες διαβάσεις.



ΙCΑC

ΔΙΕΘΝΗΣ ΗΜΕΡΑ ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΙΣ ΙΣΟΠΕΔΕΣ ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ

11 ΙΟΥΝΙΟΥ 2020

*Κινούμαι με προσοχή
στις ισόπεδες διαβάσεις*



**Η ΑΠΟΣΠΑΣΗ ΠΡΟΣΟΧΗΣ
 ΣΚΟΤΩΝΕΙ!**
**Κινούμαι με προσοχή
 στις ισόπεδες διαβάσεις
 του τραίνου**

Διεθνής Ημέρα
 Ευαισθητοποίησης
 για την Ασφάλεια
 στις Ισόπεδες Διαβάσεις (ILCAD)
 10 Ιουνίου 2021

ΜΗΝ ΕΙΣΑΙ
ΑΛΛΟΥ!

6.12 Συνεργασία με το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών

Κατά τη διάρκεια του 2020, συνεχίστηκε η παραγωγική συνεργασία της ΡΑΣ με το Υπουργείο Υποδομών στον τομέα της ασφάλειας των σιδηροδρόμων και της διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος. Ενδεικτικά αναφέρονται οι εξής περιπτώσεις και θέματα:

- Με την ΑΣ10/77243/580/13-02-2019 Υπουργική Απόφαση (Β' 698) τροποποιήθηκε ο Γενικός Κανονισμός Κινήσεως (ΓΚΚ) – Μέρος Β (έναρξη ισχύος 01/01/2020) και ενσωματώθηκαν αλλαγές που αφορούν κυρίως στις υποχρεώσεις και ευθύνες που αναλαμβάνουν οι ΣΕ για την εκτέλεση δραστηριοτήτων, οι οποίες παραδοσιακά εκτελούνταν από το ΔΥ και αποτελούν βασικά στοιχεία της διαχείρισης ασφάλειας. Η ανωτέρω αλλαγή του θεσμικού πλαισίου δημιούργησε αυξημένες απαιτήσεις στις Σ.Ε. όσον αφορά την ασφαλή και ορθή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος. Για την συμμόρφωση των Σ.Ε. με τις αλλαγές που εισάγει ο τροποποιημένος Κανονισμός, η ΡΑΣ ενημέρωσε και υποβοήθησε τις Σ.Ε., προκειμένου να συντάξουν και να εντάξουν στο οικείο ΣΔΑ όλες τις αναγκαίες διαδικασίες / κανόνες, όπως ενδεικτικά αναφέρεται, στους κανόνες σύνθεσης αμαξοστοιχίας, στους ελέγχους και τις δοκιμές πριν την αναχώρηση της αμαξοστοιχίας, στους κανόνες βάσει των οποίων, κατά τη λειτουργία κάθε αμαξοστοιχίας, επιτυγχάνονται τουλάχιστον οι αναγκαίες επιδόσεις πέδησης, στο Εγχειρίδιο του Μηχανοδηγού κ.α.
- Ομάδα εργασίας αποτελούμενη από εκπροσώπους του ΥΥΜ, του ΔΥ ΟΣΕ και της ΡΑΣ ανέλαβε την επανεξέταση των ισχυόντων εθνικών κανόνων στον τομέα της ασφάλειας και τη διερεύνηση θέσπισης νέων. Η ομάδα εργασίας, λαμβάνοντας υπόψη το άρθρο 8 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 (βλ. άρθρο 60 του ν.4632/2019), το Παράρτημα II της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 (βλ. άρθρο 81 του ν.4632/2019) και το Προσάρτημα Θ του Παραρτήματος του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773 (ΤΠΔ ΟΡΕ), κατέληξε στους προτεινόμενους εθνικούς κανόνες στον τομέα της ασφάλειας και τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης.

Οι προτεινόμενοι εθνικοί κανόνες στον τομέα της ασφάλειας και τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης τέθηκαν σε ηλεκτρονική διαβούλευση με τους οργανισμούς του σιδηροδρομικού τομέα μέσω της ιστοσελίδας της ΡΑΣ, η οποία διήρκεσε έως τις 21

Ιουνίου 2020. Εν συνεχεία, η ΡΑΣ υπέβαλε τα ανωτέρω με τα σχόλια της διαβούλευσης στο ΥΥΜ προκειμένου (άρθρο 60 του ν.4632/2019 (Α'159)) να υποβληθούν στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ (ERA) και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όπου θα αξιολογηθούν σύμφωνα με τα άρθρα 25 και 26 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.

- Αίτημα μη εφαρμογής Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας κατ' εφαρμογή του άρθρου 7.1.γ) της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 για οχήματα της ΣΕ GFR.
- Θέματα τα οποία συζητήθηκαν στο Διοικητικό Συμβούλιο του ERA.
- Εφαρμογή του Κανονισμού Omnibus I.
- Εθνικοί Τεχνικοί Κανόνες της Ελλάδας για τις σταθερές εγκαταστάσεις.
- Εθνικό Σχέδιο Εφαρμογής της ΤΠΔ «Υποδομή».
- Έκδοση δευτερογενούς νομοθεσίας σε εφαρμογή εξουσιοδοτήσεων του ν.4632/2019 και ν.3911/2011.
- Διαμόρφωση προτάσεων απλούστευσης των διαδικασιών αδειοδότησης δραστηριοτήτων στους τομείς των μεταφορών και της πώλησης/συντήρησης/επισκευής οχημάτων –μοτοσυκλετών.
- Αίτημα για την εξαίρεση δραστηριοτήτων σχετικά με την εκπαίδευση και την εξέταση των μηχανοδηγών από τα μέτρα προστασίας κατά της διασποράς του κορωνοϊού.

Κατά τη διάρκεια του 2021, συνεχίσθηκε η παραγωγική συνεργασία της ΡΑΣ με το Υπουργείο Υποδομών στον τομέα της ασφάλειας των σιδηροδρόμων και της διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος. Ενδεικτικά αναφέρονται οι περιπτώσεις :

- Σε εφαρμογή των άρθρων 84 του ν.4632/2019 και 85 παρ. 2 β του ν.4199/2013 ενέκρινε εισήγηση με συνημμένο σχέδιο ΚΥΑ για :
 - ο τον καθορισμό του ύψους του παραβόλου για τη διαδικασία προκαταρκτικής επαφής, η οποία προβλέπεται στον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2018/763, κατ' εφαρμογή της παραγράφου 7 του άρθρου 84 του ν.4632/2019 και
 - ο τον καθορισμό, κατ' αντιστοιχία του άρθρου 3.2 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2018/764, του εθνικού ωριαίου συντελεστή, ο οποίος αναφέρεται στη

συμφωνία συνεργασίας δυνάμει του άρθρου 76 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 μεταξύ του Οργανισμού και της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων καθώς και για τη ρύθμιση κάθε θέματος σχετικού με την απόδοση μέρους της αποζημίωσης του ελληνικού Δημοσίου στους υπάλληλους της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, οι οποίοι είναι ενταγμένοι στην Ομάδα Εμπειρογνομόνων (Pool of Experts) του Οργανισμού και υποβοηθούν τον Οργανισμό για την εκτέλεση των καθηκόντων του, σχετικά με τη διεκπεραίωση αιτήσεων για ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας, σύμφωνα με το άρθρο 14 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796, κατ' εφαρμογή της παραγράφου 8α του άρθρου 84 του ν.4632/2019. Ο εθνικός ωριαίος συντελεστής προτάθηκε να καθοριστεί στο ποσό των εκατόν είκοσι (120) ευρώ/ώρα, λαμβανομένων υπόψη των όρων και διαδικασιών που η ΡΑΣ οφείλει να ακολουθεί όσον αφορά στα ενιαία πιστοποιητικά ασφάλειας, που έχουν εκδοθεί ή πρόκειται να εκδοθούν από τον Οργανισμό, δυνάμει του άρθρου 14 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796, συμπεριλαμβανομένων των προκαταρκτικών επαφών, προκειμένου να επικουρεί και να συμβάλλει με την εμπειρία της στο έργο του Οργανισμού.

Επισημαίνεται ότι στις ως άνω περιπτώσεις παραβόλων και εθνικού ωριαίου συντελεστή, οι ωριαίοι συντελεστές καθορίστηκαν λαμβάνοντας υπόψη μεταξύ άλλων, και τους αντίστοιχους συντελεστές που ορίζει η ίδια η Ευρωπαϊκή Ένωση για τις ίδιες εργασίες, ήτοι εκατόν τριάντα (130) ευρώ/ώρα σύμφωνα με το άρθρο 3.2 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2018/764 και, περαιτέρω, τους αντίστοιχους ωριαίους συντελεστές που όρισαν τα κράτη-μέλη, τα οποία έχουν ήδη ενσωματώσει την Οδηγία ΕΕ 2016/798 (ενδεικτικώς, ο ωριαίος συντελεστής αυτός στη Γερμανία είναι εκατόν είκοσι (120) ευρώ/ώρα, στη Δανία περίπου εκατό (100) ευρώ/ώρα, στη Σουηδία εκατόν τριάντα οκτώ (138) ευρώ/ώρα, στη Φινλανδία διακόσια (200) ή διακόσια πενήντα (250) ευρώ/ώρα, ανάλογα με την εργασία).

- ii. Η ΡΑΣ, κατόπιν εισήγησης του Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ), γνωμοδότησε για τον καθορισμό της υποδομής και των οχημάτων που προορίζονται αποκλειστικά για τοπική, ιστορική ή τουριστική χρήση σε εφαρμογή του εδαφίου ε), παρ. 4, του άρθρου 1, του ν. 4632/2019 (Α' 159). Ο καθορισμός της εν λόγω υποδομής και οχημάτων

γίνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Η πρόταση που υπέβαλλε ο ΟΣΕ για τον καθορισμό τμημάτων της σιδηροδρομικής Εθνικής Υποδομής ήταν η εξής :

1. ως αποκλειστικής ιστορικής, τουριστικής ή/και τοπικής χρήσης, [**Διακοπτό – Καλάβρυτα** για ιστορική/τουριστική χρήση, **Άνω Λεχώνια – Μηλίες** για ιστορική/τουριστική χρήση, **Τιθορέα – Λιανοκλάδι** (παλαιά χάραξη) για τοπική/τουριστική χρήση, **Κατάκολο – Αλφειός – Αρχ. Ολυμπία** για τουριστική/τοπική χρήση]
2. για τον καθορισμό υποδομής που θα χρησιμοποιείται για τουριστική χρήση και επιπλέον για επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές (παράλληλη χρήση), [**Δράμα – Παρανέστι – Τοξότες**].

Επιπροσθέτως, η ως άνω πρόταση του ΟΣΕ περιλάμβανε οχήματα τα οποία μπορούν να κυκλοφορούν σε υποδομή που προορίζεται αποκλειστικά για τοπική, ιστορική ή τουριστική χρήση αλλά και οχήματα που μπορούν να κυκλοφορούν σε τμήματα του σιδηροδρομικής εθνικής υποδομής με παράλληλη χρήση.

Για τα οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά για τοπική, ιστορική ή τουριστική χρήση, και εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της εν λόγω Απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, προτάθηκε να καταχωρισθούν σε ανεξάρτητο σχετικό μητρώο οχημάτων και να διαγραφούν από το Εθνικό Μητρώο Οχημάτων (το οποίο θα αντικατασταθεί σύντομα από το Ευρωπαϊκό Μητρώο Οχημάτων), δεδομένου ότι εξαιρούνται από τις διατάξεις της διαλειτουργικότητας.

- iii. Σύμφωνα με τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 773/2019, βλ. ιδίως τα σημεία 2.1, 4.2.1.1, 4.6, 4.7, Προσάρτημα Ζ, Προσάρτημα ΣΤ του Παραρτήματος του εν λόγω Κανονισμού, καθορίζεται το προσωπικό με κρίσιμα καθήκοντα για την ασφάλεια. Στο ως άνω πλαίσιο, με το υπ. αριθ. πρωτ. 14485/22-12-2020 έγγραφο της ΡΑΣ, ζητήθηκε από τους σιδηροδρομικούς οργανισμούς ο ορισμός «προσώπου επαφής», το οποίο θα συμμετέχει στις σχετικές διαβουλεύσεις και θα συμβάλει στην σύνταξη της προαναφερθείσας Απόφασης. Επιπλέον, με το ίδιο έγγραφο ζητήθηκε από τους σιδηροδρομικούς οργανισμούς ο καθορισμός των ειδικοτήτων και του αριθμού του

προσωπικού τους, το οποίο εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα για την ασφάλεια, συμπληρώνοντας σχετικό Πίνακα.

Η Ολομέλεια της ΡΑΣ να ενέκρινε, κατ' εφαρμογή της παραγράφου 28 του άρθρου 28 του ν.3891/2010 (Α' 188), τη συγκρότηση Ομάδας Εργασίας για τη σύνταξη της Απόφασης της ΡΑΣ για τον καθορισμό της διαδικασίας και των προϋποθέσεων για την πιστοποίηση του προσωπικού του Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ) και των Σιδηροδρομικών (ΣΕ) που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, η οποία (Απόφαση) προβλέπεται στις διατάξεις του άρθρου 65 (3) του ν.4632/2019.

- iv. Σχεδιασμός και υλοποίηση δράσεων στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Έτους Σιδηροδρόμων.
- v. Εθνικό Μητρώο Διαδικασιών.

Συμφωνία Κράτους-Διαχειριστή Υποδομής

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

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

6.13 Εφαρμογή Μνημονίου Συνεργασίας (MoC) μεταξύ Κυβερνήσεων Ελλάδας και Αλβανίας για την επιτάχυνση της ενταξιακής διαδικασίας της Αλβανίας προς την ΕΕ

Η ΡΑΣ ανταποκρινόμενη σε αίτημα του Υπουργείου Εξωτερικών/Γ' Γενική Δ/νση Υποθέσεων Ευρωπαϊκής Ένωσης / Γ'1 Δ/νση Ευρωπαϊκών Εξωτερικών Σχέσεων, για την προώθηση της ενταξιακής προοπτικής της γειτονικής χώρας, Αλβανίας, δήλωσε διαθεσιμότητα για την παροχή τεχνικής βοήθειας σε θέματα αρμοδιότητάς της, ως Ρυθμιστικός Φορέας της αγοράς των σιδηροδρομικών μεταφορών και ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας για τους σιδηροδρόμους. Αναμένεται, μέσα στο 2022, να ξεκινήσει η υλοποίηση του προγράμματος, μέσω εγκαθίδρυσης επαφών, γνωριμίας, συζήτησης & οργάνωσης των λεπτομερειών της συνεργασίας μεταξύ της ΡΑΣ και της Αλβανικής πλευράς.

Με τη δράση αυτή εκτιμάται ότι πέραν της ενίσχυσης μιας εποικοδομητικής συνεργασίας με την γειτονική Αλβανία, προωθείται ταυτόχρονα η ανάπτυξη και η ενίσχυση των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ευρώπη.

6.14 Συνάντηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) με τους Φίλους του Σιδηροδρόμου

Αντικείμενο της συνάντησης ήταν η ενημέρωση και η ανταλλαγή πληροφόρησης μεταξύ της ΡΑΣ και του ΣΦΣ αναφορικά με τη διαθεσιμότητα τροχαίου υλικού, μετρικής σιδηροδρομικής υποδομής και η συντήρηση του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού καθώς της υποδομής.

Επίσης συζητήθηκε ο χαρακτηρισμός συγκεκριμένης υποδομής (μετρικής και άλλης) σε τουριστική ή ιστορική.

7 ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

7.1 ΡΥΘΜΙΣΗ

7.1.1 Ευρωπαϊκή Νομοθεσία

Θέσπιση μέτρων για μια βιώσιμη σιδηροδρομική αγορά στο πλαίσιο της επιδημικής έκρηξης της COVID-19

Για να αντιμετωπιστούν οι αρνητικές οικονομικές επιπτώσεις της πανδημίας COVID-19 και να στηριχθεί ο σιδηροδρομικός τομέας, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προχώρησε στη λήψη έκτακτων μέτρων για την προστασία των σιδηροδρομικών μεταφορών, με την συνεργασία των Κρατών-Μελών, των Ρυθμιστικών Φορέων, των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων και των Διαχειριστών Υποδομής.

- Με τον κανονισμό **(ΕΕ) 2020/698** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 25ης Μαΐου 2020 θεσπίστηκαν ειδικά και προσωρινά μέτρα λόγω της επιδημικής έκρηξης της COVID-19 σχετικά με την ανανέωση ή επέκταση ορισμένων πιστοποιητικών, αδειών και εγκρίσεων και με την αναβολή ορισμένων περιοδικών ελέγχων και περιοδικής κατάρτισης σε ορισμένους τομείς της νομοθεσίας για τις μεταφορές.
- Με τον κανονισμό **(ΕΕ) 2020/1429** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Οκτωβρίου 2020, δόθηκε η δυνατότητα στα κράτη μέλη, με περίοδο αναφοράς αρχικά από την 1η Μαρτίου 2020 έως την 31η Δεκεμβρίου 2020, να επιτρέπουν στους διαχειριστές υποδομής να μειώνουν τα τέλη για την πρόσβαση σε σιδηροδρομική υποδομή, να αναβάλλουν την καταβολή τους ή να απαλλάσσουν τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις από την καταβολή τους.
- Ακολούθησε ο κανονισμός **(ΕΕ) 2020/2180** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Δεκεμβρίου 2020 για την παράταση της περιόδου αναφοράς του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1429 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση μέτρων για μια βιώσιμη σιδηροδρομική αγορά στο πλαίσιο της επιδημικής έκρηξης της COVID-19.
- Ακολούθησε ο κανονισμός **(ΕΕ) 2021/267** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Φεβρουαρίου 2021 για τη θέσπιση ειδικών και προσωρινών

μέτρων λόγω της συνεχιζόμενης κρίσης της νόσου COVID-19, σχετικά με την ανανέωση ή παράταση ορισμένων πιστοποιητικών, αδειών και εγκρίσεων, την αναβολή ορισμένων περιοδικών ελέγχων και περιοδικής κατάρτισης σε ορισμένους τομείς της νομοθεσίας για τις μεταφορές και την παράταση ορισμένων περιόδων που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2020/698.

Η Ελλάδα έκανε χρήση του κανονισμού (ΕΕ) 2020/698, ενημερώνοντας την Επιτροπή για την παράταση προθεσμιών που απαιτήθηκε στην ανανέωση ή επέκταση πιστοποιητικών, αδειών και εγκρίσεων στον σιδηροδρομικό τομέα.

Εκτιμώντας ότι η πανδημία COVID-19 οδήγησε σε εθνικές απαγορεύσεις μετακινήσεων, καθώς και σε προειδοποιήσεις ή σε περιορισμούς στα σύνορα, με αποτέλεσμα τον μεγάλο αριθμό ακυρώσεων, οπότε και πολλοί πολίτες δεν ήταν σε θέση να ταξιδέψουν, εκδόθηκαν:

- Ερμηνευτικές κατευθυντήριες γραμμές **C/2020/1830** σχετικά με τους κανονισμούς της ΕΕ για τα δικαιώματα των επιβατών στο πλαίσιο της εξελισσόμενης κατάστασης όσον αφορά τη νόσο Covid-19.
- Σύσταση **(ΕΕ) 2020/648** της Επιτροπής της 13ης Μαΐου 2020 σχετικά με τα κουπόνια που προσφέρονται σε επιβάτες και ταξιδιώτες, ως εναλλακτική δυνατότητα αντί της επιστροφής εξόδων για ματαιωθείσες υπηρεσίες οργανωμένων ταξιδιών και μεταφορών, στο πλαίσιο της πανδημίας COVID-19.

7.1.2 Εθνική Νομοθεσία

Κανονισμός Ακροάσεων ΡΑΣ

Με απόφαση της Ολομέλειας, εγκρίθηκε ο νέος Κανονισμός Ακροάσεων της ΡΑΣ 1020/09.06.2021 (Β' 2913), ο οποίος αντικατέστησε τον προηγούμενο (1655/18.11.2013 Β'3080).

Με την επικαιροποίηση του Κανονισμού Ακροάσεων, επιχειρήθηκε η ρύθμιση όλων των διαδικαστικών θεμάτων μιας ακρόασης για όλο το εύρος των αρμοδιοτήτων της ΡΑΣ, ως

ρυθμιστικού φορέα για την ελληνική σιδηροδρομική αγορά, ως Αρχής Ανταγωνισμού στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών, ως Εθνικού Φορέα Επιβολής (National Enforcement Body-NEB) του ΕΚ 1371/2007 «για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις σιδηροδρομικών γραμμών», ως Αρχής Αδειοδότησης για τη χορήγηση αδειών εντός της ελληνικής επικράτειας και ως Εθνικής Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων και των αρμοδιοτήτων του Ν. 3911/2011 (Α' 12) «Πιστοποίηση των μηχανοδηγών και άλλες διατάξεις».

Ο νέος Κανονισμός Ακροάσεων έχει αναλυτική δομή και ρυθμίζει με σαφήνεια όλες τις επιμέρους διαδικασίες που ακολουθεί η ΡΑΣ σε μια ακρόαση, από το στάδιο της προδικασίας μέχρι και τη λήψη απόφασης, καθώς και ειδικές διατάξεις, όπως για παράδειγμα η διαδικασία των δεσμεύσεων και η διαδικασία επίλυσης διαφορών.

Διαχωρισμός Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής

Με την ΚΥΑ Φ12.1/355250/08.12.2021 (Β'6213) των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών, ύστερα από εισήγηση του Διαχειριστή της Υποδομής, σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 9 του Ν. 3891/2010, επικαιροποιήθηκε ο διαχωρισμός της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής στις κατηγορίες Ενεργό Δίκτυο, Δίκτυο υπό κατασκευή, Ενεργό Δίκτυο σε προσωρινή αναστολή και Καταργημένο Δίκτυο.

7.2 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ

7.2.1 Ευρωπαϊκή Νομοθεσία

Το 2021 εκδόθηκαν σε ευρωπαϊκό επίπεδο οι ακόλουθες νομικές και κανονιστικές πράξεις σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τη διαλειτουργικότητα:

1. ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2021/541 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ της 26ης Μαρτίου 2021 για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1305/2014 όσον αφορά την απλούστευση και τη βελτίωση του υπολογισμού και της ανταλλαγής δεδομένων και την επικαιροποίηση της διαδικασίας διαχείρισης του ελέγχου μεταβολών (ΤΑΦ ΤΣΙ).

2. ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2021/701 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ της 27ης Απριλίου 2021 για τη διόρθωση της εκτελεστικής απόφασης 2011/665/ΕΕ για το ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων σιδηροδρομικών οχημάτων.
3. Απόφαση (ΕΕ) 2021/1361 της Επιτροπής της 30ής Ιουνίου 2021 με την οποία επιτρέπεται στην Ελλάδα να εφαρμόσει παράταση περιόδου που καθορίζεται στο άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΕ) 2021/267 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.
4. ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2021/1730 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ της 28ης Σεπτεμβρίου 2021 σχετικά με την εναρμονισμένη χρήση των συζευγμένων ζωνών συχνοτήτων 874,4-880,0 MHz και 919,4-925,0 MHz και της μη συζευγμένης ζώνης συχνοτήτων 1 900-1 910MHz για κινητές ραδιοεπικοινωνίες σιδηροδρόμων.
5. ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2021/1903 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ της 29ης Οκτωβρίου 2021 για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/764 σχετικά με τα τέλη και τις επιβαρύνσεις που πρέπει να καταβάλλονται στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τους όρους πληρωμής τους (Fees & Charges).

7.2.2 Εθνική Νομοθεσία

Το 2020 εκδόθηκαν σε εθνικό επίπεδο οι ακόλουθοι νόμοι και κανονιστικές διοικητικές πράξεις σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τη διαλειτουργικότητα :

1. Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου (ΠΝΠ) «Μέτρα για την αντιμετώπιση των συνεχιζόμενων συνεπειών της πανδημίας του κορονοϊού COVID-19 και άλλες κατεπείγουσες διατάξεις» (Α' 84/13-04-2020). Στο πλαίσιο αυτό, στο άρθρο 63 αυτής, αναφέρεται ότι «2. Προθεσμίες που τάσσονται από διατάξεις νόμων ή από αποφάσεις της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων για υποβολή αιτήσεων ή προσκόμιση εγγράφων, για την έκδοση ή ανανέωση πιστοποιητικών ή βεβαιώσεων, από ενδιαφερόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι οποίες λήγουν από τις 25 Φεβρουαρίου 2020 έως και τις 30 Μαΐου 2020 παρατείνονται αυτοδικαίως μέχρι την 31η Μαΐου 2020. 3. Άδειες μηχανοδηγών που χορηγήθηκαν σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3911/2011 (Α' 32)

παραμένουν σε ισχύ μέχρι τις 30 Ιουνίου 2020, ανεξάρτητα αν λήγουν νωρίτερα. Οι διατάξεις του άρθρου 16 του ν. 3911/2011 περί περιοδικών ελέγχων αναστέλλονται μέχρι την 31^η Μαΐου 2020».

2. ΚΥΑ με αρ. ΑΣ16.2/οικ.50101/516 / 20-08-2020 (Β' 3807) «Ορισμός διαδικασιών και δικαιολογητικών έγκρισης - κοινοποίησης ή/και ορισμού των Οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης των δομικών υποσυστημάτων του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης».
3. Απόφαση Γενικού Γραμματέα Μεταφορών με αρ. ΑΣ10/3816/44 / 02-04-2020 (Β' 1341) – «Έγκριση Παραρτημάτων II και III του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών)».

Το 2021 εκδόθηκαν σε εθνικό επίπεδο οι ακόλουθοι νόμοι και κανονιστικές διοικητικές πράξεις σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τη διαλειτουργικότητα:

1. Νόμος υπ.' αριθ. 4850/2021 (Α' 208) «Οδηγώντας με ασφάλεια: Εκσυγχρονισμός πλαισίου εκπαίδευσης και εξέτασης υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, διατάξεις σχετικά με την οδήγηση ατόμων με αναπηρία, ρυθμίσεις για την ταξινόμηση και την κυκλοφορία οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος, λοιπές διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και άλλες επείγουσες ρυθμίσεις».
2. ΚΥΑ με αριθ. Γ5/145078/03-06-2021 (Β' 3202) «Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2008/68/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων, όπως τα παραρτήματά της προσαρμόστηκαν στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο με την Οδηγία (ΕΕ) 2020/1833 της Επιτροπής».



Κανονιστικό Πλαίσιο Ασφάλειας - Αναμόρφωση Γενικού Κανονισμού Κινήσεως ΟΣΕ

Μία από τις σημαντικές αρμοδιότητες της ΡΑΣ, δυνάμει του ν. 4632/2019 είναι η παρακολούθηση, προώθηση και, όταν κρίνεται αναγκαίο, η επιβολή νέων κανόνων ή τροποποιήσεων του κανονιστικού πλαισίου ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος Εθνικών Κανόνων Ασφάλειας (ΕΚΑ).

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

Η εφαρμογή του αναμορφωμένου ΓΚΚ κατά το έτος 2020 και 2021 εξελίχθηκε ομαλά από το ΔΥ και τις λειτουργούσες ΣΕ.



8 ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ – ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΡΑΣ

8.1 Ολομέλεια ΡΑΣ 2020-2021

Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει Πρόεδρο, Αντιπρόεδρο και τριμελές Διοικητικό Συμβούλιο, με πενταετή θητεία [πράξη Υπουργικού Συμβουλίου 12 της 30.06.2017, που δημοσιεύτηκε την 03.07.2017 (ΥΟΔΔ 324) και τροποποιήθηκε με την πράξη Υπουργικού Συμβουλίου 5 της 29.03.2021 (ΦΕΚ 329/ΥΟΔΔ/24.04.2021)].

8.2 Στελέχωση-Θέσεις Ανθρώπινου Δυναμικού ΡΑΣ 2020

Το 2019, και αφού τοποθετήθηκε το υφιστάμενο προσωπικό της Ρ.Α.Σ. στις οργανικές μονάδες, ανέκυψαν σημαντικά κενά στη στελέχωσή της. Συνεπεία τούτου, το 2020 η Ρ.Α.Σ. προχώρησε στην αξιοποίηση του κύκλου κινητικότητας του Υπουργείου Εσωτερικών, συμμετέχοντας για πρώτη φορά σε κύκλο του Ενιαίου Συστήματος Κινητικότητας (βλ. άρθρο 4 Ν.4440/2016 και σχετική εγκύκλιο υπ' αριθμ. ΔΙΔΑΔ/Φ.49Κ /648/οικ.19590/ 19-10-2020 του Υπ. Εσωτερικών).

Πιο συγκεκριμένα, η Ρ.Α.Σ. συνέταξε τα περιγράμματα των θέσεων εργασίας, κατένειμε τις θέσεις ανά οργανική μονάδα στο Ψηφιακό Οργανόγραμμα του άρθρου 16 Ν. 4440/2016, ανάρτησε τις κενές οργανικές θέσεις και υπέβαλε το σχετικό αίτημα πλήρωσης 14 θέσεων (κωδικός υποβολής 3127869111 την 1.11.2020). Από τις 14 θέσεις, οι 8 επρόκειτο να καλυφθούν με μετάταξη και οι 6 θέσεις με απόσπαση, αναλόγως του ενδιαφέροντος και της καταλληλότητας των υποψήφιων από άλλους φορείς του δημόσιου τομέα υπαλλήλων.

8.3 Στρατηγικές προτεραιότητες Ανθρώπινου Δυναμικού 2021

Το μεσοπρόθεσμο πλάνο των στρατηγικών προτεραιοτήτων διαχείρισης ανθρωπίνου δυναμικού της Ρ.Α.Σ. είναι χρονικά εμπροσθοβαρές και αφορά στην επείγουσα ανάγκη κάλυψης των κενών οργανικών της θέσεων, κυρίως μέσω μετατάξεων, δεδομένης και της εμπειρίας και της εξειδίκευσης που απαιτείται, προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι

αυξημένες αρμοδιότητες της Αρχής, ιδίως μετά την ενσωμάτωση του 4ου σιδηροδρομικού πακέτου.

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω και στο πλαίσιο του υποβληθέντος αιτήματος πλήρωσης 14 θέσεων στον κύκλο του Ενιαίου Συστήματος Κινητικότητας (ν.4440/2016), μετατάχθηκαν στη ΡΑΣ τρεις υπάλληλοι από φορείς της Γενικής Κυβέρνησης (ΦΕΚ 378/τ. Γ'/24.2.2021), μετά από ισάριθμες αποφάσεις της Προέδρου, ως εξής: 2 ΠΕ Διοικητικού-Οικονομικού και 1 ΤΕ Μηχανικών.

Οι νέοι υπάλληλοι στελέχωσαν το τμήμα Αδειοδότησης και Εποπτείας Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων της μονάδας Ρύθμισης και Ελέγχου της Σιδηροδρομικής Αγοράς, το τμήμα Διοικητικών Υπηρεσιών της μονάδας Οικονομικών και Διοικητικών Υπηρεσιών και το τμήμα Ασφάλειας της μονάδας Ασφάλειας και Διαλειτουργικότητας, από την άνοιξη 2021.

Η Ρ.Α.Σ. συμμετείχε και στον επόμενο κύκλο του Ενιαίου Συστήματος Κινητικότητας (βλ. εγκύκλιο ΔΙΔΑΔ/Φ.49Κ /768/6321/ 8.4.2021 του Υπ. Εσωτερικών) και υπέβαλε σχετικό αίτημα πλήρωσης 12 θέσεων με μετάταξη στις 16.4.2021 (κωδικός υποβολής 1321288412).

Κατόπιν αυτού και μετά από έγκριση της Κεντρικής Επιτροπής Κινητικότητας, μετατάχθηκαν στη Ρ.Α.Σ. τρεις υπάλληλοι από φορείς της Γενικής Κυβέρνησης (ΦΕΚ 2025/τ. Γ'/9.9.2021), μετά από σχετικές αποφάσεις της Προέδρου, ως εξής: 1 ΠΕ Μηχανικών, 1 ΤΕ Μηχανικών και 1 ΠΕ Διοικητικού-Οικονομικού.

Οι 2 νέοι υπάλληλοι -ΠΕ και ΤΕ Μηχανικών- τοποθετήθηκαν στο τμήμα Ασφάλειας της μονάδας Ασφάλειας και Διαλειτουργικότητας και η υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Διοικητικού-Οικονομικού στο γραφείο Προμηθειών του τμήματος Οικονομικών Υπηρεσιών της μονάδας Οικονομικών και Διοικητικών Υπηρεσιών της Αρχής, από το φθινόπωρο 2021.

Η ΡΑΣ συμμετείχε και στον τρίτο κατά σειρά κύκλο του Ενιαίου Συστήματος Κινητικότητας έτους 2021 και υπέβαλε σχετικό αίτημα πλήρωσης 9 θέσεων με μετάταξη στις 21.10.2021 (κωδικός υποβολής 3730931568). Ο κύκλος αυτός θα ολοκληρωθεί την ερχόμενη χρονιά.

Τέλος, σε συνέχεια της υπό στοιχεία ΔΙΠΑΑΔ/Φ.ΕΓΚΡ.26/42247/2017/15.02.2018 απόφασης του Υπουργικού Συμβουλίου, της υπ' αρ. 9255/18.12.2018 πρόσκλησης εκδήλωσης

ενδιαφέροντος για την πλήρωση της θέσης έμμισθου δικηγόρου στη Ρ.Α.Σ. (ορθή επανάληψη της προκήρυξης ΑΔΑ:65Υ9ΟΚΠ2-4Η2) και της απόφασης της από 17.03.2021 συνεδρίασης της Επιτροπής Επιλογής Έμμισθου Δικηγόρου, προσλήφθηκε δικηγόρος σε κενή οργανική θέση με σχέση έμμισθης εντολής, αμειβόμενος σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 4354/2015 (Α' 176).(ΦΕΚ 1813/τ.Γ' 10.08.2021).

Συμπερασματικώς, το έτος 2021, η Ρ.Α.Σ. προσέθεσε στο ανθρώπινο δυναμικό της 7 έμπειρους υπαλλήλους (6 από άλλους φορείς της Γενικής Κυβέρνησης) και αφαιρουμένων των αποχωρούντων, έχει 14 κενές οργανικές θέσεις επί συνόλου 35 οργανικών θέσεων.

Η κατανομή των θέσεων προσωπικού της Ρ.Α.Σ. για το έτος 2021, καταγράφεται ανά μονάδα και τμήμα στον πίνακα που ακολουθεί:

Πίνακας 15: Κατανομή θέσεων προσωπικού ΡΑΣ

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΘΕΣΕΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΡΑΣ 31/12/2021					
ΚΛΑΔΟΣ/ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ	ΟΡΓΑΝΙΚΕΣ ΘΕΣΕΙΣ	ΠΡΟΣΩΠΟΠΑΓΕΙΣ ΘΕΣΕΙΣ ΧΩΡΙΣ ΔΕΣΜΕΥΣΗ ΟΡΓΑΝΙΚΩΝ	ΚΑΛΥΜΜΕΝΕΣ Ή ΔΕΣΜΕΥΜΕΝΕΣ ΟΡΓΑΝΙΚΕΣ	ΔΙΟΡΙΣΜΟΙ/ ΜΕΤΑΤΑΞΕΙΣ ΚΑΤΑ ΤΟ 2021 *	ΚΕΝΕΣ ΟΡΓΑΝΙΚΕΣ 31/12/2021
ΜΟΝΑΔΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ					
ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ					
ΠΕ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ	4		4	1	
ΤΕ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ	2		2	2	
ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ					
ΠΕ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ	4		1		3
ΤΕ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ	1		1		
ΜΟΝΑΔΑ ΡΥΘΜΙΣΗΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ					
ΤΜΗΜΑ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΟΠΤΕΙΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ					
ΠΕ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ- ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ	3		3	1	
ΠΕ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ	1				1
ΤΜΗΜΑ ΕΠΟΠΤΕΙΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ					
ΠΕ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ- ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ	1				1
ΠΕ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ	4		1		3
ΜΟΝΑΔΑ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ					
ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ					
ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ					
ΠΕ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ- ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ	2		1		1
ΓΡΑΦΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ					
ΠΕ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ- ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ	1		1		
ΤΕ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ- ΛΟΓΙΣΤΙΚΟΥ	1				1
ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ					
ΔΕ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΑΤΕΩΝ	2				2
ΠΕ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ- ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ		1			
ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ					
ΠΕ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ- ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ	1		1	1	
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ					
ΠΕ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ- ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ	2		2	1	
ΔΕ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΑΤΕΩΝ	1		1		
ΔΕ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ Η/Υ	1				1
ΔΕ ΟΔΗΓΩΝ	1				1
ΜΟΝΑΔΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ					
ΤΕ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ	1		1		
ΓΡΑΦΕΙΟ ΝΟΜΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ					
ΝΟΜ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ	1		1		
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ	1		1	1	
ΣΥΝΟΛΑ	35	1	21	7	14

* ΟΙ ΔΙΟΡΙΣΜΟΙ/ΜΕΤΑΤΑΞΕΙΣ ΚΑΤΑ ΤΟ 2021 ΕΜΠΕΡΙΕΧΟΝΤΑΙ ΣΕ ΑΡΙΘΜΟ ΣΤΙΣ ΚΑΛΥΜΜΕΝΕΣ Ή ΔΕΣΜΕΥΜΕΝΕΣ ΘΕΣΕΙΣ

Πίνακας 16: Αριθμός εργαζομένων ανά μορφωτικό επίπεδο 2021

ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΑΝΑ ΜΟΡΦΩΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ 2021*	
ΜΟΡΦΩΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ
ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΟ	1
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ (ΑΠΟ ΠΕ ΚΑΙ ΤΕ)	15
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ	5
ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ	0
ΔΕΥΤΕΡΟΒΑΘΜΙΑΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ	1
ΣΥΝΟΛΟ	22
* ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΚΑΙ ΟΙ ΑΠΟΣΠΑΣΜΕΝΟΙ ΣΕ ΑΛΛΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	

8.4 Λήψη έκτακτων μέτρων προς προστασία της δημόσιας υγείας από τη διασπορά του κορωνοϊού COVID 19 για τα έτη 2020-2021

Στα πλαίσια λήψης έκτακτων μέτρων για την προστασία της δημόσιας υγείας από την πανδημία του κορωνοϊού, το Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης ενθάρρυνε τις υπηρεσίες και τους φορείς του Δημόσιου και ευρύτερου δημόσιου τομέα να προχωρήσουν στην Ψηφιακή Μεταρρύθμιση, δεδομένης και της θεσμοθέτησης της Ενιαίας Ψηφιακής Πύλης **gov.gr**, με την οποία επιτεύχθηκε η παροχή ψηφιακών δημόσιων υπηρεσιών σε πολίτες και επιχειρήσεις.

Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, συνεπής στις ανάγκες της εποχής και στις έκτακτες ανάγκες αντιμετώπισης της πανδημίας, στήριξε την ηλεκτρονική διακίνηση εγγράφων, πληροφοριών και δεδομένων μεταξύ φορέων του δημόσιου τομέα και πολιτών (βλ. άρθρο 13 του ν.4325/2015). Πιο συγκεκριμένα, στην Ενιαία Ψηφιακή Πύλη περιλαμβάνονται πλέον τα παράβολα για:

- τη χορήγηση άδειας σιδηροδρομικής επιχείρησης (ν.4408/2016),
- την έκδοση άδειας μηχανοδηγού,
- την έκδοση, ανανέωση ή επικαιροποίηση του Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφαλείας σιδηροδρομικής επιχείρησης (ν.4632/2019),
- τη συμμετοχή στις εξετάσεις για την απόκτηση άδειας μηχανοδηγού (σύμφωνα με την Κ.Υ.Α. Σ19/οικ.49045/5005/12/19-11-12),
- την πιστοποίηση φορέων υπεύθυνων για τη συντήρηση των οχημάτων και φορέων λειτουργιών συντήρησης,
- την έγκριση θέσεων σταθερών εγκαταστάσεων του σιδηροδρομικού συστήματος σε λειτουργία,
- την έγκριση οχήματος ή την έγκριση τύπου οχήματος για διάθεση στην αγορά (ν.4632/2019).

Παράλληλα, εφάρμοσε το μέτρο της εκ περιτροπής εργασίας και της τηλεργασίας. Προκειμένου δε να διευκολυνθούν αλλά και να διασφαλιστούν η απρόσκοπτη εργασία των εργαζομένων από απόσταση καθώς και η έγκαιρη διεκπεραίωση των υποθέσεων της Αρχής, αναπτύχθηκε και εγκαταστάθηκε από εξωτερικό φορέα ένα ολοκληρωμένο πληροφοριακό σύστημα, με στόχο την παραγωγή, αποθήκευση, διαχείριση και μετάδοση πληροφοριών κάθε τύπου. Επίσης δόθηκε η δυνατότητα στους υπαλλήλους της Αρχής να εργαστούν με ασφάλεια, απομακρυσμένα μέσω VPN.

Τέλος, υπήρξε μετάβαση από το χειρόγραφο στο ηλεκτρονικό πρωτόκολλο (βάσει του άρθρου 16 του ν.3979/2011), καθώς και μετάβαση από την ιδιόχειρη στην «εγκεκριμένη ηλεκτρονική υπογραφή», η οποία έχει νομική ισχύ ισοδύναμη με την ιδιόχειρη (βλ. παρ. 2 του άρθρου 25 του Κανονισμού ΕΕ 910/2014-eIDAS). Το ακριβές περιεχόμενο του εγγράφου και η ταυτότητα του υπογράφοντος συνδέθηκαν για να σχηματίσουν ένα μοναδικό ψηφιακό αποτύπωμα, διασφαλίζοντας την αυθεντικοποίηση των εγγράφων και την ακεραιότητα του περιεχομένου αυτών.

Όλα τα ανωτέρω, σε συνδυασμό με την αγορά φορητών ηλεκτρονικών υπολογιστών για τις ανάγκες τηλεργασίας και τηλεεκπαίδευσης των εργαζομένων, δημιούργησαν ένα «περιβάλλον γραφείου» στον προσωπικό χώρο του κάθε εργαζόμενου της Ρ.Α.Σ.

8.5 Παρακολούθηση σεμιναρίων 2020-2021

Τα στελέχη της Αρχής τελούν υπό διαρκή ενημέρωση, εκπαίδευση και κατάρτιση, έτσι ώστε να ανταποκρίνονται στη σύνθετη εργασιακή πραγματικότητα.

Στο πλαίσιο αυτό, κατά το έτος 2020, οι υπάλληλοι της ΡΑΣ παρακολούθησαν τα εξής σεμινάρια:

1. Η Ενωσιακή Νομοθεσία στην Ελλάδα: Υιοθέτηση, Ενσωμάτωση, Ορθή Εφαρμογή (Φορέας: ΕΚΔΔΑ)
2. ISO 9001:2015 Επικεφαλής Επιθεωρητής Συστημάτων Διαχείρισης Ποιότητας (Φορέας: TUV Hellas)
3. Ανάπτυξη διοικητικών ικανοτήτων: Διοίκηση Ανθρώπινου Δυναμικού (Φορέας: ΕΚΔΔΑ)
4. Έλεγχος και Πληρωμή Δαπανών στην Κεντρική Διοίκηση (Φορέας: ΕΚΔΔΑ)
5. Εκπαίδευση Προϊσταμένων Τμημάτων (Φορέας: ΕΚΔΔΑ)
6. Οργανώνοντας τον Εσωτερικό Έλεγχο στο Δημόσιο Τομέα (Φορέας: Ινστιτούτο Εσωτερικών Ελεγκτών)
7. Εξ αποστάσεως εκπαίδευση στην Ηλεκτρονική Διακυβέρνηση (Φορέας: ΕΚΔΔΑ)
8. Αξιολόγηση κινδύνων και κατάρτιση ετήσιου προγράμματος Εσωτερικού Ελέγχου (Φορέας: Ινστιτούτο Εσωτερικών Ελεγκτών)

Κατά το έτος 2021, οι υπάλληλοι της Ρ.Α.Σ. παρακολούθησαν τα εξής σεμινάρια:

1. Εκπαίδευση Προϊσταμένων Διευθύνσεων (Φορέας: ΕΚΔΔΑ)

2. ISO 22301:2019 Lead Auditor (Business Continuity Management Systems) Training Course (Φορέας: TUV Hellas)
3. Ανάπτυξη διοικητικών ικανοτήτων: επίλυση (problem solving) και τεχνικές λήψης απόφασης (Φορέας: ΕΚΔΔΑ)
4. Ανάθεση και εκτέλεση δημοσίων συμβάσεων, προμηθειών και γενικών υπηρεσιών (Φορέας: ΕΚΔΔΑ)
5. ISO 9001:2015 – Επιθεωρητής / Επικεφαλής Επιθεωρητής συστημάτων διαχείρισης ποιότητας (Φορέας: TUV Hellas)
6. Βελτίωση κοινωνικών ικανοτήτων: η τέχνη της διαπραγμάτευσης- τεχνικές επίτευξης συμφωνίας (Φορέας: ΕΚΔΔΑ)
7. Ηλεκτρονικό Τιμολόγιο (ΗΤ) στο πλαίσιο των δημοσίων συμβάσεων (Φορέας: ΕΚΔΔΑ)
8. Πιστοποίηση ελεγκτικής επάρκειας εσωτερικού ελεγκτή δημοσίου τομέα (Φορέας: ΕΚΔΔΑ)
9. Μεθοδολογία και πρακτικές εσωτερικού ελέγχου (Φορέας: ΕΚΔΔΑ)
10. Βελτίωση κοινωνικών ικανοτήτων: Σύγχρονα περιβάλλοντα και αντιμετώπιση εργασιακού στρες (Φορέας: ΕΚΔΔΑ)

8.6 ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

8.6.1 Γενικά

Η Ρ.Α.Σ. απολαμβάνει διοικητικής και οικονομικής αυτοτέλειας και δεν υπόκειται σε έλεγχο από κυβερνητικά όργανα ή άλλη διοικητική αρχή.

Το Τμήμα Οικονομικών Υπηρεσιών ανήκει στη μονάδα Οικονομικών και Διοικητικών Υπηρεσιών της Αρχής και, ως βασικούς πυλώνες υλοποίησης των οικονομικών της δραστηριοτήτων, έχει τις διατάξεις:

1. Τον ν.3891/2010 (ΦΕΚ Α' 188/04.11.2010) «Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα», όπως τροποποιήθηκε και ισχύει,
2. τον Εσωτερικό Κανονισμό Διαχείρισης και Λειτουργίας (ΦΕΚ Β' 5781/21.12.2018), όπως τροποποιήθηκε με το ΦΕΚ Β' 1432/12.04.2019.
3. τον ν. 4270/2014 (ΦΕΚ 143 Α') «Αρχές δημοσιονομικής διαχείρισης και εποπτείας (ενσωμάτωση της Οδηγίας 2011/85/ΕΕ) – Δημόσιο Λογιστικό και άλλες διατάξεις», όπως τροποποιήθηκε και ισχύει,
4. τον ν. 4412/2016 (ΦΕΚ 147 Α') «Δημόσιες συμβάσεις Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών (προσαρμογή στις Οδηγίες 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ),
5. το π.δ. 80/2016 (ΦΕΚ Α' 145 Α) «Ανάληψη υποχρεώσεων από τους διατάκτες»

Η Ρ.Α.Σ. καταρτίζει δικό της προϋπολογισμό, ο οποίος συντάσσεται με ευθύνη του Προέδρου της και αποστέλλεται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Η εκτέλεση του προϋπολογισμού της Αρχής ανήκει αποκλειστικά σε αυτήν, στο πλαίσιο της πλήρους αυτοτέλειας.

Οι σχετικές δαπάνες της εκκαθαρίζονται από την Οικονομική Υπηρεσία της Αρχής.

Η Ρ.Α.Σ. υπόκειται στον κατασταλτικό έλεγχο του Ελεγκτικού Συνεδρίου, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

Η Ρ.Α.Σ. έχει υποχρέωση να τηρεί λογαριασμούς και αρχεία, στα οποία συμπεριλαμβάνονται τα αποτελέσματα χρήσης και να δημοσιεύει ισολογισμό, σύμφωνα με τις προβλέψεις του ν.3891/2010. Ο έλεγχος των οικονομικών στοιχείων και των ετήσιων λογαριασμών και οικονομικών καταστάσεων γίνεται από δύο (2) ορκωτούς ελεγκτές. Οι οικονομικές καταστάσεις αποστέλλονται στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, στον Πρόεδρο της Βουλής και δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης και στον ιστότοπο της Αρχής. Για τη σύνταξη των οικονομικών καταστάσεων, η Ρ.Α.Σ. εφαρμόζει τις διατάξεις του ΠΔ 54/2018 (ΦΕΚ Α' 103/13.06.2018) «Ορισμός του περιεχομένου και του χρόνου έναρξης της εφαρμογής του Λογιστικού Πλαισίου της Γενικής Κυβέρνησης».

Στο πλαίσιο του εκσυγχρονισμού και της αυτοματοποίησης των διαδικασιών, η Οικονομική Υπηρεσία της Ρ.Α.Σ. χρησιμοποιεί ψηφιοποιημένες ηλεκτρονικές υπηρεσίες, οι οποίες συμβάλλουν στην εξοικονόμηση του χρόνου και στη μείωση της γραφειοκρατίας. Βασικότερες από αυτές είναι οι ακόλουθες :

- Το Ολοκληρωμένο Πληροφοριακό Σύστημα Δημοσιονομικής Πολιτικής (ΟΠΣΔΠ),
- Η Ηλεκτρονική Διακίνηση Δικαιολογητικών (ΗΔΔ),
- Η ηλεκτρονική εφαρμογή για την τήρηση του Μητρώου Δεσμεύσεων,
- Το Υποσύστημα Διαχείρισης Συμβάσεων, στο πλαίσιο ενός ολοκληρωμένου πληροφοριακού συστήματος με στόχο την παραγωγή, αποθήκευση, διαχείριση και μετάδοση πληροφοριών κάθε τύπου

Βασική μέριμνα των Οικονομικών Υπηρεσιών είναι

- η διασφάλιση της νομιμότητας, της κανονικότητας και της διαφάνειας των πράξεων της,
- η αντικειμενικότητα των διαδικασιών,
- η μείωση της γραφειοκρατίας μέσω ψηφιοποιημένων διαδικασιών,
- η άμεση εξόφληση των δαπανών, ώστε να αποφεύγεται η συσσώρευση ληξιπρόθεσμων υποχρεώσεων.

8.6.2 Αρμοδιότητες/Διάρθρωση του Τμήματος

Κύριες αρμοδιότητες του Τμήματος Οικονομικών Υπηρεσιών αποτελούν η κατάρτιση και εκτέλεση του προϋπολογισμού, η λογιστική παρακολούθηση, η εκκαθάριση των αποδοχών του προσωπικού της Αρχής καθώς και των μελών της Διοίκησης, ο σχεδιασμός και ο προγραμματισμός των προμηθειών και των υπηρεσιών και η εκκαθάριση και πληρωμή των δαπανών της.

Το Τμήμα Οικονομικών Υπηρεσιών αποτελείται από τέσσερα (4) διακριτά Γραφεία :

Γραφείο Κατάρτισης Προϋπολογισμού

Γραφείο Οικονομικής Διαχείρισης

Γραφείο Προμηθειών και

Γραφείο Πληρωμών

Η στελέχωση της Οικονομικής Υπηρεσίας είναι βασισμένη στη διασφάλιση των ασυμβίβαστων και διακριτών ρόλων των υπαλλήλων μεταξύ των Γραφείων (Π.Ο.Υ./εκκαθάριση/προμήθειες/πληρωμή), με βασικό άξονα την ανεξάρτητη λειτουργία των Γραφείων καθώς και την ταυτόχρονη εύρυθμη λειτουργία της Υπηρεσίας.

8.7 Σύνταξη και Έλεγχος Οικονομικών Καταστάσεων για το 2020

Οι οικονομικές καταστάσεις έτους χρήσης 2020 της ΡΑΣ, καθώς και ο Προϋπολογισμός 2021 παρουσιάζονται στο Παράρτημα.

8.8 Σύνταξη και Έλεγχος Οικονομικών Καταστάσεων για το 2021

Η Ρ.Α.Σ. συντάσσει οικονομικές καταστάσεις για κάθε έτος οικονομικής διαχείρισης και ελέγχεται από εταιρία ορκωτών ελεγκτών, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στο άρθρο 29 παρ. 2, 3 του ν. 3891/2010. Οι ελεγχόμενες οικονομικές καταστάσεις δημοσιεύονται σε ΦΕΚ και αναρτώνται στην ιστοσελίδα της. Υποβάλλονται επίσης στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών και στον Πρόεδρο της Βουλής.

Τα απολογιστικά στοιχεία, οι οικονομικές καταστάσεις της ΡΑΣ για τη χρήση 2021 και τα καθαρά αποτελέσματα αυτών έχουν ήδη εγκριθεί με απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ και θα υπαχθούν στον τακτικό έλεγχο από Ορκωτούς Ελεγκτές εντός του 2022.

9 ΜΟΝΑΔΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

9.1 Πεπραγμένα Μονάδας Εσωτερικού Ελέγχου της ΡΑΣ για τα έτη 2020-2021

Με την Κοινή Υπουργική Απόφαση Δ4δ/οικ.89995/21/12/2018 (ΦΕΚ 5781/15-11-2018) δημοσιεύτηκε ο «Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων», με το άρθρο 5 του οποίου καθορίστηκε η διάρθρωση των μονάδων της ΡΑΣ. Ανάμεσα στις άλλες μονάδες δημιουργήθηκε και η Μονάδα Εσωτερικού Ελέγχου (εφεξής ΜΕΕ) επιπέδου Τμήματος, η οποία υπάγεται απευθείας στην Διοίκηση της ΡΑΣ, δηλαδή στην Πρόεδρο και την Ολομέλεια.

Η στελέχωση της ΜΕΕ έγινε με την υπ. αριθ. Πρωτ. 9480/18-01-2018 απόφαση Ολομέλειας ΡΑΣ, με την οποία ορίστηκε ο εσωτερικός ελεγκτής.

Στην συνέχεια εγκρίθηκε από την Ολομέλεια της ΡΑΣ στις 20/6/2019 ο «Κανονισμός Εσωτερικού Ελέγχου της ΡΑΣ», ο οποίος, στηριζόμενος στην ισχύουσα σχετική Εθνική και Ευρωπαϊκή νομοθεσία, ορίζει το πλαίσιο λειτουργίας της Μονάδας. Επίσης, με την ίδια απόφαση της Ολομέλειας, εγκρίθηκε και το «Ετήσιο Πρόγραμμα Εσωτερικών Ελέγχων 2019 της ΡΑΣ». Για τη συνέχιση των εποπτικών δραστηριοτήτων της Μονάδας για το έτος 2020, κατόπιν σχετικής εισηγήσεως, εγκρίθηκε από την Ολομέλεια στις 13-2-2020 το «Ετήσιο Πρόγραμμα Εσωτερικών Ελέγχων 2020».

Το «Ετήσιο Πρόγραμμα Εσωτερικών Ελέγχων 2020» , προέβλεπε ότι η Μονάδα μέσα στο 2020 θα πραγματοποιήσει τέσσερις ελέγχους και θα προχωρήσει στην κατάρτιση της διαδικασίας «Προγραμματισμού εσωτερικών ελέγχων βάσει αξιολόγησης επιχειρησιακών κινδύνων» (Risk based Auditing).

Όσον αφορά τους ελέγχους, λόγω της πανδημίας που έπληξε την χώρα και την επιβολή της εξ αποστάσεως τηλεργασίας, έγινε δυνατό να πραγματοποιηθούν δύο έλεγχοι, ο πρώτος στο Τμήμα Οικονομικών Υπηρεσιών και ο δεύτερος στο Τμήμα Διοικητικών Υπηρεσιών. Και τα δύο ανωτέρω τμήματα ανήκουν στη Μονάδα Οικονομικών και Διοικητικών Υπηρεσιών.

Ο σχεδιασμός και ανάπτυξη της διαδικασίας «Προγραμματισμού βάσει κινδύνων» πραγματοποιήθηκε από τον προϊστάμενο της Μονάδας, με την αξιοποίηση της εγχώριας και διεθνούς εμπειρίας και βιβλιογραφίας. Η καταγραφή των διαδικασιών και των επιχειρησιακών κινδύνων επιτρέπει την δημιουργία ενός Πίνακα Διαδικασιών/Κινδύνων ανά Τμήμα/Μονάδα, ο οποίος θα περιέχει όλους τους κινδύνους που απειλούν την επίτευξη των στόχων της ΡΑΣ. Έτσι, το ετήσιο πλάνο ελέγχων μπορεί να εστιάσει στους πραγματικούς κινδύνους κάθε τμήματος της Αρχής και στα μέτρα αντιμετώπισής τους.

Τέλος, όσον αφορά στο έτος 2021, η ΜΕΕ είχε θέσει ως στόχους της τα παρακάτω:

- Την εφαρμογή για πρώτη χρονιά στα Τμήματα/Μονάδες ΡΑΣ της διαδικασίας «Προγραμματισμού εσωτερικών ελέγχων βάσει αξιολόγησης επιχειρησιακών κινδύνων» (Risk based Auditing) με ευθύνη της Μονάδας.
- Την κατάρτιση Ετήσιου προγράμματος ελέγχων για το 2021, με βάση την ανωτέρω διαδικασία και την υλοποίησή του. Ως συνέπεια, το Ετήσιο πλάνο ελέγχων του 2021 εστίασε στους πραγματικούς κινδύνους κάθε τμήματος της Αρχής και στα μέτρα αντιμετώπισής τους.
- Τη συνέχιση της εκπαίδευσης του προϊσταμένου της Μονάδας.

Το Ετήσιο Πρόγραμμα Εσωτερικών Ελέγχων 2021 προέβλεπε τις παρακάτω δράσεις:

- Από τον Φεβρουάριο έως τον Απρίλιο, την αρχική εφαρμογή της διαδικασίας «Προγραμματισμού εσωτερικών ελέγχων βάσει αξιολόγησης επιχειρησιακών κινδύνων» (Risk based Auditing).
- Από τον Μάιο έως τον Νοέμβριο, την διεξαγωγή τριών εσωτερικών ελέγχων στις Μονάδες της Αρχής.

Κατά τη διάρκεια του έτους προέκυψαν δύο επιπλέον έκτακτες δράσεις για την ΜΕΕ, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν μέσα στην χρονιά:

- Η αναθεώρηση του υφιστάμενου Κανονισμού Εσωτερικού Ελέγχου της ΡΑΣ, ώστε να προσαρμοστεί στις απαιτήσεις του νέου Ν. 4795/2021.

- Η υποχρεωτική παρακολούθηση (άρθρο 9.8 Ν. 4795/2021) από τον προϊστάμενο της ΜΕΕ του προγράμματος του ΕΚΔΔΑ, με τίτλο «Πιστοποίηση ελεγκτικής επάρκειας εσωτερικού ελεγκτή δημοσίου τομέα».

Τελικά, δεδομένης και της στελέχωσης της ΜΕΕ, πραγματοποιήθηκαν μέσα στο έτος τα παρακάτω:

- Η αρχική εφαρμογή της διαδικασίας «Προγραμματισμού εσωτερικών ελέγχων βάσει αξιολόγησης επιχειρησιακών κινδύνων» (Risk based Auditing) για κάθε Μονάδα της ΡΑΣ. Η Διεύθυνση Ρύθμισης και Ελέγχου Σιδηροδρομικής Αγοράς και η Διεύθυνση Οικονομικών και Διοικητικών Υπηρεσιών, εφάρμοσαν την διαδικασία και κατάρτισαν τους δικούς τους Πίνακες Διαδικασιών/Κινδύνων. Η Διεύθυνση Ασφαλείας και Διαλειτουργικότητας δεν έχει ακόμα εφαρμόσει την διαδικασία και προτίθεται να το κάνει το 2022.
- Η αναθεώρηση του υφιστάμενου Κανονισμού Εσωτερικού Ελέγχου της ΡΑΣ ώστε να προσαρμοστεί στις απαιτήσεις του νέου νόμου 4795/2021, η οποία έγινε από τον προϊστάμενο της ΜΕΕ, ολοκληρώθηκε μέσα στο 2021 και στάλθηκε στην διοίκηση της ΡΑΣ προς έγκριση. Αναμένεται η έγκρισή του από την διοίκηση της ΡΑΣ και στη συνέχεια η δημοσίευσή του στην εφημερίδα της Κυβερνήσεως.
- Η παρακολούθηση και επιτυχής πιστοποίηση του προϊσταμένου της ΜΕΕ στο πρόγραμμα του ΕΚΔΔΑ με τίτλο «Πιστοποίηση ελεγκτικής επάρκειας εσωτερικού ελεγκτή δημοσίου τομέα» το χρονικό διάστημα 8/11 έως 6/12/21.
- Η διεξαγωγή ενός εσωτερικού ελέγχου στις Μονάδες της Αρχής (έναντι των τριών αρχικά προγραμματισμένων), λόγω των έκτακτων δράσεων, και της υποστελέχωσης της ΜΕΕ. Ο έλεγχος έγινε στη Διεύθυνση Οικονομικών και Διοικητικών Υπηρεσιών το χρονικό διάστημα από 14 έως 29 Οκτωβρίου 2021.

Τέλος όσον αφορά στην επόμενη χρονιά (2022) η ΜΕΕ έχει θέσει ως στόχους της τα παρακάτω:

- Έκδοση, έγκριση και δημοσίευση σε ΦΕΚ του επικαιροποιημένου «Κανονισμού Εσωτερικού Ελέγχου» βάσει του ν. 4795/2021 «Σύστημα Εσωτερικού Ελέγχου Δημόσιου Τομέα» (έως 1/6/2021).
- Έκδοση και έγκριση από τη διοίκηση της Αρχής του «Εγχειριδίου Εσωτερικών Ελέγχων», βασισμένου στη Διαχείριση Κινδύνων (έως 31/6/2022).
- Κατάρτιση και εφαρμογή του «Ετήσιου Προγράμματος Εργασιών της Μονάδας Εσωτερικού Ελέγχου», βάσει αξιολόγησης των επιχειρησιακών κινδύνων (έως 31/12/2022).

10 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΤΟΥΣ 2022

Οι στρατηγικοί στόχοι της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων για το έτος 2022 αποτυπώνονται στην απόφαση της 144^{ης} Συνεδρίασης της Ολομέλειας της 19.11.2021 (αρ. πρωτ. 2226/19.11.21) ως εξής:

Πίνακας 17: Στρατηγικοί στόχοι Διοίκησης έτους 2022 (Πηγή: ΡΑΣ)

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ 2022	ΦΟΡΕΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ
Ενίσχυση της απελευθέρωσης της ελληνικής σιδηροδρομικής αγοράς και της ισότιμης πρόσβασης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων σε υποδομή και υπηρεσίες.	Μονάδα Ρύθμισης και Ελέγχου Σιδηροδρομικής Αγοράς
Τήρηση κανόνων ανταγωνισμού στη σιδηροδρομική αγορά.	Μονάδα Ρύθμισης και Ελέγχου Σιδηροδρομικής Αγοράς
Ενίσχυση της προστασίας των δικαιωμάτων των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών ΕΚ 1371/2007	Μονάδα Ρύθμισης και Ελέγχου Σιδηροδρομικής Αγοράς
Αποτελεσματική εφαρμογή του «τεχνικού πυλώνα» του 4ου σιδηροδρομικού πακέτου, ο οποίος ενσωματώθηκε στην ελληνική νομοθεσία με τον ν. 4632/2019 (Α'159)	Μονάδα Ασφάλειας και Διαλειτουργικότητας σιδηροδρόμων
Βελτιστοποίηση διαδικασιών που αφορούν σε θέματα μηχανοδηγών	Μονάδα Ασφάλειας και Διαλειτουργικότητας σιδηροδρόμων
Βελτιστοποίηση της υλοποίησης των εποπτικών δραστηριοτήτων της ΡΑΣ	Μονάδα Ασφάλειας και Διαλειτουργικότητας σιδηροδρόμων
Ενίσχυση του ανθρώπινου δυναμικού της ΡΑΣ	Μονάδα Διοικητικών και Οικονομικών Υπηρεσιών
Βελτιστοποίηση της οργάνωσης των πόρων των οργανωτικών μονάδων καθώς και απλούστευση των διαδικασιών, με επίδραση τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό περιβάλλον της Ρ.Α.Σ.	Μονάδες Ρύθμισης και Ελέγχου Σιδηροδρομικής Αγοράς, Ασφάλειας και Διαλειτουργικότητας σιδηροδρόμων, Οικονομικών και Διοικητικών Υπηρεσιών
Ανίχνευση ενίσχυσης οικονομικών πόρων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων.	Μονάδα Διοικητικών και Οικονομικών Υπηρεσιών
Εφαρμογή συστήματος εσωτερικού ελέγχου βασισμένο σε πραγματικούς κινδύνους (risk based audit)	Μονάδα Εσωτερικού Ελέγχου

11 ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

11.1 ΕΚΘΕΣΗ ΟΡΚΩΤΟΥ ΕΛΕΓΚΤΗ ΛΟΓΙΣΤΗ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις

Περίοδου αναφοράς 1 Ιανουαρίου έως 31 Δεκεμβρίου 2020

Σύμφωνα με το Π.Δ.54/2018

Έκθεση Ανεξάρτητου Ορκωτού Ελεγκτή Λογιστή

Προς το Διοικητικό Συμβούλιο της ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

Έκθεση Ελέγχου επί των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων

Γνώμη

Έχουμε ελέγξει τις συνημμένες χρηματοοικονομικές καταστάσεις της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (η «ΡΑΣ»), οι οποίες αποτελούνται από την κατάσταση χρηματοοικονομικής θέσης (ισολογισμός) της 31^{ης} Δεκεμβρίου 2020, τις καταστάσεις χρηματοοικονομικής επίδοσης (κατάσταση αποτελεσμάτων), μεταβολών καθαρής θέσης και ταμιακών ροών της χρήσεως που έληξε την ημερομηνία αυτή, καθώς και τις επεξηγηματικές σημειώσεις των χρηματοοικονομικών καταστάσεων (προσάρτημα).

Κατά τη γνώμη μας, οι συνημμένες χρηματοοικονομικές καταστάσεις παρουσιάζουν εύλογα, από κάθε ουσιώδη άποψη, την οικονομική θέση της ΡΑΣ κατά την 31^η Δεκεμβρίου 2020, τη χρηματοοικονομική του επίδοση και τις ταμιακές του ροές για τη χρήση που έληξε την ημερομηνία αυτή, σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ.54/2018 όπως ισχύει.

Βάση γνώμης

Διενεργήσαμε τον έλεγχό μας σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Ελέγχου (ΔΠΕ) όπως αυτά έχουν ενσωματωθεί στην Ελληνική Νομοθεσία. Οι ευθύνες μας, σύμφωνα με τα πρότυπα αυτά περιγράφονται περαιτέρω στην ενότητα της έκθεσής μας “Ευθύνες ελεγκτή για τον έλεγχο των χρηματοοικονομικών καταστάσεων”. Είμαστε ανεξάρτητοι από τη ΡΑΣ, καθ’ όλη τη διάρκεια του διορισμού μας, σύμφωνα με τον Κώδικα Δεοντολογίας για Επαγγελματίες Ελεγκτές του Συμβουλίου Διεθνών Προτύπων Δεοντολογίας Ελεγκτών, όπως αυτός έχει ενσωματωθεί στην Ελληνική Νομοθεσία και τις απαιτήσεις δεοντολογίας που σχετίζονται με τον έλεγχο των χρηματοοικονομικών καταστάσεων στην Ελλάδα και έχουμε εκπληρώσει τις δεοντολογικές μας υποχρεώσεις σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ισχύουσας νομοθεσίας και του προαναφερόμενου Κώδικα Δεοντολογίας. Πιστεύουμε ότι τα ελεγκτικά τεκμήρια που έχουμε αποκτήσει είναι επαρκή και κατάλληλα να παρέχουν βάση για τη γνώμη μας.

Άλλο Θέμα

Όπως αναφέρεται στη Σημείωση 1.1 επί των χρηματοοικονομικών καταστάσεων, οι καταστάσεις αυτές αποτελούν αναπόσπαστο μέρος των Χρηματοοικονομικών Αναφορών της ΡΑΣ της 31 Δεκεμβρίου 2020, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 8 του Π.Δ.54/2018 όπως ισχύει.

Ευθύνες της διοίκησης επί των χρηματοοικονομικών καταστάσεων

Η διοίκηση έχει την ευθύνη για την κατάρτιση και εύλογη παρουσίαση των χρηματοοικονομικών καταστάσεων σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ.54/2018 όπως ισχύει, όπως και για εκείνες τις δικλίδες εσωτερικού ελέγχου που η διοίκηση καθορίζει ως απαραίτητες, ώστε να καθίσταται δυνατή η κατάρτιση χρηματοοικονομικών καταστάσεων απαλλαγμένων από ουσιώδες σφάλμα, που οφείλεται είτε σε απάτη είτε σε λάθος.

Κατά την κατάρτιση των χρηματοοικονομικών καταστάσεων, η διοίκηση είναι υπεύθυνη για την αξιολόγηση της ικανότητας της ΡΑΣ να συνεχίσει τη δραστηριότητά του, γνωστοποιώντας όπου συντρέχει τέτοια περίπτωση, τα ειδικά θέματα που αφορούν οντότητες του δημοσίου τομέα και σχετίζονται με τη χρήση της λογιστικής αρχής της συνεχιζόμενης δραστηριότητας.

Ευθύνες ελεγκτή για τον έλεγχο των χρηματοοικονομικών καταστάσεων

Οι στόχοι μας είναι να αποκτήσουμε εύλογη διασφάλιση για το κατά πόσο οι χρηματοοικονομικές καταστάσεις, στο σύνολο τους, είναι απαλλαγμένες από ουσιώδες σφάλμα, που οφείλεται είτε σε απάτη είτε σε λάθος και να εκδώσουμε έκθεση ελεγκτή, η οποία περιλαμβάνει τη γνώμη μας. Η εύλογη διασφάλιση συνιστά διασφάλιση υψηλού επιπέδου, αλλά δεν είναι εγγύηση ότι ο έλεγχος που διενεργείται σύμφωνα με τα ΔΠΕ, όπως αυτά έχουν ενσωματωθεί στην Ελληνική Νομοθεσία, θα εντοπίζει πάντα ένα ουσιώδες σφάλμα, όταν αυτό υπάρχει. Σφάλματα δύναται να προκύψουν από απάτη ή από λάθος και θεωρούνται ουσιώδη όταν, μεμονωμένα ή αθροιστικά, θα μπορούσε εύλογα να αναμένεται ότι θα επηρέαζαν τις οικονομικές αποφάσεις των χρηστών, που λαμβάνονται με βάση αυτές τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις.

Ως καθήκον του ελέγχου, σύμφωνα με τα ΔΠΕ όπως αυτά έχουν ενσωματωθεί στην Ελληνική Νομοθεσία, ασκούμε επαγγελματική κρίση και διατηρούμε επαγγελματικό σκεπτικισμό καθ' όλη τη διάρκεια του ελέγχου. Επίσης:

- Εντοπίζουμε και αξιολογούμε τους κινδύνους ουσιώδους σφάλματος στις χρηματοοικονομικές καταστάσεις, που οφείλεται είτε σε απάτη είτε σε λάθος, σχεδιάζοντας και διενεργώντας ελεγκτικές διαδικασίες που ανταποκρίνονται στους κινδύνους αυτούς και αποκτούμε ελεγκτικά τεκμήρια που είναι επαρκή και κατάλληλα για να παρέχουν βάση για τη γνώμη μας. Ο κίνδυνος μη εντοπισμού ουσιώδους σφάλματος που οφείλεται σε απάτη είναι υψηλότερος από αυτόν που οφείλεται σε λάθος, καθώς η απάτη μπορεί να εμπεριέχει συμπαιγνία, πλαστογραφία, εσκεμμένες παραλείψεις, ψευδείς διαβεβαιώσεις ή παράκαμψη των δικλίδων εσωτερικού ελέγχου.
- Κατανοούμε τις δικλίδες εσωτερικού ελέγχου που σχετίζονται με τον έλεγχο, με σκοπό το σχεδιασμό ελεγκτικών διαδικασιών κατάλληλων για τις περιστάσεις, αλλά όχι με σκοπό τη διατύπωση γνώμης επί της αποτελεσματικότητας των δικλίδων εσωτερικού ελέγχου της ΡΑΣ.
- Αξιολογούμε την καταλληλότητα των λογιστικών αρχών και μεθόδων που χρησιμοποιήθηκαν και το εύλογο των λογιστικών εκτιμήσεων και των σχετικών γνωστοποιήσεων που έγιναν από τη διοίκηση.
- Αποφαινόμαστε για την καταλληλότητα της χρήσεως από τη διοίκηση της λογιστικής αρχής της συνεχιζόμενης δραστηριότητας και με βάση τα ελεγκτικά τεκμήρια που αποκτήθηκαν για το εάν υπάρχει ουσιώδης αβεβαιότητα σχετικά με γεγονότα ή συνθήκες που μπορεί να υποδηλώνουν ουσιώδη αβεβαιότητα ως προς την ικανότητα της ΡΑΣ να συνεχίσει τη δραστηριότητά της. Εάν συμπεράνουμε ότι υφίσταται ουσιώδης αβεβαιότητα, είμαστε υποχρεωμένοι στην έκθεση ελεγκτή να επιστήσουμε την προσοχή

στις σχετικές γνωστοποιήσεις των χρηματοοικονομικών καταστάσεων ή εάν αυτές οι γνωστοποιήσεις είναι ανεπαρκείς να διαφοροποιήσουμε τη γνώμη μας. Τα συμπεράσματά μας βασίζονται σε ελεγκτικά τεκμήρια που αποκτώνται μέχρι την ημερομηνία της έκθεσης ελεγκτή. Ωστόσο, μελλοντικά γεγονότα ή συνθήκες ενδέχεται να έχουν ως αποτέλεσμα η ΡΑΣ να παύσει να λειτουργεί ως συνεχιζόμενη δραστηριότητα.

- Αξιολογούμε τη συνολική παρουσίαση, τη δομή και το περιεχόμενο των χρηματοοικονομικών καταστάσεων, συμπεριλαμβανομένων των γνωστοποιήσεων, καθώς και το κατά πόσο οι χρηματοοικονομικές καταστάσεις απεικονίζουν τις υποκείμενες συναλλαγές και τα γεγονότα με τρόπο που επιτυγχάνεται η εύλογη παρουσίαση.

Μεταξύ άλλων θεμάτων, κοινοποιούμε στη διοίκηση, το σχεδιαζόμενο εύρος και το χρονοδιάγραμμα του ελέγχου, καθώς και σημαντικά ευρήματα του ελέγχου, συμπεριλαμβανομένων όποιων σημαντικών ελλείψεων στις δικλίδες εσωτερικού ελέγχου εντοπίζουμε κατά τη διάρκεια του ελέγχου μας.

Αθήνα, 23 Μαρτίου 2022

Ιωάννης Νικήτα Παπαδόπουλος

Ορκωτός Ελεγκτής Λογιστής

A.M. ΣΟΕΛ 16611

ΣΟΛ  Crowe

Απόστολος Γεωργίου Ρούσας

Ορκωτός Ελεγκτής Λογιστής

A.M. ΣΟΕΛ 26511

ΣΟΛ Α.Ε.

Μέλος Δικτύου Crowe Global

Φωκ. Νέγρη 3, 112 57 Αθήνα

A.M. ΣΟΕΛ 125

ΣΟΛ Α.Ε.

Μέλος Δικτύου Crowe Global

Φωκ. Νέγρη 3, 112 57 Αθήνα

A.M. ΣΟΕΛ 125

Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ					2020	2019
ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ						
Κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία						
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα					0,00	0,00
Απαιτήσεις					25.601,30	8.898,54
Αποθέματα					0,00	0,00
Προκαταβολές					0,00	0,00
Λοιπά κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία					0,00	0,00
Σύνολο κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων					25.601,30	8.898,54
Μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία						
Απαιτήσεις					0,00	0,00
Επενδύσεις σε θυγατρικές συγγενείς και κοινοπραξίες					0,00	0,00
Λοιπά χρηματοοικονομικά στοιχεία					0,00	0,00
Υποδομές					0,00	0,00
Εξοπλισμός					28.077,21	20.875,71
Ακίνητα					0,00	0,00
Άυλα στοιχεία					45.172,07	35.550,97
Λοιπά στοιχεία					0,00	0,00
Σύνολο μη κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων					73.249,28	56.426,68
Σύνολο περιουσιακών στοιχείων					98.850,58	65.325,22
ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ						
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις						
Πληρωτέες υποχρεώσεις					25.601,30	8.898,54
Βραχυπρόθεσμα δάνεια					0,00	0,00
Βραχυπρόθεσμο μέρος μακροπρόθεσμων δανείων					0,00	0,00
Άλλες υποχρεώσεις					0,00	0,00
βραχυπρόθεσμες προβλέψεις					0,00	0,00
Παροχές σε εργαζομένους					0,00	0,00
Βραχυπρόθεσμες συνταξιοδοτικές υποχρεώσεις					0,00	0,00
Σύνολο βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων					25.601,30	8.898,54
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις						
Πληρωτέες υποχρεώσεις					0,00	0,00
Λοιπές υποχρεώσεις-Επιχορηγήσεις παγίων					73.249,28	56.426,68
Παροχές σε εργαζομένους					0,00	0,00
Μακροπρόθεσμες συνταξιοδοτικές υποχρεώσεις					0,00	0,00
Σύνολο μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων					73.249,28	56.426,68
Σύνολο υποχρεώσεων					98.850,58	65.325,22
Καθαρή περιουσία						
ΚΑΘΑΡΗ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑ/ΘΕΣΗ						
Κεφάλαιο εισφερθέν από άλλες οντότητες της κυβέρνησης					0,00	0,00
Αποθεματικά					0,00	0,00
Σωρευμένο πλεόνασμα/έλλειμμα					0,00	0,00
Διακρίματα μειοψηφίας					0,00	0,00
Σύνολο καθαρής περιουσίας/θέσης					0,00	0,00

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ					2020	2019
Κατάσταση αποτελεσμάτων						
Έσοδα						
Φόροι					0,00	0,00
Κοινωνικές εισφορές					0,00	0,00
Μεταβιβάσεις					905.481,47	808.067,09
Πωλήσεις					0,00	0,00
Λοιπά τρέχοντα έσοδα					13.273,44	9.593,78
Ιδιοπαραγωγή παγίων					0,00	0,00
Σύνολο εσόδων					918.754,91	817.660,87
Έξοδα						
Παροχές σε εργαζομένους					680.555,12	669.205,16
Κοινωνικές παροχές					0,00	0,00
Μεταβιβάσεις					0,00	0,00
Αναλώσεις αγαθών και υπηρεσιών					224.926,35	138.861,93
Επιδοτήσεις					0,00	0,00
Τόκοι					0,00	0,00
Λοιπές δαπάνες					0,00	0,00
Αποσβέσεις					13.273,44	9.593,78
Σύνολο εξόδων					918.754,91	817.660,87
Λειτουργικό αποτέλεσμα					0,00	0,00
Λοιπά έσοδα και κέρδη					0,00	0,00
Λοιπά έξοδα και ζημιές					0,00	0,00
Συνολικό αποτέλεσμα					0,00	0,00
Αποτέλεσμα από συγγενείς και κοινοπραξίες					0,00	0,00
Πλεόνασμα ή έλλειμμα περιόδου προ φόρου					0,00	0,00
Φόρος εισοδήματος					0,00	0,00
Καθαρό πλεόνασμα ή έλλειμμα περιόδου					0,00	0,00
Αποδίδεται:						
Ιδιοκτήτες οντότητας					0,00	0,00
δικαιώματα μειοψηφίας					0,00	0,00
Σύνολο					0,00	0,00

Κατάσταση μεταβολών καθαρής θέσης										
Πίνακας μεταβολών καθαρής θέσης										
					Κεφάλαιο	Αποθεματικά	Σωρευμένο πλεόνασμα ή Σωρευμένο έλλειμμα	Σύνολο	Δικαιώματα μειοψηφίας	Σύνολο καθαρής θέσης
Υπόλοιπο την 01.01.2019										
Εισφορά κεφαλαίου					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Καθαρό εισόδημα που αναγνωρίζονται απευθείας στην					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Πλεόνασμα/έλλειμμα περιόδου					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Λοιπά					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Σύνολο καθαρής θέσης την 31.12.2019					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Εισφορά κεφαλαίου					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Καθαρό εισόδημα που αναγνωρίζονται απευθείας στην					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Πλεόνασμα/έλλειμμα περιόδου					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Λοιπά					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Σύνολο καθαρής θέσης την 31.12.2020					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Κατάσταση ταμειακών ροών								
Ταμειακές ροές από λειτουργικές δραστηριότητες						2020		2019
Εισπράξεις								
Εισπράξεις από φόρους						0,00		0,00
Εισπράξεις από κοινωνικές εισφορές						0,00		0,00
Εισπράξεις από μεταβιβάσεις						935.577,51		836.901,83
Εισπράξεις από πωλήσεις						0,00		0,00
Εισπράξεις από λοιπά τρέχοντα έσοδα						0,00		0,00
Πληρωμές								
Πληρωμές παροχές σε εργαζόμενους						680.555,12		669.205,16
Πληρωμές για κοινωνικές παροχές						0,00		0,00
Πληρωμές για μεταβιβάσεις						0,00		0,00
Πληρωμές για αγορές αγαθών και υπηρεσιών						224.926,35		138.861,93
Πληρωμές για Επιδοτήσεις						0,00		0,00
Πληρωμές για τόκους						0,00		0,00
Πληρωμές για λοιπές δαπάνες						0,00		0,00
Λοιπά (Εισπράξεις & Πληρωμές)						0,00		0,00
Καθαρές ταμειακές ροές από λειτουργικές δραστηριότητες						30.096,04		28.834,74
Ταμειακές ροές από επενδυτικές δραστηριότητες								
Πληρωμές για απόκτηση παγίων						30.096,04		28.834,74
Εισπράξεις από πώληση παγίων						0,00		0,00
Πληρωμές για απόκτηση επενδύσεων						0,00		0,00
Εισπράξεις από πώληση επενδύσεων						0,00		0,00
Καθαρές ταμειακές ροές από επενδυτικές δραστηριότητες						-30.096,04		-28.834,74
Ταμειακές ροές από χρηματοδοτικές δραστηριότητες								
Εισπράξεις από δάνεια						0,00		0,00
Εξοφλήσεις δανείων						0,00		0,00
Εισπράξεις/επιστροφές από αυξήσεις μειώσεις κεφαλαίου						0,00		0,00
Διανομές μερισμάτων						0,00		0,00
Λοιπά (Εισπράξεις & Πληρωμές)						0,00		0,00
Καθαρές ταμειακές ροές από χρηματοδοτικές δραστηριότητες						0,00		0,00
καθαρή αύξηση / (μείωση) στα ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα						0,00		0,00
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα στην αρχή της περιόδου						0,00		0,00
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα στη λήξη της περιόδου						0,00		0,00

ΑΘΗΝΑ 26 Οκτωβρίου 2021

Ο ΣΥΝΤΑΞΑΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ
ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ
ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΟΙ
ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ Α.Ε.
 ΤΖΩΡΤΖ 30-32,106 82 ΑΘΗΝΑ Α.Φ.Μ
 999399139

Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ Ρ.Α.Σ

Δ.Ο.Υ ΦΑΕ ΑΘΗΝΩΝ ΑΜ ΟΕΕ480/2003

ΙΩΑΝΝΑ Α. ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ

ΑΔΤ. ΑΕ 595836

ΛΑΖΑΡΗΣ ΘΩΜΑΣ

ΑΔΤ / ΑΖ 028923

Αρ. Αδείας ΟΕΕ 0008143

11.2 ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ

11.2.1 Προϋπολογισμός έτους 2021

Με την αριθμ. πρωτ. 14440 / 16-12-2020 Απόφαση του διατάκτη της Ανεξάρτητης Διοικητικής Αρχής «Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων» (ΡΑΣ) έγινε η κατανομή των εγκεκριμένων πιστώσεων του προϋπολογισμού οικονομικού έτους 2021 ανά ΚΑΕ, σύμφωνα με τα επιμέρους όρια των πιστώσεων ανά μείζονα κατηγορία δαπανών ως εξής :

Κωδικός Αριθμός	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΔΑΠΑΝΗΣ	ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΟΝΔΥΛΙΩΝ 2021
ΜΕΙΖΟΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 21 - ΠΑΡΟΧΕΣ ΣΕ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΥΣ		706.000,00
2120101001	Βασικός μισθός ενιαίου μισθολογίου (μόνιμοι & ΙΔΑΧ)	350.100,00
2120102001	Οικογενειακή παροχή ενιαίου μισθολογίου (μόνιμοι & Ι.Δ.Α.Χ.)	11.100,00
2120103001	Προσωπική διαφορά ενιαίου μισθολογίου (μόνιμοι & Ι.Δ.Α.Χ.)	54.400,00
2120104001	Επίδομα θέσης ευθύνης ενιαίου μισθολογίου (μόνιμοι & Ι.Δ.Α.Χ.)	52.000,00
2110108001	Αμοιβές μελών συλλογικών οργάνων διοίκησης	82.800,00
2190201001	Εργοδοτική εισφορά υπέρ Ε.Φ.Κ.Α. τακτικών αποδοχών μονίμων ή Ι.Δ.Α.Χ. υπαλλήλων προσλαμβανόμενων από 1-1-2017 ή που υπάγονταν μέχρι την 31-12-2016 στο ασφαλιστικό – συνταξιοδοτικό καθεστώς του ΙΚΑ ενιαίου μισθολογίου	100.100,00
2190101001	Εργοδοτική εισφορά υπέρ Ε.Φ.Κ.Α. επί τακτικών αποδοχών αιρετών και οργάνων διοίκησης απασχολούμενων από 1-1-2017 ή που υπάγονταν μέχρι την 31-12-2016 στο ασφαλιστικό – συνταξιοδοτικό καθεστώς ασφαλιστικών οργανισμών πλην δημοσίου	17.500,00
2120201001	Αποζημίωση για υπερωριακή απασχόληση ενιαίου μισθολογίου πλην εκπαιδευτικών (μόνιμοι & Ι.Δ.Α.Χ.)	28.000,00
2110201001	Πρόσθετες αποδοχές από αποζημιώσεις μελών συλλογικών οργάνων διοίκησης	8.000,00

2120211001	Αποζημίωση για υπερωριακή εργασία (Διάθεση σε γραφεία Βουλευτών)	2.000,00
ΜΕΙΖΟΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 24 - ΑΓΟΡΕΣ ΑΓΑΘΩΝ & ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ		281.000,00
2420404001	Έξοδα κίνησης προσωπικού	21.000,00
2420403001	Έξοδα ημερήσιας αποζημίωσης προσωπικού	8.000,00
2420405001	Έξοδα διανυκτέρευσης προσωπικού	12.500,00
2440101001	Συμβάσεις μίσθωσης κτιρίων (πλην leasing)	40.800,00
2420101001	Έξοδα σταθερής τηλεφωνίας	6.550,00
2420102001	Έξοδα κινητής τηλεφωνίας	2.500,00
2420201001	Έξοδα ηλεκτρικού ρεύματος	7.000,00
2420906001	Έξοδα προβολής, διαφήμισης και δημοσίων σχέσεων	20.000,00
2420905001	Έξοδα για εκδόσεις και δημοσιεύσεις	8.400,00
2420389001	Λοιπές αμοιβές και έξοδα συντηρήσεων και επισκευών	1.500,00
2420989001	Έξοδα για λοιπές υπηρεσίες	114.550,00
2420204001	Έξοδα υπηρεσιών καθαριότητας	14.000,00
2420909001	Έξοδα για εκπαίδευση και επιμόρφωση	7.000,00
2410201001	Αγορές ειδών γραφικής ύλης και μικροεξοπλισμού	1.500,00
2410904001	Αγορές βιβλίων, συγγραμμάτων, περιοδικών και εφημερίδων	500,00
2410102001	Αγορές φαρμακευτικού υλικού	200,00
2410204001	Αγορές ειδών συντήρησης και επισκευής μεταφορικών μέσων ξηράς	4.000,00
2410301001	Αγορές καυσίμων κίνησης	1.000,00
2420989002	Έξοδα κοινοχρήστων	6.000,00
2410989899	Αγορές λοιπών αγαθών	4.000,00
ΜΕΙΖΟΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 31 - ΑΓΟΡΕΣ ΠΑΓΙΩΝ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ		32.000,00
3120489001	Αγορές λοιπών επίπλων	4.500,00
3120103001	Αγορές φωτοαντιγραφικών και λοιπών μηχανών γραφείου	1.000,00
3120102001	Αγορές συσκευών θέρμανσης και κλιματισμού	2.000,00

3120301001	Αγορές ηλεκτρονικών υπολογιστών και συναφούς εξοπλισμού	4.500,00
3140301001	Αγορές λογισμικού υπολογιστών	20.000,00
ΣΥΝΟΛΟ		1.019.000,00

11.2.2 Προϋπολογισμός έτους 2022

Με την αριθμ. πρωτ. 2531 / 20-12-2021 Απόφαση του διατάκτη της Ανεξάρτητης Διοικητικής Αρχής «Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων» (ΡΑΣ) έγινε η κατανομή των εγκεκριμένων πιστώσεων του προϋπολογισμού οικονομικού έτους 2022 ανά ΚΑΕ, σύμφωνα με τα επιμέρους όρια των πιστώσεων ανά μείζονα κατηγορία δαπανών ως εξής :

Κωδικός Αριθμός	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΔΑΠΑΝΗΣ	ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΟΝΔΥΛΙΩΝ 2022
ΜΕΙΖΟΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 21 - ΠΑΡΟΧΕΣ ΣΕ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΥΣ		810.000,00
2120101001	Βασικός μισθός ενιαίου μισθολογίου (μόνιμοι & ΙΔΑΧ)	426.600,00
2120102001	Οικογενειακή παροχή ενιαίου μισθολογίου (μόνιμοι & Ι.Δ.Α.Χ.)	12.500,00
2120103001	Προσωπική διαφορά ενιαίου μισθολογίου (μόνιμοι & Ι.Δ.Α.Χ.)	48.000,00
2120104001	Επίδομα θέσης ευθύνης ενιαίου μισθολογίου (μόνιμοι & Ι.Δ.Α.Χ.)	49.100,00
2110108001	Αμοιβές μελών συλλογικών οργάνων διοίκησης	82.800,00
2190201001	Εργοδοτική εισφορά υπέρ Ε.Φ.Κ.Α. τακτικών αποδοχών μονίμων ή Ι.Δ.Α.Χ. υπαλλήλων προσλαμβανόμενων από 1-1-2017 ή που υπάγονταν μέχρι την 31-12-2016 στο ασφαλιστικό – συνταξιοδοτικό καθεστώς του ΙΚΑ ενιαίου μισθολογίου	143.000,00
2190101001	Εργοδοτική εισφορά υπέρ Ε.Φ.Κ.Α. επί τακτικών αποδοχών αιρετών και οργάνων διοίκησης απασχολούμενων από 1-1-2017 ή που υπάγονταν μέχρι την 31-12-2016 στο ασφαλιστικό – συνταξιοδοτικό καθεστώς ασφαλιστικών οργανισμών πλην δημοσίου	18.000,00
2120201001	Αποζημίωση για υπερωριακή απασχόληση ενιαίου μισθολογίου πλην εκπαιδευτικών (μόνιμοι & Ι.Δ.Α.Χ.)	17.800,00
2110201001	Πρόσθετες αποδοχές από αποζημιώσεις μελών συλλογικών οργάνων διοίκησης	8.700,00
2120211001	Αποζημίωση για υπερωριακή εργασία (Διάθεση σε γραφεία Βουλευτών)	3.500,00
ΜΕΙΖΟΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 24 - ΑΓΟΡΕΣ ΑΓΑΘΩΝ & ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ		281.000,00
2420404001	Έξοδα κίνησης προσωπικού	15.000,00
2420403001	Έξοδα ημερήσιας αποζημίωσης προσωπικού	6.000,00
2420405001	Έξοδα διανυκτέρευσης προσωπικού	15.000,00
2440101001	Συμβάσεις μίσθωσης κτιρίων (πλην leasing)	40.800,00
2420101001	Έξοδα σταθερής τηλεφωνίας	7.800,00

2420102001	Έξοδα κινητής τηλεφωνίας	5.800,00
2420201001	Έξοδα ηλεκτρικού ρεύματος	10.000,00
2420906001	Έξοδα προβολής, διαφήμισης και δημοσίων σχέσεων	20.000,00
2420905001	Έξοδα για εκδόσεις και δημοσιεύσεις	8.000,00
2420389001	Λοιπές αμοιβές και έξοδα συντηρήσεων και επισκευών	1.500,00
2420989001	Έξοδα για λοιπές υπηρεσίες	113.800,00
2420204001	Έξοδα υπηρεσιών καθαριότητας	14.100,00
2420909001	Έξοδα για εκπαίδευση και επιμόρφωση	5.000,00
2410201001	Αγορές ειδών γραφικής ύλης και μικροεξοπλισμού	1.500,00
2410904001	Αγορές βιβλίων, συγγραμμάτων, περιοδικών και εφημερίδων	500,00
2410102001	Αγορές φαρμακευτικού υλικού	200,00
2410204001	Αγορές ειδών συντήρησης και επισκευής μεταφορικών μέσων ξηράς	3.000,00
2410301001	Αγορές καυσίμων κίνησης	1.000,00
2420989002	Έξοδα κοινοχρήστων	6.000,00
2410989899	Αγορές λοιπών αγαθών	6.000,00
ΜΕΙΖΟΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 31 - ΑΓΟΡΕΣ ΠΑΓΙΩΝ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ		32.000,00
3120489001	Αγορές λοιπών επίπλων	3.000,00
3120103001	Αγορές φωτοαντιγραφικών και λοιπών μηχανών γραφείου	1.000,00
3120102001	Αγορές συσκευών θέρμανσης και κλιματισμού	1.000,00
3120301001	Αγορές ηλεκτρονικών υπολογιστών και συναφούς εξοπλισμού	5.000,00
3140301001	Αγορές λογισμικού υπολογιστών	22.000,00
ΣΥΝΟΛΟ		1.123.000,00€



ρυθμιστική
αρχή
σιδηροδρόμων



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ