



Αθήνα, 15/11/2024

Αρ. Πρωτ. : 3849

**ΑΠΟΦΑΣΗ (90/2024)****της 271<sup>ης</sup> Συνεδρίασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ**

**ΘΕΜΑ:** «Λήψη απόφασης επί της αυτεπάγγελτης έρευνας και της στις 11.09.2024 διεξαχθείσας ακρόασης της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και το διακριτικό τίτλο «ΟΣΕ ΑΕ» ή «ΟΣΕ», με θεματικό αντικείμενο τη διαπίστωση παράβασης των διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας που αφορούν τη δημοσίευση Δήλωσης Δικτύου για το έτος 2024 και ειδικότερα του άρθρου 27 του ν. 4408/2016 και του άρθρου 7ε του ν. 4408/2016, στα πλαίσια του διατακτικού της με αριθ. πρωτ. 56/2022 Απόφασης της ΡΑΣ».

**Η ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ(ΡΑΣ)****ΣΕ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ****Έχοντας υπόψη :****1. Τις διατάξεις :**

**α.** Του Ν.3891/2010 (ΦΕΚ Α' 188/4.11.2010) «Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα».

**β.** Του Ν. 4408/2016 (ΦΕΚ Α' 135/27.07.2016) «Εναρμόνιση της νομοθεσίας με την Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012 για τη

δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ L343/32 της 14.12.2012) και άλλες διατάξεις».

γ. Του Ν. 2671/1998 (Α' 289/28.12.1998) «Ρύθμιση θεμάτων του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ) και άλλες διατάξεις».

δ. Της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία «ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου», όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.

ε. Της Οδηγίας 2016/2370/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2016, για την τροποποίηση της οδηγίας 2012/34/ΕΕ όσον αφορά «το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής».

στ. Του Ν.4942/2022 (Α' 115/21.06.2022) «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας για τη ρύθμιση της σιδηροδρομικής διασυνοριακής κυκλοφορίας».

ζ. Της με αριθμό Δ4δ/οικ.89995/15.12.2018 (ΦΕΚ Β' 5781/21.12.2018) κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών, Διοικητικής Ανασυγκρότησης και Υποδομών και Μεταφορών «Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.)».

η. Της με αριθμό 1020/9.6.2021 (ΦΕΚ Β' 2913/5.7.2021) απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ «Κανονισμός Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων».

θ. Του ν. 4727/2020 (ΦΕΚ Α' 184/23.9.2020) «Ψηφιακή Διακυβέρνηση (Ενσωμάτωση στην Ελληνική Νομοθεσία της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/2102 και της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1024) - Ηλεκτρονικές Επικοινωνίες (Ενσωμάτωση στο Ελληνικό Δίκαιο της Οδηγίας(ΕΕ) 2018/1972) και άλλες διατάξεις».

2. Την με αριθ. πρωτ. 1777/01.07.2022 Απόφαση (56/2022) της Ολομέλειας της ΡΑΣ με θέμα: «Λήψη απόφασης επί της με α.π.523/24.03.2021 προσφυγής, κατ' άρθρο 56 παρ.1 ν.4408/2016 της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ κατά της ΟΣΕ ΑΕ».
3. Το με αριθ. πρωτ. 274/26-01-2023 έγγραφο της ΡΑΣ με θέμα : «Παρατηρήσεις επί της Δήλωσης Δικτύου (ΔΔ 2023) και κοινοποίηση των συμβάσεων πρόσβασης για τη χρήση της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής μεταξύ Διαχειριστή Υποδομής ΟΣΕ Α.Ε. και Σιδηροδρομικών Εταιρειών».
4. Το με αριθ. πρωτ. 2858/06.10.2023 έγγραφο της ΡΑΣ με θέμα: «Ενημέρωση σχετικά με τη διαχείριση της κυκλοφορίας και τον προγραμματισμό της συντήρησης μετά την κακοκαιρία DANIEL».
5. Το με αριθ. πρωτ. 521/05.02.2024 έγγραφο της ΡΑΣ με θέμα : «Δημοσίευση της Δήλωσης Δικτύου 2024 (ΔΔ 2024) του Διαχειριστή Υποδομής ΟΣΕ ΑΕ».
6. Το με αριθ. πρωτ.94695/01.04.2024 έγγραφο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με θέμα: «Έκδοση δήλωσης δικτύου 2024 και σύναψη συμβάσεων πρόσβασης».
7. Το με αριθ. πρωτ. 9032515/25.04.2024 έγγραφο της ΟΣΕ Α.Ε. με θέμα: «Διαβούλευση επί του σχεδίου Δήλωσης Δικτύου 2024».
8. Το με αριθ. πρωτ. 1744/13.05.2024 έγγραφο της ΡΑΣ με θέμα: «Διαβούλευση επί του σχεδίου Δήλωσης Δικτύου 2024»
9. Το με αριθ. πρωτ. 46.258/24/Δ2/17.05.2024 έγγραφο της HELLENIC TRAIN Α.Ε. με θέμα: «Διαβούλευση επί του σχεδίου Δήλωσης Δικτύου 2024».
10. Το με αριθ. πρωτ. 1812/20.05.2024 email της ΟΣΕ Α.Ε. με θέμα: «Σύντομα πρακτικά από την σύσκεψη της 14.5.2024 στο πλαίσιο διαβούλευσης ΔΔ2024».
11. Την υπ. αριθμ. πρωτ. 2053 / 05.06.2024 Εισήγηση της Προέδρου προς την Ολομέλεια της ΡΑΣ.

12. Την υπ. αριθμ. πρωτ. 2060 / 06.06.2024 Πρόσκληση της 255ης Συνεδρίασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ.
13. Τα πρακτικά της 255ης Συνεδρίασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ.
14. Την υπ' αριθ. 2099/10.06.2024 Απόφαση 45/10.06.2024 της Ολομέλειας της ΡΑΣ.
15. Την υπ' αριθ. 2422/04.07.2024 απόφαση της Προέδρου για τον ορισμό του Οργάνου Ακρόασης και την υπ' αριθ. 2954/28.08.2024 απόφαση της Προέδρου που αντικατέστησε αυτή.
16. Την με αριθ. πρωτ. 2429/04.07.2024 Πράξη Διεξαγωγής Ακρόασης
17. Την με αριθ. πρωτ. 2604/18.07.2024 αναβολή ακρόασης για τη με αριθμό 2429/04.07.2024 Πράξη Διεξαγωγής Ακρόασης.
18. Το με αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 2997/04.09.2024 Υπόμνημα της ΟΣΕ Α.Ε. επί της διεξαχθείσης ακρόασης με συνημμένη την υπογεγραμμένη Σύμβαση Πρόσβασης έτους 2024.
19. Την με αριθ. πρωτ. 3084/13.09.2024 κοινοποίηση πρακτικών ακρόασης της 11ης Σεπτεμβρίου 2024 σε ΟΣΕ Α.Ε.
20. Την από 11.11.2024 πρόσκληση Συνεδρίασης της Επιτροπής Ακρόασης.
21. Το με αριθ. πρωτ. 3820/13.11.2024 Πόρισμα της Επιτροπής Ακρόασης.
22. Την με αριθ. πρωτ. 155/14.11.2024 Εισήγηση της Προέδρου της ΡΑΣ προς την Ολομέλεια.

### **ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ:**

#### **I. ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΑΥΤΕΠΑΓΓΕΛΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ**

Η ΡΑΣ, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της ως ρυθμιστικός φορέας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα, επεσήμανε, με το με αριθ. πρωτ. 521/05.02.2024 (ίδετε σχετ. 5), στην εταιρεία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.», υπό την ιδιότητά της ως Διαχειριστή της Εθνικής Σιδηροδρομικής

Υποδομής, την παράλειψη υλοποίησης της ρητά θεσπισμένης, στην κείμενη ελληνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία, υποχρέωσής της για δημοσίευση της Δήλωσης Δικτύου του έτους 2024, ύστερα από διαβούλευση με τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, εντός συγκεκριμένης προθεσμίας.

Οι ρητά προβλεπόμενες στην κείμενη ελληνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία προθεσμίες για δημοσίευση Δήλωσης Δικτύου (άρθρο 27§4 του ν.4408/2016 συνδυαστικά με το Παράρτημα VII του άρθρου 62 του ν. 4408/2016, σχετικά με το χρονοδιάγραμμα για τη διαδικασία κατανομής, όπως ισχύει σύμφωνα με την κατ' εξουσιοδότηση Απόφαση (ΕΕ) 2017/2075 της Επιτροπής, της 4ης Σεπτεμβρίου 2017, σχετικά με την αντικατάσταση του Παραρτήματος VII της οδηγίας 2012/34/ΕΕ), αποσκοπούν στο να βοηθήσουν και να υποστηρίξουν το ουσιαστικό άνοιγμα των σιδηροδρομικών αγορών, καθιστώντας τις σιδηροδρομικές μεταφορές περισσότερο ελκυστικές, με μια συνεχή και αυξανόμενη δυναμική. Η παράλειψη εμπρόθεσμης δημοσίευσης Δήλωσης Δικτύου αποστερεί από τους ενδιαφερόμενους την πρόσβαση στην ελληνική σιδηροδρομική υποδομή, από τη δυνατότητα να γνωρίσουν έγκαιρα, τεχνικά και επιχειρηματικά την συγκεκριμένη υποδομή και αγορά και να αξιολογήσουν, σε συνδυασμό με τις δικές τους επιχειρηματικές ανάγκες, την είσοδό τους σε αυτήν.

Επιπρόσθετα, το άρθρο 7ε του ν. 4408/2016 επιτάσσει στον Διαχειριστή Δικτύου την ανάπτυξη μηχανισμών συντονισμού με τις ενδιαφερόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, αναφορικά (μεταξύ άλλων) με το περιεχόμενο και την εφαρμογή της Δήλωσης Δικτύου, αλλά και με κάθε θέμα σχετιζόμενο με τους όρους πρόσβασης, τη χρήση των υποδομών και την ποιότητα των υπηρεσιών του Διαχειριστή, με στόχο να επιτευχθεί αποτελεσματική διαχείριση του δικτύου και χρήση της υποδομής. Η νεότερη αυτή νομοθετική διάταξη προβλέπει την ανάπτυξη μηχανισμού συντονισμού μεταξύ

του Διαχειριστή Υποδομής και όλων των ενδιαφερόμενων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, βάσει κατευθυντήριων γραμμών τις οποίες καταρτίζει ο Διαχειριστής Υποδομής σε διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη (και, ιδίως, με τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις). Ο εν λόγω συντονισμός πραγματοποιείται τουλάχιστον μία φορά ετησίως, ένα δε από τα αντικείμενα στα οποία αυτός αφορά είναι το περιεχόμενο και η εφαρμογή της Δήλωσης Δικτύου.

Υπενθυμίζεται ότι η εφαρμογή του άρθρου 27 του ν. 4408/2016, σχετικά με τη διαδικασία διαβούλευσης, σύνταξης και δημοσίευσης της Δήλωσης Δικτύου έχει ήδη αναλυθεί στην Απόφαση 56/2022 της ΡΑΣ (σημ. 47-57 και 61-68), στο πλαίσιο εξέτασης της με αριθ. πρωτ. 523/24.03.2021 προσφυγής της εταιρείας ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. (νυν HELLENIC TRAIN A.E.) κατά της ΟΣΕ Α.Ε. για τις Δηλώσεις Δικτύου 2020 και 2021.

Με δεδομένο ότι έχει ξεκινήσει, ήδη από τα μέσα Δεκεμβρίου 2023, η ισχύς του πίνακα δρομολογίων του έτους 2024, και με αφορμή αυτό, η ΡΑΣ με έγγραφό της, επεσήμανε ότι θα έπρεπε να είχε προηγηθεί διαβούλευση και εν συνεχεία δημοσίευση της Δήλωσης Δικτύου (ΔΔ) για το έτος 2024, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 27 και των Παραρτημάτων IV και VII του ν. 4408/2016.

Με το ίδιο έγγραφο (ίδετε σχετ. 5) ζητήθηκε από τον ΔΥ, μεταξύ των λοιπών υποχρεώσεών του, ως αυτές καθορίζονται από την εφαρμοστέα νομοθεσία, η κοινοποίηση στη ΡΑΣ των ετήσιων δρομολογιακών πινάκων και η ένταξη στη ΔΔ 2024 των ειδικών ρυθμίσεων (πληροφορίες και διαδικασίες που απαιτούνται για την ομαλή διέλευση των συνόρων), που έχει συνυπογράψει με τον Διαχειριστή Υποδομής της Βουλγαρίας και να προβεί, μέχρι την ολοκλήρωση των ενεργειών για τη σύνταξη της Συνοριακής Δήλωσης Δικτύου του άρθρου 3 του ν.4942/2022, στη γνωστοποίηση:

- ο Των συνοριακών σταθμών και των κοινών συνοριακών σταθμών οι οποίοι αποτελούν την ζώνη όπως αυτή περιγράφεται στο άρθρο 4 του ν. 4942/22.
- ο Όλων των πληροφοριών, διαδικασιών και απαιτήσεων διέλευσης των συνόρων, για την εύρυθμη λειτουργία του δικτύου και την ενημέρωση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που διεξάγουν διασυνοριακή σιδηροδρομική κυκλοφορία.

Στην συνέχεια, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών με το με αριθ. πρωτ. 94695/01.04.2024 έγγραφο του (ίδετε σχετ. 6) ζήτησε από τον Διαχειριστή Υποδομής ΟΣΕ Α.Ε., την έκδοση της Δήλωσης Δικτύου του 2024 κατόπιν διαβούλευσης με τις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις και την σύναψη των συμβάσεων πρόσβασης με αυτές. Η ΟΣΕ Α.Ε., με το αριθ. πρωτ. 9032515/25.04.2024 έγγραφό της (ίδετε σχετ. 7), κάλεσε τις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις, σε διαβούλευση επί του σχεδίου της Δήλωσης Δικτύου του έτους 2024, την 14η Μαΐου 2024 στην Αίθουσα Συνεδριάσεων του Ο.Σ.Ε., επί της οδού Καρόλου, αριθ. 1 -3.

Η ΡΑΣ – σε σχέση με την ως άνω διαβούλευση της ΔΔ 2024 – ζήτησε, μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας, να της κοινοποιηθεί από την ΟΣΕ Α.Ε. το τελικό σχέδιο αυτής συνοδευόμενο με όλη την τεκμηρίωση.

Υπενθύμισε ακόμα στον ΔΥ ότι η διαδικασία διαβούλευσης **θα πρέπει να ακολουθήσει τις γενικές κατευθύνσεις που έδωσε η Απόφαση της ΡΑΣ 56/2022** και συγκεκριμένα, η διαδικασία να ολοκληρωθεί με την τελική αξιολόγηση από τον Διαχειριστή Υποδομής των παρατηρήσεων, απόψεων και στοιχείων που συνέλεξε κατά το στάδιο της διαβούλευσης, συνοδευόμενη από τεκμηριωμένη αιτιολογία για την αποδοχή ή απόρριψή τους. Η αξιολόγηση αυτή θα οδηγήσει σε πιθανή αναμόρφωση, όπου ο ΟΣΕ

κρίνει σκόπιμο ή/και αναγκαίο, του τελικού σχεδίου της ΔΔ 2024 (ίδετε σχετ. 8).

Η HELLENIC TRAIN ΑΕ απέστειλε στην ΟΣΕ Α.Ε. έγγραφο με αριθ. πρωτ. 46.258/24/Δ2/17.05.2024 με τις απόψεις της για τα θέματα που αφορούν στο σχέδιο της Δήλωσης Δικτύου 2024 και της Διαβούλευσης επ' αυτού (ίδετε σχετ. 9).

Η ΟΣΕ Α.Ε. με το αριθ. πρωτ. 1812/20.05.2024 ηλεκτρονικό μήνυμά της, απέστειλε στους συμμετέχοντες και κοινοποίησε στην ΡΑΣ τα σύντομα πρακτικά από την σύσκεψη της 14.05.2024 στο πλαίσιο της διαβούλευσης ΔΔ 2024 που πραγματοποιήθηκαν στα γραφεία της (ίδετε σχετ. 10).

Από τα πρακτικά της συνάντησης προκύπτει ότι συμφωνήθηκε μεταξύ της ΟΣΕ Α.Ε. και των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων η επιδίωξη άμεσης συνάντησης με την Πολιτική Ηγεσία του ΥΥΠΟΜΕ για το ζήτημα του ύψους των τελών χρήσης υποδομής.

Την 5η Ιουνίου 2024, κατόπιν εξέτασης των εκατέρωθεν ενεργειών και τη διαπίστωση ότι έως τότε δεν είχε αναρτηθεί στην ιστοσελίδα της ΟΣΕ Α.Ε. ούτε είχε καθ' οιονδήποτε τρόπο δημοσιευτεί Δήλωση Δικτύου έτους 2024, η Πρόεδρος της ΡΑΣ εξέδωσε την υπ. αριθμ. πρωτ. 2053 / 05.06.2024 Εισηγήσή της προς την Ολομέλεια της ΡΑΣ με την οποία διαπίστωσε την παράβαση και εισηγήθηκε την κλήση σε ακρόαση του Διαχειριστή Υποδομής και την θέση σε εκκίνηση της διαδικασίας που προβλέπεται από τα άρθρα 9 επ. του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ.

Ακολούθησε η υπ. αριθμ. πρωτ. 2060 / 06.06.2024 Πρόσκληση της 255ης Συνεδρίασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ, η οποία πραγματοποιήθηκε κανονικά και επί της οποίας εξεδόθη η υπ' αριθ. 2099/10.06.2024 Απόφαση 45/10.06.2024 της Ολομέλειας της ΡΑΣ, η οποία αποφάσισε α) την εκκίνηση της διαδικασίας του άρθρου 9 παρ. 1 του Κανονισμού Ακροάσεων της Αρχής, με



θεματικό αντικείμενο τη διερεύνηση πιθανολογούμενων παραβάσεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας και ειδικότερα των άρθρων 27 και 7ε του ν. 4408/2026, συνδυαστικά με το σχετικό Παραρτήματος IV και τις κατευθύνσεις του διατακτικού σημ. Α της Απόφασης ΡΑΣ 56/2022 και β) την εξουσιοδότηση της Προέδρου της Αρχής να ενεργήσει κατ' άρθρο 3, 9 και 10 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ.

Ακολούθησε η υπ' αριθ. 2429/04.07.2024 Πράξη Διεξαγωγής Ακρόασης, με την οποία ο Διαχειριστής Υποδομής ΟΣΕ Α.Ε. κλήθηκε σε ακρόαση κατά την ημεροχρονολογία της 23ης Ιουλίου 2024 και ώρα 12.30 στα γραφεία της ΡΑΣ, καλούμενος παράλληλα να διατυπώσει τις απόψεις του σε έγγραφο υπόμνημα εντός της νόμιμης προθεσμίας. Η ανωτέρω ακρόαση αναβλήθηκε για την 11η Σεπτεμβρίου 2024, κατόπιν του με αριθμό 9054131/17.07.2024 (αρ. πρωτ. ΡΑΣ 2582/17.07.2024) σχετικού αιτήματος της ΟΣΕ Α.Ε. απευθυνόμενο προς τη ΡΑΣ και της με αριθ. πρωτ. 2604/18.07.2024 απόφασης της Προέδρου για χορήγηση αναβολής για την ακρόαση.

Πριν τη διεξαγωγή της ακρόασης της 11ης Σεπτεμβρίου 2024, η ΟΣΕ Α.Ε. κατέθεσε στην Αρχή το με αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 2997/04.09.2024 Υπόμνημά της προς υποστήριξη των ισχυρισμών της με συνημμένη την υπογεγραμμένη Σύμβαση Πρόσβασης έτους 2024 με την HELLENIC TRAIN ΑΕ, δηλώνοντας παράλληλα με αυτό ότι δεν επιθυμεί να ασκήσει το δικαίωμα προφορικής ακρόασης και δε θα παραστεί κατά την ορισθείσα ημερομηνία συζήτησης.

Μετά την ολοκλήρωση της τυπικής ακροαματικής διαδικασίας, χωρίς την παρουσία του ελεγχόμενου Διαχειριστή Υποδομής, η επιληφθείσα της υπόθεσης Τριμελής Επιτροπή Ακρόασης της ΡΑΣ

συνήλθε σε συνεδρίαση, στις 13.11.2024, και αφού έλαβε χώρα ανταλλαγή απόψεων μεταξύ των μελών της, διατύπωσε το με αριθ. πρωτ. 3820/13.11.2024 πόρισμά της επί της ερευνώμενης υπόθεσης, το οποίο στη συνέχεια υπέβαλε στην Ολομέλεια της ΡΑΣ προς λήψη σχετικής απόφασης, σύμφωνα με τα άρθρα 25 και 26 του Κανονισμού Ακροάσεων της Αρχής.

## **II. Ο ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΟΣΕ Α.Ε.**

Η εταιρεία με την επωνυμία “Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία” και το διακριτικό τίτλο “ΟΣΕ ΑΕ” ή “ΟΣΕ” ιδρύθηκε το 1970 ως δημόσια επιχείρηση με τη μορφή της ανώνυμης εταιρείας και εδρεύει στην Αθήνα, επί της οδού Καρόλου 1-3. Ο ΟΣΕ είναι Διαχειριστής της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής και αρμόδιος για την εκτέλεση των αναπτυξιακών έργων υποδομής (ίδετε αρ. 3 στ2 ν. 4408/2016, σε συνδυασμό με το αρ. 3 παρ. 1 ν. 3891/2010, με το οποίο τροποποιήθηκε το άρθρο 1 του ν. 2671/1998 αναφορικά με τις αρμοδιότητες του ΟΣΕ). Ειδικότερα, στα καθήκοντα του ΟΣΕ περιλαμβάνονται η διαχείριση και εκμετάλλευση της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, η ευθύνη της κατασκευής νέας υποδομής, η συντήρηση και λειτουργία της υφιστάμενης υποδομής, η διαχείριση των συστημάτων ρύθμισης και ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, η κατανομή της χωρητικότητας του δικτύου στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και η διαχείριση υπηρεσιών όπως επιβατικών σταθμών, τερματικών σταθμών μεταφοράς φορτίου, σταθμών διαλογής, εγκαταστάσεων σχηματισμού συρμών, εγκαταστάσεων ανεφοδιασμού. Η κατασκευή νέας υποδομής εκτελείται, κατά κύριο λόγο, από τη θυγατρική εταιρεία του ομίλου ΟΣΕ με την επωνυμία “ΕΡΓΑ ΟΣΕ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ” και τον διακριτικό τίτλο “ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ”, η οποία διαχειρίζεται έργα του επενδυτικού προγράμματος του ΟΣΕ και

ιδιαίτερα εκείνα τα οποία συγχρηματοδοτούνται από προγράμματα της ΕΕ.

Ο ΟΣΕ συνιστά μονομετοχική εταιρεία του Δημοσίου, αναπτύσσει δραστηριότητα κοινής ωφέλειας και λειτουργεί με διοικητική, νομική και οικονομική αυτοτέλεια υπό την εποπτεία του Κράτους και σύμφωνα με τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας. Το έτος 2023, ο κύκλος εργασιών του ΟΣΕ ανήλθε σε 62,5 εκ., ενώ τα συνολικά του έσοδα ανήλθαν σε περίπου 138 εκ. Ευρώ. Τα έσοδα του ΟΣΕ προέρχονται τόσο από τα τέλη χρήσης του δικτύου, τα οποία πληρώνουν οι δραστηριοποιούμενες στην Ελλάδα σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, όσο και από κρατικές και ευρωπαϊκές χρηματοδοτήσεις (ειδικότερα σε σχέση με την αναβάθμιση του δικτύου). Ο ΟΣΕ σήμερα απασχολεί περίπου 650 εργαζόμενους.

Το ενεργό σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας διαθέτει γραμμή σε εκμετάλλευση μήκους άνω των 2.400 χιλιομέτρων, εξυπηρετεί περίπου 16 εκ. επιβάτες σε ετήσια βάση και είναι χωρισμένο γεωγραφικά στους εξής κλάδους: α) Κύριος Άξονας Πειραιάς - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Ειδομένη & διακλαδώσεις, β) Άξονας Δυτικής Μακεδονίας & διακλαδώσεις, γ) Άξονας Ανατολικής Μακεδονίας - Θράκης & διακλαδώσεις, δ) Δίκτυο Πελοποννήσου & διακλαδώσεις, ε) Άξονας Προαστιακού Αθηνών (Αεροδρόμιο - Κιάτο & διακλαδώσεις), στ) Γραμμή Πηλίου. Ηλεκτροκίνηση πραγματοποιείται στα τμήματα Αθήνα - Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη - Ειδομένη, καθώς και σε τμήματα του Προαστιακού Σιδηρόδρομου (Πειραιάς - Αθήνα και Αεροδρόμιο - ΣΚΑ - Κιάτο).

### **III. ΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ**

#### **A. ΟΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΡΑΣ**

(α) Η ΡΑΣ συστάθηκε με το Ν. 3891/2010 (ΦΕΚ Α' 188/4.11.2010), ο οποίος διέπει την εν γένει οργάνωση και λειτουργία της (βλ .

άρθρα 22 έως 34Α). Αποτελεί τον αρμόδιο ρυθμιστικό φορέα για την ελληνική σιδηροδρομική αγορά, καθώς εποπτεύει και ελέγχει την εν λόγω σιδηροδρομική αγορά ώστε αυτή να λειτουργεί υπό καθεστώς ελεύθερου ανταγωνισμού, να μην υφίστανται διακρίσεις εις βάρος σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (ελληνικών ή αλλοδαπών) οι οποίες ήδη δραστηριοποιούνται ή ενδιαφέρονται να δραστηριοποιηθούν στην Ελλάδα, και εν γένει να διασφαλίζεται πλήρως η τήρηση της κείμενης (εθνικής και ενωσιακής) σιδηροδρομικής νομοθεσίας, απευθύνοντας οδηγίες ή συστάσεις, επιβάλλοντας κυρώσεις και λαμβάνοντας κάθε πρόσφορο μέτρο, όπου και όταν αυτό απαιτείται, είτε αυτεπάγγελα είτε κατόπιν υποβολής ενώπιον της σχετικής καταγγελίας ή προσφυγής.

**(β)** Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθρο 28 (Αρμοδιότητες της Ρ.Α.Σ.) του Ν. 3891/2010, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, η ΡΑΣ είναι ο ρυθμιστικός φορέας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα και έχει, μεταξύ άλλων, τις ακόλουθες αρμοδιότητες: «1. Ασκεί τις αρμοδιότητες που εκάστοτε επιφυλάσσει η ελληνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία για το ρυθμιστικό φορέα στις σιδηροδρομικές μεταφορές αυτεπαγγέλτως ή κατόπιν προσφυγής. Εποπτεύει τη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς, την τήρηση των διατάξεων του παρόντος και της σχετικής νομοθεσίας. Επιπλέον, παρακολουθεί την τήρηση των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, εξασφαλίζει τη δίκαιη και χωρίς διακρίσεις αντιμετώπιση πάντων, λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα και εκδίδει τις απαιτούμενες εκτελεστές πράξεις. Διενεργεί ελέγχους κατόπιν προσφυγών ή και αυτεπαγγέλτως για τα θέματα αρμοδιότητας της. [...] 5. Έχει το δικαίωμα να ζητήσει σχετικές πληροφορίες από τον Διαχειριστή Υποδομής, τους αιτούντες και τυχόν τρίτα μέρη που εμπλέκονται, οι οποίες πρέπει να παρέχονται χωρίς άσκοπη

καθυστέρηση. 6. Η Ρ.Α.Σ. επιλαμβάνεται των διαφορών που ανακύπτουν για θέματα της αρμοδιότητας της και εκδίδει δεσμευτική για τα μέρη απόφαση εντός το πολύ δύο (2) μηνών από την υποβολή σε αυτήν όλων των αναγκαίων πληροφοριών. Η διαδικασία επίλυσης διαφοράς, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα ρυθμίζεται στον Κανονισμό Ακροάσεων της Ρ.Α.Σ.» [...] 17. Απευθύνει οδηγίες ή συστάσεις και επιβάλλει κυρώσεις σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 32 και 33 του παρόντος νόμου. 18. Διεξάγει ακροάσεις, είτε αυτεπαγγέλτως είτε κατόπιν έγγραφης καταγγελίας οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον, για τη διαπίστωση παραβάσεων διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, καθώς και για κάθε άλλη περίπτωση για την οποία ρητά δίδεται σχετική αρμοδιότητα με τον παρόντα νόμο.

(γ) Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 56 του ν. 4408/2016 (με το οποίο ενσωματώθηκε στην ελληνική έννομη τάξη το άρθρο 56 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ, όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 14 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370/ΕΕ), το οποίο άρθρο αντικατέστησε σε πολλά σημεία το καταργηθέν π.δ. 41/2005, στο οποίο αναφέρονται και επικαλούνται οι παρ. 2, 3 και 4 του άρθρου 28 του ν. 3891/2010, προβλέπονται τα κάτωθι: “ 1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 46 παράγραφος 6, ένας αιτών έχει το δικαίωμα άσκησης προσφυγής στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, εάν πιστεύει ότι δεν έχει υποστεί δίκαιη μεταχείριση, ότι έχει υποστεί διακρίσεις ή ότι έχει με άλλο τρόπο αδικηθεί, ιδιαίτερα κατά αποφάσεων του διαχειριστή υποδομής ή του φορέα εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών, σχετικά με: α) τη δήλωση δικτύου στην προσωρινή και τελική της μορφή, β) τα κριτήρια που καθορίζονται σε αυτή, γ) τη διαδικασία κατανομής και το αποτέλεσμα της, δ) το σύστημα χρέωσης, ε) το επίπεδο ή τη διάρθρωση των τελών χρήσης υποδομής των οποίων η καταβολή απαιτείται ή μπορεί να

απαιτείται, στ) τις ρυθμίσεις για την πρόσβαση σύμφωνα με τα άρθρα 10 έως 13, ζ) την πρόσβαση και τη χρέωση για υπηρεσίες, σύμφωνα με το άρθρο 13, η) τη διαχείριση της κυκλοφορίας, θ) τον προγραμματισμό ανανέωσης και προγραμματισμένες ή μη προγραμματισμένες εργασίες συντήρησης, ι) τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων αυτών που αφορούν τη σύγκρουση συμφερόντων, που ορίζονται στην παράγραφο 13 του άρθρου 2 και στα άρθρα 7, 7α, 7β, 7γ και 7δ. 2. Με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων της Επιτροπής Ανταγωνισμού του ν. 3959/2011 (Α' 93) για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών υπηρεσιών, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει την αρμοδιότητα να παρακολουθεί την κατάσταση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών υπηρεσιών, περιλαμβανομένης, ιδίως, της αγοράς υψηλής ταχύτητας υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, και τις δραστηριότητες του διαχειριστή υποδομής όσον αφορά τις περιπτώσεις α' έως ι' της παραγράφου 1. Ειδικότερα, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ελέγχει τη συμμόρφωση με τις περιπτώσεις α' έως ι' της παραγράφου 1 με δική της πρωτοβουλία και με στόχο την πρόληψη των διακρίσεων κατά των αιτούντων. Ελέγχει, ιδίως, αν η δήλωση δικτύου περιλαμβάνει ρήτρες που εισάγουν διακρίσεις ή παρέχει διακριτική ευχέρεια στο διαχειριστή υποδομής που είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί για την εισαγωγή διακρίσεων κατά των αιτούντων. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, εάν το κρίνει αναγκαίο, ενημερώνει την Επιτροπή Ανταγωνισμού και μπορεί να ζητεί τη συνδρομή της σε θέματα τήρησης των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών. [...] 5. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εξασφαλίζει ότι, τα τέλη που επιβάλλονται από τον διαχειριστή υποδομής είναι σύμφωνα με το Τμήμα 2 του Κεφαλαίου IV και δεν εισάγουν διακρίσεις. Διαπραγματεύσεις μεταξύ αιτούντων και διαχειριστή υποδομής,

σχετικά με το ύψος των τελών υποδομής επιτρέπονται μόνον εφόσον πραγματοποιούνται υπό την επίβλεψη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων παρεμβαίνει εάν οι διαπραγματεύσεις είναι πιθανό να αντίκεινται στις απαιτήσεις του παρόντος Κεφαλαίου. [...] 7. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί να ζητεί σχετικές πληροφορίες από τον διαχειριστή υποδομής, τους αιτούντες και τυχόν τρίτα μέρη που εμπλέκονται. Οι αιτηθείσες πληροφορίες πρέπει να παρέχονται εντός εύλογης περιόδου που ορίζεται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και δεν υπερβαίνει τον ένα (1) μήνα, εκτός εάν, σε έκτακτες περιστάσεις, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων συμφωνεί, και εγκρίνει χρονικά περιορισμένη παράταση που δεν υπερβαίνει δύο (2) πρόσθετες εβδομάδες. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί να επιβάλλει κατάλληλες κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων των προστίμων για την ικανοποίηση παρόμοιων αιτημάτων. Οι πληροφορίες που πρέπει να διαβιβαστούν στην Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων περιλαμβάνουν όλα τα στοιχεία που ζητεί στο πλαίσιο των καθηκόντων της, σχετικά με προσφυγές και με την παρακολούθηση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών μεταφορών σύμφωνα με την παράγραφο 2. Σε αυτές περιλαμβάνονται και τα στοιχεία που απαιτούνται για την κατάρτιση στατιστικών και για την παρακολούθηση της αγοράς. 8. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αποφασίζει για καταγγελίες και, κατά περίπτωση, ζητεί σχετικές πληροφορίες και αρχίζει διαβουλεύσεις με όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, εντός ενός (1) μήνα από την παραλαβή της καταγγελίας. Αποφασίζει για ενδεχόμενες καταγγελίες, λαμβάνει μέτρα ώστε να διορθωθεί η κατάσταση και ενημερώνει τα εμπλεκόμενα μέρη για την αιτιολογημένη απόφασή της μέσα σε εύλογη προθεσμία, η οποία δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερη των έξι (6) εβδομάδων από την παραλαβή όλων των σχετικών

πληροφοριών. Με την επιφύλαξη των εξουσιών της Επιτροπής Ανταγωνισμού του ν. 3959/2011 για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στις αγορές υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, κατά περίπτωση, αποφασίζει με δική της πρωτοβουλία για τα ενδεικνυόμενα μέτρα διόρθωσης διακρίσεων σε βάρος αιτούντων, στρέβλωσης στην αγορά και κάθε άλλων ανεπιθύμητων εξελίξεων στις εν λόγω αγορές, ιδίως, όσον αφορά στις περιπτώσεις α` έως ι` της παραγράφου 1. Η απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων είναι δεσμευτική για όλα τα μέρη που καλύπτει και δεν υπόκειται στον έλεγχο άλλης διοικητικής αρχής. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει εξουσία επιβολής των αποφάσεών του με κατάλληλες κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων των προστίμων, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 32 του ν. 3891/ 2010 (Α` 188). Σε περίπτωση προσφυγής επί αρνήσεως παροχής χωρητικότητας υποδομής ή επί των όρων προσφοράς χωρητικότητας, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων είτε επιβεβαιώνει ότι, δεν απαιτείται τροποποίηση της απόφασης του διαχειριστή υποδομής είτε ζητεί τροποποίηση αυτής της απόφασης, σύμφωνα με υποδείξεις που αυτή προσδιορίζει.

**(δ)** Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 32 (Διοικητικές Κυρώσεις) του Ν. 3891/2010, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, «1. Σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του ν. 3891/2010, [...], της σχετικής με τις αρμοδιότητες της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, των συστάσεων της Ρ.Α.Σ. για συμμόρφωση, των όρων των αδειών που χορηγούνται, καθώς και σε περίπτωση παράλειψης ή μη προσήκουσας παροχής πληροφοριών σε σχετικό νόμιμο αίτημα της, η Ρ.Α.Σ. κοινοποιεί στο υπαίτιο πρόσωπο τη διαπίστωση της παράβασης και του παρέχει τη δυνατότητα να εκθέσει τις απόψεις του στο πλαίσιο σχετικής ακρόασης και να αποκαταστήσει τη νομιμότητα εντός εύλογου χρονικού διαστήματος. 2. Η Ρ.Α.Σ.



μπορεί με ειδικά αιτιολογημένη απόφαση της και ύστερα από προηγούμενη ακρόαση των ενδιαφερομένων να απαιτήσει την παύση της παράβασης είτε αμέσως είτε εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος και να λαμβάνει κατάλληλα και αναλογικά μέτρα που αποβλέπουν στην εξασφάλιση της συμμόρφωσης και να επιβάλλει στο υπαίτιο πρόσωπο μία ή περισσότερες από τις παρακάτω κυρώσεις: α) Σύσταση για συμμόρφωση σε συγκεκριμένη διάταξη της νομοθεσίας με προειδοποίηση επιβολής προστίμων σε περίπτωση υποτροπής και β) Πρόστιμο έως το 15% του ετήσιου κύκλου εργασιών της υπαίτιας επιχείρησης κατά την τρέχουσα ή την προηγούμενη της παράβασης χρήση [...].

(ε) Τέλος, η εσωτερική διάρθρωση και η λειτουργία της ΡΑΣ, καθώς και η διαχείριση των πόρων της, διέπονται από τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της ΡΑΣ, ο οποίος έχει εκδοθεί δυνάμει του άρθρου 31 §1 του Ν. 3891/2010, ενώ η διαδικασία ακρόασης ενώπιον της ΡΑΣ ρυθμίζεται από τον σχετικό Κανονισμό Ακροάσεων, ο οποίος έχει εκδοθεί δυνάμει του άρθρου 28 §19 του Ν. 3891/2010. Στο πλαίσιο της άσκησης των αρμοδιοτήτων της, η ΡΑΣ μετέχει σε διεθνή δίκτυα συνεργασίας, και ειδικότερα, στο Δίκτυο των Εθνικών Φορέων Επιβολής του Κανονισμού (ΕΕ) 2021/782 (National Enforcement Body - NEB), στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA), στο Ανεξάρτητο Δίκτυο Ρυθμιστών για το Σιδηρόδρομο (IRG-Rail), στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Ανταγωνισμού (ECN) και στο δίκτυο των Ευρωπαϊκών Ρυθμιστικών Φορέων Σιδηροδρόμου (ENRRB).

## **B. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

Η σιδηροδρομική δραστηριότητα στην Ελλάδα, διέπεται, κατά κύριο λόγο, από τις διατάξεις του ν. 4408/2016 (Α'135), ο οποίος έχει θεσπιστεί στο πλαίσιο της εναρμόνισης της ελληνικής νομοθεσίας με την Οδηγία 2012/34/ΕΕ για τη δημιουργία ενιαίου

σιδηροδρομικού χώρου, με σκοπό την περαιτέρω προώθηση της ελεύθερης παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών στην ενωσιακή ενιαία αγορά.

Επιπλέον, έχει θεσπιστεί ο ν. 4632/2019 (ΦΕΚ Α'159), με τον οποίο ενσωματώθηκαν στην ελληνική νομοθεσία η 2016/797 Οδηγία της ΕΕ σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της ΕΕ, η 2016/798 Οδηγία της ΕΕ σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, η 2016/2370 Οδηγία της ΕΕ για την τροποποίηση της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ όσον αφορά το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής.

Η ευρωπαϊκή σιδηροδρομική πολιτική, μέσω των φορέων που έχουν συσταθεί, έχει ως κύριο στόχο την ανάπτυξη ενός ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου. Βασικό και απώτατο ζητούμενο είναι η δημιουργία μιας αποτελεσματικής, ανοικτής και ανταγωνιστικής σιδηροδρομικής αγοράς, η άρση των διοικητικών και τεχνικών εμποδίων, η διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού και η εποπτεία της ορθής εφαρμογής της ευρωπαϊκής και εθνικής νομοθεσίας στον τομέα της ασφάλειας και διαλειτουργικότητας των σιδηροδρομικών μεταφορών, με τη συνδρομή της ΡΑΣ, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων που της έχουν αποδοθεί με το ν. 3891/2010.

Βασικοί συμμετέχοντες στην ελληνική αγορά σιδηροδρομικών υπηρεσιών είναι ο Διαχειριστής της Σιδηροδρομικής Υποδομής (ΟΣΕ Α.Ε.), οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (HELLENIC TRAIN Α.Ε. κ.λ.π), ο διαχειριστής του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού (ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.) και ο υπεύθυνος για τη συντήρηση του τροχαίου υλικού φορέας (ΥΣΦ) (HELLENIC TRAIN Α.Ε.).

Για τη δραστηριοποίηση μιας επιχείρησης στον τομέα των σιδηροδρομικών υπηρεσιών απαιτείται η προηγούμενη χορήγηση

σχετικής άδειας, επιβατικών ή εμπορευματικών μεταφορών και η έκδοση των απαιτούμενων πιστοποιητικών Ασφαλείας (τα οποία αμφότερα χορηγούνται από τη ΡΑΣ). Περαιτέρω, απαιτείται η σύναψη Σύμβασης Πρόσβασης μεταξύ των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (όσων ενδιαφέρονται να δραστηριοποιηθούν στην εγχώρια υποδομή) με τον Διαχειριστή Υποδομής για την πρόσβαση στο δίκτυο, υπό ξεκάθαρους, αμερόληπτους και διαφανείς όρους. Παράλληλα, η δραστηριοποιούμενη σιδηροδρομική επιχείρηση, για την πρόσβασή της και τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής, βαρύνεται με τέλη χρήσης τα οποία καταβάλλονται στον ΟΣΕ. Το ύψος των τελών χρήσης καθορίζεται βάσει γενικών αρχών, κανόνων και κριτηρίων, κατά τρόπο αμερόληπτο και ισοδύναμο (α 29 ν. 4408/2016). Το πλαίσιο, οι κανόνες, τα κριτήρια χρέωσης, σύμφωνα με τα οποία ο Διαχειριστής Υποδομής καθορίζει και εισπράττει τα τέλη, περιλαμβάνονται στη Δήλωση Δικτύου, η οποία συντάσσεται και δημοσιεύεται από τον Διαχειριστή Υποδομής, ορίζει τη φύση της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, περιέχει πληροφορίες που καθορίζουν τους όρους πρόσβασης στη σχετική υποδομή, καθώς και πληροφορίες για τον καθορισμό των όρων πρόσβασης στις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που είναι συνδεδεμένες με το δίκτυο του Διαχειριστή Υποδομής και παροχής υπηρεσιών στις εν λόγω εγκαταστάσεις (α. 27 ν. 4408/2016). Η διαχείριση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων πρέπει να έχει ως γνώμονα τις αρχές της αγοράς και να πραγματοποιείται βάσει των αρχών οι οποίες εφαρμόζονται στις εμπορικές εταιρείας, ανεξαρτήτως του ιδιοκτησιακού καθεστώτος τους. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρέπει να προσαρμόζουν τις δραστηριότητές τους στην αγορά και να τις ασκούν με σκοπό την παροχή αποτελεσματικών και κατάλληλων υπηρεσιών μεταφορών, με το χαμηλότερο δυνατό κόστος για την απαιτούμενη ποιότητα εξυπηρέτησης.

#### IV. ΕΡΕΥΝΩΜΕΝΕΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ

Σύμφωνα με τη σχετική εισήγηση της Μονάδας Ρύθμισης και Ελέγχου της Σιδηροδρομικής Αγοράς και την υπ' αριθ. 2099/10.06.2024 (45/10.06.2024) Απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ, εκκινήθηκε η διαδικασία του α. 9 παρ. 1 του Κανονισμού Ακροάσεων προκειμένου να διερευνηθούν οι πιθανολογούμενες παραβάσεις της σιδηροδρομικής νομοθεσίας και ειδικότερα 1) των διατάξεων του άρθρου 27 του ν. 4408/2016 «Δήλωση Δικτύου» για το έτος 2024 και 2) των διατάξεων του άρθρου 7ε του ν. 4408/2016 «Μηχανισμοί Συντονισμού» και ειδικότερα τη μη κατάρτιση και δημοσίευση κατευθυντήριων γραμμών για την υλοποίηση διαβούλευσης αναφορικά με το περιεχόμενο και την εφαρμογή της Δήλωσης Δικτύου για το έτος 2024, ακολουθώντας τις κατευθύνσεις του διατακτικού σημ. Α της με αριθ. πρωτ. 56/2022 Απόφασης της ΡΑΣ. Σε συνέχεια της σχετικής εισήγησης της Προέδρου, με αριθ. πρωτ. 2053/05.06.2024, εκδόθηκε η με αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 45/10.06.2024 Απόφαση της Ολομέλειας της Αρχής για την κλήση σε ακρόαση του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία».

Τα ερευνώμενα γεγονότα και περιστατικά αφορούν στις εξής πιθανές παραβάσεις, και ειδικότερα:

**Α) Παράβαση του άρθρου 27 του ν. 4408/2016, όπως εφαρμόζεται συνδυαστικά με το Παράρτημα IV του άρθρου 62 του ν. 4408/2016 περί του περιεχομένου της Δήλωσης Δικτύου 2024, και με το Παράρτημα VII περί του χρονοδιαγράμματος για τη διαδικασία κατανομής, σχετικά με τη διαδικασία σύνταξης και δημοσίευσης της Δήλωσης Δικτύου έτους 2024 από το Διαχειριστή της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, και ειδικότερα πιθανολογούμενη παράβαση της υποχρέωσης εμπρόθεσμης και σύννομης υλοποίησης της διαδικασίας διαβούλευσης (αρ. 27 παρ.**

1 εδ. α' του ν. 4408/2016, όπως εξειδικεύεται με την Απόφαση ΡΑΣ 56/2022) και της υποχρέωσης σύννομης και εμπρόθεσμης δημοσίευσης της Δήλωσης Δικτύου, σύμφωνα με την κατά νόμο εφαρμοστέα διαδικασία (αρ. 27 παρ. 1, εδ. β' και γ', παρ. 2 και παρ. 4 του ν. 4408/2016) με συνέπεια

ι) **τη μη εξασφάλιση προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις** που παρέχουν ήδη ή επιθυμούν δυνητικά να παρέχουν υπηρεσίες επιβατικής και εμπορευματικής μεταφοράς, εύκολης, αμερόληπτης και υπό καθεστώς διαφάνειας, ισότητας και ασφάλειας δικαίου, **πρόσβασης στις πληροφορίες** που εξειδικεύονται - σε αυστηρά καθορισμένη δομή - από το άρθρο 27 και από το Παράρτημα IV του άρθρου 62, και αφορούν ενδεικτικώς τη φύση της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τους όρους πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή, πληροφορίες για τις αρχές χρέωσης και τα τιμολόγια που εφαρμόζονται στη συγκεκριμένη υποδομή για εκάστη υπηρεσία που προσφέρεται, τις προθεσμίες και τις διαδικασίες των αιτήσεων, τις απαιτήσεις από τους αιτούντες, τις αρχές της διαδικασίας συντονισμού, τις διαδικασίες και τα κριτήρια που εφαρμόζονται στην περίπτωση κορεσμένης υποδομής, λεπτομέρειες πιθανών περιορισμών στη χρήση της υποδομής, τους όρους προτεραιότητας κατά την κατανομή, λεπτομερή μέτρα για την εξασφάλιση δέουσας μεταχείρισης των εμπορευματικών, διεθνών, έκτακτων (ad-hoc) μεταφορών, το χρονοδιάγραμμα κατανομής χωρητικότητας και τους ετήσιους δρομολογιακούς πίνακες που συντάσσονται σε συνεργασία και κατόπιν διαβούλευσης με τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τηρουμένων των χρονικών προβλέψεων του νόμου περί μεταβολών και αναπροσαρμογών αυτών (Παράρτημα VII αρ. 62 ν. 4408/2016), τις ειδικές ρυθμίσεις (πληροφορίες και διαδικασίες που απαιτούνται για την ομαλή διέλευση των συνόρων) που έχει συνυπογράψει ο ΔΥ με το διαχειριστή Υποδομής της

Βουλγαρίας και την γνωστοποίηση των συνοριακών σταθμών και των κοινών συνοριακών σταθμών και όλων των πληροφοριών, διαδικασιών και απαιτήσεων διέλευσης των συνόρων για την εύρυθμη λειτουργία του δικτύου και την πλήρη ενημέρωση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που διεξάγουν διασυνοριακή σιδηροδρομική κυκλοφορία και με απώτερη συνέπεια, μεταξύ άλλων.

ii) τη μη δυνατότητα σύναψης των απαραίτητων συμβάσεων πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή μεταξύ του διαχειριστή του δικτύου και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε αυτή, σύμφωνα με το άρθρο 28 του ν. 4408/2016.

**Β) Παράβαση του άρθρου 7ε του ν. 4408/2016,** σχετικά με την κατάρτιση και δημοσίευση κατευθυντήριων γραμμών για τον συντονισμό σε διαβούλευση με τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για το περιεχόμενο και την εφαρμογή της Δήλωσης Δικτύου για το έτος 2024, ακολουθώντας τις κατευθύνσεις του διατακτικού σημ. Α της Απόφασης ΡΑΣ 56/2022 αναφορικά με τον τρόπο ανάρτησης των σχεδίων Δηλώσεων Δικτύου, τη χρονική διάρκεια της διαβούλευσης, τον τρόπο υποβολής των απόψεων των μερών και τον τρόπο εξέτασης αυτών, καθώς και την προθεσμία και τον τρόπο δημοσίευσης των οριστικών Δηλώσεων Δικτύου.

## **V. ΟΙ ΙΣΧΥΡΙΣΜΟΙ ΤΟΥ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗ ΤΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΟΣΕ Α.Ε.**

Μετά την εκκίνηση της διαδικασίας ακρόασης ενώπιον του αρμοδίου Οργάνου της ΡΑΣ και ενώ ο Διαχειριστής Υποδομής είχε αιτηθεί και είχε λάβει στις 18 Ιουλίου 2024 αναβολή ακρόασης για την 11η Σεπτεμβρίου 2024, προχώρησε σε ανάρτηση στον ιστότοπό του της Δήλωσης Δικτύου 2024 και ενημέρωσε σχετικώς τη ΡΑΣ, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις με το με α.π.9056860/26.07.2024

έγγραφο του. Στην συνέχεια, ο ΔΥ έστειλε α) την με αρ. Πρωτ. 9057785/31.07.2024 επιστολή προς τη Σιδηροδρομική Επιχείρηση “Rail Cargo Logistics - Goldair”, β) την με αριθ. Πρωτ. 9057787/31.07.2024 επιστολή του προς τη Σιδηροδρομική Επιχείρηση “Grup Feroviar Roman - Hellas”, γ) την με αριθ. Πρωτ. 9057966/01.08.2024 επιστολή του προς τη Σιδηροδρομική Επιχείρηση “PEARL”, δ) την με αριθ. Πρωτ. 9057789/31.07.2024 επιστολή του προς τη Σιδηροδρομική Επιχείρηση “Σταθερές Συγκοινωνίες”, ε) την με αριθ. πρπτ. 9057792/31.07.2024 επιστολή του προς τη Σιδηροδρομική Επιχείρηση “HELLENIC TRAIN”, με συνημμένο το σχέδιο σύμβασης πρόσβασης για το 2024, προς όλες τις ανωτέρω σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τις οποίες κάλεσε για υπογραφή της ετήσιας σύμβασης πρόσβασης έως 09.08.2024.

Σε γνώση της ΡΑΣ, έχει τεθεί η - δια μηνύματος ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της Rail Cargo Logistics - Goldair - αποδοχή του σχεδίου Σύμβασης Πρόσβασης και η υπογραφή της από την ανωτέρω εταιρεία καθώς και η με αριθμό 46.609/24/Δ2/7.8.2024 απάντηση της HELLENIC TRAIN, με την οποία τέθηκαν ζητήματα νομιμότητας της Σύμβασης Πρόσβασης 2024 που εστάλη για υπογραφή, αναφορικά με τον τήρηση των ποιοτικών και χρονικών προϋποθέσεων διαβούλευσης και με το μείζον ζήτημα του τρόπου και τη μεθοδολογία υπολογισμού των τελών χρήσης, όπως αναλύεται. Η Σύμβαση Πρόσβασης 2024 εντέλει υπεγράφη από τη HELLENIC TRAIN, με ρητή επιφύλαξη.

Κατόπιν των ανωτέρω εξελίξεων, η ΟΣΕ Α.Ε. κατέθεσε στην Αρχή το με αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 2997/04.09.2024 Υπόμνημά της προς υποστήριξη των ισχυρισμών της, με συνημμένη την υπογεγραμμένη Σύμβαση Πρόσβασης έτους 2024 μόνο με μία σιδηροδρομική επιχείρηση, τη HELLENIC TRAIN ΑΕ, δηλώνοντας παράλληλα με αυτό ότι δεν επιθυμεί να ασκήσει το δικαίωμα

προφορικής ακρόασης και δε θα παραστεί κατά την ορισθείσα ημερομηνία συζήτησης.

Με το ανωτέρω υπόμνημά της, η ΟΣΕ Α.Ε. αρνείται και αντικρούει τις εκτιμήσεις της Αρχής περί παραβάσεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, αναφέροντας συγκεκριμένα ότι:

**Α) Ως προς τη φερόμενη παράβαση του άρθρου 27 του ν. 4408/2016** η Ο.Σ.Ε Α.Ε, αφού ανέφερε το περιεχόμενο της κρίσιμης νομοθετικής διάταξης, διέτεινε ότι *“όπως προκύπτει και από την με αριθ. πρωτ. 2053/05.06.2024 εισήγηση της Προέδρου προς την Ολομέλεια της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, η ΟΣΕ Α.Ε. ξεκίνησε τη διαδικασία διαβούλευσης για τη Δήλωση Δικτύου του έτους 2024 με το υπ’ αριθ. Πρωτ. 9032515/25.04.2024 έγγραφο και εν συνεχεία πραγματοποιήθηκε την 14η Μαΐου 2024, η πρώτη συνάντηση με τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Στο πλαίσιο της διαβούλευσης, η HELLENIC TRAIN απέστειλε προς την εταιρεία το με αρ.πρωτ. 46.258/24/Δ2/17.5.2024 έγγραφο τις απόψεις της για τα θέματα που αφορούν το σχέδιο Δήλωσης Δικτύου 2024. Εν συνεχεία, η ΟΣΕ Α.Ε. με το υπ’ αριθ. 1812/20.05.2024 ηλεκτρονικό μήνυμα κοινοποίησε στη ΡΑΣ και στους συμμετέχοντες στη διαβούλευση τα πρακτικά από την ως άνω συνάντηση που έλαβε χώρα την 14η Μαΐου 2024. Σε συνέχεια της διαβούλευσης με τους συμμετέχοντες και της διατύπωσης των απόψεών τους επί του σχεδίου της Δήλωσης Δικτύου , δημοσιεύθηκε στον ιστότοπο του ΟΣΕ η Δήλωση Δικτύου 2024, για την ανάρτηση της οποίας ενημερώθηκαν προσηκόντως οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις με το με αρ. πρωτ. 9056880/26.07.2024 έγγραφο. Παράλληλα, με το με αρ. πρωτ. 90577922/31.07.2024, η Hellenic Train κλήθηκε σε υπογραφή της Σύμβασης Πρόσβασης 2024, η οποία υπεγράφη την 7η Αυγούστου 2024».*



Κατά τους ισχυρισμούς της ΟΣΕ Α.Ε., από τα ανωτέρω προκύπτει ότι τηρήθηκε η κατά νόμο προβλεπόμενη διαδικασία διαβούλευσης πριν από τη σύνταξη και τη δημοσίευση της δήλωσης δικτύου ενώ κατά το πέρας αυτής αναρτήθηκε η Δήλωση Δικτύου 2024 στον ιστότοπο του ΟΣΕ και υπεγράφη η σύμβαση πρόσβασης με τη HELLENIC TRAIN, συνεπώς ο ισχυρισμός περί παράβασης του α. 27 του ν. 4408/2016 της εταιρείας τυγχάνει αβάσιμος.

**Β) Ως προς τη φερόμενη παράβαση του άρθρου 7ε του ν. 4408/2016 και των κατευθύνσεων της 56/2022 Απόφασης της 171ης Συνεδρίασης της Ολομέλειας της 01.07.2022 της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (σημείο Α διατακτικού), η ΟΣΕ Α.Ε. με το αναφερόμενο υπόμνημά της, αφού παρέθεσε αυτολεξεί το σημείο Α του διατακτικού της 56/2022 Απόφασης, διέτεινε ότι δεδομένου ότι στο άρθρο 27 παρ. 1 του ν. 4408/2016 δεν ορίζονται προθεσμίες ως προς τη διάρκεια της διαβούλευσης και τον χρόνο μετά το πέρας αυτής κατά τον οποίο απαιτείται να έχει ολοκληρωθεί η ανάρτηση της δήλωσης δικτύου, θα πρέπει να γίνει δεκτό ότι οι διαλαμβανόμενες στο ανωτέρω σημείο του διατακτικού της προθεσμίες αφορούν αποκλειστικά στην επίλυση της εκεί κρινόμενης διαφοράς και δεν τυγχάνουν εφαρμογής και κατά τη σύνταξη και δημοσίευση της Δήλωσης Δικτύου 2024.**

Στη συνέχεια, επικαλούμενη τη σκέψη 64 (Σελ. 29) της υπ' αρ. 56/2022 Απόφασης της Ολομέλειας της Αρχής, σύμφωνα με την οποία "το γεγονός ότι ο νομοθέτης δεν έχει εξειδικεύσει τη διαδικασία και τις παραμέτρους της προβλεπόμενης στο άρθρο 27 παρ. 1 του ν.4408/2016 διαβούλευσης δεν σημαίνει ότι η εν λόγω σαφής νομοθετική πρόβλεψη στερείται κανονιστικού περιεχομένου", αναφέρει ότι η μη εναρμόνιση της ΟΣΕ ΑΕ. με τις προθεσμίες που τάχθηκαν με την υπ'αρ. 56/2022 Απόφαση και οι

οποίες σε κάθε περίπτωση αποσκοπούσαν στην ταχύτερη δυνατή επίλυση του εκεί κρίσιμου ζητήματος της υπογραφής των Συμβάσεων Πρόσβασης μεταξύ της HELLENIC TRAIN και της ΟΣΕ ΑΕ για τα έτη 2020 και 2021, δεν δύναται με κανένα τρόπο να θεωρηθεί ότι συνιστά παραβίαση των διατάξεων του ν. 4408/2016 [...], ούτε ότι οι ως άνω προθεσμίες είναι δεσμευτικές κατά την υπογραφή κάθε μελλοντικής Σύμβασης Πρόσβασης μεταξύ του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Συνεπώς, κατά τους ισχυρισμούς του ελεγχόμενου ΔΥ, δεν υφίσταται παραβίαση του α. 7ε του ν. 4408/2016, ούτε των διατυπώσεων του σημείου Α του διατακτικού της 56/2022 Απόφασης της ΡΑΣ.

## VI. ΝΟΜΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ

### **A. Επί του ισχυρισμού ότι δεν παραβιάσθηκε το άρθρο 27 του ν. 4408/2016:**

Κατά το ακριβές περιεχόμενο της σχετικής διάταξης ισχύουν τα κάτωθι:

*“1. Ο διαχειριστής υποδομής, ύστερα από διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη συντάσσει και δημοσιεύει δήλωση δικτύου, η οποία λαμβάνεται έναντι καταβολής τέλους, το οποίο δεν υπερβαίνει το κόστος δημοσίευσης της εν λόγω δήλωσης. Η δήλωση δικτύου δημοσιεύεται στην ελληνική και στην αγγλική γλώσσα. Το περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου διατίθεται δωρεάν υπό ηλεκτρονική μορφή στη διαδικτυακή πύλη του διαχειριστή υποδομής και είναι προσβάσιμο μέσω κοινής διαδικτυακής πύλης την οποία δημιουργούν οι διαχειριστές υποδομής των κρατών - μελών στο πλαίσιο της συνεργασίας τους σύμφωνα με τα άρθρα 37 και 40. 2. Η δήλωση δικτύου ορίζει τη φύση της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Περιέχει πληροφορίες που καθορίζουν τους όρους πρόσβασης στη σχετική σιδηροδρομική υποδομή. Περιέχει επίσης πληροφορίες για τον καθορισμό των όρων για την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που είναι συνδεδεμένες με το δίκτυο του διαχειριστή*

*υποδομής και την παροχή υπηρεσιών στις εν λόγω εγκαταστάσεις ή αναφέρει δικτυακό τόπο όπου οι εν λόγω πληροφορίες διατίθενται δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή. Το περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου ορίζεται στο Παράρτημα IV του άρθρου 62. 3. Η δήλωση δικτύου ενημερώνεται και τροποποιείται, εφόσον απαιτείται. 4. Η δήλωση δικτύου δημοσιεύεται το αργότερο τέσσερις (4) μήνες πριν από την καταληκτική ημερομηνία για την υποβολή αιτημάτων για χωρητικότητα υποδομής”.*

Εν προκειμένω, ο Διαχειριστής Υποδομής προέβη εντέλει στη σύνταξη και δημοσίευση της Δήλωσης Δικτύου έτους 2024, πλην όμως έπραξε τα ανωτέρω αφού είχε προηγηθεί **α)** η υπ. αριθμ. πρωτ. 2053 / 05.06.2024 Εισήγησή της Προέδρου προς την Ολομέλεια της ΡΑΣ με την οποία διαπίστωσε την παράβαση και εισηγήθηκε την κλήση σε ακρόαση του Διαχειριστή Υποδομής και την θέση σε εκκίνηση της διαδικασίας που προβλέπεται από τα άρθρα 9 επ. Του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ, **β)** η υπ. αριθμ. πρωτ. 2060 / 06.06.2024 Πρόσκληση της 255ης Συνεδρίασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ, η οποία πραγματοποιήθηκε κανονικά, **γ)** η έκδοση της υπ’ αριθ. 2099/10.06.2024 Απόφασης 45/10.06.2024 της Ολομέλειας της ΡΑΣ, η οποία αποφάσισε την εκκίνηση της διαδικασίας του άρθρου 9 παρ. 1 του Κανονισμού Ακροάσεων της Αρχής και την εξουσιοδότηση της Προέδρου της Αρχής να ενεργήσει κατ’ άρθρο 3, 9 και 10 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ, **δ)** η έκδοση της υπ’ αριθ. 2429/04.07.2024 Πράξης Διεξαγωγής Ακρόασης, με την οποία ο Διαχειριστής Υποδομής ΟΣΕ Α.Ε. κλήθηκε σε ακρόαση κατά την ημεροχρονολογία της 23ης Ιουλίου 2024 και ώρα 12.30 στα γραφεία της ΡΑΣ, καλούμενος παράλληλα να διατυπώσει τις απόψεις του σε έγγραφο υπόμνημα εντός της νόμιμης προθεσμίας, **ε)** το με αριθμό 9054131/17.07.2024 (αρ. πρωτ. ΡΑΣ 2582/17.07.2024) σχετικό

αίτημα της ΟΣΕ Α.Ε. απευθυνόμενο προς τη ΡΑΣ Α.Ε. για αναβολή της ακρόασης και στ) η χορήγηση εντέλει της αναβολής με την με αριθ. πρωτ. 2604/18.07.2024 Απόφαση της Προέδρου της Αρχής.

Αφού έλαβαν χώρα όλες οι ανωτέρω πράξεις, κατά τη διάρκεια των οποίων, δεν υπήρχε αναρτημένη και δημοσιευμένη Δήλωση Δικτύου έτους 2024, και αφού ο Διαχειριστής Υποδομής εξασφάλισε την αναβολή της ακρόασής του ενώπιον του αρμοδίου οργάνου της ΡΑΣ για την 11η.09.2024 (οπότε και πάλι δεν ασκήθηκε το δικαίωμα προφορικής αλλά δια υπομνήματος ακρόασης), προέβη στην ανάρτηση της Δήλωσης Δικτύου 2024 στον ιστότοπό του, καλώντας παράλληλα με σχετικές επιστολές τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σε υπογραφή της Σύμβασης Πρόσβασης.

Συνεπώς, η Δήλωση Δικτύου έτους 2024 δεν είχε δημοσιευτεί κατά την εκκίνηση της διαδικασίας και την κλήση σε ακρόαση, παρά μόνο ήταν ενεργή κατά την μετ' αναβολής ορισθείσα ημερομηνία ακρόασης. Η ανάρτησή και η δημοσίευσή της δε, μόλις μία μέρα μετά την αρχικά ορισθείσα ημερομηνία ακρόασης καταδεικνύει ακριβώς ότι ο Διαχειριστής Υποδομής ανταποκρίθηκε ετεροχρονισμένα και αναδρομικώς σε εκπλήρωση μιας εκ των βασικών νομίμων υποχρεώσεών του (η οποία καθίσταται άρρηκτα συνδεδεμένη με την υπογραφή της Σύμβασης Πρόσβασης) ακριβώς επειδή είχε εκκινηθεί η διαδικασία ακρόασης ενώπιον της ΡΑΣ και υπό το φόβο επιβολής κυρώσεων.

Περαιτέρω, αναφορικά με το ζήτημα της διαβούλευσης, την οποία ρητώς ορίζει ο νόμος και ειδικώς έχει ήδη προσδιορίσει ως προς τη φύση, το είδος και το περιεχόμενό της, κατ' ορθή ερμηνεία του νόμου, η 56/2022 Απόφαση της ΡΑΣ, η Μονάδα Ρύθμισης και

Ελέγχου της Σιδηροδρομικής Αγοράς, στην με αρ. πρωτ. 1744/13.05.2024 επιστολή της προς την ΟΣΕ Α.Ε. είχε θέσει προειδοποιητικό μήνυμα για άμεση ολοκλήρωση της διαδικασίας διαβούλευσης και κοινοποίηση στη ΡΑΣ του τελικού σχεδίου της ΔΔ 2024, υπενθυμίζοντας ότι η διαδικασία διαβούλευσης θα πρέπει να ακολουθεί τις γενικές κατευθύνσεις που έδωσε η ΡΑΣ 56/2022 και συγκεκριμένα, να ολοκληρώνεται με την τελική αξιολόγηση από τον Διαχειριστή Υποδομής των παρατηρήσεων, απόψεων και στοιχείων που συνέλεξε κατά το στάδιο της διαβούλευσης, συνοδευόμενη από τεκμηριωμένη αιτιολογία για την αποδοχή ή απόρριψή τους. Η αξιολόγηση αυτή θα οδηγήσει σε πιθανή αναμόρφωση, όπου ο ΟΣΕ κρίνει σκόπιμο ή/και αναγκαίο, του τελικού σχεδίου της ΔΔ 2024.

Αληθές τυγχάνει το γεγονός ότι από την 13.5.2024 οπότε και εστάλη η τελευταία προειδοποίηση για άμεση ολοκλήρωση της διαβούλευσης και ανάρτηση της ΔΔ2024 έως την 4η Ιουλίου 2024, οπότε και κοινοποιήθηκε προς τον ΔΥ η πράξη διεξαγωγής ακρόασης, ουδέν στοιχείο είχε τεθεί υπόψη της Αρχής που να αφορά είτε την ορθή εξέλιξη της διαδικασίας διαβούλευσης κατά τα ανωτέρω αναφερόμενα, είτε την ανάρτηση και δημοσίευση της ΔΔ 2024, τηρουμένων των διατυπώσεων του νόμου. Μάλιστα, στην κατακλείδα της συνοπτικής έκθεσης των αποτελεσμάτων της διαβούλευσης (το περιεχόμενο της οποίας και πάλι δε συνάδει με όσα επεσήμανε η Απόφαση 56/2022 και επανέλαβε η Μονάδα Ρύθμισης και Ελέγχου περί τεκμηριωμένης αιτιολογίας για αποδοχή ή απόρριψη προτάσεων και απόψεων επί της διαβούλευσης), συμφωνήθηκε **α)** η επιδίωξη σύγκλησης συνάντησης με την Πολιτική Ηγεσία του ΥΥΠΟΜΕ για το ζήτημα του ύψους των τελών υποδομής, κατά το δυνατόν εντός της εβδομάδας 20-24.05.2024 με επισπεύδουσα την ΟΣΕ Α.Ε. και **β)** η κατάθεση εγγράφου επί των τεχνικής υφής παρατηρήσεων/

διορθώσεων που είχε επισημάνει η HELLENIC TRAIN ΑΕ. Έως την κοινοποίηση της με αρ. 2429/04.07.2024 Πράξης Διεξαγωγής Ακρόασης, ουδεμία συνάντηση με την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου είχε προγραμματιστεί με πρωτοβουλία του ΟΣΕ ή οποιουδήποτε άλλου ενδιαφερόμενου μέρους, ουδεμία επανάληψη της διαβούλευσης έλαβε χώρα επί σκοπώ συμφωνίας επί των επιμέρους παρατηρήσεων, το δε έγγραφο της HELLENIC TRAIN ΑΕ επί του τεχνικού σκέλους (5424/24/Γ1/14.5.2024) το οποίο τω όντι εστάλη, δεν απαντήθηκε ποτέ, ούτε ελήφθη υπόψη κατά τη σύνταξη της τελικώς δημοσιευθείσας Δήλωσης Δικτύου 2024.

Τέλος, το περιεχόμενο της παρ. 27 του ν. 4408/2016 , δεν περιορίζεται στην παρ. 1 που παραθέτει αυτούσια ο ΔΥ στο υπόμνημά του, παρά περιλαμβάνει άλλες τρεις παραγράφους, σύμφωνα με τις οποίες *2. Η δήλωση δικτύου ορίζει τη φύση της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Περιέχει πληροφορίες που καθορίζουν τους όρους πρόσβασης στη σχετική σιδηροδρομική υποδομή. Περιέχει επίσης πληροφορίες για τον καθορισμό των όρων για την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που είναι συνδεδεμένες με το δίκτυο του διαχειριστή υποδομής και την παροχή υπηρεσιών στις εν λόγω εγκαταστάσεις ή αναφέρει δικτυακό τόπο όπου οι εν λόγω πληροφορίες διατίθενται δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή. Το περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου ορίζεται στο Παράρτημα IV του άρθρου 62. 3. Η δήλωση δικτύου ενημερώνεται και τροποποιείται, εφόσον απαιτείται. 4. Η δήλωση δικτύου δημοσιεύεται το αργότερο τέσσερις (4) μήνες πριν από την καταληκτική ημερομηνία για την υποβολή αιτημάτων για χωρητικότητα υποδομής”.*

Στο τελευταίο εδάφιο, **ορίζεται η προθεσμία δημοσίευσης της δήλωσης δικτύου, σε σχέση με την υποβολή των αιτημάτων για**

**τη χωρητικότητα υποδομής**, διαδικασίες οι οποίες κατά το νόμο πρέπει να απέχουν μεταξύ τους τουλάχιστον τέσσερις (4) μήνες.

Σύμφωνα με το **Παράρτημα IV (αναφερόμενο στο άρθρο 27) του άρθρου 62 του ν. 4408/2016**, η Δήλωση Δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 27 περιέχει τις ακόλουθες πληροφορίες [...] 3. *Τμήμα για τις αρχές και τα κριτήρια κατανομής της χωρητικότητας. Στο τμήμα αυτό, εκτίθενται τα γενικά χαρακτηριστικά της χωρητικότητας της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι τυχόν περιορισμοί που τίθενται στη χρήση της, καθώς και πιθανές απαιτήσεις που επιβάλλει η συντήρηση της χωρητικότητας. Στο τμήμα αυτό, καθορίζονται επίσης οι διαδικασίες και οι προθεσμίες που σχετίζονται με τη διαδικασία κατανομής της χωρητικότητας και περιέχονται συγκεκριμένα κριτήρια που χρησιμοποιούνται κατά τη διαδικασία αυτήν, ιδίως δε: α) διαδικασίες σύμφωνα με τις οποίες οι αιτούντες μπορούν να ζητούν χωρητικότητα από τον διαχειριστή υποδομής, β) απαιτήσεις που επιβάλλονται στους αιτούντες, γ) χρονοδιάγραμμα για τις διαδικασίες αίτησης και κατανομής και ακολουθητέες διαδικασίες για αιτήματα παροχής πληροφοριών σχετικά με τον προγραμματισμό και διαδικασίες για τον προγραμματισμό προβλεπόμενων και μη εργασιών συντήρησης, δ) αρχές που διέπουν τη διαδικασία συντονισμού και το σύστημα επίλυσης των διαφορών που διατίθεται ως μέρος της εν λόγω διαδικασίας, ε) διαδικασίες που ακολουθούνται και τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται όταν η υποδομή είναι κορεσμένη, στ) λεπτομέρειες περιορισμών για τη χρήση της υποδομής, ζ) όροι με τους οποίους λαμβάνονται υπόψη προηγούμενα επίπεδα χρησιμοποίησης της χωρητικότητας κατά τον καθορισμό προτεραιοτήτων της διαδικασίας κατανομής. Στη δήλωση εκτίθενται λεπτομερώς τα μέτρα που λαμβάνονται για να εξασφαλισθεί η δέουσα μεταχείριση -των εμπορευματικών μεταφορών, των διεθνών*

μεταφορών και των αιτημάτων που υπόκεινται σε *ad hoc* διαδικασία. Περιλαμβάνει υπόδειγμα μορφότυπου για αιτήσεις χωρητικότητας. Ο διαχειριστής υποδομής, δημοσιεύει επίσης λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τις διαδικασίες κατανομής για διεθνείς σιδηροδρομικές διαδρομές.

Παράλληλα, **στο Παράρτημα VII του ιδίου άρθρου (αναφερόμενο στο άρθρο 43)** προβλέπεται ότι 1. Ο πίνακας δρομολογίων καταρτίζεται μία φορά ανά ημερολογιακό έτος. 2. Η μεταβολή του πίνακα δρομολογίων πραγματοποιείται τα μεσάνυχτα του δεύτερου Σαββάτου του Δεκεμβρίου. Εφόσον γίνονται μεταβολές` η αναπροσαρμογές μετά τον χειμώνα, ιδίως για να ληφθούν υπόψη, κατά περίπτωση, αλλαγές δρομολογίων της επιβατικής κίνησης σε περιφερειακό επίπεδο, αυτές πραγματοποιούνται τα μεσάνυχτα του δεύτερου Σαββάτου του Ιουνίου καθώς και κατά περίπτωση, σε άλλες χρονικές στιγμές μεταξύ των ημερομηνιών αυτών. Οι διαχειριστές υποδομής δύναται να συμφωνήσουν σε διαφορετικές ημερομηνίες και, στην περίπτωση αυτή, ενημερώνουν την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε περίπτωση που ενδέχεται να επηρεαστεί η διεθνής κίνηση. 3. Τα αιτήματα για χωρητικότητα που πρέπει να ενσωματωθούν στον πίνακα δρομολογίων, πρέπει να παραλαμβάνονται όχι περισσότερο από 12 μήνες αλλά όχι λιγότερο από 8 μήνες πριν από την έναρξη ισχύος του πίνακα δρομολογίων. 4. Το αργότερο 11 μήνες πριν από την έναρξη ισχύος του πίνακα δρομολογίων, ο διαχειριστής υποδομής εξασφαλίζει ότι έχουν καταρτιστεί προσωρινές διεθνείς διαδρομές συρμών σε συνεργασία με άλλους αρμόδιους διαχειριστές υποδομής. Οι διαχειριστές υποδομής εξασφαλίζουν, στο μέτρο του εφικτού, ότι τα δρομολόγια αυτά τηρούνται κατά τις μετέπειτα διαδικασίες. 5. Το αργότερο τέσσερις μήνες από την καταληκτική ημερομηνία υποβολής



προσφορών από τους αιτούντες, ο διαχειριστής υποδομής καταρτίζει σχέδιο πίνακα δρομολογίων.

Συνεπώς, κατά την ημερομηνία κατάρτισης του πίνακα δρομολογίων για κάθε ημερολογιακό έτος, έχουν ήδη προηγηθεί -ελλόγως -τα αιτήματα για χωρητικότητα που πρέπει να ενσωματωθούν στον πίνακα δρομολογίων, τα οποία πρέπει να παραλαμβάνονται μεταξύ 8 - 12 μηνών πριν την έναρξη ισχύος του πίνακα δρομολογίων. Παράλληλα, η Δήλωση Δικτύου πρέπει να δημοσιεύεται το αργότερο τέσσερις (4) μήνες πριν από την καταληκτική ημερομηνία για την υποβολή αιτημάτων για χωρητικότητα των υποδομών, καθώς περιλαμβάνει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες που πρέπει να γνωρίζει μια σιδηροδρομική επιχείρηση **ΠΡΙΝ** υποβάλλει σχετικό αίτημα.

Εν προκειμένω, η ισχύς του πίνακα δρομολογίων έτους 2024 είχε ξεκινήσει ήδη από τα μέσα Δεκεμβρίου 2023, συνεπώς τα αιτήματα για χωρητικότητα θα έπρεπε να έχουν παραληφθεί μεταξύ Δεκεμβρίου έτους 2022 και Απριλίου έτους 2023, συνεπώς η ΔΔ 2024 θα έπρεπε να έχει δημοσιευτεί το αργότερο τον Δεκέμβριο του έτους 2022, με τη διαδικασία διαβούλευσης να έχει ξεκινήσει πολύ νωρίτερα.

Εν προκειμένω, η ΟΣΕ Α.Ε. ανακοίνωσε την ανάρτηση του ελληνικού κειμένου της Δήλωσης Δικτύου 2024 στον εταιρικό ιστοχώρο της **στις 25.07.2024, συνεπώς για τη δημοσίευσή της δεν τηρήθηκε το χρονικό περιθώριο το οποίο τίθεται στο άρθρο 27 παρ. 4 του ν. 4408/2016.**

**Β. Επί του ισχυρισμού ότι δεν παραβιάστηκε το άρθρο 7ε του ν. 4408/2016 και οι κατευθύνσεις της 56/2022 Απόφασης της 171ης Συνεδρίασης της Ολομέλειας της 01.07.2022 της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (σημείο Α διατακτικού):**

Κατά το ακριβές περιεχόμενο της σχετικής διάταξης (7ε του ν. 4408/2016) ισχύουν τα κάτωθι: “Ο διαχειριστής υποδομής αναπτύσσει μηχανισμό συντονισμού με όλες τις ενδιαφερόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, καθώς και τους αιτούντες που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του άρθρου 8. Όποτε κρίνεται σκόπιμο, καλούνται να συμμετάσχουν εκπρόσωποι των χρηστών των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και των υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, καθώς και των εθνικών, τοπικών ή περιφερειακών αρχών. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί να συμμετάσχει ως παρατηρητής. Ο συντονισμός αφορά μεταξύ άλλων: α) τις ανάγκες των αιτούντων όσον αφορά τη συντήρηση και την ανάπτυξη της χωρητικότητας των υποδομών, β) το περιεχόμενο των στόχων επιδόσεων με επίκεντρο το χρήστη που περιλαμβάνονται στις συμβατικές συμφωνίες που αναφέρονται στο άρθρο 30 και των κινήτρων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 30 και την υλοποίησή τους, **γ) το περιεχόμενο και την εφαρμογή της δήλωσης δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 27,** δ) θέματα διατροφικότητας και διαλειτουργικότητας, ε) οποιοδήποτε άλλο θέμα σχετίζεται με τους όρους πρόσβασης και τη χρήση των υποδομών, καθώς και την ποιότητα των υπηρεσιών του διαχειριστή υποδομής. **Ο διαχειριστής υποδομής καταρτίζει και δημοσιεύει κατευθυντήριες γραμμές για τον συντονισμό, σε διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη.** Ο συντονισμός πραγματοποιείται μία τουλάχιστον φορά το έτος και ο διαχειριστής υποδομής δημοσιεύει στον ιστότοπο του επισκόπηση των δραστηριοτήτων που πραγματοποιήθηκαν κατ’ εφαρμογή του παρόντος άρθρου. Ο συντονισμός σύμφωνα με το παρόν άρθρο δεν θίγει το δικαίωμα των αιτούντων να προσφεύγουν στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, ούτε τις εξουσίες της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, όπως ορίζονται στο άρθρο 56.”

Περαιτέρω, το σημείο Α του διατακτικού της 56/2022 Απόφασης της ΡΑΣ ορίζει ότι “Η ΡΑΣ σε Ολομέλεια, αποφάσισε ομόφωνα και με φανερή ψηφοφορία τα εξής: Α. Καλεί τον ΟΣΕ να διενεργήσει διαδικασία διαβούλευσης επί των Δηλώσεων Δικτύου 2020 και 2021, σύμφωνα με το α. 27 παρ. 1 του ν. 4408/2016, υπό τους εξής όρους: α. Ο ΟΣΕ καλείται να αναρτήσει σχέδια Δηλώσεων Δικτύου 2020 και 2021 σε ειδικό εμφανές και ευχερώς προσβάσιμο σημείο στον διαδικτυακό του ιστότοπο, καθώς και να κοινοποιήσει τα εν λόγω σχέδια στη ΡΑΣ και στις εμπλεκόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι οποίες ήταν αδειοδοτημένες κατά τον κρίσιμο χρόνο. Β. Ο ΟΣΕ Α.Ε. καλείται να πράξει τα ανωτέρω εντός τριάντα (30) ημερών από την κοινοποίηση της παρούσας, γ) η χρονική διάρκεια της διαβούλευσης δεν πρέπει να είναι μικρότερη από δεκαπέντε (15) ημέρες, ούτε μεγαλύτερη από τριάντα (30) ημέρες, δ. Οι ενδιαφερόμενοι θα κληθούν να υποβάλλουν τις απόψεις τους στον Διαχειριστή Υποδομής με κάθε πρόσφορο τρόπο, στο πλαίσιο δε αυτό δύνανται να συνυποβάλουν κάθε τυχόν τεχνικοοικονομική μελέτη ή στοιχείο, ιδίως από ανεξάρτητο επιστημονικό φορέα. Η Αρχή διατηρεί την ευχέρεια να υποβάλει παρατηρήσεις επί των εν λόγω σχεδίων Δηλώσεων Δικτύου. Οι εν λόγω παρατηρήσεις, όπως και οι απόψεις όλων των ενδιαφερόμενων μερών, πρέπει να ληφθούν υπόψη από τον ΟΣΕ, ε. Μετά το πέρας της συλλογής των σχετικών παρατηρήσεων, απόψεων και στοιχείων, ο ΟΣΕ καλείται να προβεί σε αξιολόγηση αυτών και, στη συνέχεια, να συντάξει τις Δηλώσεις Δικτύου 2020 και 2021 στην οριστική της μορφή, αναμορφώντας, όπου κρίνει σκόπιμο ή/ και αναγκαίο, τα σχέδια των εν λόγω Δηλώσεων Δικτύου, με ειδική προς τούτο αιτιολογία, την οποία και αναρτά στο οικείο σημείο του διαδικτυακού του ιστοτόπου. Στ. Ακολουθώντας, και πάντα το αργότερο εντός τριάντα (30) ημερών από την ολοκλήρωση της διαβούλευσης, ο ΟΣΕ καλείται να δημοσιεύσει τις οριστικές Δηλώσεις 2020 και 2021,

αναρτώντας αυτές σε ειδικό, εμφανές και ευχερώς προσβάσιμο σημείο στο διαδικτυακό του ιστότοπο και κοινοποιώντας αυτές αμελλητί στη ΡΑΣ και στις ενδιαφερόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ζ. Για το τρέχον χρονικό διάστημα και μέχρι την οριστική διαμόρφωση και δημοσίευση των Δηλώσεων Δικτύου 2020 και 2021, κατά τα ανωτέρω, τα τέλη χρήσης της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής για τα συγκεκριμένα έτη (2020 και 2021) υπολογίζονται με βάση τη Δήλωση Δικτύου 2019. Η. Στη συνέχεια μετά τη δημοσίευση των εν θέματι Δηλώσεων Δικτύου, ο ΟΣΕ καλείται να προβεί σε αναδρομική εφαρμογή αυτών για τα έτη αναφοράς (2020 και 2021), διενεργώντας τους τυχόν αναγκαίους αντιλογισμούς και συνυπολογίζοντας τις μέχρι το χρονικό εκείνο σημείο τυχόν καταβολές τελών χρήσης της υποδομής εκ μέρους των ενδιαφερόμενων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων».

Κατά την ουσιαστική και ορθή ερμηνεία των ανωτέρω διατάξεων προκύπτει ότι κατ' αρχάς ο Νόμος, και σε επανάληψη και υπερθεματισμό αυτού η Ολομέλεια της ΡΑΣ με την ανωτέρω επικαλούμενη Απόφασή της, διαπιστώνουν ότι η Δήλωση Δικτύου είναι ένα κείμενο με καίρια σημασία για τη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς καθώς αποτελεί κρίσιμο εργαλείο για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, παρέχοντας την αναγκαία πληροφόρηση για την σιδηροδρομική υποδομή με όρους ισότητας, διαφάνειας και ασφάλειας δικαίου, καθώς μια σιδηροδρομική επιχείρηση που επιλέγει να δραστηριοποιηθεί στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή οφείλει να της παρέχεται αδιαπραγμάτευτη και διαφανής πρόσβαση σε κάθε είδους σχετική πληροφορία με αυτή. Για το λόγο αυτό, το Παράρτημα IV του άρθρου 62 του ν.4408/2016 έχει προσδώσει στο έγγραφο αυτό αυστηρά προκαθορισμένη δομή βάσει των αντικειμένων που καλείται να ρυθμίσει.

Για το λόγο αυτό, η κατά νόμο εφαρμοστέα διαδικασία για τη σύνταξη και τη δημοσίευση της Δήλωσης Δικτύου λαμβάνει χώρα σε ορισμένο χρόνο και βάσει προκαθορισμένων προϋποθέσεων, συμπεριλαμβανομένης της υποχρέωσης διενέργειας προηγούμενης διαβούλευσης.

Από τα στοιχεία του φακέλου της υπόθεσης συνάγεται ότι η Δήλωση Δικτύου 2024 δημοσιεύτηκε χωρίς να έχει προηγηθεί η προβλεπόμενη διαδικασία διαβούλευσης (η οποία προσδιορίστηκε προσηκόντως ποιοτικώς κατά το περιεχόμενο της 56/2022), αποτυγχάνοντας κατά τον τρόπο αυτό να αναπτύξει επιτυχείς μηχανισμούς συντονισμού κατ' άρθρο 7ε με τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, αφήνοντας τυχόν παρατηρήσεις και ελλειπίες κατευθυντήριες γραμμές, όπως τέθηκαν στη μια και μοναδική συνάντηση των μερών, σε σαφή εκκρεμότητα.

Η αναφορά μάλιστα της Αρχής σε “μη τήρηση του σημείου Α του διατακτικού της 56/2022 Απόφασης” δεν αφορούσε σαφώς σε τήρηση μιας προθεσμίας που έχει εν τοις πράγμασι παρέλθει, όπως εσφαλμένα εξέλαβε η ΟΣΕ Α.Ε., διατεινόμενη στο υπόμνημά της ότι “οι προθεσμίες του σημ. Α της 56/2022 αφορούν την εκεί κρινόμενη υπόθεση και δεν τυγχάνουν εφαρμογής και κατά τη σύνταξη και δημοσίευση της Δήλωσης Δικτύου 2024”. Αφορά την μη τήρηση των ορίων πραγματοποίησης της διαβούλευσης, ποιοτικών και χρονικών, όπως υποδείχθηκαν από την Ολομέλεια της ΡΑΣ στην εν λόγω Απόφαση, κατά την κρίση της για μη συνταχθείσες Δηλώσεις Δικτύου προγενέστερων ετών. Η ΟΣΕ Α.Ε. δεν κλήθηκε να ανταποκριθεί σε μια προθεσμία όπως της παρ. Β του σημείου Α (“Ο ΟΣΕ καλείται να πράξει τα ανωτέρω εντός τριάντα (30) ημερών από την κοινοποίηση της παρούσας

απόφασης”), η οποία τελεί σε σύνδεση με μια παρελθούσα ημερομηνία εκκίνησης αυτής (όπως η κοινοποίηση της 56/2022 ΡΑΣ) αλλά κλήθηκε να συμβαδίσει με το πνεύμα της Απόφασης και τις κατευθυντήριες οδηγίες αυτής, οι οποίες θέτουν μια χρονική διάρκεια διαβούλευσης μεταξύ 15 - 30 ημερών και συγκεκριμένους κανόνες επιτυχούς ολοκλήρωσης αυτής (“οι ενδιαφερόμενοι υποβάλλον απόψεις στον Διαχειριστή με κάθε πρόσφορο τρόπο, μαζί με τυχόν τεχνικοοικονομική μελέτη ή στοιχείο”, “ η Αρχή υποβάλλει παρατηρήσεις επί των σχεδίων ΔΔ, οι οποίες πρέπει να ληφθούν υπόψη από τον ΟΣΕ”, “ο ΟΣΕ καλείται να αξιολογήσει τις παρατηρήσεις, τις απόψεις και τα στοιχεία, αναδιαμορφώνοντας τα σχέδια των Δηλώσεων με ειδική αιτιολογία, την οποία αναρτά”) κάτι το οποίο ουδόλως τηρήθηκε εν προκειμένω.

Σε αντιδιαστολή αυτών, και επί της αναφοράς της ΟΣΕ Α.Ε. στη σκέψη 64 (Σελ. 29) της υπ’ αρ. 56/2022 Απόφασης της Ολομέλειας της Αρχής, σύμφωνα με την οποία “το γεγονός ότι ο νομοθέτης δεν έχει εξειδικεύσει τη διαδικασία και τις παραμέτρους της προβλεπόμενης στο άρθρο 27 παρ. 1 του ν.4408/2016 διαβούλευσης δεν σημαίνει ότι η εν λόγω σαφής νομοθετική πρόβλεψη στερείται κανονιστικού περιεχομένου”, την οποία σκέψη χρησιμοποίησε κατά το δοκούν, υποστηρίζοντας στην ουσία ότι εφόσον δεν υφίσταται συγκεκριμένο πλαίσιο διαβούλευσης, εξειδικευμένο εκ του νόμου, δεν έχει παραβιάσει συγκεκριμένους κανόνες, δέον σημειωθεί ότι ο ισχυρισμός της ΟΣΕ Α.Ε. τυγχάνει πλήρως εσφαλμένος καθώς και η διάταξη του α. 27 παρ. 1 και η διάταξη του άρθρου 7ε του ν. 4408/2016 αλλά και το σκεπτικό και το διατακτικό της 56/2022 Απόφασης της ΡΑΣ σημειώνουν ότι η διενέργεια διαβούλευσης πριν την κατάρτιση και δημοσίευση της Δήλωσης Δικτύου συνιστά θεμελιώδη υποχρέωση του Διαχειριστή Υποδομής, η τήρηση δε της εν λόγω υποχρέωσης δε συνιστά απλή

εφαρμογή ενός άνευ ουσιαστικής σημασίας τύπου αλλά αποτελεί βασική διαδικαστική εγγύηση, η οποία έχει τεθεί από τον ενωσιακό νομοθέτη με στόχο την εξασφάλιση διαφάνειας, συμμετοχικότητας, την εξάλειψη των διακρίσεων μεταξύ των συμμετεχόντων στη σιδηροδρομική αγορά μερών και κατ' επέκταση την ανάπτυξη δίκαιου και ανόθευτου ανταγωνισμού στην αγορά αυτή. Αυτή τη συμμετοχικότητα και συνεργασία επεδίωξε να εξασφαλίσει ο νομοθέτης, εισάγοντας το άρθρο 7ε του ν. 4408/2016, το οποίο προβλέπει ρητώς "την ανάπτυξη μηχανισμού συντονισμού μεταξύ του Διαχειριστή και όλων των ενδιαφερόμενων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, βάσει κατευθυντήριων γραμμών τις οποίες καταρτίζει ο Διαχειριστής σε διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη" και όλα τα ανωτέρω σίγουρα εντός συγκεκριμένων χρονικών ορίων τα οποία δε μπορούν να είναι ανεξάντλητα, όπως αναλύθηκε εκτενώς στη σκέψη VI (Α) του παρόντος.

Εν προκειμένω, η Δήλωση Δικτύου έτους 2024 που δημοσιεύτηκε στις 25.7.2024, συντάχθηκε και αναρτήθηκε χωρίς να προηγηθεί διαδικασία ουσιαστικής διαβούλευσης μεταξύ των μερών, παρά μιας και μοναδικής συνάντησης μεταξύ των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του Διαχειριστή Υποδομής, στην οποία τέθηκαν ζητήματα προς διερεύνηση και προς επεξεργασία προς τον Διαχειριστή Υποδομής, που ουδέποτε απαντήθηκαν, παράλληλα με το γεγονός ότι δεν επιδιώχθηκε από την ΟΣΕ Α.Ε. η σύγκληση συνάντησης με την Πολιτική Ηγεσία του ΥΥΠΟΜΕ για το ζήτημα του ύψους των τελών υποδομής, που είχε τεθεί ως καταληκτική συμφωνία των μερών στο τέλος της πρώτης συνάντησης. Τα ανωτέρω δε, σε υποτροπή της ΟΣΕ Α.Ε. για το ίδιο ζήτημα, καθώς με την υπ' αρ. 56/2022 Απόφαση της ΡΑΣ α) είχαν διαπιστωθεί οι ίδιες πλημμέλειες ως προς την προσέγγιση του ζητήματος σύνταξης και δημοσίευσης των Δηλώσεων Δικτύου ετών 2020-

2021, β) είχε διαπιστωθεί η συστηματική παράκαμψη του ουσιαστικού ρόλου και της καίριας σημασίας της διαδικασίας διαβούλευσης των μερών πριν τη σύνταξη των Δηλώσεων Δικτύου (παρά το γεγονός ότι αποτελεί αναπόσπαστο μέρος και απαραίτητη προϋπόθεση σύναψης Σύμβασης Πρόσβασης μεταξύ των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων) και γ) είχαν δοθεί οι κατάλληλες και συγκεκριμένες συστάσεις για το μέλλον, οι οποίες ουδόλως τηρήθηκαν.

## VII. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Με βάση όλα τα ανωτέρω εκτιθέμενα και από όλα ανεξαιρέτως τα προσκομιζόμενα από την ελεγχόμενη εταιρεία στοιχεία, αξιολογούμενα τόσο μεμονωμένα το καθένα από αυτά όσο και συνολικά, όπως αναλύθηκαν παραπάνω, διαπιστώνεται ότι η ελεγχόμενη Ανώνυμη Εταιρεία και Διαχειριστής της σιδηροδρομικής Υποδομής, ΟΣΕ Α.Ε παραβίασε , για όλους τους ανωτέρω λόγους , απορριπτομένων (ως αόριστων ή αβάσιμων) των σχετικών ισχυρισμών της τις διατάξεις α) του άρθρου **27 του ν. 4408/2016, όπως εφαρμόζεται συνδυαστικά με το Παράρτημα IV του άρθρου 62 του ν. 4408/2016 περί του περιεχομένου της Δήλωσης Δικτύου 2024, και με το Παράρτημα VII περί του χρονοδιαγράμματος για τη διαδικασία κατανομής καθώς και β) του άρθρου 7ε του ν. 4408/2016,** σχετικά με την κατάρτιση και δημοσίευση κατευθυντήριων γραμμών για τον συντονισμό σε διαβούλευση με τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για το περιεχόμενο και την εφαρμογή της Δήλωσης Δικτύου για το έτος 2024, μη συμμορφούμενη με τις κατευθύνσεις του διατακτικού σημ. Α της Απόφασης ΡΑΣ 56/2022 αναφορικά με τον τρόπο ανάρτησης των σχεδίων Δηλώσεων Δικτύου, τη χρονική διάρκεια της διαβούλευσης, τον τρόπο υποβολής των απόψεων των μερών και



τον τρόπο εξέτασης αυτών, καθώς και την προθεσμία και τον τρόπο δημοσίευσης των οριστικών Δηλώσεων Δικτύου.

Κατά συνέπεια, συντρέχει περίπτωση εφαρμογής των διατάξεων των άρθρων 28 παρ. 1, 17, 18 και 32 παρ. 2 του Ν. 3891/2010.

## VIII.ΚΥΡΩΣΕΙΣ

### (Α) ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ

(Α1) Σύμφωνα με το άρθρο 28 (Αρμοδιότητες της Ρ.Α.Σ.) του Ν. 3891/2010, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, η ΡΑΣ είναι ο ρυθμιστικός φορέας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα και έχει, μεταξύ άλλων, τις ακόλουθες αρμοδιότητες: «**1.** *Ασκή τις αρμοδιότητες που εκάστοτε επιφυλάσσει η ελληνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία για το ρυθμιστικό φορέα στις σιδηροδρομικές μεταφορές αυτεπαγγέλτως ή κατόπιν προσφυγής. Εποπτεύει τη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς, την τήρηση των διατάξεων του παρόντος και της σχετικής νομοθεσίας. Επιπλέον, παρακολουθεί την τήρηση των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, εξασφαλίζει τη δίκαιη και χωρίς διακρίσεις αντιμετώπιση πάντων, λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα και εκδίδει τις απαιτούμενες εκτελεστές πράξεις. Διενεργεί ελέγχους κατόπιν προσφυγών ή και αυτεπαγγέλτως για τα θέματα αρμοδιότητας της. [...] 5. Έχει το δικαίωμα να ζητήσει σχετικές πληροφορίες από τον Διαχειριστή Υποδομής, τους αιτούντες και τυχόν τρίτα μέρη που εμπλέκονται, οι οποίες πρέπει να παρέχονται χωρίς άσκοπη καθυστέρηση. 6. Η Ρ.Α.Σ. επιλαμβάνεται των διαφορών που ανακύπτουν για θέματα της αρμοδιότητας της και εκδίδει δεσμευτική για τα μέρη απόφαση εντός το πολύ δύο (2) μηνών από την υποβολή σε αυτήν όλων των αναγκαίων πληροφοριών. Η διαδικασία επίλυσης διαφοράς, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα ρυθμίζεται στον Κανονισμό Ακροάσεων της Ρ.Α.Σ..» [...] **17.** *Απευθύνει οδηγίες ή συστάσεις και επιβάλλει**

κυρώσεις σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 32 και 33 του παρόντος νόμου. **18.** Διεξάγει ακροάσεις, είτε αυτεπαγγέλτως είτε κατόπιν έγγραφης καταγγελίας οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον, για τη διαπίστωση παραβάσεων διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, καθώς και για κάθε άλλη περίπτωση για την οποία ρητά δίδεται σχετική αρμοδιότητα με τον παρόντα νόμο.

**(Α2)** Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 56 του ν. 4408/2016 (με το οποίο ενσωματώθηκε στην ελληνική έννομη τάξη το άρθρο 56 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ, όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 14 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370/ΕΕ), το οποίο άρθρο αντικατέστησε σε πολλά σημεία το καταργηθέν π.δ. 41/2005, στο οποίο αναφέρονται και επικαλούνται οι παρ. 2, 3 και 4 του άρθρου 28 του ν. 3891/2010, προβλέπονται τα κάτωθι: “ **1.** Με την επιφύλαξη του άρθρου 46 παράγραφος 6, ένας αιτών έχει το δικαίωμα άσκησης προσφυγής στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, εάν πιστεύει ότι δεν έχει υποστεί δίκαιη μεταχείριση, ότι έχει υποστεί διακρίσεις ή ότι έχει με άλλο τρόπο αδικηθεί, ιδιαίτερα κατά αποφάσεων του διαχειριστή υποδομής ή του φορέα εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών, σχετικά με: α) τη δήλωση δικτύου στην προσωρινή και τελική της μορφή, β) τα κριτήρια που καθορίζονται σε αυτή, γ) τη διαδικασία κατανομής και το αποτέλεσμα της, δ) το σύστημα χρέωσης, ε) το επίπεδο ή τη διάρθρωση των τελών χρήσης υποδομής των οποίων η καταβολή απαιτείται ή μπορεί να απαιτείται, στ) τις ρυθμίσεις για την πρόσβαση σύμφωνα με τα άρθρα 10 έως 13, ζ) την πρόσβαση και τη χρέωση για υπηρεσίες, σύμφωνα με το άρθρο 13, η) τη διαχείριση της κυκλοφορίας, θ) τον προγραμματισμό ανανέωσης και προγραμματισμένες ή μη προγραμματισμένες εργασίες συντήρησης, ι) τη συμμόρφωση με τις

απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων αυτών που αφορούν τη σύγκρουση συμφερόντων, που ορίζονται στην παράγραφο 13 του άρθρου 2 και στα άρθρα 7, 7α, 7β, 7γ και 7δ. 2. Με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων της Επιτροπής Ανταγωνισμού του ν. 3959/2011 (Α` 93) για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών υπηρεσιών, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει την αρμοδιότητα να παρακολουθεί την κατάσταση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών υπηρεσιών, περιλαμβανομένης, ιδίως, της αγοράς υψηλής ταχύτητας υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, και τις δραστηριότητες του διαχειριστή υποδομής όσον αφορά τις περιπτώσεις α` έως ι` της παραγράφου 1. Ειδικότερα, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ελέγχει τη συμμόρφωση με τις περιπτώσεις α` έως ι` της παραγράφου 1 με δική της πρωτοβουλία και με στόχο την πρόληψη των διακρίσεων κατά των αιτούντων. Ελέγχει, ιδίως, αν η δήλωση δικτύου περιλαμβάνει ρήτρες που εισάγουν διακρίσεις ή παρέχει διακριτική ευχέρεια στο διαχειριστή υποδομής που είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί για την εισαγωγή διακρίσεων κατά των αιτούντων. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, εάν το κρίνει αναγκαίο, ενημερώνει την Επιτροπή Ανταγωνισμού και μπορεί να ζητεί τη συνδρομή της σε θέματα τήρησης των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών. [...] 5. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εξασφαλίζει ότι, τα τέλη που επιβάλλονται από τον διαχειριστή υποδομής είναι σύμφωνα με το Τμήμα 2 του Κεφαλαίου IV και δεν εισάγουν διακρίσεις. Διαπραγματεύσεις μεταξύ αιτούντων και διαχειριστή υποδομής, σχετικά με το ύψος των τελών υποδομής επιτρέπονται μόνον εφόσον πραγματοποιούνται υπό την επίβλεψη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων παρεμβαίνει εάν οι διαπραγματεύσεις είναι πιθανό να αντίκεινται στις απαιτήσεις του παρόντος Κεφαλαίου. [...] 7. Η Ρυθμιστική

Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί να ζητεί σχετικές πληροφορίες από τον διαχειριστή υποδομής, τους αιτούντες και τυχόν τρίτα μέρη που εμπλέκονται. Οι αιτηθείσες πληροφορίες πρέπει να παρέχονται εντός εύλογης περιόδου που ορίζεται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και δεν υπερβαίνει τον ένα (1) μήνα, εκτός εάν, σε έκτακτες περιστάσεις, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων συμφωνεί, και εγκρίνει χρονικά περιορισμένη παράταση που δεν υπερβαίνει δύο (2) πρόσθετες εβδομάδες. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί να επιβάλλει κατάλληλες κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων των προστίμων για την ικανοποίηση παρόμοιων αιτημάτων. Οι πληροφορίες που πρέπει να διαβιβαστούν στην Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων περιλαμβάνουν όλα τα στοιχεία που ζητεί στο πλαίσιο των καθηκόντων της, σχετικά με προσφυγές και με την παρακολούθηση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών μεταφορών σύμφωνα με την παράγραφο 2. Σε αυτές περιλαμβάνονται και τα στοιχεία που απαιτούνται για την κατάρτιση στατιστικών και για την παρακολούθηση της αγοράς. 8. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αποφασίζει για καταγγελίες και, κατά περίπτωση, ζητεί σχετικές πληροφορίες και αρχίζει διαβουλεύσεις με όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, εντός ενός (1) μήνα από την παραλαβή της καταγγελίας. Αποφασίζει για ενδεχόμενες καταγγελίες, λαμβάνει μέτρα ώστε να διορθωθεί η κατάσταση και ενημερώνει τα εμπλεκόμενα μέρη για την αιτιολογημένη απόφασή της μέσα σε εύλογη προθεσμία, η οποία δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερη των έξι (6) εβδομάδων από την παραλαβή όλων των σχετικών πληροφοριών. Με την επιφύλαξη των εξουσιών της Επιτροπής Ανταγωνισμού του ν. 3959/2011 για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στις αγορές υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, κατά περίπτωση, αποφασίζει με δική της πρωτοβουλία για τα ενδεικνυόμενα μέτρα διόρθωσης διακρίσεων σε βάρος αιτούντων, στρέβλωσης στην αγορά και κάθε

άλλων ανεπιθύμητων εξελίξεων στις εν λόγω αγορές, ιδίως, όσον αφορά στις περιπτώσεις α` έως ι` της παραγράφου 1. Η απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων είναι δεσμευτική για όλα τα μέρη που καλύπτει και δεν υπόκειται στον έλεγχο άλλης διοικητικής αρχής. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει εξουσία επιβολής των αποφάσεών του με κατάλληλες κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων των προστίμων, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 32 του ν. 3891/ 2010 (Α` 188). Σε περίπτωση προσφυγής επί αρνήσεως παροχής χωρητικότητας υποδομής ή επί των όρων προσφοράς χωρητικότητας, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων είτε επιβεβαιώνει ότι, δεν απαιτείται τροποποίηση της απόφασης του διαχειριστή υποδομής είτε ζητεί τροποποίηση αυτής της απόφασης, σύμφωνα με υποδείξεις που αυτή προσδιορίζει.

**(Α3)** Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 32 (Διοικητικές Κυρώσεις) του Ν. 3891/2010, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει «1. Σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του ν. 3891/2010, [...], της σχετικής με τις αρμοδιότητες της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, των συστάσεων της Ρ.Α.Σ. για συμμόρφωση, των όρων των αδειών που χορηγούνται, καθώς και σε περίπτωση παράλειψης ή μη προσήκουσας παροχής πληροφοριών σε σχετικό νόμιμο αίτημα της, η Ρ.Α.Σ. κοινοποιεί στο υπαίτιο πρόσωπο τη διαπίστωση της παράβασης και του παρέχει τη δυνατότητα να εκθέσει τις απόψεις του στο πλαίσιο σχετικής ακρόασης και να αποκαταστήσει τη νομιμότητα εντός εύλογου χρονικού διαστήματος. 2. Η Ρ.Α.Σ. μπορεί με ειδικά αιτιολογημένη απόφαση της και ύστερα από προηγούμενη ακρόαση των ενδιαφερομένων να απαιτήσει την παύση της παράβασης είτε αμέσως είτε εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος και να λαμβάνει κατάλληλα και αναλογικά μέτρα που αποβλέπουν στην εξασφάλιση της συμμόρφωσης και να επιβάλλει στο υπαίτιο πρόσωπο μία ή περισσότερες από τις παρακάτω

κυρώσεις: **α)** Σύσταση για συμμόρφωση σε συγκεκριμένη διάταξη της νομοθεσίας με προειδοποίηση επιβολής προστίμων σε περίπτωση υποτροπής. **β)** Πρόστιμο έως το 15% του ετήσιου κύκλου εργασιών της υπαίτιας επιχείρησης κατά την τρέχουσα ή την προηγούμενη της παράβασης χρήση [...].».

**(Α4)** Τέλος, σύμφωνα με τον Κανονισμό Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΦΕΚ Β' 2913/5.7.2021) προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι: «Άρθρο 1 (πεδίο εφαρμογής) Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) **διενεργεί ακροάσεις, είτε αυτεπαγγέλτως είτε κατόπιν έγγραφης καταγγελίας** οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον, για τη διερεύνηση παραβάσεων των διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, καθώς και για κάθε άλλη περίπτωση η οποία εμπίπτει στις αρμοδιότητές της κατά τις διατάξεις του ν.3891/2010 και της κείμενης νομοθεσίας, όπως εκάστοτε ισχύουν, και επιβάλλει, όπου κρίνει απαραίτητο, τις προβλεπόμενες κυρώσεις και μέτρα», Άρθρο 2 (σκοπός - αντικείμενο της διαδικασίας ακρόασης) 1. Η διαδικασία ακρόασης έχει ως σκοπό το σχηματισμό πλήρους και ακριβούς εικόνας από τη ΡΑΣ για γεγονότα, καταστάσεις και στοιχεία σχετικά με υπόθεση η οποία εμπίπτει στην αρμοδιότητά της, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. 2. Η διαδικασία ακρόασης έχει ως αντικείμενο, ιδίως, τη διαπίστωση εάν έχουν λάβει χώρα: **α) παραβάσεις των διατάξεων του ν. 3891/2010** και της εν γένει σιδηροδρομικής νομοθεσίας, όπως εκάστοτε ισχύουν, καθώς και κάθε άλλη περίπτωση παράβασης κανόνων, **ο έλεγχος της τήρησης των οποίων υπάγεται στην αρμοδιότητα της ΡΑΣ** κατά τις κείμενες διατάξεις, όπως εκάστοτε ισχύουν, **β) παραβάσεις συστάσεων της ΡΑΣ** για συμμόρφωση με διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας, **γ [...], δ [...], ε [...], στ [...], ζ [...], η [...]**. 3. Εφόσον διαπιστώνεται ότι έχει λάβει χώρα σχετική παράβαση, **η ΡΑΣ**

*επιβάλλει, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο, τις εκάστοτε προβλεπόμενες κυρώσεις και μέτρα».*

**(Α5)** Κατά την άσκηση της ανωτέρω αρμοδιότητάς της, η ΡΑΣ έχει ευρεία διακριτική ευχέρεια (εντός του κατά το νόμο ανώτατου ορίου, βλ. άρθρα 32 και 33 του Ν. 3891/2010 ) για τη συγκεκριμενοποίηση του εκάστοτε επιβληθησομένου προστίμου, προκειμένου να διασφαλίζεται με επάρκεια το επιδιωκόμενο αποτρεπτικό αποτέλεσμα. Συναφώς, επισημαίνεται ότι το πρόστιμο πρέπει , **αφενός μεν**, να επιβάλλεται ως κύρωση για ορισμένη παράβαση (ειδικό αποτρεπτικό αποτέλεσμα), και **αφετέρου**, να συντελεί στην αποτροπή της σιδηροδρομικής επιχείρησης από την επανάληψη παρόμοιων παραβατικών συμπεριφορών στο μέλλον (γενικό αποτρεπτικό αποτέλεσμα. Η ανάγκη εξασφάλισης του αρκούντως αποτρεπτικού χαρακτήρα του προστίμου επιβάλλει την κατάλληλη προσαρμογή του ύψους του, ώστε να λαμβάνεται υπόψη ο επιδιωκόμενος αντίκτυπος στη σιδηροδρομική επιχείρηση στην οποία επιβάλλεται το εν λόγω πρόστιμο, προκειμένου το πρόστιμο αυτό να μην είναι αμελητέο, ή αντιθέτως, υπερβολικά υψηλό, σύμφωνα με τις επιταγές, (α) της εξασφάλισης της αποτελεσματικότητας του προστίμου και (β) της τήρησης της αρχής της αναλογικότητας.

**(Α6)** Ωστόσο, πρέπει να επισημανθεί ότι, σύμφωνα με τη νομολογία του ΔΕΕ, η αρχή της αναλογικότητας επιτάσσει να μην υπερβαίνουν οι πράξεις των οργάνων της Ένωσης το πρόσφορο και αναγκαίο μέτρο για την επίτευξη των θεμιτών σκοπών που επιδιώκει η σχετική ρύθμιση. Δηλαδή, όταν υφίσταται δυνατότητα επιλογής μεταξύ περισσότερων του ενός πρόσφορων μέτρων, πρέπει να επιλέγεται το λιγότερο επαχθές και ότι τα μειονεκτήματα που προκαλούνται δεν πρέπει να είναι υπέρμετρα σε σχέση με τους επιδιωκόμενους σκοπούς. Συνεπώς, το πρόστιμο δεν πρέπει να είναι υπέρμετρο σε σχέση με τους επιδιωκόμενους σκοπούς.

**(Β) ΟΙ ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΣΤΗΝ ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΗ ΥΠΟΘΕΣΗ**

**(Β1)** Εν προκειμένω, η Αρχή λαμβάνοντας υπόψιν όλα τα ανωτέρω, ήτοι τα πραγματικά περιστατικά που συνθέτουν το ιστορικό της υπόθεσης, τους αναφερόμενους εφαρμοστέους κανόνες, τα επιμέρους κριτήρια περί τήρησης της αρχής της αναλογικότητας μεταξύ μέτρου και επιδιωκόμενου σκοπού αλλά και το γεγονός ότι ο Διαχειριστής Υποδομής, ΟΣΕ Α.Ε., βρίσκεται σε διαρκή υποτροπή και επαναληψιμότητα της ίδιας παράβασης για την οποία μάλιστα, πλην των επαναλαμβανόμενων συστάσεων και τυχόν άλλων μέτρων, έχει επιβληθεί και στο παρελθόν κύρωση με την Απόφαση ΡΑΣ 3125/25.02.2015, προσδιορίζει για τις διαπιστωθείσες παραβάσεις α) του άρθρου 27 του ν. 4408/2016, όπως εφαρμόζεται συνδυαστικά με το Παράρτημα IV του άρθρου 62 του ν. 4408/2016 περί του περιεχομένου της Δήλωσης Δικτύου 2024 και με το Παράρτημα VII περί του χρονοδιαγράμματος για τη διαδικασία κατανομής καθώς και β) του άρθρου 7ε του ν. 4408/2016, **πρόστιμο χρηματικού ποσού** τριάντα χιλιάδων. ευρώ (30.000,00€).

**(Β2)** Ο Διαχειριστής Υποδομής ΟΣΕ Α.Ε. καλείται να αναρτήσει σχέδιο Δήλωσης Δικτύου 2025 σε ειδικό εμφανές και ευχερώς προσβάσιμο σημείο στον διαδικτυακό του ιστότοπο, καθώς και να κοινοποιήσει το εν λόγω σχέδιο στη ΡΑΣ και στις εμπλεκόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι οποίες είναι αδειοδοτημένες κατά τον κρίσιμο χρόνο.

**(Β3)** Ο ΟΣΕ Α.Ε. καλείται να πράξει τα ανωτέρω εντός δέκα (10) ημερών από την κοινοποίηση της παρούσας.

**(Β4)** Η χρονική διάρκεια της διαβούλευσης πρέπει να είναι εύλογη και επαρκής, ώστε αφενός να δοθεί η δυνατότητα σε κάθε ενδιαφερόμενο να γνωστοποιήσει λυσιτελώς τις απόψεις του, αφετέρου να αποφευχθούν αδικαιολόγητες καθυστερήσεις. Για το



λόγο αυτό, η διάρκεια της διαβούλευσης δεν πρέπει να είναι μικρότερη από δεκαπέντε (15) ημέρες ούτε μεγαλύτερη από τριάντα (30) ημέρες.

**(B5)** Οι ενδιαφερόμενοι θα κληθούν να υποβάλουν τις απόψεις τους στον Διαχειριστή Υποδομής με κάθε πρόσφορο τρόπο, στο πλαίσιο δε αυτό δύνανται να συνυποβάλουν κάθε τυχόν τεχνικοοικονομική μελέτη ή στοιχείο, ιδίως από ανεξάρτητο επιστημονικό φορέα. Η Αρχή διατηρεί την ευχέρεια να υποβάλει παρατηρήσεις επί του εν λόγω σχεδίου Δήλωσης Δικτύου. Οι εν λόγω παρατηρήσεις πρέπει να ληφθούν υπόψη από τον ΟΣΕ.

**(B6)** Μετά το πέρας της συλλογής των σχετικών παρατηρήσεων, απόψεων και στοιχείων, ο ΟΣΕ καλείται να προβεί σε αξιολόγηση αυτών και, στη συνέχεια, να συντάξει τη Δήλωση Δικτύου 2025 στην οριστική της μορφή, αναμορφώντας, όπου κρίνει σκόπιμο ή/και αναγκαίο, το σχέδιο της εν λόγω Δήλωσης Δικτύου, με ειδική προς τούτο αιτιολογία, την οποία και αναρτά στο οικείο σημείο του διαδικτυακού του ιστοτόπου. Ακολούθως, καλείται να δημοσιεύσει την οριστική Δήλωση, στην ελληνική και αγγλική γλώσσα, αναρτώντας σε ειδικό, εμφανές και ευχερώς προσβάσιμο σημείο στο διαδικτυακό του ιστότοπο και κοινοποιώντας αυτή αμελλητί στη ΡΑΣ και στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

**(B7)** Στη συνέχεια, καλείται να καλέσει εγγράφως τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σε καλόπιστες και ειλικρινείς διαπραγματεύσεις προς σύναψη Σύμβασης Πρόσβασης στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή για το έτος 2025. Για τις διαπραγματεύσεις αυτές ενδείκνυται η τήρηση πρακτικών.

**(B8)** Η ΡΑΣ διατηρεί την αρμοδιότητα να επανέλθει σε μεταγενέστερο από την έκδοση της παρούσας απόφασης χρόνο, προκειμένου να αξιολογήσει την τήρηση των όρων της και, σε περίπτωση διαπίστωσης παράβασης, να εξετάσει την επιβολή κυρώσεων ή άλλων μέτρων με στόχο την προσήκουσα ρύθμιση και

τη σύννομη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς στο πλαίσιο της κρινόμενης διαφοράς.

### ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

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

**Α. ΔΙΑΠΙΣΤΩΝΕΙ** τις ως άνω περιγραφόμενες παραβάσεις του άρθρου 27 του ν. 4408/2016, όπως εφαρμόζεται συνδυαστικά με το Παράρτημα IV του άρθρου 62 του ν. 4408/2016 περί του περιεχομένου της Δήλωσης Δικτύου 2024, και με το Παράρτημα VII περί του χρονοδιαγράμματος για τη διαδικασία κατανομής καθώς και β) του άρθρου 7ε του ν. 4408/2016, σχετικά με την κατάρτιση και δημοσίευση κατευθυντήριων γραμμών για τον συντονισμό σε διαβούλευση με τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για το περιεχόμενο και την εφαρμογή της Δήλωσης Δικτύου για το έτος 2024, μη συμμορφούμενη με τις κατευθύνσεις του διατακτικού σημ. Α της Απόφασης ΡΑΣ 56/2022 αναφορικά με τον τρόπο ανάρτησης των σχεδίων Δηλώσεων Δικτύου, τη χρονική διάρκεια της διαβούλευσης, τον τρόπο υποβολής των απόψεων των μερών και τον τρόπο εξέτασης αυτών, καθώς και την προθεσμία και τον τρόπο δημοσίευσης των οριστικών Δηλώσεων Δικτύου.

**Β. ΕΠΙΒΑΛΛΕΙ** στην Ανώνυμη Εταιρεία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.», υπό την ιδιότητά της ως Διαχειριστή της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής, για τις ως άνω παραβάσεις, χρηματικό πρόστιμο τριάντα χιλιάδων ευρώ (30.000,00€).

**Γ. ΚΑΛΕΙ** την Ανώνυμη Εταιρεία για «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.», υπό την ιδιότητά της ως Διαχειριστή της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής **όπως:**

**Γ1.** Αναρτήσει σχέδιο Δήλωσης Δικτύου 2025 σε ειδικό εμφανές και ευχερώς προσβάσιμο σημείο στον διαδικτυακό της ιστότοπο, καθώς και να κοινοποιήσει τα εν λόγω σχέδια στη ΡΑΣ και στις εμπλεκόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι οποίες είναι αδειοδοτημένες κατά τον κρίσιμο χρόνο, εντός δέκα (10) ημερών από την κοινοποίηση της παρούσας.

**Γ2.** Τηρήσει εύλογη και επαρκή χρονική διάρκεια της διαβούλευσης, ώστε αφενός να δοθεί η δυνατότητα σε κάθε ενδιαφερόμενο να γνωστοποιήσει λυσιτελώς τις απόψεις του, αφετέρου να αποφευχθούν αδικαιολόγητες καθυστερήσεις. Για το λόγο αυτό, η διάρκεια της διαβούλευσης δεν πρέπει να είναι μικρότερη από δεκαπέντε (15) ημέρες ούτε μεγαλύτερη από τριάντα (30) ημέρες. Οι ενδιαφερόμενοι θα κληθούν να υποβάλουν τις απόψεις τους στον Διαχειριστή Υποδομής με κάθε πρόσφορο τρόπο, στο πλαίσιο δε αυτό δύνανται να συνυποβάλουν κάθε τυχόν τεχνικοοικονομική μελέτη ή στοιχείο, ιδίως από ανεξάρτητο επιστημονικό φορέα. Η Αρχή διατηρεί την ευχέρεια να υποβάλει παρατηρήσεις επί των εν λόγω σχεδίων Δηλώσεων Δικτύου. Οι εν λόγω παρατηρήσεις πρέπει να ληφθούν υπόψη από τον ΟΣΕ.

**Γ3.** Μετά το πέρας της συλλογής των σχετικών παρατηρήσεων, απόψεων και στοιχείων, **προβεί σε αξιολόγηση αυτών** και, στη συνέχεια, όπως συντάξει τη Δήλωση Δικτύου 2025 στην οριστική της μορφή, αναμορφώντας, όπου κρίνει σκόπιμο ή/ και αναγκαίο, τα σχέδια της εν λόγω Δήλωσης Δικτύου, με ειδική προς τούτο αιτιολογία, την οποία και αναρτά στο οικείο σημείο του διαδικτυακού του ιστοτόπου. Ακολούθως, καλείται να δημοσιεύσει την οριστική Δήλωση Δικτύου, στην ελληνική και αγγλική γλώσσα, αναρτώντας σε ειδικό, εμφανές και ευχερώς προσβάσιμο σημείο στο διαδικτυακό του ιστότοπο και κοινοποιώντας αυτή αμελλητί στη ΡΑΣ και στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

**Γ4.** Καλέσει εγκαίρως και εγγράφως τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σε καλόπιστες και ειλικρινείς διαπραγματεύσεις προς σύναψη Σύμβασης Πρόσβασης στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή για το έτος 2025. Για τις διαπραγματεύσεις αυτές ενδείκνυται η τήρηση πρακτικών.

**Γ5.** Να εκκινήσει, να ενεργήσει και να ολοκληρώσει τη διαδικασία για τη σύνταξη και δημοσίευση της Δήλωσης Δικτύου έτους 2026, κατ'ορθή εφαρμογή του άρθρου 27 του ν. 4408/2016 σε συνδυασμό με το Παράρτημα VII του άρθρου 62 αυτού, ακολουθώντας **με ακρίβεια** τις ποιοτικές και χρονικές προϋποθέσεις που δίδουν οι ανωτέρω διατάξεις.

**Δ. ΑΠΕΙΛΕΙ** την Ανώνυμη Εταιρεία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.», υπό την ιδιότητά της ως Διαχειριστή της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής με την επιβολή προστίμου ή άλλων μέτρων , αν με απόφαση της ΡΑΣ βεβαιώνεται η συνέχιση ή η παράλειψη των διαπιστωθέντων με την παρούσα παραβάσεων.

**Ζ. ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΕΙ** την Πρόεδρο της ΡΑΣ να κοινοποιήσει την παρούσα απόφαση στην Ανώνυμη Εταιρεία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.», υπό την ιδιότητά της ως Διαχειριστή της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής.

**Η απόφαση εκδόθηκε στις 15.11.2024**

**Η Πρόεδρος της ΡΑΣ**

**Ιωάννα Τσιαπαρίκου**