



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
HELLENIC REPUBLIC



ρυθμιστική αρχή
σιδηροδρόμων
regulatory
authority
for railways

Αθήνα, 02/01/2026

Αρ. Πρωτ. : 11

ΑΠΟΦΑΣΗ (42/2025)

της 7ης Συνεδρίασης της Ολομέλειας της 12.12.2025

ΘΕΜΑ: «Παροχή γνώμης στη με α.π.9007752/30-01-2025 (ΡΑΣ 371/30.01.2025) εισήγηση του Διαχειριστή Υποδομής - Σιδηρόδρομοι Ελλάδος ΜΑΕ «περί του πλαισίου των κανόνων και των κριτηρίων χρέωσης των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής», σε εφαρμογή του άρθρου 31 §3 του Ν.4408/2016»

Η ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ ΤΗΣ ΡΑΣ

Έχοντας υπόψη :

1. τις διατάξεις :

- α. του Ν. 3891/2010 «Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα» (Α' 188), όπως ισχύει, και ιδίως του άρθρου 28 αυτού.
- β. του Ν. 4408/2016 «Εναρμόνιση της νομοθεσίας με την Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ L343/32 της 14.12.2012) και άλλες διατάξεις» (Α' 135), όπως ισχύει, και ιδίως των άρθρων 29-37 και 56 αυτού.
- γ. 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.
- δ. του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2015/909 της Επιτροπής, της 12ης Ιουνίου 2015, σχετικά με τους τρόπους υπολογισμού του κόστους που προκύπτει απευθείας από τη λειτουργία σιδηροδρομικής υπηρεσίας.
- ε. της υπ' αριθ. Φ4/54510/4872/14.11.2006 Απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών «Κανόνες και κριτήρια χρέωσης τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής» (Β' 1745).

- στ. της υπ' αριθ. 77319/4356/24.12.2018 Απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών «Έγκριση Επιχειρησιακού Σχεδίου 2019-2022 της εταιρείας "ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε."» (Β' 5960).
- ζ. της υπ' αριθ. 160790/ΟΣΕ/24.05.2022 Απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών «Έγκριση Επιχειρησιακού Σχεδίου 2022-2025 της εταιρείας "ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε."» (Β' 2609).
- η. της υπ' αριθ. Δ4δ/οικ.89995/15.12.2018 κοινής Απόφασης των Υπουργών Οικονομικών, Διοικητικής Ανασυγκρότησης και Υποδομών και Μεταφορών «Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.)» (Β' 5781).
2. Ητηνμε α.π. 1777/01.07.2022 Απόφαση (56/2022) της 171ης Συνεδρίασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ.
3. την με εισήγηση της ΟΣΕ Α.Ε. «Εισήγηση περί του πλαισίου των κανόνων και των κριτηρίων χρέωσης των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής.
4. την με α.π.ΡΑΣ 260/25.01.2023 «Γνωμοδότηση προς τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων σχετικά με την αξιολόγηση του μοντέλου κοστολόγησης τελών χρήσης υποδομής του ΟΣΕ Α.Ε.» του Εργαστηρίου Βιομηχανικής και Ενεργειακής Οικονομίας της Σχολή Χημικών Μηχανικών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου.
5. την με α.π. 1023/05.04.2023 Απόφαση (30/2023) της 207ης Συνεδρίασης της Ολομέλειας της 04.04.2023 με θέμα «Παροχή γνώμης στη με α.π.9048102/04-11-2022 «Εισήγηση περί του πλαισίου των κανόνων και των κριτηρίων χρέωσης των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής» της ΟΣΕ Α.Ε., σε εφαρμογή του άρθρου 31 §3 του Ν.4408/2016».
6. την με α.π. Φ15.7/162110/19-05-2023 επιστολή ΥΠΟΜΕ προς την ΟΣΕ Α.Ε. με παρατηρήσεις επί με με α.π.9048102/04-11-2022 εισήγησης της ΟΣΕ Α.Ε.
7. Η με α.π.9043923/03-08-2023 επανυποβολή της εισήγησης της ΟΣΕ Α.Ε. «Εισήγηση περί του πλαισίου των κανόνων και των κριτηρίων χρέωσης των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής.
8. την με α.π. Φ15.7/311377/18-10-2023 επιστολή ΥΠΟΜΕ προς ΟΣΕ Α.Ε. με θέμα: «Παρατηρήσεις επί της εισήγησης για τον καθορισμό του πλαισίου, των κανόνων και των κριτηρίων χρέωσης των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής».
9. την με α.π.3389/24-11-2023 επιστολή της ΡΑΣ με θέμα: Θέσπιση-καθορισμός και είσπραξη τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής
10. την με α.π. 9018838/07-03-2024 απαντητική επιστολή του ΟΣΕ Α.Ε. σε παρατηρήσεις του ΥΠΟΜΕ.
11. την με α.π. Φ15.7/12645/22-05-2024 επιστολή ΥΠΟΜΕ προς ΟΣΕ Α.Ε. με θέμα: «Εισήγηση για τον καθορισμό του πλαισίου, των κανόνων και των κριτηρίων χρέωσης των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής».

12. την με α.π. 9007752/30-01-2025 νέα επανυποβολή της εισήγησης της ΟΣΕ Α.Ε. «Εισήγηση περί του πλαισίου των κανόνων και των κριτηρίων χρέωσης των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής.
13. την με α.π.2516/08.08.2025 επιστολή ΡΑΣ προς ΟΣΕ Α.Ε. με θέμα: «Τέλη Χρήσης Σιδηροδρομικής Υποδομής Δημοσίευση της Δήλωσης Δικτύου 2026»
14. Η με α.π. Φ15.7/146418/11-09-2025 επιστολή ΥΠΟΜΕ με θέμα: «Απόψεις Ρυθμιστικής Αρχή Σιδηροδρόμων επί εισήγησης του ΟΣΕ περί του πλαισίου, των κανόνων και των κριτηρίων χρέωσης των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής».
15. την με α.π.2771/15-09-2025 επιστολή ΡΑΣ προς ΟΣΕ Α.Ε. με θέμα: «Πλαίσιο, κανόνες και κριτήρια χρέωσης των τελών χρήσης σιδηροδρομικής υποδομής»
16. την με α.π. 2923/29-09-2025 επιστολή ΡΑΣ προς ΥΠΟΜΕ.
17. την με α.π.3405/31.10.2025 ηλεκτρονική επικοινωνία με τις θέσεις της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων αναφορικά με την εισήγηση του Διαχειριστή Υποδομής.
18. την από 12-12-2025 εισήγηση της Προέδρου της ΡΑΣ.
19. το από 12/12/2025 πρακτικό της 7^{ης} Συνεδρίασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ.

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ

Την παροχή γνώμης της ΡΑΣ επί της με α.π. Φ15.7/146418/11-09-2025 επιστολής του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών προς την Αρχή, σχετικά με τη διατύπωση απόψεων της Ρυθμιστικής Αρχή Σιδηροδρόμων περί του πλαισίου, των κανόνων και των κριτηρίων χρέωσης των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής, η οποία διαρθρώνεται στα ακόλουθα δέκα (10) σημεία:

1.Η ΡΑΣ εκφράζει γνώμη επί του σχεδίου εισήγησης του Διαχειριστή Υποδομής για την έκδοση Υπουργικής Απόφασης, στην οποία θα καθορίζονται το πλαίσιο, οι κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής, αρμοδιότητα που απορρέει από το άρθρο 31 §3 του Ν.4408/2016.

2.Μετά από αντιπαραβολή της αρχικής με α.π.9048102/04.11.2022 εισήγησης του Διαχειριστή Υποδομής **με την υπό αξιολόγηση με α.π. 9007752/30.01.2025 εισήγηση**, διαπιστώνεται ότι δεν υπάρχει διαφοροποίηση ως προς τους κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης και κατά συνέπεια ο τελικός τύπος υπολογισμού του άμεσου κόστους παραμένει ίδιος. (βλ. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι).

3.Ως εκ τούτου, η Απόφαση ΡΑΣ 30/2023 «Παροχή γνώμης στη με α.π.9048102/04-11-2022 «Εισήγηση περί του πλαισίου των κανόνων και των κριτηρίων χρέωσης των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής» της ΟΣΕ Α.Ε., σε εφαρμογή του άρθρου 31§3 του Ν.4408/2016», εξακολουθεί να ισχύει, καθώς εμπεριέχει τον κοστολογικό έλεγχο που πραγματοποίησε η Αρχή στα οικονομικά στοιχεία του έτους βάσης 2019 για τον προσδιορισμό του άμεσου κόστους, σύμφωνα με τα κριτήρια και τις απαιτήσεις του Ν.4408/2016 και του ΕΚ 2015/909. Οι Παρατηρήσεις που είχαν διατυπωθεί στην Απόφαση 30/2023 (βλ. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ) θα πρέπει να ληφθούν υπόψη από το Διαχειριστή Υποδομής κατά την εφαρμογή του νέου κοστολογικού μοντέλου.

4. Η αναδρομικότητα η όχη της υπουργικής απόφασης, όπως έχουμε δηλώσει και στο παρελθόν, θα καθορίσει τον χειρισμό των εκκρεμοτήτων που έχουν δημιουργηθεί μεταξύ των φορέων του σιδηροδρομικού συστήματος κατά τα έτη 2020-2025 για το θέμα αυτό.

5. Οι χρεώσεις για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής, όπως απορρέουν από το κοστολογικό μοντέλο που εφαρμόζει ο Διαχειριστής Υποδομής, δεν αντικατοπτρίζουν τις ευρωπαϊκές γενικές κατευθύνσεις για τον καθορισμό τελών. Η βέλτιστη αποτελεσματική χρήση της χωρητικότητας αποτελεί την κατευθυντήρια αρχή των τελών υποδομής και θα πρέπει να υπερισχύει άλλων αρχών όπως π.χ. πλήρης ανάκτηση κόστους (βλ. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ).

6. Η χρηματοδότηση του Διαχειριστή Υποδομής, μέσω της σύμβασης Δημοσίου-Διαχειριστή Υποδομής του άρθρου 30 του Ν.4408/2016, οφείλει να βασίζεται σε κίνητρα ελάττωσης του κόστους και αποδοτικής διαχείρισης της υποδομής, που θα οδηγήσει στην σταδιακή μείωση του επιπέδου των τελών πρόσβασης και την εξυπηρέτηση των επιχειρησιακών στόχων του ΔΥ. Επισημαίνεται ότι η ΡΑΣ δεν είχε πρόσβαση στο Επιχειρησιακό Σχέδιο του ΟΣΕ, οπότε δεν έχει άποψη για τους οικονομικούς στόχους ανά αγορά (επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές) που έχουν τεθεί, καθώς τα επιχειρησιακά σχέδια του ΟΣΕ δεν έχουν υποβληθεί στη ΡΑΣ, παρά την πρόβλεψη των άρθρων 56§3 και 8§3 του ν.4408/2016 για την παροχή μη δεσμευτικής γνώμης.

7. Η διαμόρφωση του ύψους των τελών χρήσης της υποδομής από το 2020 μέχρι και το 2025, εξακολουθεί να βρίσκεται εκτός των ευρωπαϊκών Μ.Ο. (βλ. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ, Πίνακες 2-4) και σε συνδυασμό με την σημαντική μείωση του μεταφορικού έργου, επιβατικού και εμπορευματικού και την αύξηση της κρατικής χρηματοδότησης (βλ. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ, Πίνακας 1), καταδεικνύουν μη αποδοτική διαχείριση της υποδομής.

8. Ο τρόπος υπολογισμού του κόστους, που προκύπτει άμεσα από τη λειτουργία της σιδηροδρομικής υπηρεσίας, οφείλει να είναι σαφής, διαφανής και να απορρέει μέσω μιας ελέγξιμης κοστολογικά διαδικασίας που να ενσωματωθεί στη λειτουργία του λογιστηρίου και πιθανόν να υποστηρίζεται από εφαρμογή πληροφορικής.

9. Συμπερασματικά, η υπουργική απόφαση του άρθρου 31§3 του Ν.4408/2016 θα καθορίζει πλαίσιο και αρχές χρέωσης, αποτυπώνοντας τους στρατηγικούς στόχους για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα, χωρίς αριθμητικές αναφορές. Στην συνέχεια ο Διαχειριστής Υποδομής, θα καθορίσει αριθμητικές τιμές για τους συντελεστές υπολογισμού της συνολικής χρέωσης της ελάχιστης δέσμης πρόσβασης για τις επιβατικές και τις εμπορευματικές μεταφορές. Για την ποσοτικοποίηση αυτή και ιδιαίτερα την ποσοτικοποίηση των συντελεστών σταδιακής εφαρμογής ανάκτησης του κόστους, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη, πέραν του ύψους της κρατικής χρηματοδότησης, το μέγεθος της ελληνικής σιδηροδρομικής αγοράς, η ποιότητα της σιδηροδρομικής υποδομής, οι περιορισμοί του δικτύου καθώς και η σημαντική μείωση του μεταφορικού έργου. Επίσης πρέπει να ληφθεί υπόψη ο στρατηγικός στόχος για ανάπτυξη των σιδηροδρομικών και συνδυασμένων μεταφορών στην χώρα, που μπορεί να εξυπηρετηθεί μόνο από την διασφάλιση χαμηλού κόστους χρήσης και ποιοτικής αναβάθμισης τη υποδομής.

10. Τέλος, ανεξάρτητα με την αναδρομική ή μη ισχύ της υπό έκδοση υπουργικής απόφασης, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι επειδή οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι εν δυνάμει ενδιαφερόμενες, χρειάζονται προβλέψιμα συστήματα χρέωσης και έχουν εύλογες προσδοκίες από την εξέλιξη των τελών υποδομής, ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να παρέχει στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες, σύμφωνα με την

παρ. 2. του Παραρτήματος IV του Ν.4408/2016 «πληροφορίες για τα τέλη τα οποία έχουν ήδη αποφασισθεί ή προβλέπονται για τα επόμενα πέντε έτη, εάν διατίθενται». Αντίστοιχη προβλεψιμότητα για τη χρηματοδότηση της σιδηροδρομικής υποδομής απαιτείται και προβλέπεται και μέσω της συμβατικής συμφωνίας του άρθρου 30 του Ν.4408/2016.

Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Δρ. ΓΕΩΡΓΙΑ ΑΪΦΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ

Συνημμένα:

1. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι – ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΕΙΣΗΓΗΣΕΩΝ
2. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ - ΙΣΤΟΡΙΚΟ – ΑΠΟΦΑΣΗ ΡΑΣ 30/2023
3. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ - ΘΕΣΕΙΣ ΡΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΧΡΕΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΔΕΣΜΗ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΕΙΣ

της με α.π. 9007752/30-01-2025 από την αρχική με α.π. με α.π.9048102/04-11-2022 «Εισήγησης περί του πλαισίου των κανόνων και των κριτηρίων χρέωσης των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής» του Διαχειριστή Υποδομής:

Α. ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι ΕΙΣΗΓΗΣΗΣ:

- α. Διαγράφηκαν τα «Έχοντας υπόψη», καθώς, όπως προκύπτει από το έγγραφο του Υπουργείου, δεν απαιτούνται κατά το στάδιο της εισήγησης του Διαχειριστή Υποδομής.
- β. Κεφάλαιο Ι Α. : Στο «Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής» προστέθηκε η αναφορά στο άρθρο 31§3 του Ν.4408/2016, που δεν υπήρχε στην αρχική εισήγηση.
- γ. Κεφάλαιο Ι Γ.1.: Το σημείο διαμορφώθηκε ως ακολούθως μετά την διαγραφή και την αντικατάσταση με το επισημασμένο σημείο: *«Ο διαχειριστής υποδομής καθορίζει εισηγείται να καθορίζονται τα τέλη χρέωσης της υποδομής σύμφωνα με το πλαίσιο, τους κανόνες και τα κριτήρια της παρούσας εισήγησης σύμφωνα με το Ν.4408/2016 και τον ΕΚ/2015/909».*
- δ. Κεφάλαιο Ι Γ.5. : Προστέθηκαν στο σημείο Γ.5 τα επισημασμένα σημεία: *«Για τον υπολογισμό των συντελεστών σταδιακής εφαρμογής της ανάκτησης του άμεσου κόστους (Ενότητα Β, ορισμός 6) ο διαχειριστής υποδομής επιδιώκει την εφαρμογή των οικονομικών στόχων όπως ορίζονται στο επιχειρησιακό σχέδιο, ανά αγορά (επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές), στο Μεσοπρόθεσμο Πλαίσιο Δημοσιονομικής Στρατηγικής (Ν.4270/2014), στον προϋπολογισμό και την ισχύουσα νομοθεσία».*
- ε. Κεφάλαιο Ι Γ.10.: Προστέθηκε λεκτική διατύπωση των πράξεων και του τρόπου υπολογισμού όλων των μεταβλητών που υπάρχουν στον τύπο υπολογισμού των επιβατικών και των εμπορευματικών δρομολογίων, όπως ζήτησε το ΥΠΟΜΕ στο έγγραφό του (σχετ.11).
- στ. Κεφάλαιο Ι Δ.: Στις «Χρεώσεις Υπηρεσιών Εγκαταστάσεων» έγινε αναδιατύπωση στο τελευταίο εδάφιο της παραγράφου. Συγκεκριμένα: *«Υπηρεσίες που διεκπεραιώθηκαν από προσωπικό ή πόρους των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων δεν προσμετρώνται στις χρεώσεις των παρόχων εκτός και αν ορίζεται αλλιώς από ειδικότερη σύμβαση μεταξύ τους»* αντί του προηγούμενου για *«Υπηρεσίες που τεκμηριώνει η σιδηροδρομική επιχείρηση ότι διεκπεραιώθηκαν από το προσωπικό της αφαιρούνται από τις συνολικές χρεώσεις του παρόχου».*

- ζ. Τέλος, διαγράφηκε το τελευταίο εδάφιο, που αφορούσε στην έναρξη ισχύος της υπό έκδοση υπουργικής Απόφασης : *«Η ισχύς της παρούσης Απόφασης αρχίζει από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως».*

Υπενθυμίζεται, ότι το θέμα της έναρξης ισχύος της Απόφασης υπήρξε η 7η Παρατήρηση της ΡΑΣ. Όπως προκύπτει από το τελευταίο έγγραφο (Ενότητα Α), η ΟΣΕ Α.Ε. εισηγείται την αναδρομική ισχύ της ΥΑ με δύο επιχειρήματα: την Απόφαση ΡΑΣ 56/2022 και το χρονικό πλαίσιο που έθετε ο ΕΚ 909/2015.

Συμπερασματικά, πρόκειται για επαναδιατυπώσεις και διαγραφές που ζητά η Διεύθυνση του Υπουργείου για την ορθότερη, κατά την κρίση της, διαμόρφωση του σχεδίου της υπουργικής Απόφασης του άρθρου 31§3 του Ν.4408/2016 (α, β, γ, ε, στ). Ειδικότερα, η διαφοροποίηση σημείο (δ), με την προσθήκη του επιχειρησιακού σχεδίου, ανά αγορά (επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές) ως παράγοντα που θα ληφθεί υπόψη για τον υπολογισμό των συντελεστών σταδιακής εφαρμογής της ανάκτησης του άμεσου κόστους, εκτιμάται ως ορθή προσθήκη.

Ωστόσο, η ανάκτηση του κόστους του διαχειριστή υποδομής από την αγορά δεν αποτελεί αντικείμενο της γνώμης του ρυθμιστικού φορέα, αναφορικά με το πλαίσιο, τους κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής, αλλά εντάσσεται στο ευρύτερο Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (βλ. 2η Παρατήρηση της Απόφασης 30/2023).

Β. ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ ΕΙΣΗΓΗΣΗΣ:

Οι ακόλουθες διαφοροποιήσεις/προσθήκες αφορούν στην τεκμηρίωση της υπό αξιολόγηση εισήγησης, κατ' απαίτηση της αρμόδιας Διεύθυνσης Σιδηροδρομικών Μεταφορών του Υπουργείου ΥΠΟΜΕ.

- α. στην παρ. Α: «Κανονιστικό πλαίσιο σταδιακής προσαρμογής διαχειριστή υποδομής στην Οδηγία ΕΕ/2012/34 και τον Εκτελεστικό Κανονισμό ΕΚ/2015/909», ο ΟΣΕ αμφισβητεί την ορθότητα της ενσωμάτωσης της Οδηγίας ΕΕ 2012/34 (άρθρο 31§.3 του Ν.4408/2016), θεωρώντας ότι η ευρωπαϊκή νομοθεσία και συγκεκριμένα ο ΕΚ 2015/909 έχει άμεση εφαρμογή και δεν χρειάζεται προηγούμενη εισήγηση του ΔΥ και γνώμη του ρυθμιστικού φορέα για την εφαρμογή των κριτηρίων και των κανόνων του συστήματος χρεώσεων αλλά αυτό γίνεται από τον ΔΥ μέσω της ΔΔ. Συγκεκριμένα αναφέρει: *«Δηλαδή μόνο στο εθνικό δίκαιο προβλέπονται επιπρόσθετα δύο νέες αρμοδιότητες δύο νέων προσώπων δημοσίου δικαίου, του ΥΠΟΜΕ και*

της ΡΑΣ, οι οποίες ετεροπροσδιορίζουν την εφαρμογή του σκεπτικού του ενωσιακού νομοθέτη στην εθνική έννομη τάξη χωρίς όμως να είναι σε θέση να καταργήσουν την ενωσιακή νομιμότητα του πρωτογενούς ενωσιακού κανόνα δικαίου»

- β.** στην παρ. Β: «Νομιμότητα της αναδρομικότητας», ο ΟΣΕ επιχειρηματολογεί υπέρ της αναδρομικότητας της υπουργικής Απόφασης που θα εκδοθεί για τα τέλη χρήσης. Υπενθυμίζεται ότι το θέμα της αναδρομικότητας είχε τεθεί ως προβληματισμός στην 7η Παρατήρηση της Απόφασης ΡΑΣ 30/2023.
- γ.** στην παρ. Γ: «Κατηγοριοποίηση δαπανών ανά κέντρο κόστους», ο ΟΣΕ έχει διαγράψει όλη την ανάλυση με τους λογαριασμούς Γενικής Λογιστικής και τα Κέντρα Κόστους με αριθμητικά στοιχεία, όπως είχε ζητηθεί με το σχετ. (6) έγγραφο του Υπουργείου. Στην τελευταία εισήγηση γίνεται αναφορά στα κέντρα κόστους του ΕΚ 2015/909, που συμμετέχουν στον υπολογισμό του άμεσου κόστους.
- δ.** στην παρ. Δ: «Σταθερότητα αριθμητικών τιμών μεθοδολογίας υπολογισμού χρεώσεων διαχειριστή υποδομής για την ελάχιστη δέσμη πρόσβασης», ο ΟΣΕ αιτιολογεί την ανάγκη ύπαρξης της παρ.11 Ενότητα Γ του Κεφαλαίου Ι, καθώς υπήρξε σχετικό ερώτημα της Διεύθυνσης στο σχετ. (11). Συγκεκριμένα, εξηγεί τους λόγους που αντί για ετήσιο επανυπολογισμό με επικαιροποιημένες τις αριθμητικές τιμές των παραμέτρων της μεθοδολογίας, επιλέγει επανυπολογισμό ανά 5ετία.
- ε.** στην παρ. Ε: «Προαιρετικότητα έτερων κανόνων χρέωσης», ο ΟΣΕ απαντά επί των προτάσεων της Διεύθυνσης για δυνητικά μέτρα βελτίωσης της εισήγησης σχετ (11). Συγκεκριμένα, επί της πρότασης για εισαγωγή στο μοντέλο χρέωσης για ανεπάρκεια χωρητικότητας (άρθρο 31§4, για περιβαλλοντικές επιπτώσεις και επιπτώσεις θορύβου (άρθρο 31§5) και για χωρητικότητα που χρησιμοποιείται για λόγους συντήρησης της υποδομής (άρθρο 31§9), ο ΟΣΕ απαντά ότι επιλέγει να μην κάνει χρήση των σχετικών παραμέτρων στο κοστολογικό μοντέλο, καθώς, κατά τη γνώμη του, η τεχνοοικονομική και επιχειρηματική ωρίμανση της ελληνικής αγοράς δεν το επιτρέπει στην παρούσα φάση.
- στ.** στην παρ. ΣΤ: «Τακτικός και έκτακτος χαρακτήρας των χρεώσεων του διαχειριστή υποδομής», ο ΟΣΕ απαντά επί του σημ.Γ του σχετ. (11) της Διεύθυνσης, αποσαφηνίζοντας ότι οι χρεώσεις για τον υπολογισμό των τελών αφορούν αποκλειστικά και μόνο τα τακτικά κόστη και δεν επηρεάζονται από έκτακτα συμβάντα βλ. δυστύχημα Τεμπών, κακοκαιρία Daniel και Elias.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΙΣΤΟΡΙΚΟ – ΑΠΟΦΑΣΗ ΡΑΣ 30/2023

Σε εφαρμογή του διατακτικού (Γ) της Απόφασης 56/2022, η ΟΣΕ Α.Ε. υπέβαλε προς το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, με κοινοποίηση στη ΡΑΣ, τη με α.π. 9048102/04-11-2022 «Εισήγηση περί του πλαισίου των κανόνων και των κριτηρίων χρέωσης των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής» για την έκδοση της προβλεπόμενης στο άρθρο 31 παρ. 3 εδ. δ' του Ν. 4408/2016 υπουργικής Απόφασης.

Η ΡΑΣ, λαμβάνοντας υπόψη τις απαιτήσεις - κριτήρια ελέγχου που πρέπει να πληρούνται, όπως αυτά απορρέουν από τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2015/909, προχώρησε σε έλεγχο της εισήγησης και των συνοδευτικών αυτής δεδομένων (αρχεία excel), που υλοποιήθηκε κατά το 1ο 4μηνο του 2023 και αφορούσε τα στοιχεία του έτους βάσης 2019. Συγκεκριμένα ελέγχθηκαν:

- ✓ Η ορθότητα αποτύπωσης των κέντρων κόστους της ΟΣΕ Α.Ε. σε κατηγορίες,
- ✓ Η ορθότητα ανάλυσης και κατηγοριοποίησης των δαπανών σε επιλέξιμες και μη επιλέξιμες,
- ✓ Η επιλεξιμότητα / βασική ομάδα λογιστικών λογαριασμών, κατά τα οριζόμενα στον Κανονισμό (ΕΕ) 2015/909,
- ✓ Το ποσό ανάκτησης ως προς τον καθορισμό των συντελεστών σταδιακής εφαρμογής ανάκτησης άμεσου κόστους, 0,60 για επιβατικές μεταφορές και 0,31 για εμπορευματικές μεταφορές και η σχετική τεκμηρίωση,
- ✓ Το ύψος των τελών χρήσης έτους 2019 με το προτεινόμενο νέο μοντέλο έτους 2022 συγκριτικά με το προηγούμενο και η τελική αύξηση ανά συρμοχιλιόμετρο επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών.

Μετά την ολοκλήρωση ελέγχου, με την Απόφαση 30/2023, σε εφαρμογή του άρθρου 31§3 του Ν.4408/2016, παρείχε γνώμη προς το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών (ΥΠΟΜΕ), καταγράφοντας επτά (7) Παρατηρήσεις της Αρχής. Συνοπτικά οι Παρατηρήσεις:

1η Παρατήρηση:

Το άμεσο κόστος, που υπολογίστηκε από το Διαχειριστή Υποδομής, απολογιστικά για το 2019, σε 59.039.210€, λαμβάνοντας υπόψη πέντε (5) προτάσεις της ΡΑΣ, θα

μπορούσε να διαμορφωθεί σε 48.771.457,70€, μειωμένο κατά ~18%, διαμορφώνοντας αντίστοιχα το μοναδιαίο άμεσο κόστος από 5,37€/train-km σε 4,43€/train-km (αφαίρεση μη επιλέξιμων δαπανών και επαναπροσδιορισμός του άμεσου κόστους).

2η Παρατήρηση:

Η ανάκτηση του κόστους του διαχειριστή υποδομής από την αγορά για τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων του, δεν αποτελεί αντικείμενο της γνώμης του ρυθμιστικού φορέα για το πλαίσιο, τους κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής, αλλά εντάσσεται στο ευρύτερο Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

3η Παρατήρηση:

Οι δείκτες 0,60 για τις επιβατικές και 0,31 για τις εμπορευματικές σιδηροδρομικές μεταφορές, σε μεγάλο βαθμό έχουν προσδιοριστεί με βάση το κόστος ανάκτησης και την αναλογία του μεταφορικού έργου ανά είδος (εμπορευματικές/ επιβατικές μεταφορές), χωρίς την αντίστοιχη κατάλληλη τεκμηρίωση, που να δικαιολογεί και να τεκμηριώνει την συγκεκριμένη διαφοροποίηση.

4η Παρατήρηση:

Αν ο υπολογισμός των τελών χρέωσης γίνεται σε ετήσια βάση και στη Δήλωση Δικτύου ανακοινώνονται νέες τιμές των μοναδιαίων μεγεθών, θα πρέπει να αφαιρεθεί η επίδραση του πληθωρισμού.

5η Παρατήρηση:

Να τεκμηριωθεί ότι η χρήση του μεγέθους των τονοχλιομέτρων στις επιβατικές μεταφορές δεν μεταβάλλει την άμεση σχέση αιτιώδους συνάφειας με τη λειτουργία της σιδηροδρομικής υπηρεσίας, έναντι των επιβατοχλιομέτρων, μέγεθος που χρησιμοποιείται, συνήθως, στις επιβατικές μεταφορές.

6η Παρατήρηση:

Δεν παρασχέθηκε επαρκής τεκμηρίωση για το πλήθος των στάσεων

7η Παρατήρηση:

Να αποσαφηνισθεί η έναρξη ισχύος της υπό έκδοση υπουργικής Απόφασης σχετικά με τον καθορισμό του πλαισίου, των κανόνων και των κριτηρίων χρέωσης των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής, σύμφωνα με το εδ.δ' , παρ.3 του άρθρου 31 του Ν.4408/2016.

Ακολούθησε επιστολή του Υπουργείου ΥΠΟΜΕ προς την ΟΣΕ Α.Ε. με παρατηρήσεις επί της με α.π.9048102/04-11-2022 εισήγησης της ΟΣΕ Α.Ε.

Τον Αύγουστο του 2023 υπήρξε η δεύτερη υποβολή της εισήγησης με α.π.9048102/04-11-2022 της ΟΣΕ Α.Ε. «περί του πλαισίου των κανόνων και των κριτηρίων χρέωσης των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής», στην οποία λήφθηκαν υπόψη οι παρατηρήσεις του Υπουργείου ΥΠΟΜΕ.

Το Υπουργείο επανήλθε με νέο έγγραφο Φ15.7/311377/18-10-2023 προς την ΟΣΕ Α.Ε., το οποίο απαντήθηκε με σχετική επιστολή της ΟΣΕ Α.Ε. και τέλος, νέα επιστολή του Υπουργείου, τον Μάιο του 2024, οδήγησε στην τρίτη υποβολή της εισήγησης της ΟΣΕ Α.Ε. «περί του πλαισίου των κανόνων και των κριτηρίων χρέωσης των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής», με α.π. 9007752/30-01-2025, η οποία και αξιολογείται εκ νέου για την παροχή γνώμης του ρυθμιστικού φορέα.

Η ΡΑΣ, προκειμένου να διαμορφώσει γνώμη επί της τρίτης εισήγησης του Διαχειριστή Υποδομής και της κατάστασης που έχει διαμορφωθεί από την εκκρεμότητα που υπάρχει από το 2020 μέχρι και σήμερα με το μοντέλο χρεώσεων που εφαρμόζει ο Διαχειριστής Υποδομής, απέστειλε την με α.π. 2516/08-08-2025 επιστολή, αναφορικά με την εκκρεμότητα που υπάρχει για τον καθορισμό του πλαισίου, των κανόνων και των κριτηρίων χρέωσης των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής, σε εφαρμογή του διατακτικού-Μέρος Γ της Απόφασης 56/2022. Επίσης, ζήτησε ενημέρωση για την εφαρμογή των Παρατηρήσεων που έχουν υποβληθεί στο πλαίσιο της Απόφασης 30/2023.

Μέχρι σήμερα, η ΟΣΕ Α.Ε. δεν έχει ανταποκριθεί.

Η Δ/ση Σιδηροδρομικών Μεταφορών του Υπουργείου ΥΠΟΜΕ, με την με α.π. Φ15.7/11-09-2025 επιστολή, με θέμα «Απόψεις Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων επί εισήγησης του ΟΣΕ περί του πλαισίου, των κανόνων και των κριτηρίων χρέωσης των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής», ζήτησε από την ΡΑΣ να εκφράσει εκ νέου γνώμη επί της 3ης εισήγησης της ΟΣΕ Α.Ε.

Η ΡΑΣ επανήλθε με νέα επιστολή με α.π. 2771/15-09-2025 προς ΟΣΕ - Σιδηρόδρομους Ελλάδος ΜΑΕ ζητώντας πληροφορίες και στοιχεία, τάσσοντας προθεσμία απάντησης έως τις 18.09.2025. Συγκεκριμένα, ζήτησε από τους Σιδηρόδρομους Ελλάδος ΜΑΕ:

«1. Να επιβεβαιώσει ότι η με α.π. ΟΣΕ 9007752/30.01.2025 Εισήγηση περί του πλαισίου, των κανόνων και των κριτηρίων χρέωσης των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής, αποτελεί την τελική εισήγηση του Διαχειριστή Υποδομής προς το Υπουργείο για την έκδοση της σχετικής υπουργικής Απόφασης.

2. Να παράσχει πληροφόρηση, μετά την ενσωμάτωση της Παρατήρησης (1) που είχε υποβληθεί στο πλαίσιο της Απόφασης 30/2023:

- για το πως έχει διαμορφωθεί, ανά έτος, από το 2019 μέχρι και το 2024 το κόστος όσον αφορά, στα αναφερόμενα στην εισήγησή σας, κέντρα κόστους: κυκλοφορίας, γραμμής, ηλεκτροκίνησης, επιβατικών σταθμών και τα αντίστοιχα άμεσα μοναδιαία κόστη,
- για το τελικό ποσό χρέωσης της ελάχιστης δέσμης πρόσβασης (ευρώ / τρενοχιλιόμετρο), ανά έτος, από το 2019 μέχρι και το 2024 για τις επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές.

3. Να παράσχει πληροφόρηση για τις λοιπές Παρατηρήσεις της ΡΑΣ (2-7) που είχαν υποβληθεί στο πλαίσιο της Απόφασης 30/2023».

Ο ΟΣΕ δεν ανταποκρίθηκε, μη παρέχοντας στοιχεία για την εφαρμογή της Απόφασης 30/2023 της ΡΑΣ στο μοντέλο χρεώσεων που εφαρμόζει.

Ωστόσο, επισημαίνεται ότι οι αριθμητικές τιμές των σταθερών συντελεστών άμεσου κόστους (με έτος βάσης το 2019) πριν και μετά την τροποποίηση που επήλθε στις ΔΔ 2020 και 2021 με την Απόφαση ΡΑΣ 56/2022, σύμφωνα με τις δημοσιευμένες ΔΔ του Διαχειριστή Υποδομής, παραμένουν οι ακόλουθες:

- ct = 2,64 €/km, (άμεσο κόστος/χλμ δρομολογίου για τη διαχείριση της κυκλοφορίας)
- cwt = 0,00560 €/tkm, (άμεσο κόστος /τονοχιλιόμετρο δρομολογίου για την συντήρηση της υποδομής της γραμμής)
- cwte = 0,00210 €/tkm, (άμεσο κόστος /τονοχιλιόμετρο δρομολογίου που διανύθηκε με ηλεκτροκίνηση και αφορά την φυσική φθορά του εξοπλισμού της υποδομής της ηλεκτροκίνησης)

- $crss = 4,21 \text{ €/στάθμευση επιβ. αμαξ.}$ (άμεσο κόστος/στάση επιβατικού δρομολογίου σε επιβατικούς σταθμούς για επιβίβαση ή και αποβίβαση επιβατών)

Ομοίως ο συντελεστής σταδιακής εφαρμογής της ανάκτησης του άμεσου κόστους παραμένει από το 2020 σε:

- $pp = 0,60$ για την αγορά των επιβατικών μεταφορών και

- $pf = 0,31$ για την αγορά των εμπορευματικών μεταφορών.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΘΕΣΕΙΣ ΡΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΧΡΕΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΔΕΣΜΗ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ

A. ΒΑΣΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΑΡΘΡΩΝ 26 ΕΩΣ 37 ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2012/34

B. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

με σκοπό την κοινή προσέγγιση των Κρατών-Μελών και των Διαχειριστών Υποδομής κατά τη διαμόρφωση του μοντέλου χρεώσεων για την ελάχιστη δέσμη πρόσβασης στην σιδηροδρομική υποδομή:

A.

- α.** Ο καθορισμός και η είσπραξη των τελών χρήσης της υποδομής από όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις αποτελεί βασικό καθήκον του διαχειριστή της υποδομής, με όρους ισοτιμίας και χρηματοοικονομικής διαφάνειας. Επίσης, αποτελεί βασική πηγή εσόδων παράλληλα με την κρατική χρηματοδότηση για την εκτέλεση των καθηκόντων του.
- β.** Ταυτόχρονα, τα τέλη χρήσης υποδομής αποτελούν σημαντικό στοιχείο του λειτουργικού κόστους των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (ΣΕ), επηρεάζοντας έτσι την τιμή και την ποιότητα των σιδηροδρομικών υπηρεσιών για τους τελικούς χρήστες και, ως εκ τούτου, τις συνθήκες υπό τις οποίες οι ΣΕ ανταγωνίζονται μεταξύ τους αλλά και με άλλα μέσα μεταφοράς. Περαιτέρω, το επίπεδο των τελών επηρεάζει την απόφαση των ΣΕ για το αν θα προσφέρουν ή όχι υπηρεσίες μεταφοράς και τα υψηλά τέλη μπορούν να αποτελέσουν εμπόδιο εισόδου στην αγορά για τους νεοεισερχόμενους.
- γ.** Το βάρος πληρωμής των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μπορεί να μειωθεί είτε με την αύξηση της κρατικής χρηματοδότησης προς τους διαχειριστές υποδομής για τη μείωση του επιπέδου του τελών (χρηματοδότηση ανάντη) είτε με τη χρήση δημόσιων κονδυλίων για την άμεση υποστήριξη των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στην κάλυψη της πληρωμής των τελών (χρηματοδότηση κατάντη). Τα δημόσια κεφάλαια μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη χρηματοδότηση της πληρωμής των τελών από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις με διάφορους τρόπους. Στην Ελλάδα, όπως και σε άλλες οκτώ (8) ευρωπαϊκές χώρες, τα τέλη χρήσης υποδομής καταβάλλονται στον Διαχειριστή Υποδομής τόσο από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις όσο και απευθείας από δημόσια κεφάλαια (κρατική χρηματοδότηση και σύμβαση ΥΔΥ).

- δ. Τα άρθρα της Οδηγίας και αντίστοιχα του Ν.4408/2016 που σχετίζονται με τη διαμόρφωση των τελών πρόσβασης είναι το άρθρο 26 (Αποτελεσματική χρήση της χωρητικότητας υποδομής), το άρθρο 29 (Καθορισμός, προσδιορισμός και είσπραξη τελών), το άρθρο 30 (Κόστος και λογαριασμοί υποδομής), το άρθρο 31 (Αρχές χρέωσης) και το άρθρο 32 (Εξαιρέσεις από τις αρχές χρέωσης).
- ε. Στο άρθρο 26 καθορίζονται οι γενικές αρχές για την επιβολή τελών και την κατανομή χωρητικότητας. Αναφέρεται συγκεκριμένα: *«Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα συστήματα χρέωσης και κατανομής χωρητικότητας για σιδηροδρομικές υποδομές ακολουθούν τις αρχές που ορίζονται στην παρούσα Οδηγία και, ως εκ τούτου, επιτρέπουν στον διαχειριστή υποδομής να διαθέσει στην αγορά και να κάνει βέλτιστη αποτελεσματική χρήση της διαθέσιμης χωρητικότητας υποδομής».*

Συμπερασματικά η βέλτιστη αποτελεσματική χρήση της χωρητικότητας αποτελεί την κατευθυντήρια αρχή των τελών υποδομής και θα πρέπει να υπερισχύει άλλων αρχών όπως π.χ. πλήρης ανάκτηση κόστους. Ο στόχος της Οδηγίας 2012/34 είναι η ενίσχυση της χρήσης του σιδηροδρομικού δικτύου με τη μείωση των τελών.

- στ. Το άρθρο 29 της Οδηγίας 2012/34 ορίζει ότι «τα κράτη μέλη θεσπίζουν ένα πλαίσιο χρέωσης, σεβόμενα την ανεξαρτησία διαχείρισης που ορίζεται στο άρθρο 4. Με την επιφύλαξη αυτής της προϋπόθεσης, τα κράτη μέλη θεσπίζουν επίσης συγκεκριμένους κανόνες χρέωσης ή αναθέτουν τέτοιες εξουσίες στον διαχειριστή υποδομής».

Ωστόσο, η ευθύνη για τον καθορισμό του ύψους των τελών και την είσπραξη αυτών των τελών ανατίθεται στους ΔΥ που πρέπει να έχουν κάποιο βαθμό ευελιξίας κατά τον καθορισμό του επιπέδου των τελών. Αυτό επιβεβαιώνει τη φύση των τελών ως εργαλείου για την αποτελεσματική διαχείριση της υποδομής, σε αντίθεση με την απλή εξισορρόπηση των λογαριασμών των ΔΥ, η οποία αποτελεί γενική ευθύνη των κρατών μελών σύμφωνα με το άρθρο 8 της Οδηγίας.

- ζ. Το άρθρο 30 της Οδηγίας 2012/34 απαιτεί να παρέχονται στους ΔΥ «...κίνητρα για τη μείωση του κόστους παροχής υποδομής και του επιπέδου των τελών πρόσβασης», καθώς αποτελεί φυσικό μονοπώλιο και η χρηματοδότησή του οφείλει να βασίζεται σε κίνητρα ελάττωσης του κόστους και αποδοτικής διαχείρισης της υποδομής.
- η. Οι ΔΥ, ευρωπαϊκά, έχουν ακολουθήσει διαφορετικές προσεγγίσεις για τον καθορισμό των τελών χρήσης της υποδομής. Ο παράγοντας που επηρεάζει τις επιλογές τους είναι το ποσό της χρηματοδότησης που λαμβάνουν από το Κράτος και η κατάσταση και τα χαρακτηριστικά της υποδομής. Για παράδειγμα, ένα σύγχρονο δίκτυο εξοπλισμένο με το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS), έχει χαμηλότερο κόστος συντήρησης, μεγαλύτερη πυκνότητα κυκλοφορίας με μικρότερη

απόσταση μεταξύ των τρένων, άρα και περισσότερους χρήστες του δικτύου. Αυτό επιτρέπει στους ΔΥ να κατανέμουν τα πάγια κόστη σε μεγαλύτερο αριθμό χρηστών και να αποκομίζουν μεγαλύτερα οφέλη από οικονομίες κλίμακας.

B.

- α. Ως προς το θέμα της κρατικής χρηματοδότησης του Διαχειριστή Υποδομής, το οποίο ορθά είχε ληφθεί υπόψη από τον Διαχειριστή Υποδομής στην τεchnοοικονομική του μελέτη για τον υπολογισμό τόσο του ποσού ανάκτησης όσο και για τον μακροπρόθεσμο ισοσκελισμό, κατά το άρθρο 8§4 του Ν.4408/2016, η εξέλιξη που αποτυπώνεται στον Πίνακα 1, θα μπορούσε να επηρεάζει το ποσό ανάκτησης, το οποίο με τα δεδομένα του έτους βάσης 2019 είχε καθορισθεί σε ~36.000.000€.

Έτος	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Επιχορηγήσεις (εκατ. €)	45	45	45	45	75	75	εκτιμώμενη 120

Πίνακας 1. Εξέλιξη της κρατικής χρηματοδότησης του ΔΥ 2019 – 2024

- β. Το μοναδιαίο τέλος χρήσης υποδομής (€/train-Km), όπως προκύπτει απολογιστικά από τη διαίρεση των δαπανών (€) για τέλη χρήσης σύμφωνα με τη Δήλωση Δικτύου (ΔΔ) του Διαχειριστή Υποδομής με το μεταφορικό έργο (train-km) στην Ελλάδα που δηλώνουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, αποτυπώνεται στους Πίνακες 2-4:

ΕΤΟΣ	Μονάδα μέτρησης	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Συνολικά	train-km	11.061.840,50	9.042.841,00	8.705.765,46	10.572.076,25	7.305.743,00	8.212.064,30
Εμπορεύματα	train-km	992.108,20	1.098.438,00	1.111.961,61	1.006.021,25	556.368,00	610.581,00
Επιβάτες	train-km	10.069.732,30	7.944.403,00	7.593.803,85	9.566.055,00	6.537.634,00	7.383.445,00

Πίνακας 2. Μεταφορικό έργο σε train-km (επιβατικό & εμπορευματικό) 2019 - 2024

Τέλη χρήσης υποδομής (σύμφωνα με ΔΔ)	Μονάδα μέτρησης	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Συνολικά τέλη χρήσης	Million €	16,11	15,26	18,30	60,95	44,11	52,31
Επιβάτες	Million €	14,50	13,43	15,74	50,24	37,91	45,02
ΥΔΥ	Million €	n/a	12,54	14,87	28,59	34,83	41,78
Εκτός ΥΔΥ	Million €	n/a	0,89	0,87	1,66	3,08	3,24

Εμπορεύματα	Million €	1,61	1,83	2,56	3,32	6,20	7,29
-------------	-----------	------	------	------	------	------	------

Πίνακας 3. Τέλη χρήσης υποδομής, σύμφωνα με τις ετήσιες ΔΔ 2019 – 2024

ΕΤΟΣ	Μονάδα μέτρησης	2019	2020	2021	2022	2023	Ευρωπαϊκός Μ.Ο. 2023	2024
Συνολικά	€/train km	1,46	1,69	2,10	5,77	6,04	5,13	6,37
Εμπορευματικά	€/train km	1,62	1,67	2,30	3,30	11,14	2,83	11,94
Επιβατικά	€/train km	1,44	1,69	2,07	5,25	5,80	5,60	6,10

Πίνακας 4. Μοναδιαίο τέλος χρήσης της υποδομής (€/train-km) 2019 – 2024

Στον πίνακα 4 αποτυπώνεται ότι η χρέωση για το εμπορευματικό έργο (€/trainkm) είναι ιδιαίτερα υψηλή σε σχέση με τον ευρωπαϊκό Μ.Ο., καθιστώντας τις εμπορευματικές σιδηροδρομικές μεταφορές μη ανταγωνιστικές.

Αντίστοιχα, στα απολογιστικά στοιχεία του 2023, η χρέωση για το εμπορευματικό έργο σε μονάδα (€/ tonne-km) ανέρχεται σε 2,65 €/ tonne-km. όταν ο αντίστοιχος ευρωπαϊκός Μ.Ο. είναι 0,52 €/ tonne-km.

- γ. Αναφορικά με τις επιβατικές μεταφορές και δεδομένου ότι στην συντριπτική πλειοψηφία εντάσσονται στην σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας (ΥΔΥ), που αποτελεί κατά το άρθρο 32§1 εδαφ. γ. διακριτό τμήμα της αγοράς, στο οποίο δεν είναι σκόπιμο να εφαρμόζονται έννοιες όπως π.χ. η ελαστικότητα της ζήτησης. Ωστόσο, τα τμήματα αυτά αντιπροσωπεύουν σημαντικό μερίδιο όλων των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και της χρήσης χωρητικότητας δικτύου και είναι αποδεκτό να επιδιώκεται η συμβολή τους στην ανάκτηση του κόστους δικτύου μέσω της καταβολής περιθωρίου κέρδους. Τα τέλη χρήσης υποδομής για τις υπηρεσίες ΥΔΥ θα πρέπει να ορίζονται σε επίπεδο που δεν οδηγεί σε δυσανάλογη επιβάρυνση άλλων τμημάτων της αγοράς.
- δ. Διαφορετικά, μετατοπίζεται μεγάλο ποσοστό του βάρους της χρηματοδότησης του δικτύου σε υπηρεσίες ανοιχτής πρόσβασης ή εμπορευματικές υπηρεσίες, θέτοντας έτσι σε κίνδυνο την οικονομική τους βιωσιμότητα και κατά συνέπεια την ικανότητά τους να ανταγωνίζονται.

Σε κάθε περίπτωση η συνεχιζόμενη αύξηση των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής από το 2020 μέχρι και το 2024, με σημαντική μείωση του μεταφορικού έργου, επιβατικού και εμπορευματικού και αύξηση της κρατικής χρηματοδότησης,

μπορεί να ερμηνευθεί ως μη αποτελεσματική διαχείριση από τον διαχειριστή υποδομής.

- ε. Η υπουργική Απόφαση θα καθορίζει πλαίσιο και αρχές χρέωσης, αποτυπώνοντας τους πολιτικούς στόχους για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα, χωρίς αριθμητικές αναφορές. Στην συνέχεια ο Διαχειριστής Υποδομής, θα καθορίσει αριθμητικές τιμές για τους συντελεστές υπολογισμού της συνολικής χρέωσης της ελάχιστης δέσμης πρόσβασης για τις επιβατικές και τις εμπορευματικές μεταφορές. Για την ποσοτικοποίηση αυτή και ιδιαίτερα την ποσοτικοποίηση των συντελεστών σταδιακής εφαρμογής ανάκτησης του κόστους, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη, πέραν του ύψους της κρατικής χρηματοδότησης, το μέγεθος της ελληνικής σιδηροδρομικής αγοράς, η ποιότητα της σιδηροδρομικής υποδομής, λόγω της υποβάθμισης και των περιορισμών του δικτύου, η σημαντική μείωση του μεταφορικού έργου και γενικότερα ο αντίκτυπος που έχει επέλθει στην σιδηροδρομική αγορά με την έλλειψη εμπιστοσύνης στο μέσο σε συνδυασμό με την παροχή χαμηλής ποιότητας μεταφορικών υπηρεσιών.
- στ. Ανεξάρτητα με την αναδρομική ή μη ισχύ της υπό έκδοση υπουργικής Απόφασης, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι επειδή οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι εν δυνάμει ενδιαφερόμενες, χρειάζονται προβλέψιμα συστήματα χρέωσης και έχουν εύλογες προσδοκίες από την εξέλιξη των τελών υποδομής, ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να παρέχει στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες, σύμφωνα με την παρ. 2. του Παραρτήματος IV του Ν.4408/2016 «πληροφορίες για τα τέλη τα οποία έχουν ήδη αποφασισθεί ή προβλέπονται για τα επόμενα πέντε έτη, εάν διατίθενται».

Για το λόγο αυτό άλλωστε αντίστοιχη προβλεψιμότητα για τη χρηματοδότηση της σιδηροδρομικής υποδομής απαιτείται και προβλέπεται και μέσω της συμβατικής συμφωνίας του άρθρου 30 του Ν.4408/2016 μεταξύ του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών με τον Διαχειριστή Υποδομής.