



Έκθεση Πεπραγμένων **2025**

ANNUAL REPORT **2025**

Εθνική Αρχή Ασφαλείας & Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων
National Safety & Regulatory Authority for Railways





Έκθεση Πεπραγμένων **2025**

ANNUAL REPORT **2025** —————

Εθνική Αρχή Ασφαλείας & Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων
National Safety & Regulatory Authority for Railways



Περιεχόμενα

Η παρούσα Έκθεση Πεπραγμένων παρουσιάζει το έργο, τις κύριες πρωτοβουλίες και τις δράσεις της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) για το χρονικό διάστημα από την 1η Ιανουαρίου έως την 31η Δεκεμβρίου 2025.

Οι ετήσιες εκθέσεις της ΡΑΣ είναι διαθέσιμες online:



Για την προετοιμασία της Έκθεσης Πεπραγμένων 2025 εργάστηκε το σύνολο του προσωπικού της ΡΑΣ.

Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων
Σταδίου 33, Αθήνα 105 59
Τ. 210 3860 141
info@ras-el.gr
www.ras-el.gr

Εισαγωγή	1 σελ. 4	Σύνθεση Ολομέλειας	2 σελ. 5	Μήνυμα Προέδρου	3 σελ. 6
Συνοπτικός απολογισμός 2025	4 σελ. 10	Όραμα και Στρατηγικοί Στόχοι της ΡΑΣ	5 σελ. 18	Αρμοδιότητες της ΡΑΣ	6 σελ. 24
Δομή & Οργανόγραμμα	7 σελ. 29	Διοικητική υποστήριξη	8 σελ. 34	Ανθρώπινο δυναμικό	9 σελ. 36
Οικονομικά στοιχεία	10 σελ. 38	Ασφάλεια & Διαλειτουργικότητα σιδηροδρόμων	11 σελ. 42	Ρύθμιση & έλεγχος σιδηροδρομικής αγοράς	12 σελ. 68
Διεθνείς συνεργασίες & Δίκτυα	13 σελ. 84	Νομοθετικές προτάσεις & Νομική Υποστήριξη	14 σελ. 92	Παραρτήματα	15 σελ. 96

1. Εισαγωγή

Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) συστάθηκε αρχικά με σκοπό τη στήριξη του ανοίγματος της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών στον ανταγωνισμό, με τις αρμοδιότητες της να ενισχύονται σημαντικά αναλαμβάνοντας καθήκοντα Εθνικής Αρχής Ασφαλείας.

Ως ανεξάρτητη ρυθμιστική και εποπτική αρχή, υπηρετεί την αποστολή της μέσα από:

- Τη διασφάλιση του ελεύθερου ανταγωνισμού και της ίσης μεταχείρισης όλων των φορέων της αγοράς.
- Την εποπτεία της ασφάλειας και της διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος.
- Την ενίσχυση της εμπιστοσύνης πολιτών και επιχειρήσεων μέσω διαφανούς,

τεκμηριωμένης και ανεξάρτητης ρύθμισης.

- Τη συστηματική παρακολούθηση και αξιολόγηση των επιδόσεων ασφάλειας με την εφαρμογή καινοτόμων μεθόδων διαχείρισης κινδύνου.
- Τη συνεργασία με ευρωπαϊκούς και εθνικούς φορείς, με στόχο την προώθηση κοινών προτύπων και βέλτιστων πρακτικών εποπτείας.

Η Έκθεση Πεπραγμένων 2025 αποτυπώνει τη συλλογική εργασία όλων των στελεχών της ΡΑΣ, κυρίως κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2025 υπό τη νέα σύνθεση της Διοίκησης, αναδεικνύοντας τη συστηματική προσπάθεια για την ανασυγκρότηση και ανάπτυξη της Αρχής κατά τα ευρωπαϊκά πρότυπα, καθώς και την ουσιαστική συμβολή της στην ανάπτυξη του ευρύτερου σιδηροδρομικού οικοσυστήματος στη χώρα.

Η ΡΑΣ εργάζεται για να υποστηρίξει τη βελτίωση του επιπέδου ασφαλείας του ελληνικού σιδηροδρόμου και τη δημιουργία μιας ανταγωνιστικής σιδηροδρομικής αγοράς, οικοδομώντας εκ νέου την εμπιστοσύνη της ελληνικής κοινωνίας προς τον σιδηρόδρομο.

2. Σύνθεση Ολομέλειας



ΠΡΟΕΔΡΟΣ
Δρ. Γεωργία Αϊφαντοπούλου
Δρ. Πολιτικός Μηχανικός,
Διευθύντρια Ερευνών IMET/EKETA



ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ
Μιχαήλ Χρυσομάλλης
Ομότιμος Καθηγητής
Νομικής Σχολής, ΔΠΘ



ΤΑΚΤΙΚΟ ΜΕΛΟΣ
Πέτρος Παπαγιαννάκης
Τεχνικός Σύμβουλος &
Εμπειρογνώμονας Σιδηροδρόμων
CEO/COO Línea Figueras
Perpignan S.A.



ΤΑΚΤΙΚΟ ΜΕΛΟΣ
Στυλιανός Ευσταθιάδης
Συγκοινωνιολόγος,
Πολιτικός Μηχανικός



ΤΑΚΤΙΚΟ ΜΕΛΟΣ
Γεώργιος Στεφανίδης
Ομότιμος Καθηγητής του Τμ.
Πολιτικών Μηχανικών, ΠΠ

3. Μήνυμα Προέδρου

Τον Ιούλιο του 2025 αναλάβαμε μαζί με τον την αντιπρόεδρο και τα υπόλοιπα, αξιότιμα μέλη της Ολομέλειας, τη διοίκηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ). Μια Ανεξάρτητη Αρχή με σημαντικό ρόλο στην Ασφάλεια, τη Ρύθμιση της αγοράς και τη διασφάλιση των δικαιωμάτων των επιβατών στον σιδηρόδρομο. Η Αρχή εποπτεύεται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων (ERA). Έχοντας πλήρη επίγνωση της πρόκλησης και της ευθύνης που απορρέουν από την κρισιμότητα των περιστάσεων, αλλά και του βαρύ τιμήματος που έχει πληρώσει η χώρα, θέσαμε ως προτεραιότητα όχι μόνο την αναβάθμιση του ρόλου της ΡΑΣ, αλλά και τη συμβολή της, μέσα από μια συνολική διαδικασία ανασυγκρότησης, στη μετάβαση προς ένα σύγχρονο, ασφαλές σιδηροδρομικό σύστημα στη χώρα, το οποίο θα εμπιστευθεί η κοινωνία.

Το 2025 έγιναν πολλές αλλαγές στον ελληνικό σιδηρόδρομο: αποκαταστάθηκε, σύμφωνα και με την κοινοτική οδηγία, η ευθύνη για την ασφάλεια στο σιδηρόδρομο, την οποία πλέον φέρουν κυρίως ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, εγκαταστάθηκαν νέα συστήματα τηλεδιοίκησης και το ETCS, αναδιοργανώθηκε ο ΟΣΕ, νέα τρένα προαναγγέλθηκαν, νέες εταιρείες ζήτησαν να μπουν στην αγορά. Όλα αυτά είναι προς τη σωστή κατεύθυνση. Ο εποπτικός ρόλος της ΡΑΣ εστίασε στην αναγνώριση αστοχιών στις διαδικασίες ασφάλειας και στο αν οι αλλαγές έχουν εμπεδωθεί στους εργαζόμενους που είναι κάθε μέρα στη λειτουργία. Επιπλέον, μέσω συνεχούς επικοινωνίας και επιμόρφωσης των φορέων του σιδηροδρόμου, επιδίωξε να διασφαλίσει ότι όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς -ο διαχειριστής υποδομής, οι σιδηροδρομικές

επιχειρήσεις, η αρχή ασφάλειας, το αρμόδιο υπουργείο, οι εργαζόμενοι και οι διοικήσεις- δεν θα περιοριστούν στη συμμόρφωση με κανονισμούς και πρότυπα αλλά θα αναπτύξουν αποτελεσματικούς μηχανισμούς κοινής κατανόησης, αξιολόγησης και παρακολούθησης των κινδύνων, με στόχο τη διαρκή βελτίωση του επιπέδου ασφάλειας.

Οι παραπάνω άξονες, σε συνδυασμό με την αναδιοργάνωση της ΡΑΣ σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων, των αρμόδιων επιτροπών εμπειρογνομόνων καθώς και η τεχνολογική αναβάθμιση της Αρχής, αποτέλεσαν τις βασικές προτεραιότητες του έργου μας. Στη ΡΑΣ βρήκαμε ολιγάριθμο αλλά ικανό και με τεχνογνωσία προσωπικό που θέλει να στηρίξει την Αρχή και σε αυτό βασιστήκαμε.





Κοινό μας όραμα είναι μια ΡΑΣ σύγχρονη, επαρκώς στελεχωμένη και πλήρως ευθυγραμμισμένη με τα πρότυπα των ευρωπαϊκών ρυθμιστικών αρχών, ικανή να συμβάλει ουσιαστικά στη βελτίωση της Ασφάλειας και την αναβάθμιση του ελληνικού σιδηροδρόμου.

Η παρούσα Έκθεση Πεπραγμένων παρουσιάζει το έργο της ΡΑΣ για το έτος 2025 και αποτυπώνει τη συλλογική προσπάθεια των στελεχών της, ιδίως κατά το δεύτερο εξάμηνο του έτους, υπό τη νέα σύνθεση της Διοίκησης, δεδομένου ότι το πρώτο εξάμηνο είχε μεταβατικό χαρακτήρα, καθώς η προηγούμενη Ολομέλεια της ΡΑΣ είχε απωλέσει τη δυνατότητα λήψης αποφάσεων.

Ήταν μια ιδιαίτερα απαιτητική περίοδος καθώς η ΡΑΣ κλήθηκε να ανταποκριθεί σε πολλαπλές προκλήσεις:

- πέρασε με θετικό πρόσημο τον τακτικό τριετή έλεγχο του ERA στις Εθνικές Αρχές,
- επανεξέτασε το σύνολο των εκκρεμών νομικών υποθέσεων και επέβαλε πρόστιμα άνω του 1,2 εκατ. ευρώ,
- ανταποκρίθηκε σε αυξημένες ελεγκτικές και εποπτικές απαιτήσεις και πραγματοποιήσε σε ένα διάστημα έξι μηνών πάνω από 15 τακτικούς και έκτακτους ελέγχους στον Διαχειριστή Υποδομής και τις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις,

Κοινό μας όραμα είναι μια ΡΑΣ σύγχρονη, επαρκώς στελεχωμένη και πλήρως ευθυγραμμισμένη με τα πρότυπα των ευρωπαϊκών ρυθμιστικών αρχών, ικανή να συμβάλει ουσιαστικά στη βελτίωση της Ασφάλειας και την αναβάθμιση του ελληνικού σιδηροδρόμου.

- μείωσε κατά 30% τον χρόνο προετοιμασίας των εκθέσεων επιθεώρησης και επικοινωνίας αποτελεσμάτων και αύξησε τους έκτακτους ελέγχους,
- αυστηροποίησε το πλαίσιο παρακολούθησης της υλοποίησης των συστάσεων της ΡΑΣ από τους φορείς,
- ανταποκρίθηκε με υποβολή υπομνημάτων σε πολλαπλές εισαγγελικές έρευνες,
- διερεύνησε καταγγελίες πολιτών προς την Αρχή και συνέταξε τα αντίστοιχα πορίσματα,
- εξέφρασε τη γνώμη της (όπως ο νόμος ορίζει) σε διάφορα παραδοτέα του υπουργείου στο πλαίσιο υλοποίησης του

Action Plan στο οποίο η χώρα είχε δεσμευτεί έναντι της ΓΔ Μεταφορών,

- προώθησε ενιαίο σύστημα καταγραφής συμβάντων από όλους τους φορείς του σιδηροδρομικού συστήματος, ανέπτυξε σύγχρονες τεχνικές ανάλυσης κινδύνου, ώστε τόσο το πρόγραμμα εποπτείας της ΡΑΣ όσο και τα συστήματα διαχείρισης ασφάλειας να βασίζονται σε προβλεπτικά μοντέλα και όχι αποκλειστικά σε εκ των υστέρων αξιολόγηση συμβάντων,
- διαμόρφωσε προτάσεις για τον εξορθολογισμό των τελών χρήσης δικτύου, με στόχο την ενίσχυση του ανταγωνισμού και τη διευκόλυνση εισόδου νέων

επιχειρήσεων, ενίσχυσε την παρουσία της στον ERA και στο ENRB και προώθησε διακρατικές συμφωνίες της Αρχής με άλλες αντίστοιχες Αρχές.

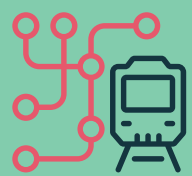
Ο ρόλος της ΡΑΣ είναι κομβικός στη μετάβαση του ελληνικού σιδηροδρομικού συστήματος σε ένα σύγχρονο, ασφαλές και πλήρως διαλειτουργικό ευρωπαϊκό δίκτυο. Πρόκειται για μια διαδικασία που απαιτεί χρόνο, συνέπεια και θεσμική σταθερότητα. Η συμβολή της ΡΑΣ στη διαχείριση αυτής της μετάβασης είναι καθοριστική.

Συνεχίζουμε με διαφάνεια και επιμονή.

Γεωργία Αύφαντοπούλου
Πρόεδρος της ΡΑΣ

4. Συνοπτικός απολογισμός 2025

Ασφάλεια και Διαλειτουργικότητα



Σχεδιασμός νέου έντυπου καταγραφής και αναφοράς ατυχημάτων & συμβάντων από το Διαχειριστή Υποδομής και τις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις

Αναθεώρηση της Στρατηγικής για την Εποπτεία για την περίοδο 2023-2025, και έναρξη κατάστρωσης νέας Στρατηγικής για την Εποπτεία βάσει διακινδύνευσης για την περίοδο 2026 - 2028

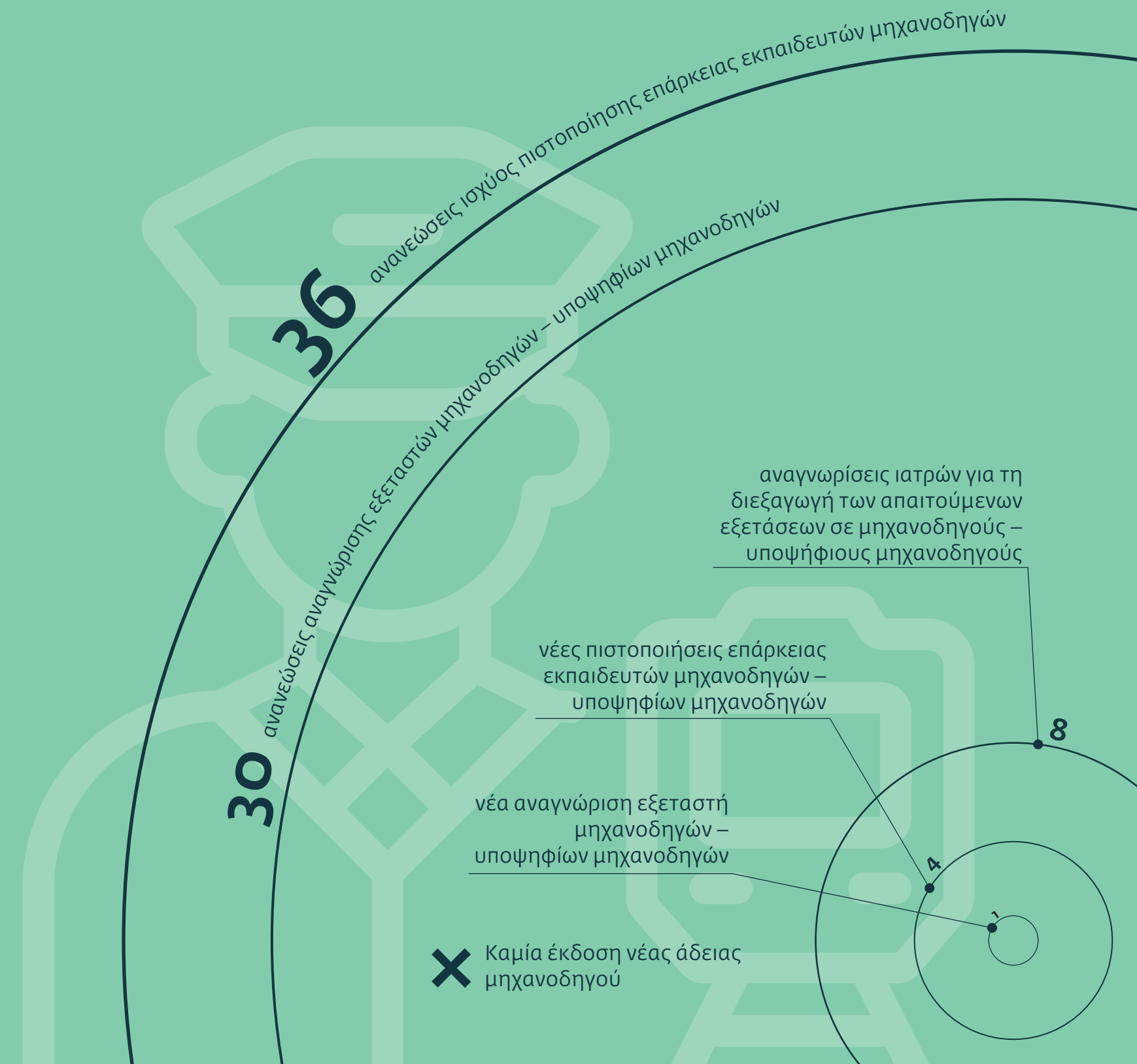
Παρεμβάσεις για παροχή και διάδοση τεχνογνωσίας



30% μείωση
στον χρόνο
προετοιμασίας
των εκθέσεων
επιθεώρησης
και επικοινωνίας
αποτελεσμάτων



1,2 εκ. € πρόστιμα
σε ΔΥ & ΣΕ για
παραβάσεις
ασφαλείας





1

περίπτωση
υποστήριξης του
ERA κατά την
ανανέωση ενιαίου
πιστοποιητικού
ασφάλειας ΣΕ



1

Κοινή Συνάντηση
Εποπτείας όλων
των οργανισμών
του εθνικού
σιδηροδρομικού
τομέα



1

τακτικός έλεγχος
παρακολούθησης των
επιδόσεων της ΡΑΣ
από τον Οργανισμό
Σιδηροδρόμων της ΕΕ
(ERA)



9

εκτελεσθείσες
εποπτικές
δραστηριότητες



1

ΜοΥ με Εθνική Αρχή
Ασφαλείας για τους
σιδηροδρόμους της
Βουλγαρίας



2

περιπτώσεις
αξιολογήσεων
αιτήσεων του ΔΥ για
την επικαιροποίηση
έγκρισης ασφάλειας
ΔΥ



3

ΜοΥ με Εθνική Αρχή
Ασφαλείας για τους
σιδηροδρόμους της
Βουλγαρίας

παρεμβάσεις μετά
από διερεύνηση
καταγγελιών



3

αυτεπάγγελτες
έρευνες



έγκριση θέσης σε λειτουργία
σταθερής εγκατάστασης



προ-αξιολόγηση τεχνικού
φακέλου παρατρόχιου
υποσυστήματος ETCS



αξιολογήσεις για διάθεση
στην αγορά και έγκριση τύπου
οχήματος



εγκρίσεις οργάνων επιθεώρησης
για τη σιδηροδρομική μεταφορά
επικίνδυνων εμπορευμάτων (RID)



συμμετοχές σε NSA,
NSA/NRB Networks



αιφνίδιοι έλεγχοι/
επιθεωρήσεις

Ρύθμιση και εποπτεία Σιδηροδρομικών Μεταφορών



Έλεγχος Δήλωσης Δικτύου
Μητρώο Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων
Παρακολούθηση σιδηροδρομικής αγοράς

Παράπονα και καταγγελίες



-20%

μείωση χρόνου
διεκπεραίωσης
παραπόνων



6

διερευνήσεις σε
καταγγελίες
επιβατών



1

Έκθεση
Δραστηριότητας
για καταγγελίες
επιβατών
(ΕΕ 2021/782)

Αδειοδοτήσεις και monitoring



1

χορήγηση άδειας
σε νεοεισερχόμενη
σιδηροδρομική
επιχείρηση



1

Market
Monitoring
Report 2025



1

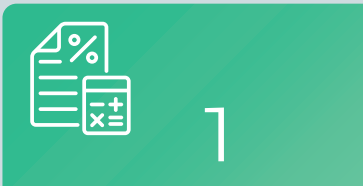
τροποποίηση αδείας
σιδηροδρομικής
επιχείρησης

Κανονιστικό πλαίσιο



6

συμμετοχές σε
Δίκτυα Ρυθμιστικών
Φορέων και Φορέων
Επιβολής του
Κανονισμού ΕΕ
2021/782



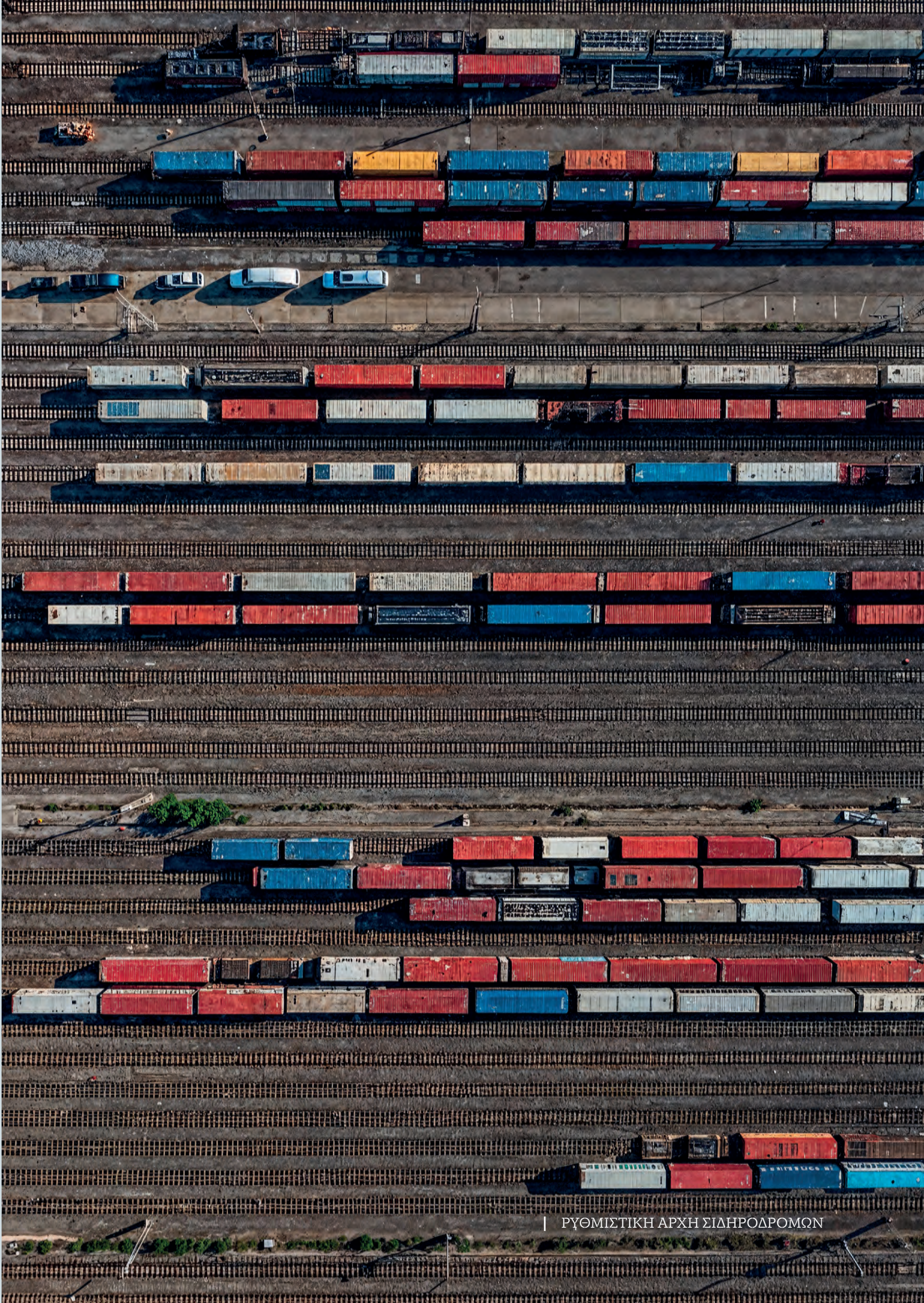
1

Απόφαση-Χορήγηση
 γνώμης για τέλη
χρήσης υποδομής



2

πορίσματα
προσφυγών
σιδηροδρομικών
επιχειρήσεων κατά
διαχειριστή υποδομής



Διοίκηση

Το έτος 2025 ήταν μεταβατικό, λόγω της αλλαγής της Διοίκησης της ΡΑΣ. Από τον Ιανουάριο μέχρι τον Ιούνιο του 2025 δεν πραγματοποιήθηκε καμία Συνεδρίαση Ολομέλειας της Αρχής, λόγω παραίτησης Μελών της Διοίκησης και έλλειψης νόμιμης σύνθεσης για απαρτία στις Συνεδριάσεις.



5. Όραμα και Στρατηγικοί Στόχοι της ΡΑΣ

5.1 Όραμα

Όραμα μας στην Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων είναι η ουσιαστική συμβολή στη διαμόρφωση μιας σύγχρονης, βιώσιμης και διαρκώς εξελισσόμενης σιδηροδρομικής αγοράς στην Ελλάδα, η οποία θα ενισχύει σταθερά το μερίδιό της στο συνολικό μεταφορικό έργο της χώρας, διασφαλίζοντας παράλληλα την αναβάθμιση και τη διαρκή βελτίωση του επιπέδου ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών, προς όφελος του πολίτη, της κοινωνίας και του περιβάλλοντος.

Εντός του πλαισίου των θεσμοθετημένων αρμοδιοτήτων της και υπό την ιδιότητά της ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας, η ΡΑΣ επιτελεί το έργο της με γνώμονα τη διαφάνεια, την αποδοτικότητα και τη συνεχή βελτίωση του επιπέδου ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών. Σκοπός της είναι η διατήρηση και ενίσχυση της ασφάλειας στον σιδηρόδρομο, μέσω της ορθής εφαρμογής του ισχύοντος κανονιστικού πλαισίου και της αποτελεσματικής εποπτείας της συμμόρφωσης όλων των εμπλεκόμενων φορέων.



Ανεξαρτησία
Διαφάνεια
Συνεχής βελτίωση
Οικοσυστηματική
προσέγγιση
Συνεργασία
Υπευθυνότητα
Μεθοδικότητα





5.3 Στρατηγικοί Στόχοι, άξονες και δράσεις

Η στρατηγική μας εστιάζει σε τρεις βασικούς στόχους: τη διασφάλιση της σταθερής ανάπτυξης της σιδηροδρομικής αγοράς, την ενίσχυση της ασφάλειας και της αξιοπιστίας για τους επιβάτες και την καθιέρωση της ως έναν αξιόπιστο φορέα προαγωγής της ασφάλειας, της ποιότητας και της καινοτομίας στον ελληνικό σιδηρόδρομο.

Οι Στρατηγικοί Στόχοι 2-3/ετίας της ΡΑΣ είναι:

Μακροπρόθεσμοι Στόχοι

Η ΡΑΣ, μακροπρόθεσμα, στοχεύει να συμβάλλει και να προωθήσει με τις δράσεις της, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της:

- Δημιουργία περιβάλλοντος δικαίου ανταγωνισμού και ίσης μεταχείρισης στη σιδηροδρομική αγορά.
- Δημιουργία μιας ελκυστικής και ανοιχτής αγοράς για νέες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.
- Ανάδειξη των δυνατοτήτων και της προοπτικής του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα.

- Προσέλκυση νέων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στην Ελλάδα.
- Συνεχής παρακολούθηση της υποδομής και της χωρητικότητας, με στόχο την αποφυγή συμφόρησης.
- Ενίσχυση του σεβασμού των δικαιωμάτων των επιβατών.

- Καλλιέργεια ισχυρής κουλτούρας ασφάλειας σε όλο το σιδηροδρομικό οικοσύστημα.
- Συνεχής αναβάθμιση των προτύπων και διαδικασιών ασφάλειας.
- Συμμόρφωση με τις συστάσεις ασφάλειας μέσω της παρακολούθησης της εφαρμογής των σχεδίων ασφάλειας.

- Προώθηση της διαλειτουργικότητας και της εφαρμογής κοινών προτύπων ασφάλειας.
- Ενημέρωση και ευαισθητοποίηση για θέματα ασφάλειας και καλλιέργεια κουλτούρας ασφάλειας.
- Προαγωγή της διαφάνειας και της λογοδοσίας.

- Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών και ψηφιακών εργαλείων για τη βελτιστοποίηση των εσωτερικών λειτουργιών της.
- Εναρμόνιση της εθνικής νομοθεσίας με τους Κανονισμούς και τις Οδηγίες της ΕΕ.
- Ανάπτυξη διεθνών συνεργασιών και ανταλλαγής καλών πρακτικών.

1

Μείωση διάρκειας κύκλου παρέμβασης και ανάδρασης της ΡΑΣ σε όλες τις αρμοδιότητές της

- Καθορισμός σαφών χρονοδιαγραμμάτων για κάθε στάδιο ελέγχου, αξιολόγησης και λήψης αποφάσεων.
- Τυποποίηση διαδικασιών ανταπόκρισης για ταχύτερη διαχείριση θεμάτων.
- Ψηφιοποίηση ροών εργασίας και αυτοματοποίηση διοικητικών διαδικασιών.
- Καθιέρωση δεικτών απόδοσης (KPIs) για τη μέτρηση χρόνων ανταπόκρισης και επίλυσης.
- Βελτίωση εσωτερικού συντονισμού μεταξύ των μονάδων της ΡΑΣ.
- Ανατροφοδότηση και συνεχής βελτίωση διαδικασιών με βάση τα δεδομένα απόδοσης.

2

Αύξηση του αριθμού και βελτίωση της ποιότητας των διενεργούμενων ελέγχων

- Στρατηγική εποπτείας βάσει διακινδύνευσης (risk based supervision).
- Εφαρμογή νέου τυποποιημένου εντύπου καταγραφής σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων.
- Ανάπτυξη και εφαρμογή νέων διαδικασιών ελέγχου (inspection procedures) με έμφαση στην πρόληψη.
- Ανάπτυξη συστήματος διαχείρισης εγγράφων και οργανωσιακής γνώσης.
- Αξιοποίηση δεδομένων και δεικτών για συνεχή αναπροσαρμογή της ελεγκτικής στρατηγικής.
- Ενίσχυση των έκτακτων και στοχευμένων ελέγχων σε κρίσιμους τομείς.

3

Συστηματική παρακολούθηση δεικτών βελτίωσης της ασφάλειας των σιδηροδρόμων

- Καθιέρωση ενιαίου δελτίου καταγραφής σιδηροδρομικών συμβάντων και κοινής μεθοδολογίας από όλους τους φορείς.
- Εφαρμογή σύγχρονων τεχνικών ανάλυσης δεδομένων.
- Διασφάλιση κοινής και ελεγχόμενης πρόσβασης στα δεδομένα για όλους τους εμπλεκόμενους.
- Ανάπτυξη και εφαρμογή ενιαίων δεικτών ασφάλειας (safety KPIs) σε εθνικό επίπεδο.
- Ανάπτυξη συστήματος ποσοτικοποίησης και παρακολούθησης δεικτών από τη ΡΑΣ.
- Υιοθέτηση και εφαρμογή του ERA data model.

4

Ενίσχυση της ικανότητας της αρχής στην υλοποίηση του ρόλου της

- Ανάπτυξη εσωτερικών συστημάτων και ανάπτυξης ικανοτήτων.
- Αξιοποίηση εξωτερικών ελεγκτών και αξιολογητών πιστοποίησης.
- Σύναψη συνεργασίας και τεχνική βοήθεια με ευρωπαϊκή Αρχή Ασφαλείας.
- Συστηματική συνεργασία με τον ERA και συμμετοχή σε ευρωπαϊκά δίκτυα.
- Διοργάνωση τακτικών συναντήσεων διακυβέρνησης του σιδηροδρομικού οικοσυστήματος.
- Διατύπωση προτάσεων νομοθετικής και κανονιστικής παρέμβασης.
- Δημιουργία και θεσμοθέτηση Ελληνικού Σιδηροδρομικού Forum.

5

Βελτίωση της εικόνας της ΡΑΣ στο εσωτερικό και το εξωτερικό, κατανόηση του κοινωνικού της ρόλου

- Ενίσχυση της παρουσίας της ΡΑΣ σε ευρωπαϊκά και διεθνή δίκτυα.
- Δημιουργία σύγχρονου συστήματος διαχείρισης παραπόνων επιβατών και ανάλυσης δεδομένων.
- Ανάπτυξη στρατηγικής επικοινωνίας και εξωστρέφειας.
- Υλοποίηση καμπάνιας ενημέρωσης για τον ρόλο και τη σημασία της ΡΑΣ.
- Μέτρηση επιπέδου εμπιστοσύνης και ικανοποίησης των πολιτών.

6. Αρμοδιότητες της ΡΑΣ

Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), συστάθηκε με το ν. 3891/2010 (Α'188) με σκοπό τη στήριξη του ανοίγματος της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών στον ανταγωνισμό. Από το 2013 οι αρμοδιότητές της ενισχύθηκαν σημαντικά, με πιο πρόσφατη την ψήφιση του ν. 5220/2025(131Α), και σήμερα:

- Ασκεί τον ρόλο του Ρυθμιστικού Φορέα για την ελληνική σιδηροδρομική αγορά.
- Είναι ο Φορέας Αδειοδότησης των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων.
- Λειτουργεί ως Εθνικός Φορέας Επιβολής του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 όπως αναδιατυπώθηκε από τον (ΕΕ) 2021/782 για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών μεταφορών.
- Ασκεί τις αρμοδιότητες της Εθνικής Αρχής Ασφάλειας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Η ΡΑΣ ασκεί αρμοδιότητες στον τομέα της Ρύθμισης της σιδηροδρομικής Αγοράς, των δικαιωμάτων των Επιβατών και στον τομέα της Ασφάλειας και της Διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος της Ελλάδας. Στο πλαίσιο του υφιστάμενου συστήματος διακυβέρνησης η ΡΑΣ λειτουργεί ως εποπτικός μηχανισμός και μηχανισμός επιβολής αναφορικά με:

1. Την παρακολούθηση, εποπτεία και επιβολή της συμμόρφωσης με τους ενωσιακούς και εθνικούς κανόνες ασφαλείας από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τον διαχειριστή υποδομής.
2. Την έκδοση συστάσεων και κυρώσεων σε περιπτώσεις μη συμμόρφωσης, ρητά βασισμένων στις νομοθετικά κατοχυρωμένες αρμοδιότητες της αρχής.
3. Την εποπτεία της ανάπτυξης, εφαρμογής και αποτελεσματικότητας των Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) και των συμβατικών ρυθμίσεων ασφαλείας.

Είναι Ρυθμιστικός Φορέας για τη σιδηροδρομική αγορά στην Ελλάδα (με αρμοδιότητα, μεταξύ άλλων και σε θέματα ανταγωνισμού), Φορέας Αδειοδότησης Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων, Εθνική Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών, εφαρμόζοντας τις διατάξεις τόσο της ελληνικής όσο και της Ενωσιακής νομοθεσίας, καθώς και Εθνικός Φορέας Επιβολής του Κανονισμού (ΕΕ) 2021/782 για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών μεταφορών.

Σύμφωνα με τον ν. 5220/2025, έχουν επικαιροποιηθεί οι αρμοδιότητες ελέγχου, επιθεώρησης και αξιολόγησης, ενώ ενισχύεται οργανωτικά μέσω νέων δομών

και μηχανισμών στελέχωσης. Ο ν. 5220/2025 ενδυναμώνει και αποσαφηνίζει τον εποπτικό και ρυθμιστικό ρόλο της ΡΑΣ, καθιστώντας την κρίσιμο πυλώνα του εθνικού συστήματος σιδηροδρομικής ασφάλειας, για την οποία την κύρια ευθύνη έχουν ο Διαχειριστής Υποδομής (ΔΥ) & οι Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις (ΣΕ).

6.1 Η ΡΑΣ ως Ρυθμιστικός Φορέας για την ελληνική σιδηροδρομική αγορά

Η ΡΑΣ εποπτεύει και ελέγχει την σιδηροδρομική αγορά διασφαλίζοντας ότι αυτή λειτουργεί υπό καθεστώς ελεύθερου και ισότιμου ανταγωνισμού, χωρίς διακρίσεις εις βάρος σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται ή επιθυμούν να δραστηριοποιηθούν στην Ελλάδα. Εξασφαλίζει την πλήρη εφαρμογή της εθνικής νομοθεσίας, των σχετικών κανονισμών και οδηγιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, απευθύνοντας οδηγίες ή συστάσεις και επιβάλλοντας κυρώσεις, όπου και όταν απαιτείται, αυτεπάγγελτα ή κατόπιν καταγγελίας.

Ειδικότερα, οι ρυθμιστικές και εποπτικές της αρμοδιότητες της ΡΑΣ, σύμφωνα με το ν.4408/2016, που ενσωμάτωσε την ευρωπαϊκή Οδηγία 2012/34 είναι, συνοπτικά, οι ακόλουθες:



- Ελέγχει τη δήλωση δικτύου του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής, ειδικότερα όσον αφορά το πλαίσιο και την εφαρμογή των τελών χρήσης υποδομής καθώς και την κατανομή της χωρητικότητας στις ενδιαφερόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.
- Ελέγχει τις ρυθμίσεις για την πρόσβαση σε εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και τις αντίστοιχες χρεώσεις για υπηρεσίες.
- Ελέγχει τις ρυθμίσεις για τη διαχείριση της κυκλοφορίας.
- Παρακολουθεί τον προγραμματισμό ανανέωσης και προγραμματισμένες ή μη προγραμματισμένες εργασίες συντήρησης.
- Επικουρεί την Επιτροπή Ανταγωνισμού στις αρμοδιότητές της, παρακολουθεί την κατάσταση του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και ενημερώνει την Επιτροπή Ανταγωνισμού παρέχοντας κάθε αναγκαίο στοιχείο.
- Παρακολουθεί τις συμβατικές συμφωνίες, μεταξύ του διαχειριστή υποδομής, των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των φορέων εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων υπηρεσιών για τη διασφάλιση ισότιμων υπηρεσιών με κανόνες διαφάνειας, με σκοπό την εξάλειψη εμποδίων εισόδου στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά.
- Παρακολουθεί και καταρτίζει στατιστικές αναφορές για την ελληνική σιδηροδρομική αγορά.
- Εφαρμόζει διαδικασίες για τον έλεγχο των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που εκτελούν ή προτίθενται να

εκτελέσουν επιβατικές υπηρεσίες, ως προς την κάλυψη των κριτηρίων για την μη ανατροπή της οικονομικής ισορροπίας των υφισταμένων συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

- Ελέγχει τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που λαμβάνουν δημόσια κονδύλια για δραστηριότητες που αφορούν την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς ως κοινωφελούς υπηρεσίας, ως προς την τήρηση και δημοσίευση ξεχωριστών λογαριασμών αποτελεσμάτων χρήσεως κα ισολογισμών για τις υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων/επιβατών.
- Επεξεργάζεται και προτείνει νομοθετικό πλαίσιο στον αρμόδιο Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών για θέματα της αρμοδιότητάς της.
- Εγκρίνει τις συμφωνίες-πλαίσιο μεταξύ του διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.
- Παρακολουθεί και συμμετέχει σε ευρωπαϊκά όργανα διαμόρφωσης και εφαρμογής της ευρωπαϊκής πολιτικής και παρακολουθεί τις εξελίξεις στη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς.
- Ανταλλάσσει πληροφορίες και συνεργάζεται με τους αντίστοιχους Ρυθμιστικούς Φορείς των άλλων κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης προκειμένου να επιτυγχάνεται ο συντονισμός των αρχών που διέπουν την λήψη αποφάσεων των Ρυθμιστικών Φορέων.
- Εξετάζει καταγγελίες, προσφυγές και επιβάλλει κυρώσεις σε περιπτώσεις παραβίασης του ρυθμιστικού πλαισίου που επιβάλλει ο ν.4408/2016.

Επιπρόσθετα αποτελεί:

1. Τον Φορέα Αδειοδότησης σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Χορηγεί άδειες λειτουργίας, ελέγχει και διασφαλίζει την διαρκή τήρηση των όρων αδειοδότησης, ανακαλεί ή αναστέλλει χορηγηθείσες άδειες, όπου και όταν απαιτείται.
2. Τον Φορέα εξέτασης καταγγελιών για παραβίαση διατάξεων που αφορούν στους όρους και προϋποθέσεις χορήγησης και διατήρησης αδειών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.
3. Τον Εθνικό Φορέα Επιβολής του Κανονισμού (ΕΕ) 2021/782 «σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών μεταφορών», σύμφωνα με το αρ. 31 του Κανονισμού.
4. Τον Φορέα εξέτασης καταγγελιών επιβατών για παραβίαση των διατάξεων του Κανονισμού, σύμφωνα με το αρ. 33 του Κανονισμού (ΕΕ) 2021/782 και επιβολής διοικητικών κυρώσεων, σύμφωνα με το αρ. 33 του ν. 3891/2010.

6.2 Η ΡΑΣ ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας για τους σιδηροδρόμους

Με τον Ν. 5220/2025 η οργανωτική της ενίσχυση εξασφαλίζει την αποτελεσματική εποπτεία και την ευθυγράμμιση της χώρας με το ευρωπαϊκό πλαίσιο ασφάλειας μεταφορών.

Ασκή τα καθήκοντα της Αρχής τα οποία περιγράφονται στο άρθρο 68, παρ.2 του ν.4632/2019 (Α' 159):

α) την έγκριση θέσης σε λειτουργία των υποσυστημάτων ελέγχου

- χειρισμού και σηματοδότησης, ενέργειας και υποδομής που αποτελούν το σιδηροδρομικό σύστημα σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 18,

β) την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση εγκρίσεων για τη θέση οχημάτων στην αγορά σύμφωνα με την παράγραφο 8 του άρθρου 21,

γ) την υποστήριξη του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της ΕΕ («Οργανισμός» ή «ΕΡΑ») κατά την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση εγκρίσεων για τη θέση οχημάτων στην αγορά σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 21 του ανωτέρω νόμου και εγκρίσεων τύπου οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 24,

δ) την εποπτεία, στο έδαφός της, της συμμόρφωσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας με τις βασικές απαιτήσεις, όπως απαιτείται βάσει του άρθρου 8,

ε) τη διασφάλιση ότι έχει αποδοθεί αριθμός οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 45, με την επιφύλαξη της παραγράφου 3 του άρθρου 46,

στ) την υποστήριξη του Οργανισμού κατά την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας που χορηγούνται σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 62,

ζ) την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας που έχουν χορηγηθεί σύμφωνα με την παράγραφο 8 του άρθρου 62,

η) την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση εγκρίσεων ασφάλειας που έχουν χορηγηθεί σύμφωνα με το άρθρο 64,

θ) την παρακολούθηση, προώθηση και, όπου απαιτείται, επιβολή και επικαιροποίηση του ρυθμιστικού πλαισίου ασφάλειας,

συμπεριλαμβανομένου του συστήματος εθνικών κανόνων,

ι) την εποπτεία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 69,

ια) την κατά περίπτωση και κατ'εφαρμογή του εθνικού δικαίου, έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση αδειών μηχανοδηγών σύμφωνα με τον ν. 3911/2011,

ιβ) την κατά περίπτωση και κατ'εφαρμογή του εθνικού δικαίου, έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση πιστοποιητικών που χορηγήθηκαν σε φορείς υπεύθυνους για τη συντήρηση.

Επίσης, ασκεί τα καθήκοντα της Αρχής τα οποία περιγράφονται στο άρθρο 19, παρ.1 του ν.3911/2011 (Α' 12):

α) την έκδοση και ανανέωση αδειών μηχανοδηγού και χορήγηση αντιγράφων, όπως προβλέπουν οι διατάξεις των άρθρων 6 και 14,

β) τη διασφάλιση της διενέργειας των περιοδικών εξετάσεων ή/και δοκιμασιών που προβλέπονται στις διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου 16,

γ) την αναστολή και ανάκληση αδειών μηχανοδηγού και ειδοποίηση της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή των διαχειριστών υποδομής που τις εξέδωσε για τις αιτιολογημένες αιτήσεις αναστολής ή ανάκλησης πιστοποιητικών, όπως προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 29,

δ) την αναγνώριση ιατρών ή ψυχολόγων, όπως προβλέπουν τα άρθρα 11 και 16,

ε) τη δημοσίευση και προσαρμογή στα πρόσφατα δεδομένα του μητρώου αναγνωρισμένων προσωπών και οργανισμών, όπως

προβλέπουν οι διατάξεις του άρθρου 20,

στ) την τήρηση και προσαρμογή στα πρόσφατα δεδομένα μητρώου αδειών όπως προβλέπουν οι διατάξεις του άρθρου 16 παράγραφος 1 και του άρθρου 22 παράγραφος 1,

ζ) την παρακολούθηση της διαδικασίας πιστοποίησης των μηχανοδηγών, όπως προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 26,

η) τη διεξαγωγή επιθεωρήσεων, όπως προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 29,

θ) τον καθορισμό κριτηρίων για τους εξεταστές, όπως προβλέπει το άρθρο 25 παράγραφος 5.

Η ΡΑΣ είναι Φορέας Αδειοδότησης, Έγκρισης και Πιστοποίησης όλων των Σιδηροδρομικών Φορέων:

- Χορηγεί, ανανεώνει ή ανακαλεί Εγκρίσεις Ασφάλειας Διαχειριστών Υποδομής (ΔΥ) και εποπτεύει τη συμμόρφωση αυτών ως προς τις προϋποθέσεις τη διατήρηση της Έγκρισης ώστε να εξασφαλίζεται ότι εξακολουθούν να ισχύουν οι βασικές προϋποθέσεις σύμφωνα με τις οποίες χορηγήθηκε η Έγκριση Ασφάλειας τους.
- Χορηγεί, ανανεώνει ή ανακαλεί Πιστοποιητικά Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων, σύμφωνα με τον Ν. 4408/2016 και εποπτεύει τη συμμόρφωση αυτών ως προς τις προϋποθέσεις τη διατήρηση του Πιστοποιητικού ώστε να εξασφαλίζεται ότι εξακολουθούν να ισχύουν οι βασικές προϋποθέσεις σύμφωνα με τις οποίες χορηγήθηκε το Πιστοποιητικό Ασφάλειας και η Άδεια Λειτουργίας τους.

- Χορηγεί, ανανεώνει ή ανακαλεί Πιστοποιητικά Υπεύθυνου για τη Συντήρηση Φορέα (ΥΣΦ) Τροχαίου Υλικού και εποπτεύει τη συμμόρφωση αυτών ως προς τις προϋποθέσεις τη διατήρηση του Πιστοποιητικού.
 - Χορηγεί, ανανεώνει ή ανακαλεί Εγκρίσεις Εκπαιδευτικών Κέντρων για την εκπαίδευση, αδειοδότηση και πιστοποίηση προσωπικού που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας και εποπτεύει τη συμμόρφωση αυτών ως προς τις προϋποθέσεις τη διατήρηση της Έγκρισης.
 - Πιστοποιεί την επάρκεια εκπαιδευτών μηχανοδηγών και εξεταστών και τηρεί αντίστοιχα μητρώα.
 - Εκδίδει, ανανεώνει η ανακαλεί άδειες μηχανοδηγών.
 - Χορηγεί ή ανακαλεί εγκρίσεις θέσης σε λειτουργία – χρήση των δομικών υποσυστημάτων
- που αποτελούν το σιδηροδρομικό σύστημα.
- Χορηγεί ή ανακαλεί εγκρίσεις τύπων οχημάτων και τηρεί αντίστοιχο μητρώο.
- Είναι Φορέας Εποπτείας και Ελέγχου:
1. Εποπτεύει και ελέγχει τις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις, τους Διαχειριστές Υποδομής, τους Υπεύθυνους για τη Συντήρηση Φορείς (ΥΣΦ) Τροχαίου Υλικού, τα Εκπαιδευτικά Κέντρα Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών, Υποδομών και Τροχαίου Υλικού.
 2. Διενεργεί τακτικούς, έκτακτους και αιφνίδιους ελέγχους, επιθεωρήσεις και, επίσης, αυτεπάγγελτες έρευνες ή/και έρευνες κατόπιν καταγγελιών, σύμφωνα με το κανονιστικό πλαίσιο της ΡΑΣ.
 3. Χαράζει στρατηγική εποπτείας και εφαρμόζει σχέδιο

εποπτείας για τους Διαχειριστές Υποδομής, τις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις, και τους Υπεύθυνους για τη Συντήρηση Φορείς σιδηροδρομικών οχημάτων.

4. Εποπτεύει την τήρηση των Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) που αφορούν στα λειτουργικά υποσυστήματα

5. Εκτελεί τα καθήκοντα της «Αρμόδιας Αρχής» του Κανονισμού σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (RID)

Είναι Φορέας Διαλειτουργικότητας:

- Εποπτεύει και ελέγχει το σιδηροδρομικό σύστημα της Ελλάδας ώστε να διασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα σύμφωνα με την Κοινοτική Νομοθεσία

7. Δομή & Οργανόγραμμα

Η φιλοσοφία της διοίκησης της ΡΑΣ εδράζεται στη συνύπαρξη θεσμικής ανεξαρτησίας και συμμετοχικής ηγεσίας. Οι αποφάσεις λαμβάνονται συλλογικά, κατόπιν τεκμηριωμένης ανάλυσης και επεξεργασίας δεδομένων, με στόχο τη διασφάλιση αντικειμενικότητας και συνέπειας. Η επικοινωνία μεταξύ των επιπέδων διοίκησης και των στελεχών είναι αμφίδρομη και ανοιχτή, γεγονός που ενισχύει τη ροή πληροφορίας, τη διαφάνεια και τη συμμετοχή όλων στη διαδικασία λήψης αποφάσεων. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, η ηγεσία της Αρχής λειτουργεί ως μηχανισμός καθοδήγησης, ενδυνάμωσης και υποστήριξης του προσωπικού, προωθώντας την ανάληψη πρωτοβουλιών και τη συνεχή επαγγελματική ανάπτυξη.

Στον «Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων» (ΦΕΚ 5781/21-12-2018 (τ. Β') όπως ισχύει, καθορίζεται η οργανωτική δομή της Αρχής, καθώς και οι αρμοδιότητες κάθε Οργανικής Μονάδας. Ο Κανονισμός τελεί υπό διαδικασία αναθεώρησης, ώστε να ενσωματώσει τις προβλέψεις του ν. 5220/2025 και άλλες διατάξεις, γεγονός το οποίο θα οδηγήσει και στην επικαιροποίηση του παρόντος οργανογράμματος.

Ειδικότερα, το υφιστάμενο οργανόγραμμα της Αρχής περιλαμβάνει μία (1) Γενική Διεύθυνση,

τρεις (3) Διευθύνσεις, έξι (6) Τμήματα, τέσσερα (4) Γραφεία υπαγόμενα στο Τμήμα Οικονομικών Υπηρεσιών, ένα (1) Αυτοτελές Τμήμα απευθείας υπαγόμενο στον/στην Πρόεδρο (Τμήμα Εσωτερικού Ελέγχου) και ένα (1) αυτοτελές Γραφείο απευθείας υπαγόμενο στον/στην Πρόεδρο (Γραφείο Νομικής Υποστήριξης).

Η ΡΑΣ ακολουθεί ένα μικτό σύστημα «ευέλικτης» οργάνωσης, το οποίο αποσκοπεί στη γρήγορη λήψη αποφάσεων μέσω της μείωσης της γραφειοκρατίας, καθώς και στην αξιοποίηση των συνεργιών που βασίζονται στις ειδικές γνώσεις, ικανότητες και επαγγελματικές εμπειρίες των στελεχών που προέρχονται από διαφορετικά επαγγελματικά περριβάλλοντα, καθώς τα στελέχη της Αρχής έχουν υψηλό και εξειδικευμένο υπόβαθρο.

Το σύστημα αυτό αποτελείται από την οργάνωση:

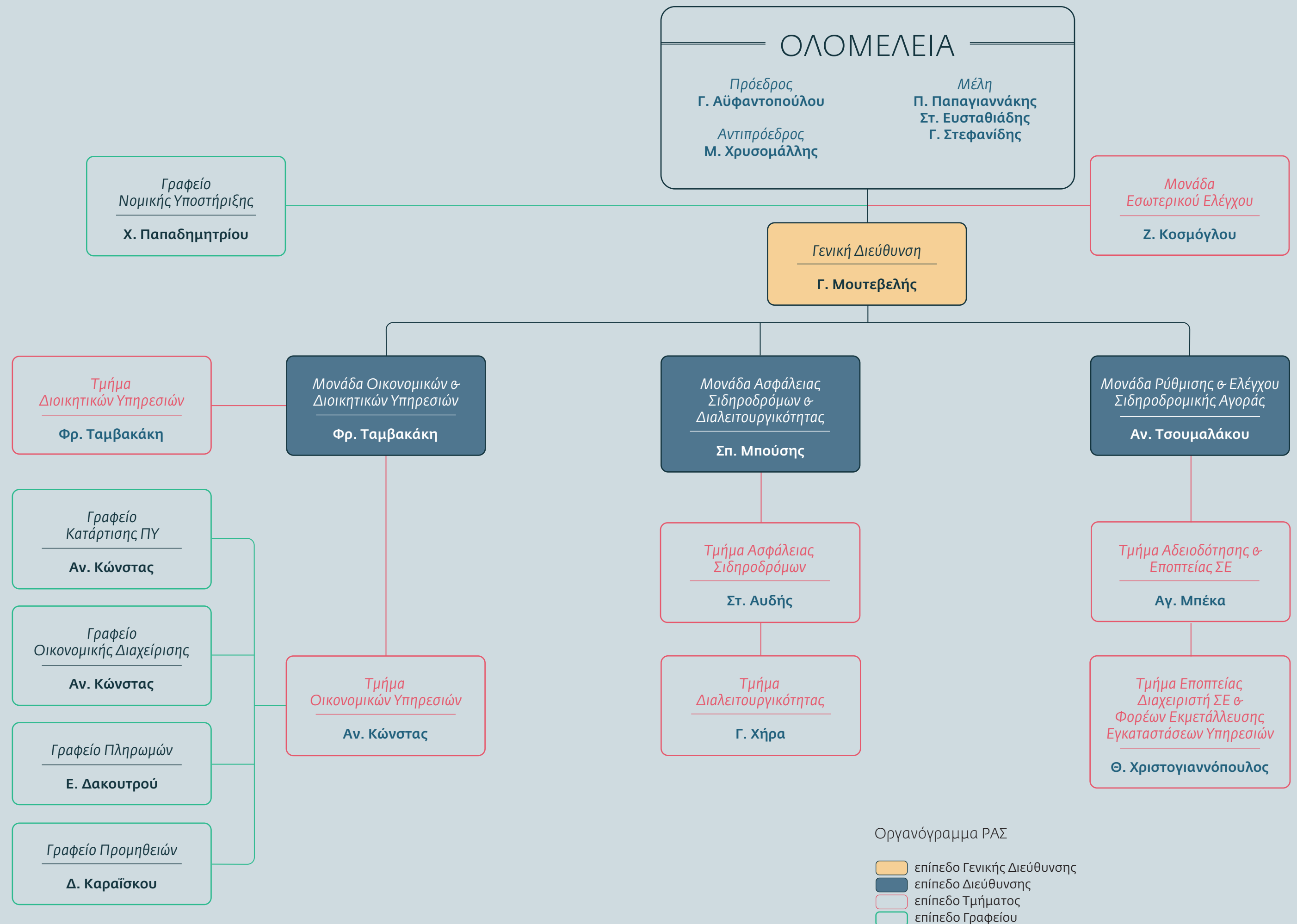
α) ανά Οργανική Μονάδα, όπως περιγράφεται στον εγκεκριμένο Κανονισμό, σύμφωνα με το οποίο οι αρμοδιότητες των υπαλλήλων καθορίζονται με βάση το έργο ανά Οργανική Μονάδα στα πλαίσια μιας κάθετης οργανωτικής δομής. Αυτού του τύπου η οργάνωση, απεικονίζεται στο Οργανόγραμμα της ΡΑΣ και

β) κατά πλέγμα, η οποία σε αλληλεπίδραση με την οργάνωση ανά Οργανική Μονάδα, διευρύνει τη λήψη αποφάσεων από τον

περιορισμένο αριθμό των στελεχών σε υψηλό ιεραρχικό επίπεδο σε πιο χαμηλά επίπεδα ιεραρχίας, ενώ παράλληλα επιτυγχάνεται σημαντική εξοικονόμηση ανθρωπίνων πόρων αφού οι ίδιοι εργαζόμενοι συμμετέχουν σε οριζόντιο επίπεδο, στην υλοποίηση διαφορετικών έργων που διευθύνουν διαφορετικά στελέχη.

Γενική Διεύθυνση Ρυθμιστικής Αρχής

Η Γενική Διεύθυνση Ρυθμιστικής Αρχής μεριμνά και φέρει την ευθύνη για την αποτελεσματική και αποδοτική εφαρμογή των αποφάσεων της ΡΑΣ. Ενημερώνει τον/την Πρόεδρο της Ολομέλειας της ΡΑΣ για θέματα που άπτονται της λειτουργίας της και εισηγείται επί θεμάτων σχετικών με τις αρμοδιότητες των επιμέρους Μονάδων της σύμφωνα με το ευρωπαϊκό και εθνικό δίκαιο και τις αρχές της υπευθυνότητας, αντικειμενικότητας, διαφάνειας και αμεροληψίας. Είναι υπεύθυνη για τη λειτουργία των οργανικών μονάδων και την εύρυθμη συνεργασία τους με αυτήν. Συντονίζει και ελέγχει όλες τις ενέργειες οι οποίες απαιτούνται για την αποτελεσματική διαχείριση των οικονομικών πόρων της, σύμφωνα με τις αρχές και τους κανόνες της χρηστής δημοσιονομικής διαχείρισης και ευθύνης. Εποπτεύει, συντονίζει και μεριμνά για την εύρυθμη λειτουργία του προσωπικού, και της υποστήριξης των υπηρεσιών του.



Μονάδα (Διεύθυνση) Ρύθμισης και Ελέγχου Σιδηροδρομικής Αγοράς (ΜΡΕΣΑ)

Οι αρμοδιότητες της ΡΑΣ ως Ρυθμιστικός Φορέας για την ελληνική σιδηροδρομική αγορά, Φορέας Αδειοδότησης Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων και Εθνικός Φορέας Επιβολής του Κανονισμού (ΕΕ) 2021/782 «σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών μεταφορών», ασκούνται από τη ΜΡΕΣΑ. Διαρθρώνεται σε δύο οργανικές μονάδες: Τμήμα Αδειοδότησης και Εποπτείας Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων, Τμήμα Εποπτείας Διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής και Φορέων Εκμετάλλευσης Εγκαταστάσεων Υπηρεσιών.

Μονάδα (Διεύθυνση) Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας (ΜΑΣΔ)

Η ΜΑΣΔ ασκεί τις αρμοδιότητες της Εθνικής Αρχής για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων/Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών και εκτελεί τα καθήκοντα της «Αρμόδιας Αρχής» του Κανονισμού σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (RID). Στο πλαίσιο της διαλειτουργικότητας εφαρμόζει την προβλεπόμενη ελληνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία για τη διάκριση του σιδηροδρομικού συστήματος σε υποσυστήματα και τον προσδιορισμό των βασικών απαιτήσεων που αυτά οφείλουν να πληρούν. Διαρθρώνεται σε δύο οργανικές μονάδες: Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων, Τμήμα Διαλειτουργικότητας.

Μονάδα (Διεύθυνση) Οικονομικών και Διοικητικών Υπηρεσιών

Είναι αρμόδια για τη συνολική διοικητική και οικονομική

υποστήριξη της Αρχής, διασφαλίζοντας την εύρυθμη λειτουργία της. Ειδικότερα, επιμελείται τον σχεδιασμό, την οργάνωση και την εφαρμογή όλων των απαραίτητων διαδικασιών που αφορούν την οικονομική διαχείριση, τη διαχείριση ανθρώπινου δυναμικού, την εξυπηρέτηση διοικητικών αναγκών και την υποστήριξη των υποδομών της ΡΑΣ. Η Μονάδα συγκροτείται από δύο τμήματα: Τμήμα Οικονομικών Υπηρεσιών και Τμήμα Διοικητικών Υπηρεσιών.

Τμήμα Εσωτερικού Ελέγχου

Αρμοδιότητα του Τμήματος Εσωτερικού Ελέγχου είναι η ανεξάρτητη, αντικειμενική, και συμβουλευτική δραστηριότητα με σκοπό τη διαρκή βελτίωση των εν γένει διαδικασιών και λειτουργιών της ΡΑΣ. Υποστηρίζει την Ολομέλεια και τη Γενική Διεύθυνση της Ρυθμιστικής Αρχής για την επίτευξη των στρατηγικών σκοπών, τις Μονάδες να πετύχουν τους επιχειρησιακούς στόχους τους, υιοθετώντας μια συστηματική, επαγγελματική προσέγγιση στην αξιολόγηση και βελτίωση της αποτελεσματικότητας των διαδικασιών, των συστημάτων εσωτερικού ελέγχου και της εταιρικής διακυβέρνησης.

Γραφείο Νομικής Υποστήριξης

Το γραφείο υποστηρίζει νομικά την Ολομέλεια της ΡΑΣ κατά την άσκηση των καθηκόντων της. Γνωμοδοτεί στην Ολομέλεια επί εισηγήσεων των υπηρεσιακών μονάδων και επί ερωτημάτων τα οποία απευθύνονται προς την Αρχή. Έχει την ευθύνη της νομικής υποστήριξης των λειτουργιών και δράσεων της ΡΑΣ. Παρίσταται σε δικαστήρια και Διοικητικές Αρχές για υποθέσεις που αφορούν τη ΡΑΣ.

Προετοιμάζει κανονιστικές πράξεις εφαρμογής της νομοθεσίας και εν γένει αντιμετωπίζει τα νομικά θέματα και παρέχει γνωμοδοτήσεις που άπτονται της εκτέλεσης και του συντονισμού του έργου της ΡΑΣ και σε αντικείμενα που κρίνει και ορίζει η Ολομέλεια. Παρακολουθεί την εξέλιξη της νομοθεσίας και ενημερώνει τις υπηρεσιακές μονάδες για θέματα αναφορικά με την ισχύουσα νομοθεσία.

Επισημαίνεται ότι ο «Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης» τελεί υπό διαδικασία αναθεώρησης, ώστε να ενσωματώσει τις προβλέψεις του ν. 5220/2025 και άλλες διατάξεις, γεγονός το οποίο θα οδηγήσει και στην επικαιροποίηση του παρόντος οργανογράμματος εντός του 2026.

Σημαντικό στοιχείο του νέου οργανογράμματος θα αποτελέσει η σύσταση της νέας **ειδικής μονάδας Επιθεωρητών Σιδηροδρόμου**, σύμφωνα με το άρθρο 14 του ν.5220/2025, η οποία θα λειτουργεί ως αυτοτελές τμήμα της ΡΑΣ. Η Ειδική Μονάδα θα ελέγχει την εφαρμογή του συνόλου της σιδηροδρομικής νομοθεσίας που αφορά στην ασφάλεια και τη συμμόρφωση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής με τους κανόνες ασφαλείας, σύμφωνα με τις αρμοδιότητες της ΡΑΣ, διενεργώντας τακτικούς και έκτακτους ελέγχους, επιθεωρήσεις και έρευνες σε αυτούς.



8. Διοικητική υποστήριξη

Γενικό πρωτόκολλο



Ολομέλειες

Το έτος 2025 ήταν μεταβατικό, λόγω της αλλαγής της Διοίκησης της ΡΑΣ. Όλες οι συνεδριάσεις πραγματοποιήθηκαν με τη νέα σύνθεση της Ολομέλειας (από τον Ιούλιο και έπειτα), καθώς το προηγούμενο διάστημα υπήρχε έλλειψη νόμιμης σύνθεσης για απαρτία στις Συνεδριάσεις,

εξαιτίας της παραίτησης Μελών της προηγούμενης Διοίκησης.

Επιπρόσθετα τα Μέλη της Ολομέλειας με την ιδιότητά τους ως Υπηρεσιακό Συμβούλιο, εξέτασαν δύο (2) θέματα σχετικά με χορήγηση άδειας άνευ αποδοχών και αναγνώριση τίτλου σπουδών.

8 ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΕΙΣ

62 ΘΕΜΑΤΑ

47 ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Συνεδριάσεις Ολομέλειας 2025

Διοικητική υποστήριξη

Κατά το διάστημα έλλειψης του αρμόδιου οργάνου διοίκησης (Α' εξάμηνο 2025), το τμήμα Διοικητικών Υπηρεσιών συνέβαλλε στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του, στην αποτελεσματικότητα, στη διαφάνεια και στη λογοδοσία του φορέα, είτε μέσω της υποστήριξης του Προέδρου και Αντιπροέδρου, είτε μέσω του συντονισμού των δραστηριοτήτων των οργανικών μονάδων πχ. σε επίπεδο ανθρώπινου δυναμικού (διαδικασίες στοχοθεσίας, αξιολόγησης, συστήματος κινήτρων και ανταμοιβής κλπ.), προκειμένου να τηρηθούν οι απαραίτητες προθεσμίες, με πληρότητα και συνέπεια.

➤ Στο πλαίσιο του ελέγχου από τον ERA της ΡΑΣ ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας, το τμήμα Διοικητικών Υπηρεσιών, συνέβαλλε καθοριστικά στην ανανέωση/εμπλουτισμό του Εγχειριδίου για το Ανθρώπινο Δυναμικό της ΡΑΣ, και στην έγκρισή του από την Ολομέλεια, το οποίο είναι ένα δυναμικό εργαλείο-οδηγός για όλο το προσωπικό. Συμπεριλαμβάνει δε όλες τις νεότερες εξελίξεις της ελληνικής νομοθεσίας, αλλά και το στίγμα, τη φιλοσοφία και τις στρατηγικές προτεραιότητες και τις Πολιτικές της νέας Διοίκησης της ΡΑΣ.

➤ Ειδική μνεία θα πρέπει να γίνει στη συνεισφορά του τμήματος στην καταγραφή και εμπέδωση του competence management system ως ένα συστηματικό εργαλείο διαχείρισης, παρακολούθησης, ανάπτυξης και αξιολόγησης δεξιοτήτων, γνώσεων και συμπεριφορών των εργαζομένων, με εφαρμογή στο σύνολο των υπαλλήλων, αλλά και πιο συγκεκριμένα στους υπαλλήλους της Μονάδας Ασφάλειας και Διαλειτουργικότητας σε συνέχεια των απαιτήσεων του ERA προς την Εθνική Αρχή Ασφάλειας.

9. Ανθρώπινο δυναμικό

9.1 Κατηγοριοποίηση προσωπικού

Το στελεχιακό δυναμικό της ΡΑΣ, με στοιχεία 31.12.2025 ήταν 20 άτομα. Σε αυτούς περιλαμβάνονται οι υπηρετούντες, συμπεριλαμβανομένων όσων τελούν σε μακροχρόνιες άδειες, καθώς και οι μετακλητοί συνεργάτες της Προέδρου. Δεν περιλαμβάνονται οι αποσπασμένοι σε άλλες υπηρεσίες υπάλληλοι, καθώς και τα μέλη της ολομέλειας.

Για να αντιμετωπιστεί η σοβαρή υποστελέχωση, με τον ν. 5167/2024, αυξήθηκαν οι 35 οργανικές θέσεις της Αρχής σε 63. Η κατανομή των 63 συνολικά θέσεων σε οργανικές μονάδες θα ολοκληρωθεί στην επόμενη τροποποίηση του Εσωτερικού Κανονισμού Οργάνωσης και Λειτουργίας της ΡΑΣ εντός του 2026.

9.2 Διαχείριση ανθρώπινων πόρων και επιμόρφωση

Επιτάχυνση προσλήψεων

Με τον ν. 5220/2025 θεσμοθετήθηκε η επιτάχυνση των προσλήψεων της ΡΑΣ, καθώς θα διενεργούνται κατά παρέκκλιση κάθε γενικής ή ειδικής διάταξης

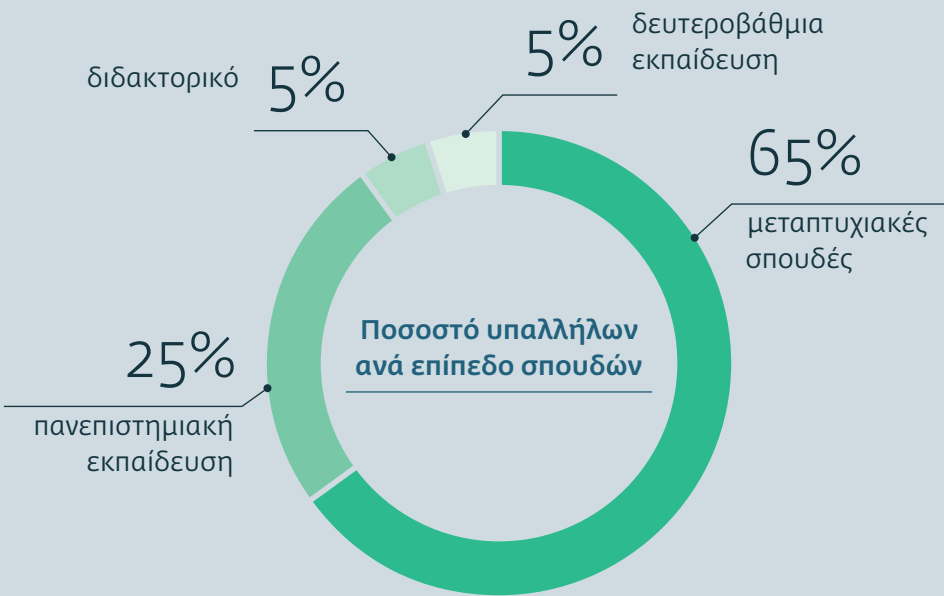
περί ετήσιου προγραμματισμού ανθρώπινου δυναμικού του δημόσιου τομέα και εντός 30 ημερών από την πάροδο προθεσμίας υποβολής των αιτήσεων των υποψήφιων υπαλλήλων θα συντάσσονται πίνακες κατάταξης προσληπτέων και απορριπτέων.

Αποσπάσεις από τον δημόσιο τομέα

Επιπλέον, δίνεται η δυνατότητα κάλυψης θέσεων με αποσπάσεις προσωπικού από τον δημόσιο τομέα μέσω ΕΣΚ, κατόπιν αιτήματος της ΡΑΣ στην Κεντρική Επιτροπή Κινητικότητας, κατά παρέκκλιση των προϋποθέσεων που θέτει ο ν. 4440/2016. Η χρονική διάρκεια της απόσπασης ορίζεται σε ένα (1) έτος, με δυνατότητα

ανανέωσης μια (1) φορά για δύο (2) έτη, μετά την οποία είναι δυνατή η μετάταξη στη ΡΑΣ.

Αυτή η ευεργετική διάταξη τέθηκε σε εφαρμογή προς το τέλος του 2025, όπου το αιτιολογημένο αίτημα της ΡΑΣ στην Κεντρική Επιτροπή Κινητικότητας για κάλυψη θέσεων με απόσπαση 16 υπαλλήλων, έγινε δεκτό, και διενεργήθηκε για λογαριασμό της έκτακτος κύκλος κινητικότητας με τις 16 αιτούμενες θέσεις για απόσπαση για κάλυψη των αναγκών της σε όλες τις οργανικές μονάδες. Τα αποτελέσματα του κύκλου αυτού θα ολοκληρωθούν έως τον Φεβρουάριο του 2026, όπου θα πρέπει να έχουν εκδοθεί οι σχετικές πράξεις απόσπασης που θα προκύψουν από αυτή τη διαδικασία.



Κατανομή οργανικών θέσεων



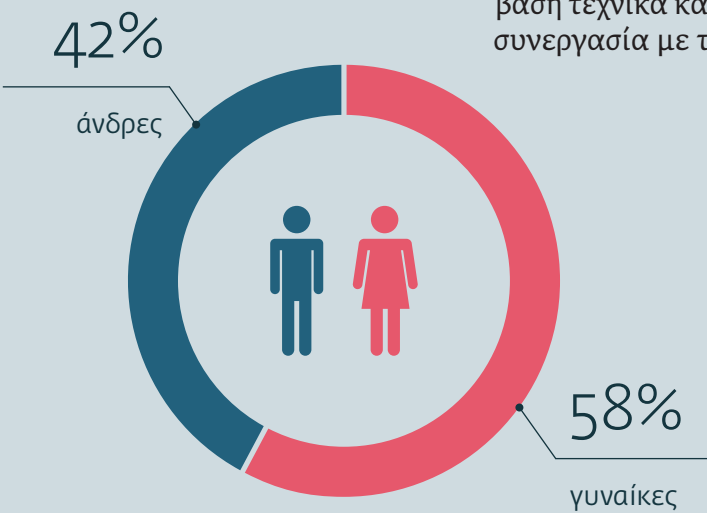
Υποβοήθηση καθηκόντων Προέδρου

Επιπλέον για την υποβοήθηση στην άσκηση των καθηκόντων του Προέδρου της ΡΑΣ συστάθηκαν τρεις (3) θέσεις μετακλητών συνεργατών με εξειδίκευση σε θέματα αρμοδιότητας της ΡΑΣ.

Στο πλαίσιο αυτό ολοκληρώθηκε τον Οκτώβριο με απόφαση της Προέδρου, η πρόσληψη του πρώτου μετακλητού συνεργάτη της, Νομικού, με ειδίκευση στο Διοικητικό Δίκαιο.

Επιμόρφωση του ανθρώπινου δυναμικού της ΡΑΣ

Δόθηκε η δυνατότητα παρακολούθησης σεμιναρίων, συνεδρίων και ημερίδων, στο εσωτερικό και στο εξωτερικό, στους υπαλλήλους της Αρχής σχετικά με το αντικείμενο της εργασίας τους, με την έγκριση της Διοίκησης τόσο σε δημόσιους φορείς (πχ ΙΝΕΠ ΕΚΔΔΑ), όσο και ιδιωτικούς, με φυσική παρουσία ή από απόσταση. Ειδικά για τους υπαλλήλους που υπηρετούν στη Μονάδα Ασφάλειας και Διαλειτουργικότητας, τα σεμινάρια ήταν κατά βάση τεχνικά και στοχευμένα, σε συνεργασία με τον ERA.



Ποσοστό υπαλλήλων ανά φύλο

9.3 Λοιπές Δράσεις

Αναθεώρηση Μητρώου και Χάρτη Κινδύνων ανά γραφείο και τμήμα της Μονάδας Οικον. & Διοικ. Υπηρεσιών

Στο πλαίσιο του εντοπισμού και της καταγραφής των Κινδύνων που απειλούν τον Οργανισμό, η μονάδα Οικονομικών & Διοικητικών Υπηρεσιών αξιολόγησε εκ νέου τους κινδύνους που την αφορούν, βάσει της πιθανότητας εμφάνισης και του μεγέθους της επίπτωσης και συνέταξε ένα αναθεωρημένο Μητρώο και Χάρτη Κινδύνων ανά γραφείο και ανά τμήμα, βάσει του οποίου καταρτίζεται το ετήσιο πρόγραμμα ελέγχων του Εσωτερικού ελεγκτή.



10. Οικονομικά στοιχεία

Η ΡΑΣ απολαμβάνει διοικητικής και οικονομικής αυτοτέλειας και δεν υπόκειται σε έλεγχο από κυβερνητικά όργανα ή άλλη διοικητική αρχή. Καταρτίζει δικό της προϋπολογισμό, ο οποίος συντάσσεται με ευθύνη του Προέδρου της και αποστέλλεται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Η εκτέλεση του προϋπολογισμού της Αρχής, ανήκει αποκλειστικά σε αυτήν, στο πλαίσιο της πλήρους αυτοτέλειας. Οι σχετικές δαπάνες της εκκαθαρίζονται από την Οικονομική Υπηρεσία της Αρχής.

Οι απλήρωτες υποχρεώσεις που υπήρξαν στο τέλος του οικ. έτους 2025 ήταν μόλις 19.538,77€, οι οποίες οφείλονται σε τιμολογήσεις που εμφανίστηκαν τις τελευταίες μέρες του έτους και δεν κατέστη δυνατό να εξοφληθούν.

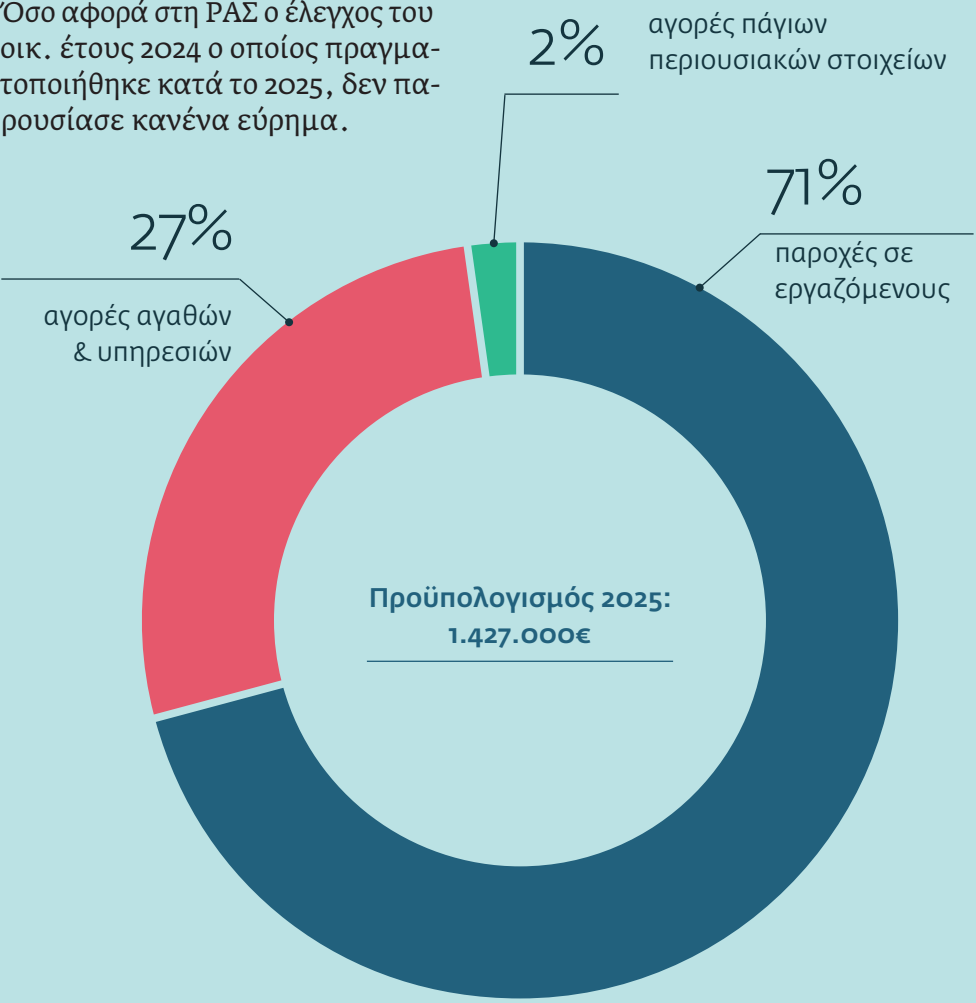
Σύνταξη & Έλεγχος Οικονομικών Καταστάσεων για το 2024

Οι χρηματοοικονομικές καταστάσεις της ΡΑΣ, οι οποίες αποτελούνται από την κατάσταση χρηματοοικονομικής θέσης (ισολογισμός) της 31ης Δεκεμβρίου 2024, τις καταστάσεις χρηματοοικονομικής επίδοσης (κατάσταση αποτελεσμάτων), μεταβολών καθαρής θέσης και ταμιακών ροών της χρήσεως που έληξε την ημερομηνία αυτή, καθώς και τις επεξηγηματικές σημειώσεις των χρηματοοικονομικών καταστάσεων (προσάρτημα), έχουν εγκριθεί με απόφαση της Ολομέλειας της

ΡΑΣ και έχουν ελεγχθεί από δύο (2) ορκωτούς ελεγκτές. Στην Έκθεση Ελέγχου επί των χρηματοοικονομικών καταστάσεων που συνέταξαν, δεν παρουσιάστηκε κάποιο εύρημα.

Κατασταλτικός Έλεγχος

Στη ΡΑΣ διαβιβάστηκε η Έκθεση και ο Πίνακας Ευρημάτων του ελέγχου των Δημοσιονομικών Επιδόσεων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και των ειδικών φορέων του οικ. έτους 2024 από το Γραφείο του Επιτρόπου του Ελεγκτικού Συνεδρίου. Όσο αφορά στη ΡΑΣ ο έλεγχος του οικ. έτους 2024 ο οποίος πραγματοποιήθηκε κατά το 2025, δεν παρουσίασε κανένα εύρημα.



ο αναλυτικός προϋπολογισμός παρουσιάζεται στο παράρτημα

Διαγωνισμοί και Συμβάσεις Προμηθειών και Υπηρεσιών

Για την κάλυψη των αναγκών της ΡΑΣ σε Υπηρεσίες και Προμήθειες μικρής αξίας, οι οποίες δεν ήταν δυνατό να ενταχθούν σε διαγωνιστικές διαδικασίες μεγαλύτερης κλίμακας σύμφωνα με τα άρθρα 117Α και 118, διενεργήθηκαν 68

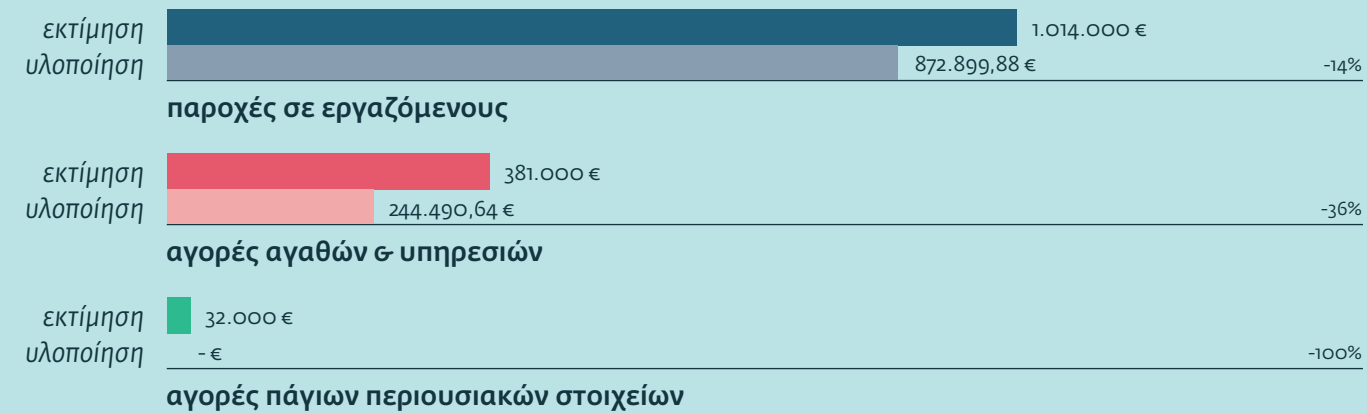
διαγωνισμοί συνολικής αξίας 267.912,44€ συμπεριλαμβανομένου του ΦΠΑ, με τη διαδικασία Απευθείας Ανάθεσης ήτοι διαδικασίας ανάθεσης σύμβασης με ή χωρίς εκ των προτέρων δημοσιότητα κατά περίπτωση, σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 120 του Ν. 4412/2016, στο πλαίσιο της οποίας οι αναθέτουσες αρχές

αναθέτουν σύμβαση στον οικονομικό φορέα της επιλογής τους, κατόπιν έρευνας αγοράς.

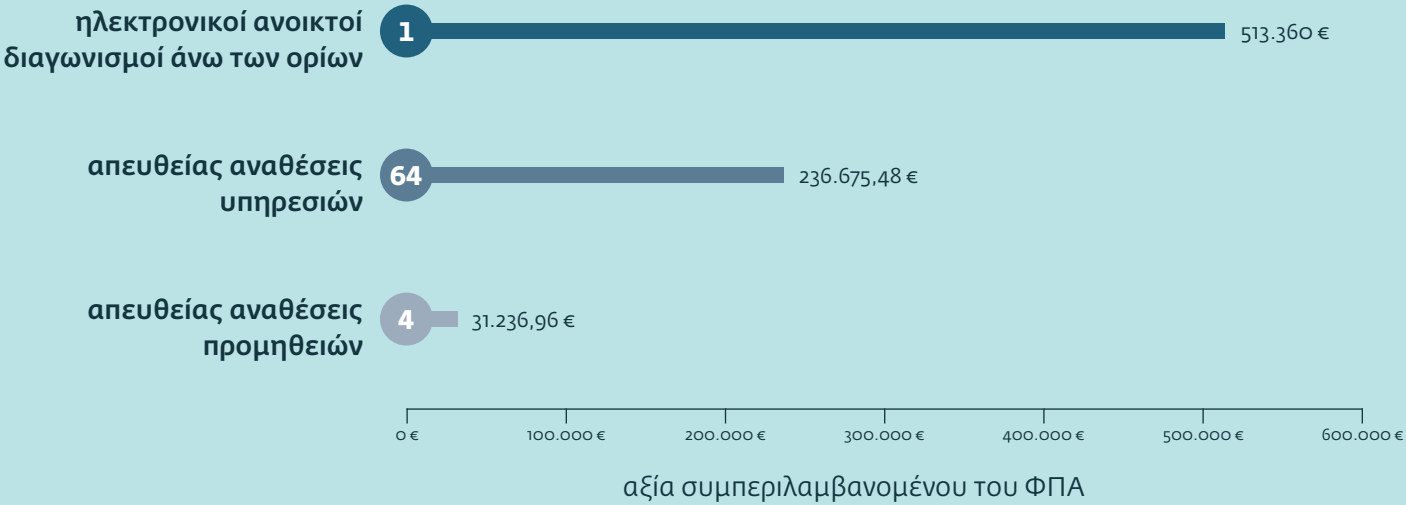
Επίσης η ΡΑΣ εντάχθηκε στο Έργο του ΥΠΥΜΕ με τίτλο : «Οργανωτική Μεταρρύθμιση στο Σιδηροδρομικό Τομέα», με το Υποέργο με θέμα : «Υπηρεσίες υποστήριξης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων

Ανάλυση δαπανών

Ο Π/Υ της ΡΑΣ για το έτος 2025 εκτελέστηκε κατά 81,73%



Δαπάνες ανά τύπο διαγωνιστικής διαδικασίας
Συνολικό ποσό για διαγωνισμούς και αναθέσεις 781.272,44 €



(ΡΑΣ) κατά την υλοποίηση της Μεταρρύθμισης του Σιδηροδρομικού Τομέα» το οποίο χρηματοδοτείται από το Εθνικό ΠΔΕ. Η ΡΑΣ προχώρησε σε ηλεκτρονικό Διαγωνισμό άνω των ορίων (ν. 4412/2016) μέσω ΕΣΗΔΗΣ, αξιολόγησε τις προσφορές και προχώρησε στη Συμβασιοποίηση του έργου. Από το Ταμείο Ανάκαμψης πραγματοποιήθηκε στο φάκελο του έργου ο απαιτούμενος έλεγχος, στον οποίο δεν υπήρξε κάποια αξιοσημείωτη παρατήρηση.

Τέλος, η Οικονομική Υπηρεσία της ΡΑΣ στο τέλος του οικ. έτους 2025 προέβη σε έκδοση δέκα εννέα (19) Αποφάσεων Πολυετούς Υποχρέωσης, που αφορούν σε υπηρεσίες παροχής υπηρεσιών, προκειμένου να υπάρχει απρόσκοπτη και απερίσπαστη λειτουργία της Αρχής.

Δράσεις Ενίσχυσης Προϋπολογισμού της ΡΑΣ για το 2026

Ο Π/Υ της ΡΑΣ ενισχύθηκε έπειτα από σημαντικές προσπάθειες και ενέργειες της νέας Διοίκησης σε συνεργασία με το Τμήμα Οικονομικών Υπηρεσιών. Ο νέος Π/Υ

περιλαμβάνει δράσεις ενδυνάμωσης του οικοσυστήματος και της κοινής κουλτούρας ασφάλειας, τεχνολογικές λύσεις υποστήριξης της βελτίωσης των υπηρεσιών της Αρχής, αύξησης της τεχνογνωσίας της, αναβάθμισης της εικόνας της και δραστηριοποίησής της στο Ευρωπαϊκό δίκτυο Αρχών ασφάλειας σιδηροδρόμου. Αποτελεσμα είναι ο Π/Υ της Αρχής, μετά από έγκριση των αρμόδιων Υπουργείων, για το 2026 να αυξηθεί κατά 141,56% έναντι του 2025, ήτοι να φθάσει στο ύψος των 3.447.000,00€.

Προϋπολογισμός Επιδόσεων

Η ΡΑΣ συμμετείχε για πρώτη φορά στον Προϋπολογισμό Επιδόσεων για το 2026. Ο Π/Υ Επιδόσεων είναι ένα σύγχρονο σύστημα δημοσιονομικής διαχείρισης στην Ελλάδα που συνδέει τη χρηματοδότηση των φορέων της Γενικής Κυβέρνησης με συγκεκριμένους, μετρήσιμους στόχους και αποτελέσματα (performance-based budgeting). Σκοπός του είναι αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των δημόσιων πολιτικών, η διαφάνεια στη χρήση των πόρων και η παρακολούθηση της πορείας των προγραμμάτων.

Μεταρρύθμιση του Δημοσιονομικού Συστήματος (ΟΠΣΥΔΔ/GOV-ERP)

Το νέο Πληροφοριακό Σύστημα Δημοσιονομικής Διαχείρισης (govERP), θα αντικαταστήσει στο SAP και βρίσκεται σε στάδιο υλοποίησης. Η ΡΑΣ το 2025 ανταποκρίθηκε σε οποιαδήποτε στοιχείο ζητήθηκε από την αρμόδια Ομάδα του Υπουργείου Οικονομικών, όρισε χρήστες ανά Επιχειρησιακή Περιοχή και απέστειλε τις αναφορές οι οποίες ζητήθηκαν.

Βεβαίωση Διοικητικών Προστίμων από τη ΡΑΣ

Με βάση την Α. 1209/2021 Απόφαση του Διοικητή της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων, σύμφωνα με την οποία προβλέφθηκε ότι η βεβαίωση των Διοικητικών Προστίμων μεταφέρεται από τις Υπηρεσίες της εφορίας στον Φορέα ο οποίος επιβάλλει το πρόστιμο, η ΡΑΣ προχώρησε σε όλες τις απαιτούμενες ενέργειες για την πιστοποίηση της Αρχής με την Γενική Γραμματεία Πληροφοριακών Συστημάτων Δημόσιας Διοίκησης (Γ.Γ.Π.Σ.Δ.Δ.), μέσω του Κέντρου Διαλειτουργικότητας της ΓΓΠΣΔΔ.

11. Ασφάλεια & Διαλειτουργικότητα σιδηροδρόμων

ΑΣΦΑΛΕΙΑ

11.1 Στρατηγική Εποπτείας, προγραμματισμός και εκτέλεση εποπτικών δραστηριοτήτων

Στρατηγική εποπτείας

Η εποπτεία των σιδηροδρομικών οργανισμών αποτελεί μία από τις σημαντικότερες δραστηριότητες της ΡΑΣ, στο πλαίσιο των καθηκόντων που ασκεί ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας (ΕΑΑ) για τους σιδηροδρόμους, σύμφωνα με το άρθρο 69 του ν.4632/2019 (Α' 159).

Στο πλαίσιο της ανωτέρω δραστηριότητας συντάχθηκε από τη ΜΑΣΔ η αναθεωρημένη [Στρατηγική για την Εποπτεία για την περίοδο 2023-2025](#), σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Παραρτήματος Ι του Κατ' Εξουσιοδότηση Κανονισμού (ΕΕ) 2018/761 η οποία εγκρίθηκε με την υπ. αριθμ.



Στρατηγική για την Εποπτεία 2023-2025

1713/30-05-2025 Απόφαση της Προέδρου ΡΑΣ. Η εν λόγω Στρατηγική αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα της ΡΑΣ και ενημερώθηκαν σχετικά οι ενδιαφερόμενοι σιδηροδρομικοί οργανισμοί.

Παράλληλα, ξεκίνησε η κατάρτιση της νέας Στρατηγικής για την Εποπτεία, βάσει διακινδύνευσης για την περίοδο 2026 - 2028.

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

Για την προετοιμασία και την εκτέλεση του Σχεδίου Εποπτείας 2025 ελήφθησαν υπόψη:

- Η Στρατηγική Εποπτείας της ΡΑΣ για την περίοδο 2023-2025 και κυρίως το άρθρο 7 Στρατηγικές προτεραιότητες για την εποπτεία.
- Οι διαθέσιμοι πόροι της ΡΑΣ.

- Ο τύπος, η έκταση και το μέγεθος των ΣΕ.

- Η συνέχιση της συμμόρφωσης με το σύνολο των κριτηρίων αξιολόγησης/απαιτήσεων που τίθενται από τους σχετικούς ευρωπαϊκούς Κανονισμούς, εντός της περιόδου ισχύος των σχετικών Πιστοποιητικών και Εγκρίσεων.

- Οι εκκρεμότητες που υπάρχουν από «ανοιχτές» μη συμμορφώσεις οι οποίες έχουν προκύψει από παλαιότερες εποπτικές δραστηριότητες.

- Η απαιτούμενη συνεργασία μεταξύ των ΕΕΑ, στις περιπτώσεις διασυνοριακής λειτουργίας (άρθρο 7.2 της Στρατηγικής).

- Οι στόχοι δραστηριοτήτων (τομείς) και οι προτεραιότητες βάσει κινδύνου (risk based criteria) (άρθρο 7.3 της Στρατηγικής).

Σχέδιο εποπτείας

Το Σχέδιο Εποπτείας για το έτος 2025 εγκρίθηκε τον Ιούλιο 2025, με την ανάληψη καθηκόντων της νέας διοίκησης, και περιλάμβανε **έντεκα (11) παραγραμματισμένες** δραστηριότητες εποπτείας σε Δ.Υ., Σ.Ε. και Υ.Σ.Φ., λαμβάνοντας υπόψη τις

θεματικές περιοχές/προτεραιότητες βάσει κινδύνου, που είχαν προσδιορισθεί στην Στρατηγική για την Εποπτεία της περιόδου 2023 - 2025. Πραγματοποιήθηκαν οι εννιά (9) προγραμματισμένες εποπτικές δραστηριότητες ως ακολούθως.

- ΔΥ ΟΣΕ (νυν ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΕΛΛΑΔΟΣ ΜΑΕ), (2 εποπτικές δραστηριότητες)

- Ένας (1) Έλεγχος Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας - Οκτώβριος 2025.

- Μία (1) Συνάντηση Εποπτείας - Αύγουστος 2025.

- ΣΕ HELLENIC TRAIN (5 εποπτικές δραστηριότητες)

- Ένας (1) Έλεγχος Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (σύστημα διαχείρισης της επάρκειας των μηχανοδηγών, το σύστημα παρακολούθησης των μηχανοδηγών από τη ΣΕ) - Ιούλιος 2025.

- Ένας (1) Έλεγχος Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (επάρκεια προσωπικού, συνεχής βελτίωση ΣΔΑ, διδάγματα από ατυχήματα και περιστατικά, συστάσεις ΕΟΔΑΣΑΑΜ) - Οκτώβριος 2025.

- Ένας (1) έλεγχος Συστήματος Συντήρησης Τροχαίου Υλικού (ΥΣΦ) - Νοέμβριος 2025.

- Μία (1) Συνάντηση Εποπτείας - Οκτώβριος 2025.

- ΣΕ GFR - ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ, (2 εποπτικές δραστηριότητες)

- Ένας (1) Έλεγχος Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας («Εξέλιξη του σχεδίου δράσης για την αντιμετώπιση των εναπομεινάντων προβληματικών σημείων από την έκδοση του Ενιαιίου



Πιστοποιητικού Ασφάλειας ΕΠΑ») - Ιούλιος 2025.

- Μία (1) Συνάντηση Εποπτείας - Σεπτέμβριος 2025.

- ΣΕ ΣΤΑΣΥ (1 εποπτική δραστηριότητα)

- Ένας (1) έλεγχος Συστήματος Συντήρησης Τροχαίου Υλικού (ΥΣΦ) - Δεκέμβριος 2025.

- ΣΕ RAILCARGO (2 εποπτικές δραστηριότητες)

- Μία (1) επιθεώρηση δραστηριότητας «Προετοιμασία συρμού πριν την αναχώρηση» - Νοέμβριος 2025.

- Μία (1) Συνάντηση Εποπτείας - Μάιος 2025.

- ΔΥ & όλες οι ΣΕ (1 εποπτική δραστηριότητα)

- Κοινή Συνάντηση Εποπτείας - Δεκέμβριος 2025.

Επίσης κατά το έτος 2025 πραγματοποιήθηκαν οι παρακάτω έκτακτοι/ αιφνίδιοι έλεγχοι επιθεωρήσεις:

- ΔΥ ΟΣΕ (1 αιφνίδια εποπτική δραστηριότητα)

- Μία (1) Επιθεώρηση Δραστηριότητας (Διαχείριση κυκλοφορίας σε σταθμό - Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας (ΚΕΚ) στο Λιανοκλάδι) - Αύγουστος 2025.

- ΣΕ HELLENIC TRAIN (2 αιφνίδιες εποπτικές δραστηριότητες)

- Δύο (2) επιθεωρήσεις δραστηριότητας Cab Ride - Αύγουστος 2025.

- ΣΕ HELLENIC TRAIN - ΥΣΦ (1 αιφνίδια εποπτική δραστηριότητα)

- Ένας (1) Έλεγχος Συστήματος Συντήρησης Τροχαίου Υλικού (ΥΣΦ) - Νοέμβριος 2025.

- ΣΕ ΣΤΑΣΥ (1 αιφνίδια εποπτική δραστηριότητα)

- Μία (1) επιθεώρηση δραστηριότητας Cab Ride - Αύγουστος 2025.

Δεν υποβλήθηκαν προσφυγές από τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με αποφάσεις που ελήφθησαν από τη ΡΑΣ κατά τη διάρκεια των δραστηριοτήτων εποπτείας το 2025.

Επιπλέον, στο πλαίσιο των εποπτικών της δραστηριοτήτων η ΡΑΣ σχεδίασε και πραγματοποίησε τις ακόλουθες δράσεις/πρωτοβουλίες εντός του 2025:

- Συνέχισε να παρακολουθεί τα σιδηροδρομικά συμβάντα και ατυχήματα στο εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, κατόπιν αναφοράς τους από το ΔΥ και τις ΣΕ, με στόχο την τροφοδότηση της Στρατηγικής για την Εποπτεία και του ετήσιου Σχεδίου Εποπτείας βάσει ανάλυσης κινδύνων.
- Συνέχισε να παραλαμβάνει σε μηνιαία βάση Εκθέσεις ελέγχου καταγραφής πορείας των αμαξοστοιχιών της ΣΕ HELLENIC TRAIN προκειμένου να παρακολουθεί τη συμμόρφωση των οδηγών αμαξοστοιχιών με τα όρια ταχύτητας.

11.2 Συστάσεις Ασφαλείας

Η Επιτροπή Διερεύνησης του σιδηροδρομικού ατυχήματος των Τεμπών, στο πλαίσιο της διεξαχθείσας έρευνας, εξέδωσε στις 28-02-2025 πόρισμα στο οποίο περιλαμβάνονται συστάσεις ασφαλείας με αποδέκτες τον Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ) ΟΣΕ, τη Σιδηροδρομική Επιχείρηση (ΣΕ) HELLENIC TRAIN, τις υπόλοιπες ΣΕ, την Κάτοχο/Διαχειριστή του τροχαίου υλικού ΓΑΙΑΟΣΕ, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), το Υπουργείο Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ (ERA) και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Οι εν λόγω συστάσεις εκδόθηκαν σύμφωνα

με το άρθρο 26 παρ. 2 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, ήτοι το άρθρο 49 παρ. 2 του Ν. 5014/2023 (Α' 14). Συνολικά εκδόθηκαν 18 συστάσεις ασφαλείας εκ των οποίων οι έξι (6) απευθύνονται στον ΔΥ, οι δύο (2) στην ΣΕ HELLENIC TRAIN, οι δύο (2) στη ΡΑΣ, η μία (1) στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, οι δύο (2) στο Υπουργείο Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, οι δύο (2) στον ERA και δύο (2) αφορούσαν την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Επίσης στις 07/06/2024 εκδόθηκε μία (1) σύσταση ασφαλείας που αφορούσε κυρίως τον ΔΥ, τις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις και τον κάτοχο του Τροχαίου Υλικού.

Η ΡΑΣ έχει καθήκον να επιβλέπει τις ανωτέρω συστάσεις ασφαλείας που απευθύνονται στον ΔΥ και τις ΣΕ και να λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα τα οποία διασφαλίζουν την επαρκή και έγκαιρη εφαρμογή τους, σύμφωνα με το άρθρο 69 του Ν. 4632/2019 (Α' 159), καθώς και να ενημερώνει τον ΕΟΔΑΣΑΑΜ σε τακτά διαστήματα σύμφωνα με το άρθρο 49, παρ. 3 του Ν. 5014/2023 (Α' 14).

Αναλυτικότερα η εξέλιξη των μέτρων που έχουν υλοποιηθεί ή προγραμματίζονται να υλοποιηθούν για την εξυπηρέτηση της εφαρμογής των ανωτέρω συστάσεων κατά την διάρκεια του 2025 αποτυπώνεται ως εξής:

Διαχειριστής Υποδομής

Σχετικά με τις 2025-RL01-001, 2025-RL01-002, 2025-RL01-003, 2025-RL01-004, 2025-RL01-005 και 2025-RL01-017 συστάσεις ο Διαχειριστής Υποδομής εντός του 2025 δεν έχει καταρτίσει και υποβάλλει στην ΡΑΣ Σχέδιο Δράσης για την υλοποίηση αυτών.

HELLENIC TRAIN

Σχετικά με τις δύο (2) συστάσεις ασφαλείας 025-RL01-006 και 2025-RL01-007 η Σιδηροδρομική

Συνολικά εκδόθηκαν 18 συστάσεις ασφαλείας εκ των οποίων οι έξι (6) απευθύνονται στον ΔΥ, οι δύο (2) στην ΣΕ HELLENIC TRAIN, οι δύο (2) στη ΡΑΣ, η μία (1) στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, οι δύο (2) στο Υπουργείο Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, οι δύο (2) στον ERA και δύο (2) αφορούσαν την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Επιχείρηση HELLENIC TRAIN υπέβαλλε στις 11/04/2025 Σχέδιο Δράσης για την υλοποίηση αυτών. Εν συνέχεια προχώρησε στην υλοποίηση των προβλεπόμενων ενεργειών σύμφωνα με τα υποβαλλόμενα σχέδια δράσης και ενημέρωνε σε τακτά χρονικά διαστήματα της ΡΑΣ. Σύμφωνα με την τελευταία ενημέρωση (Σεπτέμβριο του 2025) το σχέδιο δράσης εκτελούνταν και εκτιμάται ότι θα έχει ολοκληρωθεί έως το τέλος του 2025. Αναμένεται η ενημέρωση της Αρχής.

Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων

Σύσταση 2025-RL01-008 Σύστημα αναφοράς περιστατικών

Η ΡΑΣ ζήτησε από του σιδηροδρομικούς φορείς την Συμετοχή εκπροσώπων του σιδηροδρομικού τομέα και της ΡΑΣ, σε εθελοντική βάση, στην πιλοτική εφαρμογή του συστήματος ISS, στο πλαίσιο της ΚΜΑ ASLP. Επίσης, ολοκλήρωσε τη σύνταξη ενός πρότυπου εντύπου «Ενιαίο Δελτίο Καταγραφής Σιδηροδρομικού



Συμβάντος (ΕΔΚΣΣ)», το οποίο θα αποστέλλει για διαβούλευση και εφαρμογή στον σιδηροδρομικό τομέα το δεύτερο τρίμηνο του 2026. Τέλος, θα αναπτύξει ολοκληρωμένο πληροφοριακό κοινό σύστημα αναφορών συμβάντων και ατυχημάτων, και γενικότερα αξιολόγησης των επιδόσεων ασφαλείας του συνολικού σιδηροδρομικού οικοσυστήματος εντός του 2026.

Σύσταση 2025-RL01-009 Εποπτεία επιδόσεων ασφαλείας του σιδηροδρομικού συστήματος

Ολοκληρώθηκε η Στρατηγική Εποπτείας της περιόδου 2026-2028 και θα εγκριθεί το πρώτο τρίμηνο του 2026. Η διαδικασία της εποπτείας (έλεγχοι Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας, επιθεωρήσεις, συναντήσεις εποπτείας κ.α.) ανασχεδιάστηκε, περιλαμβανομένου του σχεδιασμού νέων πρότυπων εντύπων

που θα χρησιμοποιούνται από τους επιθεωρητές.

Το Μοντέλο Ωριμότητας Διαχείρισης του ERA (Management Maturity Model) θα εξακολουθεί να χρησιμοποιείται από τη ΡΑΣ ως εργαλείο αξιολόγησης της ορθής εφαρμογής και της αποτελεσματικότητας των Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) των σιδηροδρομικών οργανισμών. Επίσης στο τέλος του 2025 πραγματοποιήθηκε Αυτό-αξιολόγηση των επιδόσεων ασφαλείας κάθε σιδηροδρομικού οργανισμού με χρήση ερωτηματολογίου βασισμένου στο ERA MMM.

Σύσταση 2024-01RL

Η σύσταση εκδόθηκε τον Ιούνιο του 2024 στο πλαίσιο της διερεύνησης του δυστυχήματος των Τεμπών και αφορούσε επικοινωνίες σχετιζόμενες με την ασφάλεια, μεταξύ του μηχανοδηγών και

σταθμαρχών, οι οποίες χρήζουν βελτίωσης και συμμόρφωσης με το προσάρτημα Γ της Τεχνικής Προδιαγραφής Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΤΠΔ OPE).

Έως το τέλος του 2025 η Σύσταση Ασφαλείας 2024-01RL δεν έχει αρχίσει να εφαρμόζεται, παρά τον επείγοντα χαρακτήρα της. Ο ελληνικός σιδηροδρομικός τομέας δεν έδειξε έτοιμος για την άμεση έναρξη εφαρμογής και των δύο (2) σημείων της ανωτέρω Σιδηροδρομικής Σύστασης Ασφάλειας, αλλά θα απαιτηθεί προηγούμενος η υλοποίηση σχετικών σχεδίων δράσης για την εφαρμογή της το επόμενο χρονικό διάστημα. Αναλήφθηκαν δέουσες ενέργειες, σε επίπεδο σχεδιασμού δράσεων, χωρίς κάποιο πρακτικό αποτέλεσμα μέχρι στιγμής.

11.3 Μέτρα ασφαλείας που εφαρμόστηκαν

11.3.1 Εποπτικές δράσεις/ Παρεμβάσεις

Κατά τη διάρκεια του έτους 2025 η ΡΑΣ παρακολούθησε την εφαρμογή συγκεκριμένων μέτρων, ως διορθωτικών ενεργειών περιλαμβανομένων σε σχετικά σχέδια δράσης από τους σιδηροδρομικούς οργανισμούς, σε συνέχεια Μη Συμμορφώσεων (ΜΣ) & Προτάσεων Βελτίωσης (ΠΒ), που εντοπίστηκαν/ προτάθηκαν από την ΡΑΣ κατά την άσκηση των εποπτικών της δραστηριοτήτων Ενδεικτικά αναφέρονται για τη ΣΕ HELLENIC TRAIN:

- Η συμπλήρωση της σχετικής διαδικασίας με ενέργειες / αρμοδιότητες στις οποίες θα πρέπει να προβεί η ΣΕ για αναστολή πιστοποιητικών μηχανοδηγού (Δ.Μ.Σ. 20.1)
- Η αναθεώρηση της Διαδικασίας GEN 0097 (Δ.Μ.Σ. 20.2)
- Η εντός 72 ωρών ενημέρωση της ΡΑΣ για την κατάσταση λειτουργίας και χρήσης του συστήματος ERTMS (εποχούμενο) και το χρονοδιάγραμμα λειτουργίας και χρήσης του (Μ.Σ. 22.1).
- Η προσθήκη στις υφιστάμενες διαδικασίες μηχανοδήγησης των αντίστοιχων με τη χρήση του ETCS, ώστε να είναι διαθέσιμες όταν το σύστημα ETCS τεθεί σε λειτουργία (Μ.Σ. 22.2).
- Η μη έναρξη της διαδικασίας εκπαίδευσης του προσωπικού για τη μηχανοδήγηση μέσω συστήματος ETCS (Μ.Σ. 22.3).
- Η εντός 72 ωρών ενημέρωση της ΡΑΣ για την κατάσταση λειτουργίας και χρήσης του

συστήματος GSM-R (εποχούμενο) και το χρονοδιάγραμμα λειτουργίας και χρήσης του από τους μηχανοδηγούς (Μ.Σ. 22.4).

11.3.2 Παρεμβάσεις μετά από διερεύνηση καταγγελιών

Στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της ως Εθνική Αρχή, η ΡΑΣ έλαβε το έτος 2025 τις παρακάτω καταγγελίες / επιστολές, οι οποίες οδήγησαν σε παρεμβάσεις και λήψη ενδεδειγμένων μέτρων:

1. Την καταγγελία/παρέμβαση της Π.Ε.Π.Ε., για το συμβάν που έλαβε χώρα στον ΣΣ ΚΟΡΙΝΟΣ στις 25-11-2024. Σύμφωνα με το έγγραφο της ΠΕΠΕ «Την Δευτέρα 25/11/2024 η αμαξοστοιχία 2591 είχε ακινητοποιηθεί λόγω τεχνικού προβλήματος στη στάση Κορινός. Ακολουθούσε η αμαξοστοιχία IC 57. Σύμφωνα με τις αναφορές των 2 μηχανοδηγών της IC 57 ενώ η αμαξοστοιχία 2591 ήταν σταθμευμένη στον Σ.Σ. Κορινό η ένδειξη εισόδου σε αυτόν ήταν πράσινη, αντί για κόκκινη. Οι μηχανοδηγοί της IC 57 είχαν μειώσει την ταχύτητα τους, γνωρίζοντας ότι η προπορευόμενη αμαξ 2591 είχε καθυστέρηση 15 λεπτών και αντιμετώπιζε τεχνικά προβλήματα και έτσι απεφεύχθη η σύγκρουση».

Η ΡΑΣ με σχετικό έγγραφό της ζήτησε από το ΔΥ ΟΣΕ να επισπεύσει τη διενέργεια της διερεύνησης του ανωτέρω περιστατικού και να γνωστοποιήσετε στη ΡΑΣ και τον ΕΟΔΑΣΑΑΜ, το συντομότερο δυνατό, τη σχετική έκθεση σε εφαρμογή των προβλέψεων του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ). Επιπλέον κάλεσε το ΔΥ ΟΣΕ να υποβάλει στη ΡΑΣ:

- Τυχόν μέτρα που προβλέπονται στο Μητρώο Διακινδύνευσης, ή/και σε άλλο έγγραφο, τα οποία είχαν υλοποιηθεί ή υλοποιήθηκαν

για την εξάλειψη ή μείωση της εν λόγω επικινδυνότητας, λόγω λανθασμένων ενδείξεων της σηματοδότησης.

- Τις καταγεγραμμένες επικοινωνίες μεταξύ εμπλεκόμενων σταθμαρχών και εμπλεκόμενων μηχανοδηγών.
 - Τις καταγραφές των δεδομένων σηματοδότησης (όψη σημάτων, στοιχεία κατάληψης κυκλωμάτων γραμμής κλπ) κατά την ώρα του περιστατικού.
 - Επιπλέον, αναφορικά με το εν λόγω συμβάν, ομάδα ελέγχου της ΡΑΣ διενέργησε αιφνίδιο έλεγχο στο ΚΕΚ Λάρισας (Τηλεδιοίκηση) στις 09-12-2024. Η σύνταξη της έκθεσης του ελέγχου τελεί υπό εξέλιξη.
2. Την καταγγελία της ΠΕΠΕ., σχετικά με παραβίαση του μέγιστου ημερήσιου χρόνου μηχανοδήγησης, καθώς και την εκτέλεση ελιγμών από μηχανοδηγούς της Σιδηροδρομικής Επιχείρησης (ΣΕ) HELLENIC TRAIN, χωρίς να κατέχουν πιστοποιητικά μηχανοδηγού, για το τροχαίο υλικό που στελεχώνουν. Με την υπ. αριθμ. πρωτ. 542/14-02-2025 Απόφαση Προέδρου της ΡΑΣ αποφασίσθηκε η διενέργεια έρευνας σχετικά με την καταγγελία της ΠΕΠΕ, σε εφαρμογή του άρθρου 6 του κανονισμού ακροάσεων. Η εν λόγω καταγγελία διαβιβάστηκε στην HELLENIC TRAIN, εφιστώντας την προσοχή για την απαρένγκλιτη τήρηση των διατάξεων της νομοθεσίας που διέπει το μέγιστο ημερήσιο χρόνο μηχανοδήγησης, τα πιστοποιητικά μηχανοδηγού και εν γένει την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Επίσης διαβιβάστηκε και στην ΠΕΠΕ για την υποβολή πληροφοριών και εγγράφων σχετικά

με την εν λόγω καταγγελία χωρίς όμως να προσκομισθεί κανένα συγκεκριμένο στοιχείο.

3. Τις Εξώδικες Διαμαρτυρίες – Δηλώσεις – Προσκλήσεις, συγγενών θυμάτων και σοβαρά τραυματιών του σιδηροδρομικού δυστυχήματος των Τεμπών, σχετικά με το ζήτημα της πυραντοχής των υλικών καθισμάτων Επιβαταμαξών (Ε/Α) που χρησιμοποιούνται στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο από τη Σιδηροδρομική Επιχείρηση (ΣΕ) HELLENIC TRAIN. Με εντολή της Προέδρου της ΡΑΣ, ζητήθηκε από την αρμόδια υπηρεσιακή μονάδα η διενέργεια έρευνας σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ (Β' 2913/2021), σε συνδυασμό με τις διατάξεις του Εσωτερικού Κανονισμού Λειτουργίας της ΡΑΣ (Β' 5781/2018). Η εν λόγω έρευνα ολοκληρώθηκε και το σχετικό πόρισμα της αρμόδιας οργανωτικής μονάδας υποβλήθηκε στη διοίκηση της ΡΑΣ στις αρχές Απριλίου 2026. Επισημαίνεται ότι στο πλαίσιο της έρευνας αυτής, διενεργήθηκε από τη ΡΑΣ αιφνίδιος έλεγχος (επιθεώρηση) του ΥΣΦ HELLENIC TRAIN στις εγκαταστάσεις του Εργοστασίου της Θεσσαλονίκης στις 07-11-2025, για τον οποίο εκδόθηκε σχετική έκθεση ελέγχου που αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του πορίσματος της προαναφερθείσας έρευνας. Με βάση το ανωτέρω πόρισμα, η Ολομέλεια της ΡΑΣ αποφάσισε την ενεργοποίηση της διαδικασίας ακρόασης του Υπεύθυνου για την Συντήρηση Φορέα τροχαίου υλικού (ΥΣΦ) HELLENIC TRAIN, λόγω της διαπίστωσης συγκεκριμένων παραβάσεων διατάξεων της νομοθεσίας και του οικείου Συστήματος (Διαχείρισης) Συντήρησης του ΥΣΦ HELLENIC TRAIN, η οποία

(ακρόαση) βρίσκεται σε εξέλιξη.

11.3.3 Αυτεπάγγελτες έρευνες

Στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας, η ΡΑΣ διεξήγε τις παρακάτω αυτεπάγγελτες έρευνες:

1. Διεξαγωγή Αυτεπάγγελτης Έρευνας σχετικά με το συμβάν που έλαβε χώρα στη γραμμή του Προαστιακού Αθήνας στην περιοχή της Δουκίσσης Πλακεντίας, στις 09-10-2024, βάσει του άρθρου 5, παρ. 2 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ, με ειδικό αντικείμενο της έρευνας τον έλεγχο της τήρησης των κανονισμών, των διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας και των απαιτήσεων του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) του Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ) και της ΣΕ HELLENIC TRAIN, σε σχέση με την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών. Η σχετική έρευνα αποφασίστηκε να διενεργηθεί από στελέχη του προσωπικού της αρμόδιας ΜΑΣΔ της ΡΑΣ, σύμφωνα και προς τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της ΡΑΣ. Με το πέρας της έρευνας συντάχθηκε πόρισμα (Μάρτιος 2025) για την ενεργοποίηση της διαδικασίας ακρόασης για το Διαχειριστή Υποδομής ΟΣΕ ΑΕ, κατ' εφαρμογή του άρθρου 5, παρ. 5 του Κανονισμού Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων. Αναμένεται η Απόφαση της Ολομέλειας για την κλήση σε ακρόαση του Διαχειριστή Υποδομής ΟΣΕ ΑΕ.
2. Διεξαγωγή Αυτεπάγγελτης Έρευνας σχετικά με το συμβάν που έλαβε χώρα στη μονή γραμμή μεταξύ των σταθμών ΑΘΗΝΑ – ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ, την 13-09-2024, βάσει του άρθρου 5, παρ. 2 του Κανονισμού

Ακροάσεων της ΡΑΣ, με ειδικό αντικείμενο της έρευνας τον έλεγχο της τήρησης των κανονισμών, των διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας και των απαιτήσεων του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) του Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ) και της ΣΕ HELLENIC TRAIN σε σχέση με την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών. Η σχετική έρευνα αποφασίστηκε να διενεργηθεί από στελέχη του προσωπικού της αρμόδιας Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας (ΜΑΣΔ) της ΡΑΣ, σύμφωνα και προς τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της ΡΑΣ. Με το πέρας της έρευνας συντάχθηκε πόρισμα (Ιανουάριος 2025) για την ενεργοποίηση της διαδικασίας ακρόασης για το Διαχειριστή Υποδομής ΟΣΕ ΑΕ, κατ' εφαρμογή του άρθρου 5, παρ. 5 του Κανονισμού Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων. Αναμένεται η Απόφαση της Ολομέλειας για την κλήση σε ακρόαση του Διαχειριστή Υποδομής ΟΣΕ ΑΕ.

3. Διεξαγωγή Αυτεπάγγελτης Έρευνας σχετικά τα ακόλουθα σιδηροδρομικά συμβάντα (παραβίαση σηματοδότη):

- από την αμαξοστοιχία 80314 ΑΙΡ-Θριασίου της ΣΕ HELLENIC TRAIN στις 18-02-2024, (ΙΙ) από την αμαξοστοιχία 2235 Αεροδρόμιο-Λιόσια της ΣΕ HELLENIC TRAIN στις 09-03 2024,
- από την αμαξοστοιχία 6015 Αεροδρόμιο-Δ. Πλακεντίας της ΣΕ ΣΤΑΣΥ στις 15-03-2024,
- από την αμαξοστοιχία 1302 ΑΙΡ-Κιάτο της ΣΕ HELLENIC TRAIN στις 20-03-2024,

➤ από την αμαξοστοιχία 1553 Χαλκίδας-Αθηνών της ΣΕ HELLENIC TRAIN στις 22-04-2024,

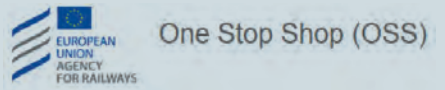
βάσει του άρθρου 5, παρ. 2 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ, με ειδικό αντικείμενο της έρευνας τον έλεγχο της τήρησης των κανονισμών, των διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας και των απαιτήσεων των οικείων Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) του Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ) και των ανωτέρω εμπλεκομένων Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων (ΣΕ), σε σχέση με την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών, βάσει των ενδείξεων και των αποδεικτικών στοιχείων που έχει στα χέρια της η Αρχή. Με το πέρας της έρευνας συντάχθηκε πόρισμα (Ιανουάριος 2025) για την ενεργοποίηση της διαδικασίας ακρόασης για τη Σιδηροδρομική Επιχείρηση HELLENIC TRAIN ΑΕ, τη Σιδηροδρομική Επιχείρηση ΣΤΑΣΥ και το Διαχειριστή Υποδομής ΟΣΕ ΑΕ, κατ' εφαρμογή του άρθρου 5, παρ. 5 του Κανονισμού Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων. Αναμένεται η Απόφαση της Ολομέλειας για την κλήση σε ακρόαση των Σιδηροδρομικών φορέων.

11.4 Ενιαία Πιστοποιητικά Ασφάλειας και Εγκρίσεις Ασφάλειας

11.4.1 Πιστοποίηση Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων (ΣΕ)

Οι Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις προκειμένου να έχουν το δικαίωμα πρόσβασης στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή είναι υποχρεωμένες να έχουν λάβει ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας που έχει εκδοθεί από τον ERA ή

από τη ΕΑΑ (άρ. 1ο της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 και άρ. 62 του ν. 4632/2019). Οι αιτήσεις για ενιαίο πιστοποιητικό/ανανέωση πραγματοποιούνται μέσω της πλατφόρμας της υπηρεσίας μιας στάσης (OSS) η οποία λειτουργεί υπό την ευθύνη του ERA.



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

Στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά δραστηριοποιούνται οι ΣΕ: HELLENIC TRAIN Α.Ε., ΣΤΑΣΥ Α.Ε. (στο τμήμα της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής Δουκίσσης Πλακεντίας-Αεροδρόμιο), GOLDAIR RAIL Α.Ε και η GFR.

Κατά τη διάρκεια του 2025, εκδόθηκε, από τον ERA η ανανέωση του ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας της ρουμάνικης Σ.Ε. GFR. Η ΡΑΣ συμμετείχε στην αξιολόγηση συμμόρφωσης της σχετικής αίτησης, όσον αφορά στις απαιτήσεις των οικείων εθνικών κανόνων.

Όλα τα πιστοποιητικά είναι αναρτημένα στο μητρώο [ERADIS](#) του ERA.



Μητρώο ERADIS - European Railway Agency Database of Interoperability and Safety

HELLENIC TRAIN

Η HELLENIC TRAIN (πρώην TRAINOSE Α.Ε.) είναι κάτοχος του υπ. αριθμ. ΕΥ1020220295 Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφάλειας, που εκδόθηκε από τον ERA, στις 21-12-2022, με τη συμμετοχή των ΕΑΑ της Ελλάδας και της Βουλγαρίας οι οποίες αξιολόγησαν, η κάθε μία, το εθνικό μέρος της αίτησης (συμμόρφωση με εθνικούς κανόνες). Το εν λόγω πιστοποιητικό έχει ισχύ από τις 21.12.2022 έως τις 20.12.2027.

ΣΤΑΣΥ Α.Ε.

Η σιδηροδρομική επιχείρηση ΣΤΑΣΥ ΑΕ είναι κάτοχος από το 2021 του υπ. αριθμ. ΕΛ1020210173 Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφάλειας, πενταετούς διάρκειας, με ισχύ από 07.11.2021 έως 06.11.2026. Στο ανωτέρω πιστοποιητικό συμπεριλήφθηκε η συμμόρφωση προς τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2019/779, ως Υπεύθυνος για τη Συντήρηση Φορέας (ΥΣΦ) οχημάτων για ίδιες λειτουργίες μετά την επιλογή της διενέργειας ενδιάμεσων ελέγχων της ΣΕ ΣΤΑΣΥ ως προς την τήρηση του παραρτήματος II του εν λόγω Κανονισμού.

GOLDAIR RAIL Α.Ε.

Η σιδηροδρομική επιχείρηση Goldair Rail Α.Ε. είναι κάτοχος του υπ. αριθμ. ΕΥ1020220294 Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφάλειας, που εκδόθηκε από τον ERA, στις 20.12.2022 με τη συμμετοχή των ΕΑΑ της Ελλάδας και της Βουλγαρίας οι οποίες αξιολόγησαν, η κάθε μία, το εθνικό μέρος της αίτησης και του υποβληθέντος φακέλου. Το ανανεωμένο πιστοποιητικό, πενταετούς διάρκειας, έχει ισχύ από τις 20.12.2022 έως τις 19.12.2027.

Ετήσιο πρόγραμμα Εποπτικών Δραστηριοτήτων 2025

Α/Α	ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ	ΔΙΑΡΚΕΙΑ (ΗΜ.)	ΕΠΟΠΤΕΥΟΜΕΝΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	ΚΩΔΙΚΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΤΥΠΟΣ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ
1	4-8/8/2025	1	ΔΥ ΟΣΕ	ΔΥ ΟΣΕ-ΣΕ 1/2025	Συνάντηση Ενοπτείας	Προγραμματισμένη	Εφαρμογή αλλαγών του οικείου ΣΔΑ, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του (ΕΕ) 2019/773, όπως τροποποιήθηκε από τον (ΕΕ) 2023/1693
2	8-12/9/2025	1	ΣΕ GFR	GFR-ΣΕ 1/2025	Συνάντηση Ενοπτείας	Προγραμματισμένη	Εφαρμογή αλλαγών του οικείου ΣΔΑ, όπως τροποποιήθηκε από τον (ΕΕ) 2023/1693
3	15-19/9/2025	1	ΔΥ ΟΣΕ	ΟΣΕ	Έλεγχος ΣΔΑ	Προγραμματισμένη	7. "Βελτίωση"
4	22-26/9/2025	1	ΣΕ HELLENIC TRAIN	HELLENIC TRAIN	Έλεγχος ΣΔΑ	Προγραμματισμένη	4.2 "Επάρκεια"
4	22-26/9/2025	1	ΣΕ HELLENIC TRAIN	HELLENIC TRAIN	Έλεγχος ΣΔΑ	Προγραμματισμένη	7. "Βελτίωση"
5	29/9-3/10/2025	1	ΣΕ HELLENIC TRAIN	HELLENIC TRAIN-ΣΕ 1/2025	Συνάντηση Ενοπτείας	Προγραμματισμένη	Εφαρμογή αλλαγών του οικείου ΣΔΑ, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του (ΕΕ) 2019/773, όπως τροποποιήθηκε από τον (ΕΕ) 2023/1693
6	6-10/10/2025	1	ΥΣΦ HELLENIC TRAIN	HELLENIC TRAIN-ΥΣΦ 9/2025	Έλεγχος Συστήματος Συντήρησης	Προγραμματισμένη	Λειτουργία F3
6	6-10/10/2025	1	ΥΣΦ HELLENIC TRAIN	HELLENIC TRAIN-ΥΣΦ 9/2025	Έλεγχος Συστήματος Συντήρησης	Προγραμματισμένη	Λειτουργία F4
7	13-17/10/2025	2	ΔΥ ΟΣΕ	ΟΣΕ	Έλεγχος ΣΔΑ	Προγραμματισμένη	4.2 "Επάρκεια"
7	13-17/10/2025	2	ΔΥ ΟΣΕ	ΟΣΕ	Έλεγχος ΣΔΑ	Προγραμματισμένη	5.2 "Διαχείριση περιουσιακών στοιχείων"
7	13-17/10/2025	2	ΔΥ ΟΣΕ	ΟΣΕ	Έλεγχος ΣΔΑ	Προγραμματισμένη	5.3 "Ανάδοχοι, συνεργάτες και προμηθευτές"
7	13-17/10/2025	2	ΔΥ ΟΣΕ	ΟΣΕ	Έλεγχος ΣΔΑ	Προγραμματισμένη	3.1.2 "Προγραμματισμός αλλαγών"
7	13-17/10/2025	2	ΔΥ ΟΣΕ	ΟΣΕ	Έλεγχος ΣΔΑ	Προγραμματισμένη	5.4 "Διαχείριση μεταβολών"
7	13-17/10/2025	2	ΔΥ ΟΣΕ	ΟΣΕ	Έλεγχος ΣΔΑ	Προγραμματισμένη	6.1 "Παρακολούθηση"
8	3-7/11/2025	2	ΣΕ GOLDAIR RAIL	GOLDAIR RAIL	Έλεγχος ΣΔΑ	Προγραμματισμένη	5.1 "Σχεδιασμός και έλεγχος λειτουργίας"
8	3-7/11/2025	2	ΣΕ GOLDAIR RAIL	GOLDAIR RAIL	Έλεγχος ΣΔΑ	Προγραμματισμένη	5.1 "Σχεδιασμός και έλεγχος λειτουργίας"
9	10-14/11/2025	1	ΣΕ ΣΤΑΣΥ	ΣΤΑΣΥ	Έλεγχος ΣΔΑ	Προγραμματισμένη	4.4 "Πληροφορίες και επικοινωνία"
9	10-14/11/2025	1	ΣΕ ΣΤΑΣΥ	ΣΤΑΣΥ	Έλεγχος ΣΔΑ	Προγραμματισμένη	4.5 "Τεκμηριωμένες πληροφορίες"
9	10-14/11/2026	1	ΣΕ ΣΤΑΣΥ	ΣΤΑΣΥ	Έλεγχος ΣΔΑ	Προγραμματισμένη	Εφαρμογή αλλαγών του οικείου ΣΔΑ, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του (ΕΕ) 2019/773, όπως τροποποιήθηκε από τον (ΕΕ) 2023/1693
10	17-21/11/2025	1	ΥΣΦ ΣΤΑΣΥ	ΣΤΑΣΥ-ΥΣΦ 4/2025	Έλεγχος Συστήματος Συντήρησης	Προγραμματισμένη	Λειτουργία F3
10	17-21/11/2026	1	ΥΣΦ ΣΤΑΣΥ	ΣΤΑΣΥ-ΥΣΦ 4/2025	Έλεγχος Συστήματος Συντήρησης	Προγραμματισμένη	Λειτουργία F4
11	15-19/12/2025	1	ΟΛΟΙ	ΚΣΕ 8/2025	Κοινή Συνάντηση Ενοπτείας	Προγραμματισμένη	

GFR

Η ΣΕ GFR είναι κάτοχος του υπ. αριθμ. EU1ο2ο25ο119 Ανανεωμένου Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφάλειας από το 2ο25, που εκδόθηκε από τον ERA, στις 14.ο4.2ο25, και με χρονική περίοδο ισχύος από 14.ο4.2ο25 έως τις 3ο.ο3.2ο3ο.

11.4.2 Έγκριση Ασφάλειας Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ)

Ο ΔΥ (ΟΣΕ) προκειμένου να έχει το δικαίωμα διαχείρισης και εκμετάλλευσης της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, είναι υποχρεωμένος να έχει λάβει έγκριση ασφάλειας από τη ΡΑΣ σύμφωνα με το άρθρο 64 του ν. 4632/2ο19 (Α΄ 159).

Η ΡΑΣ με την υπ. αριθμ. πρωτ 194ο/ 2ο.1ο.2ο21 Απόφασή της χορήγησε στον ΔΥ την υπ. αριθμ. Αναγνώρισης **EL 21 2ο21 οοο1 Έγκριση Ασφάλειας, 5-ετούς διάρκειας** ισχύος και με ημερομηνία έναρξης ισχύος την ο4.1ο.2ο21, κατ’ εφαρμογή του άρθρου 64 του ν.4632/2ο19. Στην συνέχεια η ΡΑΣ χορήγησε στον ΟΣΕ την υπ. αριθμ. **EL 21 2ο22 οοο1 επικαιροποίηση** Έγκρισης Ασφάλειας με ημερομηνία έναρξης ισχύος την 21.ο6.2ο22 (**δραστηριότητες συντήρησης οχημάτων**), την υπ. αριθμ. **EL 21 2ο24 οοο2 επικαιροποίηση** Έγκρισης Ασφάλειας με ημερομηνία έναρξης ισχύος την 2ο.ο6.2ο24 (**λόγω ουσιωδών μεταβολών** στα υποσυστήματα, υποδομής, σηματοδότησης και ενέργειας που προκλήθηκαν εξαιτίας των κακοκαιριών DANIEL και ELIAS), και την υπ’ αριθμ. EL 21 2ο24 οοο2 **επικαιροποίηση** Έγκρισης Ασφάλειας με ημερομηνία έναρξης ισχύος την 27.11.2ο24.

Στις αρχές του 2ο25 υποβλήθηκε αίτημα του ΔΥ για επανένταξη στο πεδίο εφαρμογής της Επικαιροποίησης Έγκρισης Ασφάλειας

του ΔΥ ΟΣΕ, του κλάδου ανόδου γραμμής στο τμήμα **«Δομοκός-Παλαιοφάρσαλος»**, το οποίο απορρίφθηκε σύμφωνα με την Απόφαση 25/2ο25 της ΡΑΣ.

Το Μάϊο 2ο25 υποβλήθηκε αίτημα του ΔΥ για επανένταξη στο πεδίο εφαρμογής της Επικαιροποίησης Έγκρισης Ασφάλειας του ΔΥ ΟΣΕ, του τμήματος **«Εδεσσα-Φλώρινα»**, ενώ το Δεκέμβριο 2ο25 υποβλήθηκε αίτημα του ΔΥ για επανένταξη στο πεδίο εφαρμογής της Επικαιροποίησης Έγκρισης Ασφάλειας του ΔΥ ΟΣΕ, του τμήματος γραμμής ανόδου **«Δομοκός - Παλαιοφάρσαλος»**. Τα δύο αιτήματα εγκρίθηκαν με την Απόφαση 1/2ο26 ΡΑΣ της Ολομέλειας της ΡΑΣ και εκδόθηκε η υπ’ αριθμ. EL212ο26οοο1 επικαιροποίηση Έγκρισης Ασφάλειας με ημερομηνία έναρξης ισχύος την ο5-ο1-2ο26 και ημερομηνία λήξης ισχύος την ο3-1ο-2ο26.

11.4.3 Υπεύθυνοι Φορείς για την Συντήρηση Σιδηροδρομικών Οχημάτων (ΥΣΦ)

Η ΡΑΣ είναι ο ορισμένος από την ελληνική νομοθεσία φορέας που ασκεί τα καθήκοντα του αρμόδιου Οργανισμού Πιστοποίησης των ΥΣΦ με το υπ’ αριθ. πιστοποιητικό EL/3ο/οο21/οο1 (ECM CERTIFICATION BODY), σύμφωνα με το άρθρο 66 του ν. 4632/2ο19, όπως αυτά περιγράφονται στον Κανονισμό (ΕΕ) 2ο19/779. Ο Κανονισμός αυτός αντικατέστησε στις 16.ο6.2ο2ο τον Κανονισμό (ΕΕ) 445/2ο11.

Βάσει του ανωτέρω εν ισχύ Κανονισμού, η ΡΑΣ ως Οργανισμός Πιστοποίησης χορηγεί πιστοποιητικά ΥΣΦ μετά από αξιολόγηση της ικανότητας του αιτούντα ότι πληροί τις σχετικές απαιτήσεις του Παραρτήματος ΙΙ του Κανονισμού (ΕΕ) 2ο19/779. Το εν λόγω πιστοποιητικό ισχύει για περίοδο πέντε (5) ετών. Για την εξασφάλιση της διαρκούς συμμόρφωσης του ΥΣΦ προς τις ισχύουσες

απαιτήσεις, ο Κανονισμός περιλαμβάνει σύστημα επιτήρησης μετά τη λήψη του πιστοποιητικού.

Τα πιστοποιητικά ΥΣΦ είναι αναρτημένα στο μητρώο ERADIS του ERA.

HELLENIC TRAIN

Η ΡΑΣ έχει χορηγήσει το με αριθμ. EL/31/οο22/οοο1 πιστοποιητικό ΥΣΦ, το οποίο είναι πενταετούς διάρκειας με ισχύ από 18.11.2ο22 έως 17.11.2ο27.

ΟΣΕ

Το 2ο22 χορηγήθηκε στον ΔΥ ΟΣΕ επικαιροποίηση έγκρισης ασφάλειας σχετικά με δραστηριότητες συντήρησης οχημάτων που χρησιμοποιούνται από το ΔΥ ΟΣΕ αποκλειστικά για ίδιες λειτουργίες (εξαιρουμένων των φορταμαξών) και αποδείκνυε τη συμμόρφωσή του με το παράρτημα ΙΙ του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2ο19/779, σε εφαρμογή του άρθρου 3 (4) του ιδίου Κανονισμού.

Με την Απόφαση 7/2ο23 της Ολομέλειας, η ΡΑΣ χορήγησε το Πιστοποιητικό Υπεύθυνου για τη Συντήρηση Φορέα (ΥΣΦ) του ΟΣΕ με ευρωπαϊκό αριθμό αναγνώρισης EIN: EL/31/οο23/οοο1 και ισχύ έως 31.ο1.2ο28.

Με την Απόφαση 46/2ο24 της Ολομέλειας της ΡΑΣ ανεστάλη η ισχύς του Πιστοποιητικού Υπεύθυνου για τη Συντήρηση Φορέα (ΥΣΦ) του ΟΣΕ λόγω του ότι η συντήρηση των οχημάτων (φορτάμαξες) που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του ανωτέρω χορηγηθέντος πιστοποιητικού ΥΣΦ του ΔΥ ΟΣΕ και η οποία εξυπηρετούνταν στο Εργοστάσιο Βόλου έχει προσωρινά ανασταλεί, εξαιτίας της μη λειτουργικότητας των εγκαταστάσεων του Εργοστασίου Βόλου του ΟΣΕ, συνεπεία της θεομηνίας DANIEL.

Εταιρεία	Ιστορικό	Ημερομηνία Έκδοσης	Ημ/νία Λήξης Ισχύος	Τύπος πιστοποιητικού	Τύπος υπηρεσιών
ΟΣΕ	Επικαιροποίηση	ο5.ο1.26	ο3.1ο.26	Έγκριση Ασφαλείας	Διαχειριστής Υποδομής Η εν λόγω Έγκριση Ασφάλειας περιλαμβάνει Δραστηριότητες συντήρησης οχημάτων που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για ίδιες λειτουργίες (εξαιρουμένων των φορταμαξών) και αποδεικνύει τη συμμόρφωσή του με το παράρτημα ΙΙ του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2ο19/779, σε εφαρμογή του άρθρου 3 (4) του ιδίου Κανονισμού.
GOLDAIR RAIL	Ανανέωση	2ο.12.22	19.12.27	Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας	Μεταφορά φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων.
ΣΤΑΣΥ ΑΕ	Νέο	ο7.11.21	ο6.11.26	Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας	Μεταφορά επιβατών, εξαιρουμένων των υπηρεσιών υψηλής ταχύτητας.
GFR	Ανανέωση	14.ο4.25	3ο.ο3.3ο	Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας	Μεταφορά φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων.
HELLENIC TRAIN	Ενημέρωση	ο6.ο2.23	2ο.12.27	Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας	Ελλάδα Μεταφορά επιβατών, εξαιρουμένων των υπηρεσιών υψηλής ταχύτητας Μεταφορά φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων Βουλγαρία Μεταφορά φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων.
HELLENIC TRAIN	Νέο	18.11.2ο22	17.11.2ο27	Πιστοποιητικό ΥΣΦ	Υπεύθυνος για τη συντήρηση οχημάτων

Ισχύουσες εγκρίσεις ασφάλειας Δ.Υ., πιστοποιητικά ασφάλειας ΣΕ και πιστοποιητικά ΥΣΦ

ΣΤΑΣΥ

Η ΣΕ ΣΤΑΣΥ συντηρεί τα οχήματα της αποκλειστικά για ίδιες λειτουργίες. Με πρόταση του ERA και της ΡΑΣ, η ΣΤΑΣΥ επέλεξε να αποδείξει συμμόρφωση με το παράρτημα II του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779 με τη διαδικασία πιστοποίησης της ασφάλειας. Στο πλαίσιο της ανωτέρω διαδικασίας, λαμβάνοντας υπόψη ότι η ΣΕ ΣΤΑΣΥ διαθέτει ήδη ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας με ευρωπαϊκό αναγνωριστικό αριθμό EL1020210173 από τις 07.11.2021 και με ημερομηνία λήξης ισχύος την 06.11.2026 (ημερομηνία μεταγενέστερη της

16.06.2022), για την επίτευξη συμμόρφωσης προς τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2019/779, ως Υπεύθυνος για τη Συντήρηση Φορέας (ΥΣΦ) οχημάτων για ίδιες λειτουργίες, επιλέχθηκε η διενέργεια ενδιάμεσων ελέγχων της ΣΕ ΣΤΑΣΥ ως προς την τήρηση του παραρτήματος II του εν λόγω Κανονισμού, κατά την άσκηση των εποπτικών δραστηριοτήτων της ΡΑΣ. Η διενέργεια αυτών των ελέγχων δεν προϋποθέτει την επικαιροποίηση του υφιστάμενου ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας με ευρωπαϊκό αναγνωριστικό αριθμό EL1020210173.

Στο πλαίσιο των ενδιάμεσων ελέγχων από τη ΡΑΣ πραγματοποιήθηκε στις 18.12.2025 επιθεώρηση επιτήρησης του ΥΣΦ ΣΤΑΣΥ. Κατά την επιθεώρηση αυτή ελέγχθηκε η εφαρμογή του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας όσον αφορά στη συμμόρφωση με τις επιχειρησιακές Λειτουργίες Συντήρησης F3: Διαχείριση της συντήρησης του στόλου και F4: Πραγματοποίηση της Συντήρησης, ως απαιτήσεις και κριτήρια αξιολόγησης που περιλαμβάνονται σαν ενότητες στο Παράρτημα II του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779.

11.5 Μηχανοδηγοί

Η ΡΑΣ είναι η αρμόδια αρχή για την εποπτεία της εφαρμογής των διατάξεων του ν. 3911/2011 (Α' 12), ο οποίος ενσωμάτωσε στο ελληνικό δίκαιο την ευρωπαϊκή οδηγία 2007/59/ΕΚ και ρυθμίζει θέματα αδειοδότησης και πιστοποίησης των μηχανοδηγών, οι οποίοι μηχανοδηγούν στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ελλάδας και σύμφωνα με το κοινοτικό υπόδειγμα του Παραρτήματος I του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 36/2010. Σύμφωνα με τις διατάξεις αυτές, κάθε μηχανοδηγός οφείλει να διαθέτει:

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

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

Το πρόγραμμα-εφαρμογή «ΑΔΕΙΕΣ ΜΗΧΑΝΟΔΗΓΟΥ» είναι συνδεδεμένο και τροφοδοτεί με τα στοιχεία των μηχανοδηγών το EMAM (Εθνικό Μητρώο Αδειών Μηχανοδηγού) το οποίο τηρείται από τη ΡΑΣ, σύμφωνα με την υπ. αριθμ. 2010/17/ΕΕ απόφαση «σχετικά με την θέσπιση των βασικών παραμέτρων για τα μητρώα μηχανοδηγών».

12.5.1 Τήρηση Εθνικού Μητρώου Αδειών Μηχανοδηγών

Η ΡΑΣ τηρεί μητρώο όλων των αδειών μηχανοδηγού που έχουν εκδοθεί, προσαρμοσθεί στα πρόσφατα δεδομένα, ανανεωθεί, τροποποιηθεί, λήξει, ανασταλεί, ανακληθεί ή δηλωθεί ότι έχουν απολεσθεί, κλαπεί ή καταστραφεί, σύμφωνα με το άρθρο 22, παρ. 1 του ν. 4632/2019 (Α' 159). Το μητρώο περιλαμβάνει τα δεδομένα κάθε άδειας, σύμφωνα με το Παράρτημα I της 2010/17/ΕΚ απόφασης της Επιτροπής της 29ης Οκτωβρίου 2009 (ΕΕ L8/13.1.2010), τα οποία μπορούν να ανευρεθούν με τη βοήθεια του εθνικού αριθμού που χορηγείται σε κάθε μηχανοδηγό. Το μητρώο προσαρμόζεται τακτικά στα πρόσφατα δεδομένα.

Το EMAM στο τέλος του 2025 περιλάμβανε τα στοιχεία για 449 άδειες μηχανοδηγού, εκ των οποίων σε ισχύ παραμένουν οι 311.

11.5.2 Πιστοποιητικά μηχανοδηγών

Οι ΣΕ έχουν εκδώσει τα πιστοποιητικά μηχανοδηγού σύμφωνα με το υπόδειγμα του Παραρτήματος II του Κανονισμού (ΕΕ) 36/2010 και έχουν διανείμει αντίγραφα αυτών στους μηχανοδηγούς.

Η Σ.Ε. HELLENIC TRAIN μέσω cloud έδωσε πρόσβαση του ηλεκτρονικού φακέλου των πιστοποιητικών μηχανοδηγών & του Μητρώου αυτών, σε στελέχη της ΡΑΣ, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην νομοθεσία, για την άσκηση των εποπτικών δράσεων της ΡΑΣ. Επίσης και οι υπόλοιπες Σιδηροδρομικές επιχειρήσεις απέστειλαν τα πιστοποιητικά των

μηχανοδηγών τους σε ηλεκτρονική μορφή στην ΡΑΣ.

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

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

Σύμφωνα με το ανωτέρω πλαίσιο, η ΡΑΣ ανανέωσε την αναγνώριση του Εκπαιδευτικού Κέντρου του ΟΣΕ ως εκπαιδευτικό κέντρο μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών με την υπ. αριθμ 70/2023 απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ. Η εν λόγω Δήλωση Αναγνώρισης EL 20230001 ισχύει έως τις 28-02-2028.

Το 2025 δεν εκδόθηκε από τη ΡΑΣ νέα, ανανέωση ή επικαιροποίηση Δήλωσης Αναγνώρισης εκπαιδευτικού κέντρου μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών.



11.5.4 Ρύθμιση Ιατρικών Θεμάτων Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών / Αναγνώριση Ιατρών

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

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

Κατά την διάρκεια του έτους 2025, η ΡΑΣ χορήγησε αναγνώριση σε οκτώ (08) ιατρούς για τη διεξαγωγή της απαιτούμενης εξέτασης για την επιβεβαίωση της σωματικής και επαγγελματικής ψυχολογικής ικανότητας των μηχανοδηγών και των υποψηφίων μηχανοδηγών. Από αυτές δύο (02) αφορούσαν νέα αναγνώριση και έξι (6) αφορούσαν ανανέωση αναγνώρισης.

11.5.5 Πιστοποίηση Επάρκειας Εκπαιδευτών Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών

Στο άρθρο 76 του ν. 4530/2018 (Α'59) προβλέπεται η πιστοποίηση της επάρκειας των εκπαιδευτών των εκπαιδευτικών κέντρων μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών από τη ΡΑΣ. Κατ'εφαρμογή του άρθρου αυτού, το 2018 εκδόθηκαν και δημοσιεύθηκαν στο ΦΕΚ οι υπ. αριθμ. 7690/11.05.2018 (Β' 1691) και 8664/01.10.2018 (Β' 4687) Αποφάσεις της ΡΑΣ, σχετικά με τα προσόντα, τους όρους και τις

προϋποθέσεις χορήγησης πιστοποίησης επάρκειας εκπαιδευτών μηχανοδηγών.

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

Κατά την διάρκεια του έτους 2025, η ΡΑΣ χορήγησε Πιστοποίηση επάρκειας σε τέσσερις (04) εκπαιδευτές μηχανοδηγών – υποψηφίων μηχανοδηγών και ανανέωση ισχύος πιστοποίησης εκπαιδευτικής επάρκειας εκπαιδευτών μηχανοδηγών σε τριάντα έξι (36) εκπαιδευτές. Το μητρώο εκπαιδευτών στο τέλος του 2025 περιλάμβανε εκατον είκοσι (120) εκπαιδευτές.

11.5.6 Αναγνώριση Εξεταστών Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών

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

της ανανέωσής της των εξεταστών των κέντρων εκπαίδευσης και κατάρτισης μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών»

Κατά την διάρκεια του έτους 2025, η ΡΑΣ χορήγησε αναγνώριση σε έναν (01) εξεταστή μηχανοδηγών – υποψηφίων μηχανοδηγών και ανανέωση αναγνώρισης σε τριάντα (30) εξεταστές. Το μητρώο εξεταστών στο τέλος του 2025 περιλάμβανε είκοσι τριάντα τέσσερις (34) εξεταστές.

11.5.7 Εκπαίδευση - Εξετάσεις Υποψηφίων Μηχανοδηγών

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

Κατά την διάρκεια του 2025 δεν πραγματοποιήθηκαν εξετάσεις για την απόκτησης άδειας μηχανοδηγού.

11.6 Επαφές με άλλες αρχές Ασφαλείας

Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφαλείας

Κατά την διάρκεια του 2025 η ΡΑΣ συνέχισε τις επαφές και τη συνεργασία με τη Ρουμάνικη ΕΑΑ, καθώς και με τον ERA, σχετικά με την αίτηση την οποία υπέβαλε η ΣΕ GFR για την ανανέωση ενιαίου πιστοποιητικού ασφαλείας.

Το 2025 η ΡΑΣ συνέχισε την συνεργασία με εκπροσώπους του ERA καθώς και των ΕΑΑ της Ρουμανίας και της Βουλγαρίας, στο πλαίσιο της αξιολόγησης της αίτησης της ανωτέρω ΣΕ για επικαιροποίηση του ενιαίου πιστοποιητικού ασφαλείας, η οποία υποβλήθηκε τον Οκτώβριο του 2024.

Μνημόνιο συνεργασίας με Βουλγαρία

Στις 29 Οκτωβρίου 2025 υπεγράφη μνημόνιο συνεργασίας, μεταξύ των Εθνικών Αρχών Ασφάλειας για τους σιδηροδρόμους της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας σχετικά με τη διασυνοριακή συνεργασία στον τομέα της ασφάλειας και της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρομικών μεταφορών (βλ. 13).

11.7 Ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ ΡΑΣ και Σιδηροδρομικών Οργανισμών

Στις 19.12.2025 πραγματοποιήθηκε η **9η Κοινή Συνάντηση Εποπτείας (ΚΣΕ-09/2025)** μεταξύ της ΡΑΣ και όλων των σιδηροδρομικών οργανισμών (ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΕΛΛΑΔΑΣ, HELLENIC TRAIN, ΣΤΑΣΥ, GOLDAIR RAIL, PEARL, GFR-Ελληνικό Υποκατάστημα), καθώς και του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών και του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.).

Στο πλαίσιο της Συνάντησης συζητήθηκαν κρίσιμα ζητήματα που αφορούν την ασφάλεια του σιδηροδρομικού οικοσυστήματος και τη διαλειτουργικότητα, με έμφαση στην εφαρμογή του ν. 5220/2025 και στη διαχείριση των αλλαγών που αυτός εισάγει. Παρουσιάστηκε η πορεία έκδοσης της σχετικής δευτερογενούς νομοθεσίας, καθώς και η πρόοδος των ενεργειών προσαρμογής από τους σιδηροδρομικούς φορείς.

Παρουσιάστηκε επίσης η νέα Στρατηγική Εποπτείας της ΡΑΣ για την τριετία 2026–2028, η

οποία στοχεύει στην ενίσχυση της προληπτικής εποπτείας βασισμένη στην επικινδυνότητα (risk-based strategy), στη συστηματική παρακολούθηση των κινδύνων και στη συνεχή βελτίωση του επιπέδου ασφάλειας και αξιοπιστίας των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Η Συνάντηση ολοκληρώθηκε με ανταλλαγή απόψεων επί λοιπών θεμάτων κοινού ενδιαφέροντος, καθώς και με συζήτηση για την εφαρμογή των Συστάσεων Ασφάλειας του ΕΟΔΑΣΑΑΜ. Συμφωνήθηκε η συνέχιση της στενής συνεργασίας μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων φορέων και ο καθορισμός συγκεκριμένων επόμενων βημάτων, με στόχο την αποτελεσματική εφαρμογή του ισχύοντος κανονιστικού πλαισίου και τη διαρκή αναβάθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Επιπλέον, υλοποιήθηκαν τέσσερις (4) ξεχωριστές συναντήσεις εποπτείας με το ΔΥ και τις ΣΕ, στις οποίες συζητήθηκαν μεταξύ άλλων θέματα εφαρμογής της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, εφαρμογής σχεδίων δράσης για την αντιμετώπιση ευρημάτων από προηγούμενες εποπτικές δραστηριότητες και αξιολογήσεις

κτλ. Ειδικότερα, τον Μάιο 2025 υλοποιήθηκε η συνάντηση με τη ΣΕ GOLDAIR RAIL, τον Αύγουστο 2025 με το ΔΥ ΟΣΕ, τον Σεπτέμβριο 2025 με τη ΣΕ GFR – Ελληνικό Υποκατάστημα και τον Οκτώβριο 2025 η συνάντηση με την ΣΕ HELLENIC TRAIN.

11.8 Συνεργασία με τον ERA



11.8.1 Έκδοση πιστοποιητικών

Κατά το 2025, η ΡΑΣ συνεργάστηκε με τον ERA για την αξιολόγηση της αίτησης S-20241001-002 της ΣΕ GRUP FERROVIAR ROMAN SA (GFR) για χορήγηση ανανέωσης Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφάλειας με τόπους παροχής υπηρεσιών με τόπους παροχής υπηρεσιών Ρουμανία, Βουλγαρία και Ελλάδα. Στο πλαίσιο αυτό, η ΡΑΣ αξιολόγησε το εθνικό μέρος της αίτησης.



11.8.2 Έλεγχος των επιδόσεων και της λήψης αποφάσεων της ΡΑΣ από τον ERA

Στο πλαίσιο του άρθρου 33 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796, πραγματοποιήθηκε το 2025 ο τρίτος κύκλος ελέγχου της ΡΑΣ από ομάδα επιθεωρητών του Οργανισμού.

Ο έλεγχος αυτός εντάσσεται στον τακτικό κύκλο 3/ετούς παρακολούθησης από τον ERA των Εθνικών Αρχών Ασφαλείας σε όλη την Ευρώπη με σκοπό τον έλεγχο της ικανότητας των εθνικών αρχών ασφαλείας να εκτελούν καθήκοντα σχετικά με την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων, και τον έλεγχο της αποτελεσματικότητας της παρακολούθησης από τις εθνικές αρχές ασφαλείας των συστημάτων διαχείρισης ασφαλείας των διάφορων φορέων όπως αναφέρεται στο άρθρο 17 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798.

Ο προηγούμενος έλεγχος της ΡΑΣ από τον ERA είχε πραγματοποιηθεί το 2022 και κατέληγε σε σημαντικά ευρήματα που απαιτούσαν: (α) την αναβάθμιση διαδικασιών ελέγχου ασφαλείας της ΡΑΣ, (β) τη βελτίωση της οργάνωσης της στελέχωσης και της λειτουργίας της Μονάδας Ασφαλείας & Διαλειτουργικότητας της ΡΑΣ που εκτελεί τα καθήκοντα της Εθνικής Αρχής Ασφαλείας σιδηροδρόμων αλλά και (γ) την ανάπτυξη υποδομών, διαδικασιών και τεχνογνωσίας ώστε η ΡΑΣ να αξιολογεί συστηματικά το επίπεδο ασφαλείας του ολοκληρωμένου σιδηροδρομικού συστήματος της χώρας.

Η διαδικασία περιλάμβανε συνεντεύξεις με τη διοίκηση και τα τεχνικά στελέχη της ΡΑΣ, εξέταση διαδικασιών και αξιολόγηση βασικών ρυθμιστικών λειτουργιών, όπως η πιστοποίηση ασφαλείας, οι διαδικασίες αδειοδότησης, οι δραστηριότητες εποπτείας και



η προώθηση του ρυθμιστικού πλαισίου ασφαλείας. Παράλληλα: (α) παρουσιάστηκαν οι βελτιώσεις που εισήγαγε η ΡΑΣ στον ελεγκτικό μηχανισμό της τελευταίου 6/μήνο, (β) έγινε λεπτομερής έλεγχος φακέλων και αποτελεσμάτων ελέγχων της ΡΑΣ που κάλυψαν όλη την τριετία, (γ) συζητήθηκαν τρόποι αναγνώρισης και σεβασμού του ρόλου της ΡΑΣ από τους υπόλοιπους φορείς του σιδηροδρόμου και τεκμηριώθηκε η εφαρμογή νέων τρόπων επικοινωνίας και συντονισμού που έχει εφαρμόσει η Αρχή κατά το τελευταίο διάστημα με όλο το οικοσύστημα του σιδηροδρόμου και τέλος (δ) ανταλλάχθηκαν τεχνικές απόψεις και πιθανές λύσεις για άμεση εφαρμογή, δεδομένου ότι η μεγάλη αντάραξη του σιδηροδρόμου που επιχειρείται στη χώρα θέτει εντός του 2027 την ΡΑΣ μπροστά χρονικές αλλά και μεθοδολογικές προκλήσεις σε θέματα πιστοποιήσεων και ελέγχων ασφαλείας.

Η καταληκτική συνάντηση, που πραγματοποιήθηκε στις 27 Νοεμβρίου, ανέδειξε την πρόοδο που έχει επιτευχθεί αλλά και θέματα που πρέπει να καλυφθούν. Εκφράστηκαν πολύ θετικές απόψεις για το επίπεδο της τεχνογνωσίας του προσωπικού της

Μονάδας Ασφαλείας και Διαλειτουργικότητας ενώ επιβεβαιώθηκε το πολύ καλό πνεύμα συνεργασίας μεταξύ του ERA και της ΡΑΣ για την ενίσχυση της εποπτείας της σιδηροδρομικής ασφαλείας και την προώθηση της συνεχούς βελτίωσης των ρυθμιστικών πρακτικών.

Το σχέδιο έκθεσης του ελέγχου αναμένεται να αποσταλεί στην ΡΑΣ τον Μάιο του 2026, για την υποβολή σχολίων και την σύνταξη σχεδίου δράσης.

11.9 Εθνικοί Κανόνες στον τομέα της Ασφαλείας (ΕΚΑ) και αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης

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

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

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

Η ομάδα εργασίας, λαμβάνοντας υπόψη το άρθρο 8 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 (βλ. άρθρο 6ο του ν. 4632/2019), το Παράρτημα II της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 (βλ. άρθρο 81 του ν. 4632/2019) και το Προσάρτημα Θ του Παραρτήματος του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773 (ΤΠΔ ΟΡΕ), κατέληξε σε προτεινόμενους εθνικούς κανόνες στον τομέα της ασφαλείας και αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης, σύμφωνα με την παράγραφο 4.4.3 του Παραρτήματος του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773 (ΤΠΔ ΟΡΕ).

Οι ως άνω προτεινόμενοι εθνικοί κανόνες και αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης τέθηκαν υπό την ευθύνη της ΡΑΣ σε ηλεκτρονική διαβούλευση και μετά το πέρας της διαβούλευσης, και της αξιολόγησης των σχολίων που συλλέχθηκαν, το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών υπέβαλε προς

εξέταση τους εθνικούς κανόνες στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ (ERA) και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όπου θα αξιολογηθούν σύμφωνα με τα άρθρα 25 και 26 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796. Οι εθνικοί κανόνες, για τους οποίους θα υπάρξει τελικά θετική αξιολόγηση, θα δημοσιευθούν στο πληροφοριακό σύστημα SRD (Safety Rules Database). Στην παρούσα φάση η ΡΑΣ έχει ενημερωθεί ότι το αποτέλεσμα της αξιολόγησης των ως άνω εθνικών κανόνων από τον ERA και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή είναι αρνητικό, και πρέπει να αναληφθούν δράσεις για την εκκαθάριση των εν λόγω κανόνων.

11.10 Ετήσια Έκθεση Ασφαλείας

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

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

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

Συνεπώς, η έκθεση αποσκοπεί στην ενημέρωση κάθε ενδιαφερομένου και του Οργανισμού για τις δραστηριότητες της ΡΑΣ όσον αφορά στην ανάπτυξη της

ασφαλείας και της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρόμων, αποδεικνύοντας πώς η ΡΑΣ προωθεί το κανονιστικό πλαίσιο της ΕΕ για τους σιδηροδρόμους, παρακολουθεί την ανάπτυξη της ασφαλείας και της διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος στην Ελλάδα, επισημαίνοντας προβλήματα και ορθές πρακτικές.

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

Το 2025 εκδόθηκε και δημοσιεύθηκε η [έκθεση ασφαλείας με στοιχεία του έτους 2024](#), η οποία είναι διαθέσιμη σε όλο το σιδηροδρομικό οικοσύστημα μέσω ανάρτησης στην ιστοσελίδα της ΡΑΣ και στη συνέχεια στη βάση δεδομένων ERADIS του Οργανισμού. Επίσης, διαβιβάστηκε σε έντυπη μορφή στον Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών, τον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών και τον Γενικό Γραμματέα Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.



Έκθεση ασφαλείας με στοιχεία του 2024



ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ

11.12 Τέταρτο Σιδηροδρομικό Πακέτο

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

- Οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση ακολουθούν πλέον μία ενιαία και ολοκληρωμένη διαδικασία για την απόκτηση εγκρίσεων οχημάτων, ή προέγκρισης του συστήματος ERTMS. Από τις 16 Ιουνίου 2019, οι ενδιαφερόμενοι οφείλουν να υποβάλουν αίτηση για έγκριση μέσω της πλατφόρμας One Stop Shop (OSS) του ERA.
- Μετά την παραλαβή της αίτησης, ο ERA αναθέτει το έργο σε έναν υπεύθυνο έργου ο οποίος έρχεται σε απευθείας επαφή με τον αιτούντα και τον συμβουλεύει καθ' όλη τη διάρκεια

της διαδικασίας. Κάθε αίτηση αξιολογείται από ομάδα εμπειρογνομόνων. Πρόκειται δηλαδή για ουσιαστική αλλαγή στο καθεστώς της έγκρισης σε λειτουργία υποσυστημάτων στο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα.

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

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

Ορισμός - Σκοπός Διαλειτουργικότητας

«Διαλειτουργικότητα είναι η ικανότητα του σιδηροδρομικού συστήματος να επιτρέπει την ασφαλή και αδιάκοπη κυκλοφορία αμαξοστοιχιών, οι οποίες επιτυγχάνουν τα απαιτούμενα επίπεδα επίδοσης» (ν. 4632/2019). Στο πλαίσιο αυτό, συμβάλει στο μέγιστο επίπεδο τεχνικής εναρμόνισης, στη διευκόλυνση, βελτίωση και ανάπτυξη των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών και στη σταδιακή επίτευξη της εσωτερικής αγοράς.

Ο ν. 4632/2019 καθορίζει τις προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται, αλλά και τη διαδικασία για

Διαλειτουργικότητα είναι η ικανότητα του σιδηροδρομικού συστήματος να επιτρέπει την ασφαλή και αδιάκοπη κυκλοφορία αμαξοστοιχιών, οι οποίες επιτυγχάνουν τα απαιτούμενα επίπεδα επίδοσης

να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης, προκειμένου να καθοριστεί το μέγιστο επίπεδο τεχνικής εναρμόνισης, να καταστεί δυνατή η διευκόλυνση, η βελτίωση και η ανάπτυξη των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών εντός της Ένωσης και με τρίτες χώρες και να προωθηθεί η ολοκλήρωση του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου και η σταδιακή επίτευξη της εσωτερικής αγοράς.

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

Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας

Οι [Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας](#) (ΤΠΔ) καθορίζουν τα τεχνικά και



Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας

επιχειρησιακά πρότυπα που πρέπει να πληρούνται από κάθε υποσύστημα ή τμήμα του υποσυστήματος, προκειμένου να ικανοποιηθούν οι βασικές απαιτήσεις και να εξασφαλιστεί η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η οδηγία (ΕΕ) 2016/797 ορίζει τα υποσυστήματα, είτε δομικά είτε λειτουργικά, που αποτελούν μέρος του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Εθνικοί Κανόνες

Οι εθνικοί κανόνες αναφέρονται στους δεσμευτικούς κανόνες που θεσπίζονται σε ένα κράτος μέλος, οι οποίοι περιλαμβάνουν απαιτήσεις σιδηροδρομικής ασφάλειας ή τεχνικές απαιτήσεις, πέραν των κανόνων της Ένωσης ή των διεθνών κανόνων, οι οποίοι εφαρμόζονται σε εθνικό επίπεδο σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, σε διαχειριστές υποδομής ή σε τρίτα μέρη. Οι εθνικοί κανόνες μπορούν να εφαρμόζονται επιπλέον των ευρωπαϊκών κανόνων μόνο υπό ορισμένους όρους.

Όλοι οι ισχύοντες εθνικοί κανόνες είναι προσβάσιμοι στο κοινό:

- Οι ισχύοντες εθνικοί κανόνες για την έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά δημοσιεύονται στη βάση δεδομένων των εγγράφων αναφοράς (RDD).
- Οι εφαρμοστέοι εθνικοί κανόνες για την έγκριση των σταθερών εγκαταστάσεων διατίθενται στη βάση NOTIF-IT.

Έγκριση τύπου οχήματος ή/και έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά

Όχημα διατίθεται στην αγορά μόνο αφού λάβει έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά, που εκδίδεται από τον ERA για περιοχή χρήσης σε ένα ή περισσότερα κράτη μέλη. Εναλλακτικά, στην

περίπτωση που η περιοχή χρήσης περιορίζεται αποκλειστικά εντός της ελληνικής επικράτειας η ΡΑΣ δύναται, ιδία ευθύνη και εφόσον το ζητεί ο αιτών, να εκδίδει έγκρισης του οχήματος για διάθεση στην αγορά.

Ο αιτών υποβάλλει αίτηση για έγκριση τύπου οχήματος ή οχήματος για διάθεση στην αγορά μέσω της πλατφόρμας OSS, προσδιορίζοντας την περιοχή χρήσης του οχήματος. Η διαδικασία και τα δικαιολογητικά που απαιτούνται αναφέρονται στο ν.4632/2019, στον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2018/545 και στις σχετικές κατευθυντήριες γραμμές και διευκρινήσεις, συστάσεις που εκδίδει ο ERA.

Έγκριση θέσης σταθερών εγκαταστάσεων σε λειτουργία

Τα υποσυστήματα ενέργειας, υποδομής και παρατρόχιου ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης, τίθενται σε λειτουργία μόνο εάν έχουν σχεδιασθεί, κατασκευασθεί και εγκατασταθεί κατά τρόπο που να πληρούν τις βασικές απαιτήσεις και έχει ληφθεί η σχετική έγκριση από τη ΡΑΣ. Η διαδικασία και τα δικαιολογητικά που απαιτούνται αναφέρονται στο ν. 4632/2019 και εξειδικεύονται στην κατευθυντήριες γραμμές που έχει εκδώσει η ΡΑΣ οι οποίες είναι προσβάσιμες στον διαδικτυακό της τόπο, καθώς και στην ΥΑ ΑΣ16.2/22932/183/2019 (Β' 2195). Ο αιτών υποβάλλει αίτηση για έγκριση της θέσης σταθερών εγκαταστάσεων σε λειτουργία απευθείας στη ΡΑΣ.

Στην περίπτωση των παρατρόχιων υποσυστημάτων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης (άρθ. 19 του ν. 4632/2019) που περιλαμβάνουν το Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS) και/ή το Παγκόσμιο Σύστημα Κινητών Επικοινωνιών Σιδηροδρόμων (GSM-R), απαιτείται θετική

απόφαση του ERA (προέγκριση) πριν από κάθε πρόσκληση υποβολής προσφορών, ώστε να επαληθευθεί ότι οι εξεταζόμενες τεχνικές λύσεις συμμορφώνονται πλήρως με τις σχετικές ΤΠΔ και να διασφαλιστεί η εναρμονισμένη εφαρμογή του ERTMS και της διαλειτουργικότητας σε επίπεδο Ένωσης.

Κινητά υποσυστήματα

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

Οργανισμοί Αξιολόγησης της Συμμόρφωσης (NoBos - DeBos - AsBos)

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

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

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

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

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

Επιμέρους δραστηριότητες τμήματος Διαλειτουργικότητας

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

- Η ΡΑΣ χορήγησε σε σύντομο χρονικό διάστημα, εντός μηνός από την υποβολή της

αίτησης του αιτούντα, έγκριση θέσης σε λειτουργία της σταθερής εγκατάστασης «υποδομή», στο πλαίσιο αξιολόγησης της αίτησης των Σιδηροδρόμων Ελλάδος ΜΑΕ του έργου: «Κατασκευή νέων Σιδηροδρομικών Γεφυρών του Γαλλικού Ποταμού, στη Χ.Θ. 9+184 της Σιδηροδρομικής Γραμμής, στο τμήμα από Σ.Σ. Πλατέως έως Τ.Χ.1 Θεσσαλονίκης». Η Απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ εκδόθηκε με την 18/2025 (29.09.2025) Απόφαση, κατόπιν της με αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 2912/26.09.2025 εισήγησης του τμήματος Διαλειτουργικότητας. Επομένως, ο χρόνος αξιολόγησης της ΡΑΣ προσδιορίζεται τελικώς σε ένα (1) μήνα, έναντι του μέγιστου προβλεπόμενου των πέντε (5) μηνών, σύμφωνα με τη νομοθεσία.

- Στο πλαίσιο της επιτακτικής ανάγκης άμεσης βελτίωσης του επιπέδου ασφάλειας λειτουργίας του ελληνικού σιδηροδρόμου, με την εισαγωγή συστημάτων αυτοματοποιημένων λειτουργιών που προσφέρει η τεχνολογική πρόοδος και βασίζονται σε χρήση λογισμικού, μειώνοντας έτσι

σφάλματα ορθής διαχείρισης κυκλοφορίας που επαφίενται στον ανθρώπινο παράγοντα, προτεραιότητα αποτελεί ο εκσυγχρονισμός αυτός να καταστεί εφικτός το συντομότερο δυνατό και εντός του έτους 2026 για τον κύριο άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη. Για τον σκοπό αυτό η Ελλάδα συντάσσει στρατηγικό σχέδιο δράσης ERTMS- Masterplan ERTMS - για την εγκατάσταση και θέση σε λειτουργία του ERTMS στο ελληνικό δίκτυο. Επί τη βάση των ανωτέρω, και προκειμένου να μειωθεί ο χρόνος αξιολόγησης και έκδοσης απόφασης έγκρισης από τη ΡΑΣ κατά 60% περίπου σε σχέση με τον μέγιστο προβλεπόμενο από την ενωσιακή νομοθεσία, η ΡΑΣ προ-αξιολόγησε σε σύντομο χρονικό διάστημα, πριν την επίσημη υποβολή από τον αιτούντα, τον τεχνικό φάκελο παρατρόχιου υποσυστήματος ETCS τμήματος δικτύου. Απώτερος σκοπός είναι η επίσημη υποβολή του φακέλου σε επίπεδο ωριμότητας και η εξασφάλιση της έκδοσης θετικής απόφασης έγκρισης σε σύντομο χρονικό διάστημα. Προκειμένου



η ΡΑΣ να ανταποκριθεί στον υψηλό φόρτο εργασίας, την υποστελέχωση του τμήματος Διαλειτουργικότητας, σε συνδυασμό με την σημαντική σύντμηση του προβλεπόμενου από τη νομοθεσία χρόνου αξιολόγησης των τεχνικών φακέλων, που θα κληθεί να φέρει εις πέρας το επόμενο έτος σύμφωνα με το Masterplan ERTMS, η ΡΑΣ ξεκίνησε τη διαδικασία διερεύνησης για την ανάθεση υπηρεσίας τεχνικής υποστήριξης σε εμπειρογνώμονα τεχνικό σύμβουλο διεθνούς εμβέλειας.

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

- Η ΡΑΣ απέρριψε αίτηση της TRENITALIA για νέα έγκριση οχήματος (σε ήδη εγκεκριμένο από τη ΡΑΣ όχημα) για διάθεση στην αγορά και έγκριση τύπου οχήματος, λόγω της εγκατάστασης εποχούμενου συστήματος «ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης (ETCS και GSM-R (φωνή) επί αυτού, στη βάση αρνητικής αξιολόγησης και χαρακτηρισμού της αίτησης ως «εντελώς ανεπαρκούς», διότι δεν πληρούνταν οι προϋποθέσεις της ενωσιακής νομοθεσίας.
- Τερματιστήκαν από τον αιτούντα ΓΑΙΑΟΣΕ, κατόπιν σύστασης της ΡΑΣ, τρεις (3) αιτήσεις που είχαν υποβληθεί το 2023 για έγκριση οχημάτων για διάθεση στην αγορά και έγκριση τύπου οχημάτων, λόγω εγκατάστασης GSM-R σε ήδη εγκεκριμένα οχήματα με ETCS, επειδή δεν συνέτρεχαν πλέον οι προϋποθέσεις για τη συνέχιση της αξιολόγησης. Σε περίπτωση μη εθελοντικού τερματισμού, οι αιτήσεις θα απορρίπτονταν από τη ΡΑΣ.

11.12.3 Στρατηγικό σχέδιο δράσης ERTMS - Masterplan ERTMS

Η ΡΑΣ συμμετέχει με εκπρόσωπο του τμήματος Διαλειτουργικότητας της ΜΑΣΔ, στην ομάδα Εργασίας που συγκροτήθηκε με κοινή απόφαση του Γενικού Γραμματέα Υποδομών και της Γενικής Γραμματέως Μεταφορών για την υποστήριξη του εκσυγχρονισμού του Σιδηροδρομικού Τομέα (ΦΕΚ 5912/τ. Β' /23.10.2024).

Η ομάδα είναι υπεύθυνη για την υποβολή πρότασης σχετικά με το Στρατηγικό Σχέδιο (Masterplan) για το ERTMS, με συμμετέχοντες εκπροσώπους του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, του ΟΣΕ, της ΕΡΓΟΣΕ, της ΓΑΙΑΟΣΕ, της ΡΑΣ και των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων.



Έργο της ομάδας αποτελεί η υποβολή προτάσεων προς έγκριση στην Επιτροπή, αρμόδια για την υποστήριξη της μεταρρύθμισης και του εκσυγχρονισμού του Σιδηροδρομικού Τομέα (Steering Committee) σε σχέση με:

1. Το Στρατηγικό Σχέδιο (Masterplan) για την εγκατάσταση και λειτουργία των συστημάτων ασφαλείας ERTMS σε όλο το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, σύμφωνα με την καθοδήγηση των εμπειρογνομόνων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (European Railway Agency) έως το 20 τρίμηνο του 2025.
2. Το Εθνικό Σχέδιο Εφαρμογής ERTMS NIP του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2023/1695 (ERTMS NIP), σύμφωνα με την καθοδήγηση των εμπειρογνομόνων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων

European Railway Agency) έως το 20 τρίμηνο του 2025.

3. Επιμέρους Σχέδια Δράσεων ως συστατικών στοιχείων του Σχεδίου Δράσης για την εγκατάσταση, άμεση λειτουργία και χρήση των συστημάτων ETCS και GSM-R στο σιδηροδρομικό δίκτυο, σχέδια των οποίων θα υποβληθούν στην Ο.Ε., από ΟΣΕ-ΕΡΓΟΣΕ/ΓΑΙΑΟΣΕ.

Η κατάρτιση του Στρατηγικού Σχεδίου Δράσης (Masterplan) για την εγκατάσταση και θέση σε λειτουργία του ERTMS στο ελληνικό δίκτυο, θα παρουσιάζει τις στρατηγικές προτεραιότητες για την ανάπτυξη των συστημάτων ασφαλείας, τις σχετικές επιλογές σε επίπεδο τεχνολογικών λύσεων, τη στρατηγική σύναψης συμβάσεων, το ρόλο όλων των φορέων που συμμετέχουν στο σύστημα, τον προϋπολογισμό, τα χρονοδιαγράμματα, τους απαιτούμενους ανθρώπινους πόρους και τις ανάγκες συντήρησης των συστημάτων.

Στο ανωτέρω πλαίσιο, υποβλήθηκαν στη ΡΑΣ από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών στη ΡΑΣ, πέντε προσχέδια Masterplan ETCS προς σχολιασμό, και οι ΡΑΣ παρείχε σχόλια στο σύνολο αυτών για την τελική διαμόρφωση του Σχεδίου.

11.12.4 Παρεμβάσεις για παροχή και διάδοση τεχνογνωσίας

Στο πλαίσιο της αποδοτικής συνεργασίας και της διαρκούς υποστήριξης των αιτούντων του σιδηροδρομικού τομέα, για τη διασφάλιση της εφαρμογής των βέλτιστων πρακτικών της σχετικής νομοθεσίας διαλειτουργικότητας, καθώς και τη διάδοσης τεχνογνωσίας/εμπειρίας, η ΡΑΣ προέβει κατόπιν αιτήματος των υποψήφιων αιτούντων πριν την υποβολή των σχετικών αιτήσεων αλλά κατά τη διάρκεια της αξιολόγησης των αιτήσεων, σε



παροχή σχετικών διευκρινήσεων, ερμηνειών και οδηγιών, σύμφωνα με την ισχύουσες διατάξεις και τις συστάσεις/διευκρινήσεις του ERA.

Για το σκοπό αυτό είναι σε ανοιχτή επικοινωνία και συνεργασία με τον ERA για θέματα ερμηνείας νομοθεσίας αλλά και συλλογής βέλτιστων πρακτικών.

Παράλληλα, παρενέβη προληπτικά μέσω αποστολής εγγράφων και με ανάληψη πρωτοβουλίας για διεξαγωγή συναντήσεων, προκειμένου να εξασφαλίζεται η ορθή εφαρμογή της ενωσιακής νομοθεσίας και η ενημέρωση του σιδηροδρομικού τομέα για τις τελευταίες νομοθετικές εξελίξεις.

Εθνικό Μητρώο Οχημάτων (ΕΜΟ)

Σε εφαρμογή του άρθρ. 85 του ν. 4199/2013, η ΡΑΣ τηρεί το ΕΜΟ, το οποίο είναι συνδεδεμένο με το Κεντρικό Ευρωπαϊκό

Μητρώο Οχημάτων (European Centralized Virtual Vehicle Register – ECVVR) και εποπτεύεται από τον ERA. Στο παραπάνω πλαίσιο η ΡΑΣ:

- Επικαιροποιεί το μητρώο, μετά από επιστολή/αίτημα εμπλεκόμενου φορέα για απόσυρση, προσθήκη και τροποποίηση οχημάτων.
- Προβάνει στις απαραίτητες ρυθμίσεις προκειμένου να διατηρείται το ΕΜΟ σε λειτουργική κατάσταση και σε συνεχή σύνδεση με το Κεντρικό Ευρωπαϊκό Μητρώο Οχημάτων.
- Χορηγεί κωδικούς πρόσβασης σε αρμόδιους εμπλεκόμενους φορείς, σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Νομοθεσία, για την πρόσβασή τους με συγκεκριμένα δικαιώματα, στο ΕΜΟ.
- Προβάνει σε προ κράτηση 12 ψήφιου αριθμού οχημάτων,

πριν την υποβολή αίτησης για έγκριση των οχημάτων.

11.12.5 Ανάπτυξη και ενδυνάμωση των ικανοτήτων των στελεχών μέσω εξειδικευμένης εκπαίδευσης από τον ERA

Στελέχη της ΡΑΣ, έλαβαν πιστοποιητικό επιτυχούς παρακολούθησης εκπαιδευτικού προγράμματος που διεξήγαγε ο ERA, για την ένταξή τους στην Ομάδα Εμπειρογνομόνων (Pool of Experts) του ERA. Επί τη βάση της συμφωνίας συνεργασίας δυνάμει του άρθρου 76 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 μεταξύ του ERA και της ΡΑΣ, τα στελέχη αυτά απέκτησαν την ικανότητα να υποβοηθούν τον ERA στην την εκτέλεση των καθηκόντων του σχετικά με τη διεκπεραίωση αιτήσεων για τις εγκρίσεις οχήματος για διάθεση στην αγορά ή τις εγκρίσεις τύπου οχήματος, σύμφωνα με τα άρθρα 20 και 21 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.



11.13 Σιδηροδρομική Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (RID)

Η ΡΑΣ, σύμφωνα με το άρθρο 85 του ν. 4199/2013 ασκεί τα καθήκοντα της «Αρμόδιας Αρχής» του Κανονισμού σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων (RID). Ο Κανονισμός ενσωματώθηκε αρχικά στην εθνική νομοθεσία με την Κ.Υ.Α. 35043/2524/2010 (Β' 1385) και επικαιροποιείται κάθε 2 χρόνια περίπου, ενώ σήμερα είναι σε ισχύ η Κ.Υ.Α. με Αριθμ. 108477/27.05.2025 (ΦΕΚ Β' 3348).

Σύμφωνα με τον Κανονισμό RID, κάθε επιχείρηση, οι δραστηριότητες της οποίας περιλαμβάνουν τη μεταφορά ή τη σχετική συσκευασία, φόρτωση, πλήρωση ή εκφόρτωση επικινδύνων εμπορευμάτων σιδηροδρομικώς

διορίζει έναν ή περισσότερους Συμβούλους Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ΣΑΜΕΕ) για τη μεταφορά τους.

Οι ΣΑΜΕΕ διαθέτουν επαρκείς γνώσεις των κινδύνων που ενέχει η μεταφορά, συσκευασία, πλήρωση, φόρτωση ή εκφόρτωση επικινδύνων εμπορευμάτων, των ισχυουσών νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων και των καθηκόντων που αναφέρονται στο σχετικό υποτμήμα της Συμφωνίας RID. Διαθέτουν επαγγελματικό πιστοποιητικό εκπαίδευσης για την απόκτηση του οποίου, υπόκεινται σε κατάρτιση και εξέταση από φορείς εγκεκριμένους από τη ΡΑΣ.

Για το λόγο αυτό, η ΡΑΣ με απόφασή της, ορίζει φορείς παροχής κατάρτισης ΣΑΜΕΕ, κατόπιν αιτήσεώς τους, Σχολές ή Τμήματα ή Εργαστήρια Ανώτατων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων (ΑΕΙ), πανεπιστημιακού ή τεχνολογικού τομέα, αναγνωρισμένα από το ελληνικό κράτος, που διαθέτουν

τα απαιτούμενα από τον Κανονισμό προσόντα.

Η ΡΑΣ έχει ορίσει το Εργαστήριο Στοιχείων Μηχανών & Δυναμικής της Σχολής Μηχανολόγων Μηχανικών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου ως Εξεταστικό Φορέα Συμβούλων Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων, για τις σιδηροδρομικές μεταφορές όλων των κλάσεων πλην της κλάσης επτά (7) (ραδιενεργά υλικά), για όλη τη χώρα, για πέντε έτη σύμφωνα με το άρθρο 12 της Κ.Υ.Α. Γ5/145078/21.07.2021 (ΦΕΚ Β' 3202/2021).

Επίσης, η ΡΑΣ δύναται να συμμετέχει με στελέχη της ως μέλη στην Επιτροπή Εξετάσεων για την πιστοποίηση Συμβούλων Ασφαλούς Μεταφοράς Επικινδύνων Εμπορευμάτων (ΣΑΜΕΕ) κατά RID, από τον Οκτώβριο 2015, ενώ ενημερώνεται από τον εξεταστικό φορέα σχετικά με τους επιτυχόντες ΣΑΜΕΕ για τη σιδηροδρομική μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων.

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

11.13.1 Έγκριση οργάνων επιθεώρησης σύμφωνα με τον Κανονισμό για τη σιδηροδρομική μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων (RID)

Η ΡΑΣ έχει συντάξει Κανονιστικό Πλαίσιο για την έγκριση οργάνων επιθεώρησης σχετικά με τη διαδικασία και τα δικαιολογητικά που απαιτούνται για αξιολόγηση συμμόρφωσης, περιοδικές επιθεωρήσεις, ενδιάμεσες

επιθεωρήσεις, έκτακτους ελέγχους, σύμφωνα με την παράγραφο 1.8.6 του Κανονισμού RID. Το Κανονιστικό Πλαίσιο αναρτήθηκε στο ΦΕΚ 1156Β'/04.04.2017, μετά την έγκρισή του από την Ολομέλεια της ΡΑΣ.

Με βάση το ανωτέρω κανονιστικό πλαίσιο, η Ολομέλεια της ΡΑΣ,

1. με την 41/2025 Απόφαση της 12.12.2025, όρισε την EURO CERT Α.Ε. (ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΡΑΙΡΕΙΑ ΕΛΕΓΧΩΝ ΚΑΙ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΕΩΝ Α.Ε.) ως όργανο επιθεώρησης, Φορέα Ελέγχου Τύπου Α για τον έλεγχο μέσω μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων σύμφωνα με τον κανονισμό RID, για το κεφάλαιο 6.8 του Κανονισμού για τη σιδηροδρομική μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων (RID).

2. με την 2/2005 Απόφαση της 24.07.2025, ανανέωσε την έγκριση της ΚΑΡΙΑ ΡΟ ΕΛΛΑΣ ΕΠΕ (KR Hellas Ltd) ως όργανο επιθεώρησης, Φορέας Ελέγχου Τύπου Α για τον έλεγχο μέσω μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων σύμφωνα με Διεθνείς Συμφωνίες, για τα κεφάλαια 6.2 και 6.7 του Κανονισμού για τη σιδηροδρομική μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων (RID).

11.13.2 Υποστήριξη ΜΑΣΔ

1. Υποστήριξη PLANET

Το Δεκέμβριο 2025 η ΡΑΣ σύναψε σύμβαση, διάρκειας δέκα (10) μηνών, με την συμβουλευτική εταιρεία PLANET με αντικείμενο την παροχή «Υπηρεσιών υποστήριξης της ΡΑΣ κατά την υλοποίηση της Μεταρρύθμισης του Σιδηροδρομικού Τομέα».





Επίσκεψη στελεχών της ΡΑΣ στην Γαλλική ΕΑΑ (EPSF)

Ειδικότερα, η σύμβαση αφορούσε στην παροχή υπηρεσιών Α) ενίσχυσης της ασφάλειας του σιδηροδρομικού τομέα και Β) ενίσχυσης της διαχείρισης και ενδυνάμωσης του ανθρώπινου δυναμικού της ΡΑΣ, με την υποβολή συγκεκριμένων παραδοτέων στους δύο προαναφερθέντες τομείς.

2. Συμμετοχή στο πρόγραμμα «Τεχνική Υποστήριξη στην Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων και τη Διαλειτουργικότητα στην Ελλάδα»,

Μετά το δυστύχημα στα Τέμπη στις 28-02-2023, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών εξασφάλισε την υλοποίηση του Προγράμματος «Τεχνική Υποστήριξη στην Ασφάλεια Σιδηροδρόμων και τη Διαλειτουργικότητα στην Ελλάδα» από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων (ERA), μέσω χρηματοδότησης από το εργαλείο TSI (Technical Support Instrument), προκειμένου να ενισχυθεί η ασφάλεια του ελληνικού σιδηροδρομικού συστήματος. Σε αυτό το πλαίσιο, συμφωνήθηκε με τον ERA η παροχή τεχνικής βοήθειας για:

- την επιτυχημένη εφαρμογή της ενωσιακής νομοθεσίας για την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων,
- την ανακατανομή των ρόλων και των αρμοδιοτήτων των ενδιαφερομένων μερών, σε εφαρμογή της ενωσιακής νομοθεσίας,
- την ενίσχυση των ικανοτήτων των φορέων του σιδηροδρομικού τομέα (Αξιολόγηση και Διαχείριση Κινδύνων, Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας κ.λπ.)
- την καθοδήγηση για τον σχεδιασμό χάρτη πορείας για την ανάπτυξη του ERTMS και συστήματος παρακολούθησης της εφαρμογής του ERTMS.

Στο ως άνω πλαίσιο, το 2025 στελέχη προσωπικού της ΡΑΣ παρακολούθησαν ειδικά εκπαιδευτικά προγράμματα ανάπτυξης και βελτίωσης ικανοτήτων στα αντικείμενα της εποπτείας, της διαχείρισης επικινδυνότητας, της αξιολόγησης αιτήσεων για έγκριση ασφάλειας, ενιαία πιστοποιητικά

ασφάλειας, εγκρίσεις οχημάτων, εγκρίσεις οχημάτων για διάθεση στην αγορά και εγκρίσεις θέσης σε λειτουργία σταθερών εγκαταστάσεων, περιλαμβανομένου παρατρόχιων υποσυστημάτων ελέγχου- χειρισμού και σηματοδότησης (ERTMS) κ.α.

Επιπλέον, στο πλαίσιο του ανωτέρω προγράμματος πραγματοποιήθηκε με επιτυχία επίσκεψη στελεχών προσωπικού της ΡΑΣ στην Γαλλική ΕΑΑ (EPSF) το χρονικό διάστημα 13-15/05/2025 με σκοπό την ανταλλαγή απόψεων και εμπειριών, καθώς και την απόκτηση και εφαρμογή γνώσεων και πρακτικών που εφαρμόζει η Γαλλική ΕΑΑ κατά την εκτέλεση του καθήκοντός της σχετικά με την εποπτεία των φορέων του σιδηροδρομικού τομέα (κυρίως σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και διαχειριστών υποδομών), σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 2 στοιχείο j) και το άρθρο 17 της Οδηγίας για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων, (ΕΕ) 2016/798.



12. Ρύθμιση & έλεγχος σιδηροδρομικής αγοράς

12.1 Τμήμα εποπτείας Διαχειριστή Υποδομής και φορέων εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων υπηρεσιών

12.1.1 Εποπτεία του Διαχειριστή Υποδομής

Δήλωση Δικτύου

Η ΡΑΣ παρακολουθεί σε ετήσια βάση τη διαδικασία σύνταξης, δημοσίευσης, καθώς και το ουσιαστικό περιεχόμενο της Δήλωσης Δικτύου του Διαχειριστή Υποδομής (ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΕΛΛΑΔΟΣ ΜΑΕ - ΟΣΕ), ως το βασικό έγγραφο πληροφόρησης με τους όρους και τις προϋποθέσεις για την πρόσβαση και χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής από τις υφιστάμενες και τις δυνητικά ενδιαφερόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να δραστηριοποιηθούν και να εισέλθουν στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά. Για το 2025:

- Πραγματοποιήθηκε έλεγχος της Δήλωσης Δικτύου έτους 2025, εκδόθηκε έγγραφο παρατηρήσεων και σχολίων προς τον Διαχειριστή της Υποδομής και σχετικές συστάσεις για τη

Δήλωση Δικτύου του επόμενου έτους 2026. Η ΡΑΣ απέστειλε επιστολές για την τήρηση των προβλεπόμενων διαδικασιών διαβούλευσης και ανάρτησης της ΔΔ 2025 και 2026, σύμφωνα με την Απόφαση ΡΑΣ 56/2022 και τις σχετικές ρυθμιστικές απαιτήσεις του Ν.4408/2016.

- Παρακολούθησε την εφαρμογή των Αποφάσεων 90/2024 και 91/2024 για την συμμόρφωση του Διαχειριστή Υποδομής, στις διαδικαστικές απαιτήσεις του ρυθμιστικού πλαισίου που θέτει ο Ν.4408/2016 για τη διαδικασία σύνταξης, διαβούλευσης και δημοσίευσης των ετήσιων δηλώσεων δικτύων καθώς και την υπογραφή των σχετικών συμβατικών κειμένων που προβλέπονται στο άρθρο 28 του ίδιου νόμου για την πρόσβαση και χρήση της ελληνικής σιδηροδρομικής υποδομής.

- Έγινε αποτύπωση των τμημάτων του Εθνικού Σιδηροδρομικού Δικτύου και των πληροφοριών που παρέχονται από τον Διαχειριστή Υποδομής στο σχετικό παράρτημα της Δήλωσης Δικτύου 2025 σε συνδυασμό με τους αναρτημένους στην ιστοσελίδα του χάρτες. Σκοπός αυτής της καταγραφής είναι ο έλεγχος ορθής αποτύπωσης του δικτύου, με εύκολη πρόσβαση στις πληροφορίες ανά

τμήμα του δικτύου για τη διευκόλυνση των περαιτέρω εποπτικών δράσεων της ΡΑΣ.

Σύστημα χρέωσης χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής

Η ΜΡΕΣΑ, σε εφαρμογή του άρθρου 31 §3 του Ν.4408/2016, μετά από μελέτη της εισήγησης του Διαχειριστή Υποδομής με θέμα «Εισήγηση περί του πλαισίου των κανόνων και των κριτηρίων χρέωσης των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής», παρείχε γνώμη προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών.

Ειδικότερα (Απ. 42/2025), καταγράφηκαν οι θέσεις της ΡΑΣ για τις χρεώσεις για την ελάχιστη δέσμη πρόσβασης, ακολουθώντας τις βασικές κατευθύνσεις της ευρωπαϊκής νομοθεσίας για την ερμηνεία και την εφαρμογή των συστημάτων χρεώσεων των διαχειριστών υποδομής.

Η εμπλοκή του ρυθμιστικού φορέα, στο θέμα καθορισμού των χρεώσεων, περιορίζεται αποκλειστικά στην διασφάλιση ότι τα τέλη που επιβάλλονται από τον διαχειριστή υποδομής είναι



Απόφαση ΡΑΣ 42/2025



σύμφωνα με τις προβλέψεις της εθνικής και ενωσιακής νομοθεσίας και δεν εισάγουν διακρίσεις. Το θέμα των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής είναι ένα ανοικτό θέμα μεταξύ του Διαχειριστή Υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και έχει αποτελέσει αντικείμενο προσφυγών την τελευταία πενταετία.

Η ΡΑΣ, με τις Αποφάσεις 56/2022, 30/2023 και την 42/2025 έχει ήδη δώσει τις βασικές κατευθύνσεις, διαδικαστικές και ουσιαστικές για το θέμα των χρεώσεων. 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.

Συμβάσεις Πρόσβασης μεταξύ Διαχειριστή Υποδομής και Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων

Η ΡΑΣ ζήτησε και έλαβε, σύμφωνα με το άρθρο 17§6 και σε συνδυασμό με το άρθρο 28 του Ν.4408/2016, υπογεγραμμένες συμβάσεις πρόσβασης για τη χρήση της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής μεταξύ του Διαχειριστή Υποδομής και των ενεργών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για το έτος 2025. Η ύπαρξη συμβατικών κειμένων και η εφαρμογή τους από τα αντισυμβαλλόμενα μέρη, διαχειριστή υποδομής και σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ενισχύουν την διαφάνεια και τη λειτουργία της αγοράς με όρους ισοτιμίας.

Προσφυγή της HELLENIC TRAIN Α.Ε. κατά της ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΕΛΛΑΔΟΣ ΜΑΕ

Η διαδικασία καθορισμού των χρεώσεων για την πρόσβαση και χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής, τυπική και ουσιαστική, έχει αποτελέσει αντικείμενο προσφυγών την τελευταία πενταετία. Ωστόσο, το θέμα παραμένει ανοικτό και επανεξετάστηκε, το 2025, στο πλαίσιο διερεύνησης νέας σχετικής προσφυγής του άρθρου 56§1 του Ν.4408/2016 της σιδηροδρομικής επιχείρησης κατά του διαχειριστή της υποδομής.

Παράλληλα, αναμένονται, μετά την Απόφαση 42/2025, με την οποία η ΡΑΣ παρείχε γνώμη όπως προαναφέρθηκε, σχετικές ενέργειες από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών καθώς και από τον Διαχειριστή Υποδομής για την οριστική επίλυσή του.



Επιτροπή Ανταγωνισμού, νέο πλαίσιο συνεργασίας

Με τον ν.5220/2025 τροποποιήθηκαν διατάξεις του ιδρυτικού νόμου της ΡΑΣ (ν.3891/2010), αναφορικά με τις αρμοδιότητες της ως Τομεακή Αρχή Ανταγωνισμού στις σιδηροδρομικές μεταφορές. Ειδικότερα αποσαφηνίστηκε η αποκλειστική αρμοδιότητα της Επιτροπής Ανταγωνισμού για την εφαρμογή των άρθρων 101 και 102 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΔΕΕ) στον σιδηροδρομικό τομέα. Για την άσκηση της αρμοδιότητάς της, η Επιτροπή Ανταγωνισμού επικουρείται, όπου απαιτείται, από τη ΡΑΣ, η οποία παρακολουθεί τον ανταγωνισμό της αγοράς των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή Ανταγωνισμού για να παρεμβαίνει στο πλαίσιο ενάσκησης των αποκλειστικών της αρμοδιοτήτων.

Στο πλαίσιο αυτό ξεκίνησε, το 2025, μια νέα μορφή συνεργασίας με την Επιτροπή Ανταγωνισμού, με σκοπό και των δύο Αρχών τη διασφάλιση του ανταγωνισμού για την προώθηση των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Οι δύο Αρχές συνεργάστηκαν για τον χειρισμό και την ολοκλήρωση του ελέγχου εφαρμογής της Απόφασης ΡΑΣ 14006/2020, με την οποία αναλήφθηκαν δεσμεύσεις από την σιδηροδρομική επιχείρηση HELLENIC TRAIN Α.Ε. στο πλαίσιο διερεύνησης καταγγελίας της σιδηροδρομικής επιχείρησης GOLDAIR RAIL Α.Ε., για την άρση των πιθανολογούμενων παραβάσεων του ανταγωνισμού, στον τομέα των μεταφορικών υπηρεσιών και κυρίως στον τομέα της συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού του οποίου αποτελεί τον μοναδικό πάροχο υπηρεσιών συντήρησης.

Η ΡΑΣ με την Απόφαση με α.π. 766/28.04.2021 ξεκίνησε διαδικασία ελέγχου ορθής και αποτελεσματικής εφαρμογής των δεσμεύσεων που ανέλαβε η HELLENIC TRAIN, σε εφαρμογή της προαναφερόμενης απόφασης δεσμεύσεων, που οδήγησε σε ακρόαση των δύο σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Λαμβάνοντας υπόψη την αποκλειστική πλέον αρμοδιότητα της Επιτροπής Ανταγωνισμού για την εφαρμογή του άρθρου 102 της ΣΔΕΕ, (άρθρο 2 του ν.3959/2011) στους κλάδους παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και συντήρησης και επισκευής σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, ο φάκελος της υπόθεσης αυτής διαβιβάσθηκε με την Απόφαση 21/2025 στην Επιτροπή Ανταγωνισμού προκειμένου να αξιολογηθεί εκ νέου και να εκδοθεί η σχετική απόφαση.

Η υπηρεσία συντήρησης του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, με κανόνες κοστοστρέφειας και διαφάνειας και σύμφωνα, πάντα, με τις απαιτήσεις του κατασκευαστή, αποτελεί κρίσιμη λειτουργία στον σιδηρόδρομο, καθώς διασφαλίζει ποιοτική και ασφαλή μεταφορά και, παράλληλα, ενισχύει τη διαθεσιμότητα τροχαίου υλικού, παράγοντα κρίσιμο και απαραίτητο για την είσοδο νέων “παικτών” στις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Επιπρόσθετα, υπήρξε συνεργασία και συνδρομή με την παροχή στοιχείων και πληροφοριών, που είχε στην κατοχή της η ΡΑΣ από δική της έρευνα, προς την Επιτροπή Ανταγωνισμού, για τον χειρισμό νέας καταγγελίας στον σιδηροδρομικό τομέα που υποβλήθηκε στην Επιτροπή Ανταγωνισμού, για την οποία διερευνάται αν συντρέχουν οι προϋποθέσεις εφαρμογής των διατάξεων του άρθρου 2

του ν.3959/2011 (102 της ΣΔΕΕ), στους κλάδους παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και συντήρησης και επισκευής σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, αναφορικά με αντισταγωνιστικές πρακτικές στο πλαίσιο καταχρηστικής εκμετάλλευσης ατομικής δεσπόζουσας θέσης.

Εμπορευματικός Σιδηροδρομικός Σταθμός και Σταθμός Διαλογής του Θριάσιου Πεδίου (Θριάσιο ΙΙ)

Στο πλαίσιο αξιολόγησης από την Επιτροπή Ανταγωνισμού της συγκέντρωσης κατ’ άρθρο 8 του ν.3959/2011, που αφορά στην σύσταση κοινής επιχείρησης από τις εταιρίες HELLENIC TRAIN ΑΕ – DAMCO ENERGY ΑΕ για τη λειτουργία του Εμπορευματικού Σιδηροδρομικού Σταθμού και Σταθμού Διαλογής του Θριάσιου Πεδίου (ΘΡΙΑΣΙΟ ΙΙ)», η ΡΑΣ παρείχε στοιχεία προς την Επιτροπή, απαντώντας σε σχετικό ερωτηματολόγιο και με μαρτυρική κατάθεση στη συνεδρίαση της Ολομέλειας της Επιτροπής Ανταγωνισμού.

12.1.2 Εποπτεία φορέων εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων υπηρεσιών*

Εγκαταστάσεις και υπηρεσία πετρελαιοδότησης

Η παροχή καυσίμου προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι εγκαταστάσεις στις οποίες παρέχεται η υπηρεσία εντάσσονται στις ρυθμιζόμενες υπηρεσίες του ν.4408/2016 και η πρόσβαση στις εγκαταστάσεις προϋποθέτει κανόνες ισότιμης και διαφανούς πρόσβασης.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι το θέμα των εγκαταστάσεων και του

παρόχου της υπηρεσίας, παρουσιάζει δυσλειτουργίες, πραγματοποιήθηκε τον Σεπτέμβριο του 2025 συνάντηση με όλους τους αρμόδιους φορείς με θέμα τη «Διερεύνηση δυνατότητας ασφαλούς λειτουργίας των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης για την πετρελαιοδότηση των σιδηροδρομικών συρμών».

Η ΡΑΣ επεσήμανε ότι:

1. Εκκρεμεί η ΥΑ του άρθρου 13§3 του ν.4408/2016 για τον καθορισμό των εγκαταστάσεων του άρθρου 3§11.
2. Εκκρεμεί η ΚΥΑ του άρθρου 38 του ν.3891/2010 που θα ρυθμιζε τη λειτουργία των ιδρυόμενων πρατηρίων υγρών καυσίμων αλλά και των ήδη λειτουργούντων.
3. Η χωροθέτηση των πρατηρίων στις εγκαταστάσεις των φορέων εξυπηρέτησης σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και στην σιδηροδρομική υποδομή, αποτελεί αντικείμενο ρύθμισης από τον ΔΥ σε συνεργασία με την HELLENIC TRAIN, ως διαχειριστή και λειτουργό των εγκαταστάσεων και ελέγχεται από τη ΡΑΣ.

Η πρόταση της ΡΑΣ ήταν η επίσπευση έκδοσης της ΚΥΑ για τη ρύθμιση και αδειοδότηση των πρατηρίων υγρών καυσίμων, δεδομένου ότι το θέμα έχει τεθεί τουλάχιστον από το 2017 και δεν έχει προχωρήσει με αποτέλεσμα να λειτουργούν εγκαταστάσεις πετρελαιοδότησης, εκτός του ρυθμιστικού πλαισίου που προβλέπει ο ν.4408/2016.

Μετά την καταγραφή των εγκαταστάσεων από τον Διαχειριστή της Υποδομής, συμφωνήθηκε η συνεργασία με την σιδηροδρομική επιχείρηση και διαχειρίστρια των εγκαταστάσεων, για την επίλυση του προβλήματος.

* Του παραρτήματος ΙΙ, ν.4408/2016 ((Service Facilities Operator)

Εγκαταστάσεις και υπηρεσία συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού

Η Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε., με την υπ' αριθμ. 160022/02.10.2025 ΚΥΑ (Β' 5383) "για τη μεταφορά της δραστηριότητας διαχείρισης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού από την ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. στην Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.", αποτελεί πλέον την μοναδική διαχειρίστρια τροχαίου υλικού (ΤΥ) στην Ελλάδα και η HELLENIC TRAIN Α.Ε αποτελεί τη μοναδική διαχειρίστρια εγκαταστάσεων συντήρησης τροχαίου υλικού και πάροχο της υπηρεσίας συντήρησης τροχαίου υλικού.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι:

- η συντήρηση του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού αποτελεί ρυθμιζόμενη υπηρεσία, σύμφωνα με το ν.4408/2016, και ελέγχεται από την Αρχή,
- η συντήρηση σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού και η σιδηροδρομική μεταφορά αποτελούν καθέτως επηρεαζόμενες αγορές, με την πρώτη να αποτελεί

δραστηριότητα προηγούμενου σταδίου σε σχέση με την σιδηροδρομική μεταφορά,

- η καθυστέρηση στην υλοποίηση της υπηρεσίας συντήρησης έχει συνέπειες στην ποιότητα και στην ασφάλεια των παρεχόμενων σιδηροδρομικών μεταφορικών υπηρεσιών,
- η έλλειψη διαθέσιμου συντηρημένου ελκτικού τροχαίου υλικού αποτελεί εμπόδιο εισόδου στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά,

η ΡΑΣ, με τη διπλή της ιδιότητα, του ρυθμιστικού φορέα και της αρχής αδειοδότησης σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, σε συνεργασία με την τότε διαχειρίστρια ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε., προχώρησε κατά τα έτη 2024 και 2025 σε καταγραφή του ελκτικού τροχαίου υλικού, μισθωμένου και διαθέσιμου προς μίσθωση.

Παράλληλα, παρακολουθεί την εξέλιξη των υφιστάμενων συμβάσεων συντήρησης με την πάροδο της υπηρεσίας HELLENIC TRAIN Α.Ε. Στο

πλαίσιο αυτό, με έγγραφό της (α.π. 1616/26.05.2025), ζήτησε από την τότε διαχειρίστρια του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε., την αποστολή των απολογιστικών στοιχείων που υποβάλλονται, σε εφαρμογή του άρθρου 8§5 του Ν.3891/2010, στις αρμόδιες Υπηρεσίες της Γενικής Διεύθυνσης Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, αναφορικά με πραγματοποιηθείσες εργασίες (ανάταξης, ανακατασκευής, μετασκευής, επισκευής, συντήρησης τακτικής ή έκτακτης συντήρησης μακράς ακινησίας του τροχαίου υλικού καθώς και εργασίες που εντάσσονται στο πρόγραμμα εκτεταμένης συντήρησης) ανά μονάδα τροχαίου υλικού και ανά σύμβαση.

Δεδομένου ότι βρισκόταν σε εκκρεμότητα η μεταφορά της δραστηριότητας διαχείρισης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού από την ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. στην Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε., η ΡΑΣ επανήλθε με νέα επιστολή (α.π. 637/12.02.2026) προς την νέα διαχειρίστρια για την επικαιροποίηση των στοιχείων.



12.2 Τμήμα Αδειοδότησης και Εποπτείας ΣΕ

Σε εφαρμογή του αρ. 25 § 1 του Ν. 4408/2016, επικαιροποιήθηκε και βρίσκεται αναρτημένο στον ιστότοπο της ΡΑΣ, το [Μητρώο Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων](#) με τα στοιχεία κάθε σιδηροδρομικής επιχείρησης που λαμβάνει άδεια, το είδος των μεταφορών που διενεργεί καθώς και τη γεωγραφική κάλυψη που παρέχει.

12.2.1 Άδειες Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων

PEARL MAE

Με την Απόφαση 28/2024 επικαιροποιήθηκε η άδεια σιδηροδρομικής επιχείρησης που είχε χορηγηθεί με την α.π. 4572/23.05.2016 Απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ. Στην πρόσφατη Απόφαση προβλέπεται η ανά εξάμηνο υποχρέωση υποβολής στη ΡΑΣ, από την σιδηροδρομική επιχείρηση, εκθέσεων προόδου των δράσεων που περιγράφονται στο Επιχειρηματικό Σχέδιο 2023-2025 που είχε υποβάλει στο πλαίσιο επικαιροποίησης του φακέλου της καθώς δεν έχει ξεκινήσει η παροχή σιδηροδρομικών μεταφορών με ίδια μέσα. Κατά τη διάρκεια του 2025

η ΡΑΣ ενημερώθηκε για την πρόοδο υλοποίησης των προβλεπόμενων δράσεων.

GOLDAIR RAIL A.E.

Στο πλαίσιο των υποχρεώσεων της ως αδειοδοτημένη σιδηροδρομική επιχείρηση η σιδηροδρομική επιχείρηση RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR, ενημέρωσε την Αρχή, προσκομίζοντας τις σχετικές ανακοινώσεις Γ.Ε.ΜΗ, ότι υπήρξε μεταβολή στη μετοχική σύνθεση της εταιρείας, έπειτα από την αποχώρηση της μετόχου «RAIL CARGO LOGISTICS – AUSTRIA GMBH» και μετονομασία της εταιρείας σε Goldair Rail A.E., χωρίς καμία αλλαγή όσον αφορά τον καταστατικό σκοπό της εταιρείας και τη δραστηριότητά της ως σιδηροδρομική επιχείρηση, σύμφωνα με την άδειά της, προσκομίζοντας τις σχετικές ανακοινώσεις Γ.Ε.ΜΗ. Η εταιρεία αποτελούσε σύμπραξη της ελληνικής εταιρείας Goldair Cargo A.E. κατά 51% και της αυστριακής εταιρείας Rail Cargo Logistics GmbH κατά 49%. Η ΡΑΣ αφού έλαβε υπόψη ότι:

1. τα πρόσωπα που εκπροσωπούν και δεσμεύουν την εταιρεία από τη σύστασή της παραμένουν ίδια.
2. οι αλλαγές που ανακοίνωσε η σιδηροδρομική επιχείρηση δεν επηρεάζουν την συνέχιση των δραστηριοτήτων της, με τους όρους και τις προϋποθέσεις βάσει των οποίων χορηγήθηκε η άδεια - απαιτήσεις

αξιοπιστίας, σύμφωνα με το 19 του ν.4408/2016, απαιτήσεις χρηματοοικονομικής επιφάνειας, σύμφωνα με το άρθρο 20 του ν.4408/2016 και το άρθρο 62 Παράρτημα ΙΙΙ, απαιτήσεις επαγγελματικής επάρκειας, σύμφωνα με το άρθρο 21 του ν.4408/2016 και απαιτήσεις κάλυψης αστικής ευθύνης, σύμφωνα με το άρθρο 22 του ν.4408/2016 – να διατηρούνται σε ισχύ.

Έλαβε την [Απόφαση 03/2025](#) για:

- Την τροποποίηση του εντύπου της αδείας της σιδηροδρομικής επιχείρησης με την αναγραφή της νέας επωνυμίας, «GOLDAIR RAIL A.E.», με αριθμό κοινοποίησης ΕΚ της αδείας ΕΛ0120250001 και την ενημέρωση του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς και του μητρώου αδειοδοτημένων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που βρίσκεται αναρτημένο στην ιστοσελίδα της ΡΑΣ.
- Τον επανέλεγχο της αδείας σιδηροδρομικής επιχείρησης με επικαιροποίηση και επανεξέταση του φακέλου αδειοδότησης που προβλέπεται με την συμπλήρωση πενταετίας από την τελευταία



Μητρώο
Σιδηροδρομικών
Επιχειρήσεων



Απόφαση 03/2025

επανεξέταση Απόφαση 140η /α.π. 1994/26.10.2021, το 8^ο τρίμηνο του 2026.

LEVANTE TRAINS A.E.

Η εταιρεία LEVANTE TRAINS A.E. κατέθεσε στη ΡΑΣ αίτηση, συνοδευόμενη με φάκελο με τα απαιτούμενα δικαιολογητικά και στοιχεία, για χορήγηση άδειας σιδηροδρομικής επιχείρησης, για τη διενέργεια επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών. Στο ζετές επιχειρησιακό σχέδιο (2026-2028), που συνοδεύει την αίτηση, αναφέρεται ότι θα δραστηριοποιηθεί ως πάροχος υπηρεσιών επιβατικών τουριστικών σιδηροδρομικών μεταφορών στο μετρικό δίκτυο της Πελοποννήσου και ειδικότερα στη γραμμή «Διμένας Κατάκολου-ΣΣ Πύργου-ΣΣ Αρχαίας Ολυμπίας». Μετά την τριετία, θα παρέχει επιβατικά / τουριστικά δρομολόγια στο υπόλοιπο μετρικό δίκτυο της Πελοποννήσου.

Μετά από έλεγχο όλων των διαθέσιμων στοιχείων που προσκόμισε η εταιρεία, η Ολομέλεια της ΡΑΣ έλαβε την [Απόφαση 19/2025](#) χορήγησης άδειας σιδηροδρομικής επιχείρησης στην LEVANTE TRAINS A.E. για την εκτέλεση μεταφορικών υπηρεσιών / επιβατικών δρομολογίων και προχώρησε στις απαιτούμενες ανακοινώσεις στην επιχείρηση, την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, το Διαχειριστή Υποδομής και το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών.

Εξέταση Οικονομικής ισορροπίας

Σύμφωνα με το αρ. 11 του ν. 4408/2016, μετά από αξιολόγηση, μπορεί να περιοριστεί το δικαίωμα πρόσβασης και το δικαίωμα

επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών σε υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών όταν οι διαδρομές καλύπτονται από συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, αν η άσκηση αυτού του δικαιώματος θα έθετε σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας (ΥΔΥ).

Σε εφαρμογή του αρ. 4 του ΕΚ 2018/1795, μαζί με την αίτηση χορήγησης άδειας σιδηροδρομικής επιχείρησης, η LEVANTE TRAINS υπέβαλε «Έντυπο Γνωστοποίησης προγραμματιζόμενης νέας υπηρεσίας σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών» καθώς στο τμήμα γραμμής Κατάκολο – Πύργος – Ολυμπία παρέχει επιβατικές μεταφορές η σιδηροδρομική επιχείρηση HELLENIC TRAIN AE στο πλαίσιο σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας (ΥΔΥ - ν.4953/2022 – Παράρτημα Α υπηρεσίες 9.1 9.2. και 9.3).

Η ΡΑΣ δημοσίευσε το [έντυπο γνωστοποίησης](#) στην ιστοσελίδα της και το κοινοποίησε στο Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών, ως αρμόδια αρχή ανάθεσης της σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας, στον Διαχειριστή Υποδομής Σιδηρόδρομοι Ελλάδος ΜΑΕ και στην σιδηροδρομική επιχείρηση HELLENIC TRAIN A.E., που εκτελεί υπηρεσίες βάσει της συγκεκριμένης σύμβασης.

Τέλος, η ΡΑΣ, σε εφαρμογή του άρθρου 553 του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/1795 ενημέρωσε την αιτούσα και το Διαχειριστή Υποδομής - Σιδηρόδρομοι Ελλάδος ΜΑΕ ότι

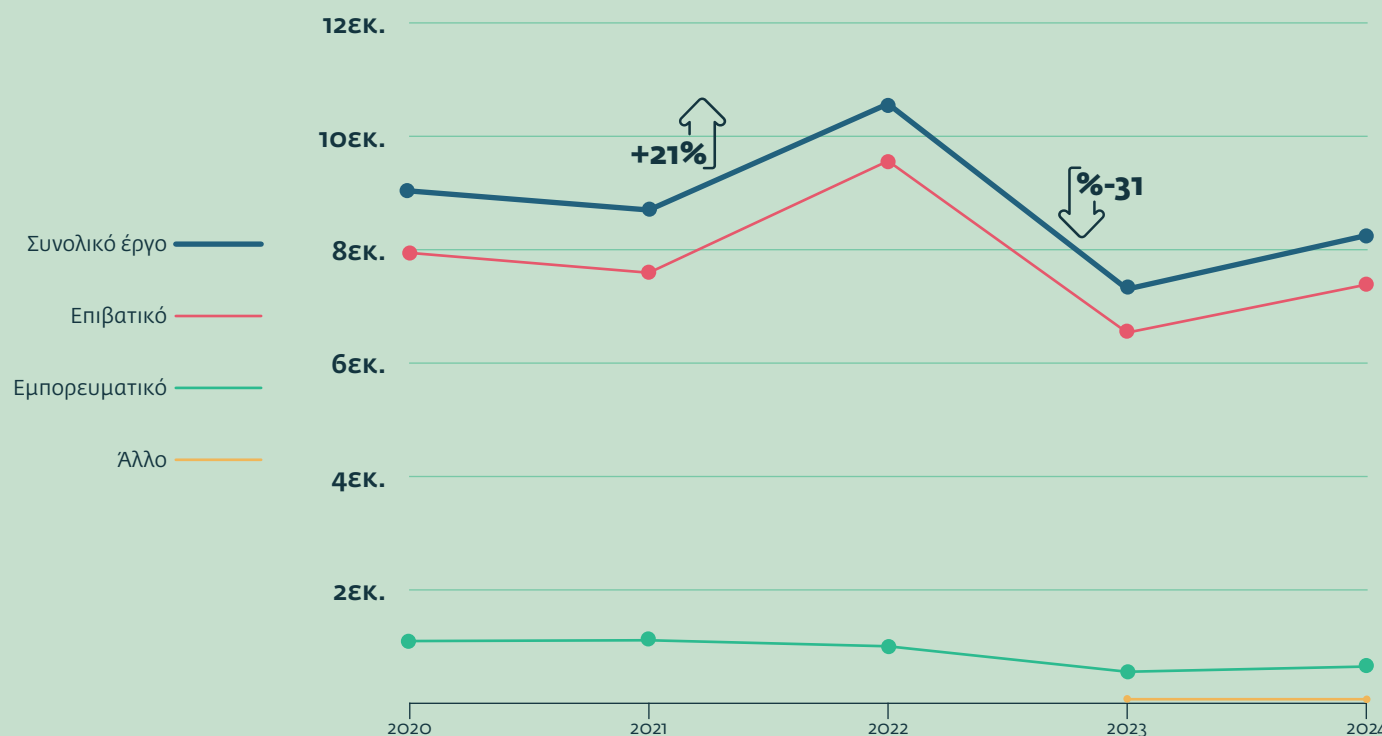
δεν υποβλήθηκε αίτημα εξέτασης οικονομικής ισορροπίας μετά την γνωστοποίηση προγραμματιζόμενης νέας υπηρεσίας σιδ/κης μεταφοράς επιβατών από την διαδρομή «Κατάκολο – Πύργος – Ολυμπία», με προγραμματιζόμενη ημερομηνία έναρξης το πρώτο εξάμηνο του 2026

12.2.2 Παρακολούθηση σιδηροδρομικής αγοράς

Market Monitoring Report έτους 2024

Η ΡΑΣ συλλέγει ετησίως ποσοτικά και ποιοτικά στοιχεία από τις αδειοδοτημένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (ενεργές) και τον διαχειριστή της υποδομής, για τη δραστηριότητά τους. Τα στοιχεία αυτά τα επεξεργάζεται και τα δημοσιεύει στην ετήσια έκθεση πεπραγμένων της. Παράλληλα συμμετέχει στην συμπλήρωση ερωτηματολογίου, που αποστέλλεται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, μέσω του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, στο πλαίσιο της εφαρμογής του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2015/1100 σχετικά με τις υποχρεώσεις των κρατών μελών για την υποβολή εκθέσεων στο πλαίσιο παρακολούθησης της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών. Επίσης αποστέλλει στοιχεία στην αρμόδια ομάδα εργασίας του IRC Rail για τη σύνταξη του Market Monitoring Report που περιέχει στατιστικά και συγκριτικά στοιχεία του λοιπών μελών του IRC-Rail.

Το 2025 συνέλλεξε στοιχεία για το σιδηροδρομικό έργο του 2024. Συνοπτικά, το μεταφορικό σιδηροδρομικό έργο στην Ελλάδα την πενταετία 2020-2024,



Εξέλιξη σιδηροδρομικού έργου

Σιδ. έργο σε τρένο-χλμ (train-km) την περίοδο 2020-2024.



Εξέλιξη μεταφορικού έργου

Η επιβατική κίνηση και η διακίνηση φορτίου εκφράζονται ως δείκτες με έτος βάσης το 2022 (=100), για τη διευκόλυνση της σύγκρισης των τάσεων κατά την περίοδο 2020-2024.



Απόφαση 19/2025



Έντυπο γνωστοποίησης

παρουσιάζεται στα παραρτήμα-
τα, σύμφωνα με επίσημα στοι-
χεία που προσκομίστηκαν από
τις HELLENIC TRAIN AE, ΣΤΑΣΥ
AE, GOLDAIR RAIL AE, GRUP
FEROVIAR ROMAN Ελληνικό
Υποκατάστημα, ΣΙΔΗΡΟΔΡΟ-
ΜΟΙ ΕΛΛΑΔΑΣ ΜΑΕ και από δη-
μοσιεύσεις στη EUROSTAT.

Όπως είναι φανερό, τα έτη 2020
& 2021, το σιδηροδρομικό έργο
επηρεάστηκε αρνητικά από τους
περιορισμούς και τις επιπτώσεις
της πανδημίας COVID 19 ενώ το
2023 από το δυστύχημα των Τε-
μπών και τις κακοκαιρίες Daniel
στη Θεσσαλία & Elias στη Στερεά
Ελλάδα. Το 2024 φαίνεται μερική
αλλά μικρή ανάκαμψη του συνολι-
κού έργου, 13% σε σχέση με το
2023 ως προς τα τρένο χλμ.

Από τα στοιχεία του πίνακα επί-
σης απορρέει αύξηση περίπου 16%
του εμπορευματικού μεταφορικού
έργου όπου ιδιαίτερα επισημαί-
νεται αυτή των ιδιωτικών επι-
χειρήσεων, πάνω από 50%, των
«άλλων ΣΕ», εκτός της κατεστη-
μένης επιχείρησης, σηματοδοτώ-
ντας περαιτέρω «άνοιγμα» της σι-
δηροδρομικής αγοράς, απέχοντας
όμως αρκετά από το 2020.

Αύξηση 13% το 2024 σημειώθηκε
και στο εθνικό επιβατικό έργο,
όπως κατ' επέκταση φαίνεται και
στον απόλυτο αριθμό επιβατών
και στα έσοδα των επιχειρήσεων,
το οποίο όμως παραμένει χαμηλό,
αποτυπώνοντας τον προβλημα-
τισμό του επιβατικού κοινού για
το μέσο ενώ παραμένει μηδενικό
στις διεθνείς μεταφορές καθώς
βρίσκονται σε αναστολή.

Συνεργασία για τη σύνταξη του 14th Market Monitoring Report του IRG Rail

Κάθε χρόνο η ομάδα Market
Monitoring του IRG Rail συλ-
λέγει στοιχεία και συνέχεια συ-
ντάσσει και δημοσιεύει ετήσια
αναφορά. Στο πλαίσιο σύνταξης

και δημοσίευσης του 14th Market
Monitoring Report του IRG
Rail, που περιλαμβάνει τα στοι-
χεία του σιδηροδρομικού έργου
για το 2024, η ΡΑΣ συμμετείχε
πέρα από την υποβολή στοιχείων
και με τη συγγραφή του Κεφα-
λαίου που αφορά στις εμπορευ-
ματικές μεταφορές, καθώς το
έργο της σύνταξης επιμερίζεται
εθελοντικά μεταξύ των μελών
της Ομάδας.

Ομάδα στατιστικών εκπροσώπων Υποστήριξης του Επικεφαλής του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών

Σύμφωνα με την με αρ. πρωτ.
115295/11-4-23 Υπουργική Απόφα-
ση «Συγκρότηση Ομάδας Στατι-
στικών Εκπροσώπων και Ομάδας
Τεχνικής Υποστήριξης του Έργου
του Στατιστικού Επικεφαλής του
Υπουργείου Υποδομών και Με-
ταφορών». Η ΡΑΣ συμμετέχει με
1 εκπρόσωπο και 1 αναπληρωτή,
από τη Μονάδα Ρύθμισης & Ελέγ-
χου Σιδηροδρομικής Αγοράς. Το
2025 η ΡΑΣ:

1. Επιβεβαίωσε στον «Κατάλογο
των Επίσημων Στατιστικών»
τις στατιστικές (στατιστικά
προϊόντα) που αναπτύσσει,
παράγει και διαχέει σε τακτι-
κή βάση.
2. Συμπλήρωσε το «Ετήσιο Στα-
τιστικό Πρόγραμμα Εργασιών
για το έτος 2026».
3. Συμπλήρωσε την «Ετήσια Έκ-
θεση Αξιολόγησης του Στατι-
στικού Προγράμματος Εργα-
σιών έτους 2024.
4. Συμμετείχε στη διαδικασία
συμπλήρωσης έκθεσης ποιό-
τητας SIMS II, πιλοτικό έργο,
των στατιστικών προϊόντων
του Υπουργείου Υποδομών &
Μεταφορών.



12.3 Καταγγελίες – Έλεγχοι

Σύμφωνα με το αρ. 56 του ν.
4408/2016 κάθε αιτών (εδ. 18
του αρ. 3 του ν. 4408/2016) έχει
δικαίωμα άσκησης προσφυγής
στη ΡΑΣ, εάν πιστεύει ότι δεν
έχει υποστεί δίκαιη μεταχείριση,
ότι έχει υποστεί διακρίσεις ή ότι
έχει με άλλο τρόπο αδικηθεί, ιδι-
αίτερα κατά αποφάσεων του δι-
αχειριστή υποδομής ή του φορέα
εκμετάλλευσης εγκατάστασης
για την παροχή υπηρεσιών, σχε-
τικά με τη δήλωση δικτύου κ τα
κριτήρια που καθορίζονται σε
αυτή, τη διαδικασία κατανομής,
το σύστημα χρέωσης, το επίπεδο
ή τη διάρθρωση των τελών χρή-
σης υποδομής, τις ρυθμίσεις για
την πρόσβαση στην υποδομή, την
πρόσβαση και τη χρέωση για υπη-
ρεσίες, τη διαχείριση της κυκλο-
φορίας, τον προγραμματισμό
ανανέωσης και προγραμματι-
σμένες ή μη προγραμματισμένες

εργασίες συντήρησης, τη συμ-
μόρφωση με τις απαιτήσεις, συ-
μπεριλαμβανομένων αυτών που
αφορούν τη σύγκρουση συμφε-
ρόντων, που ορίζονται στην πα-
ράγραφο 13 του άρθρου 2 και στα
άρθρα 7, 7α, 7β, 7γ και 7δ.

Επίσης, σύμφωνα με το αρ. 33
του Κανονισμού (ΕΕ) 2021/782,
ο επιβάτης σιδηροδρομικών με-
ταφορών μπορεί να υποβάλλει
καταγγελία στη ΡΑΣ, μετά από
ατελέσφορη καταγγελία στη σι-
δηροδρομική επιχείρηση ή στον
υπεύθυνο σταθμού (διαχειριστή
υποδομής).

Τέλος, καταγγελία μπορεί να
υποβληθεί στη ΡΑΣ για την επα-
νεξέταση άδειας σιδηροδρομικής
επιχείρησης για την επαλήθευση
ισχύος των όρων και των προϋπο-
θέσεων (απαιτήσεις αξιοπιστίας,
χρηματοοικονομικής επιφάνει-
ας, επαγγελματικής επάρκειας
και κάλυψης αστικής ευθύνης),

βάσει των οποίων χορηγήθηκε η
άδεια.

Κατά τη διάρκεια του 2025 η ΡΑΣ
προχώρησε στις ακόλουθες ενέρ-
γειες αναφορικά με τις καταγγε-
λίες που έλαβε:

➤ Προσφυγή HELLENIC TRAIN
(5^η) κατά του Διαχειριστή Υποδο-
μής προκειμένου να ακυρωθεί ή
τροποποιηθεί η Δήλωση Δικτύου
(ΔΔ) για το έτος 2024, που εξέδω-
σε η ΟΣΕ Α.Ε. ως Διαχειριστής
Υποδομής, όπως αυτή έχει αναρ-
τηθεί στον εταιρικό ιστότοπο της.
Η Μονάδα Ρύθμισης και Ελέγχου
Σιδηροδρομικής Αγοράς, με την
ολοκλήρωση της εξέτασης της
προσφυγής και έπειτα από συ-
γκέντρωση και μελέτη όλων των
σχετικών εγγράφων και στοιχεί-
ων, υπέβαλε Πόρισμα - Εισήγηση
(1727/02.06.2025) προς την Πρό-
εδρο της ΡΑΣ. Θα ακολουθήσει η
αξιολόγηση του θέματος από την
Ολομέλεια.

➤ Προσφυγή HELLENIC TRAIN
(6^η) κατά του Διαχειριστή Υποδο-
μής προκειμένου να ακυρωθεί ή
τροποποιηθεί η Δήλωση Δικτύου
(ΔΔ) για το έτος 2025. Η Μονάδα
Ρύθμισης και Ελέγχου Σιδηροδρο-
μικής Αγοράς, με την ολοκλήρω-
ση της εξέτασης της προσφυγής
και έπειτα από συγκέντρωση
και μελέτη όλων των σχετικών
εγγράφων και στοιχείων, υπέ-
βαλε Πόρισμα - Εισήγηση (α.π.
4084/16.12.2025) προς την Πρόε-
δρο της ΡΑΣ. Θα ακολουθήσει η
αξιολόγηση του θέματος από την
Ολομέλεια.

➤ Καταγγελία - αίτηση επιβάτη
για άρνηση πληρωμής προστίμου
με κάρτα τραπεζικών συναλλα-
γών, επί αμαξοστοιχίας. Μετά
από συλλογή στοιχείων τόσο από
την σιδηροδρομική επιχείρηση
όσο και από την Γενική Γραμμα-
τεία Εμπορίου του Υπουργείου
Ανάπτυξης και Επενδύσεων, η
ΡΑΣ ολοκλήρωσε τη διερεύνηση

της καταγγελίας. Η σιδηροδρομική επιχείρηση προχώρησε σε αλλαγές στους τρόπους πληρωμής εντός των αμαξοστοιχιών, με [ανακοίνωσή της την 01.04.2025](#).

➤ Καταγγελία - εξώδικη όχληση διαμαρτυρία πλησιέστερων συγγενικών προσώπων θανόντα στο δυστύχημα της 28.02.2023 κατά της HELLENIC TRAIN για άρνηση απόδοσης προκαταβολής αποζημίωσης του αρ. 27 του ΕΚ 1371/2007. Στο αρ. 46 του πρόσφατου ν. 5220/2025 διευκρινίζεται η έννοια του επιβάτη κατά τους Κανονισμούς 2007/1371 και 2021/782 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου με ερμηνευτική διάταξη όπου επισημαίνεται ότι η έννοια του «επιβάτη» περιλαμβάνει και κάθε πρόσωπο το οποίο βρισκόταν εντός της αμαξοστοιχίας κατά τη στιγμή του σιδηροδρομικού ατυχήματος ως υπάλληλος ή προστηθείς τρίτης εταιρείας με την οποία η σιδηροδρομική επιχείρηση είχε συμβληθεί για την ανάληψη κάθε είδους έργου παροχής υπηρεσιών ή για την παραχώρηση χρήσης και λειτουργίας χώρων της αμαξοστοιχίας, όπως ιδίως του κυλικείου-εστιατορίου. Η απόδοση προκαταβολής ολοκληρώθηκε τον 8/2025.

➤ Καταγγελία για την κατάργηση λειτουργίας επιβατικού σταθμού Ροδόπολης Σερρών που διαβιβάστηκε στη ΡΑΣ από την Εθνική Αρχή Διαφάνειας (ΕΑΔ) : η ΡΑΣ διαβίβασε την καταγγελία στην HELLENIC TRAIN προκειμένου να διευκρινιστεί από την Σ.Ε. αν ικανοποιούνται οι προβλέψεις του άρθ. 11 «Διαθεσιμότητα εισιτηρίων και κρατήσεις» του Κανονισμού (ΕΕ) 2021/782 που είναι στο πεδίο ελέγχου της Αρχής. Από



Ανακοίνωση
01/04/2025

την απάντηση προέκυψε ότι παράλληλα με την αναδιοργάνωση των εκδοτηρίων σε συγκεκριμένους σταθμούς του δικτύου δίνεται η δυνατότητα εναλλακτικών επιλογών κράτησης εισιτηρίων για τους επιβάτες. Η ολοκλήρωση των ενεργειών επί της καταγγελίας θα γίνει από την ΕΑΔ.

➤ Καταγγελία επιβάτη προς ΡΑΣ για καθημερινές, επαναλαμβανόμενες καθυστερήσεις των δρομολογίων στη γραμμή Χαλκίδα-Αθήνα: η ΡΑΣ για τη διερεύνηση της καταγγελίας ζήτησε απόψεις από τη σιδηροδρομική επιχείρηση και τον διαχειριστή υποδομής. Ειδικά για τη γραμμή αυτή προκύπτει ότι έχουν ανακύψει προβλήματα, πέραν των έκτακτων που μπορεί να προκύπτουν, λόγω εργασιών και διάθεσης μονής γραμμής στο τμήμα Δεκέλειας - Αγ. Στεφάνου που επηρεάζει δύο ζεύγη αμαξοστοιχιών. Το πρόβλημα περιορίστηκε με τον ανασχεδιασμό δρομολογίων από 22.11.2025, μέσω μικρής επιμήκυνση του χρόνου διαδρομής και νωρίτερη αναχώρηση αμαξοστοιχιών από Χαλκίδα.

12.4 Παρακολούθηση εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΕ) 2021/782

Παραρτήσεις

Στο πλαίσιο διερεύνησης των καταγγελιών των επιβατών που υποβάλλονται απευθείας στη ΡΑΣ ή στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις η Αρχή προβαίνει σε στοχευμένες ενέργειες προκειμένου να εφαρμοστούν οι προβλέψεις του Κανονισμού, να επιλυθούν ζητήματα και να βελτιωθεί η ποιότητα των παρεχόμενων επιβατικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών (Παράρτημα).

Συνεργασία με ΕΕ -Unit MOVE.B.5 Social Aspects Passenger Rights & Equal Opportunities

Η ΡΑΣ έθεσε ερώτημα ερμηνείας του Κανονισμού στην αρμόδια διεύθυνση που ασχολείται με τα δικαιώματα των επιβατών στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναφορικά με το εάν μια σιδηροδρομική εταιρεία θα πρέπει να αποζημιώσει τους υπαλλήλους (όπως τους μηχανοδηγούς και το προσωπικό που συνοδεύει τα τρένα) ή τους εργολάβους (για το προσωπικό που παρέχει υπηρεσίες καθαρισμού και εστίασης στο τρένο), οι οποίοι σκοτώνονται ή τραυματίζονται κατά τη στιγμή ενός ατυχήματος όπως προβλέπεται στα άρθρα 13 και 15 του κανονισμού 2021/782.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανέθεσε σε συμβουλευτική εταιρεία να εκπονήσει «Υποστηρικτική μελέτη για την έκθεση σχετικά με την εφαρμογή και τα αποτελέσματα του κανονισμού (ΕΕ) 2021/782 σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών». Για τη σύνταξη της μελέτης η εταιρεία θα ερχόταν σε επαφή με βασικούς εθνικούς ενδιαφερόμενους φορείς για τη συλλογή στοιχείων μέσω γραπτού ερωτηματολογίου και συνέντευξης, στα οποία συμμετείχε η ΡΑΣ με την ιδιότητα του Εθνικού Φορέα Επιβολής του Κανονισμού. Τα πρώτα ευρήματα της έκθεσης παρουσιάστηκαν στη συνάντηση των ΕΦΕ, τον Δεκέμβριο του 2025.

Έκθεση δραστηριότητας

Με την Απόφαση 6/2025 η Ολομέλεια της ΡΑΣ ενέκρινε και δημοσίευσε, στον ιστότοπο του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσο και στην ιστοσελίδα της Αρχής, την [«Έκθεση δραστηριότητας της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων \(ΡΑΣ\) ως Εθνικού Φορέα Επιβολής του](#)

[Κανονισμού \(ΕΕ\) 2021/782 για τα έτη 2023-2024](#)», σε εφαρμογή του άρθρου 32§3 του προαναφερόμενου Κανονισμού. Η έκθεση περιλαμβάνει κυρίως στατιστικά στοιχεία καταγγελιών των δύο ετών που υποβάλλονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και στη ΡΑΣ, το χρόνο απόκρισης σε αυτές, ποινές που επιβλήθηκαν και δράσεις για την εφαρμογή και παρακολούθηση του Κανονισμού.

Μείωση χρόνου διεκπεραίωσης παραπόνων

Η ΡΑΣ στο πλαίσιο βελτίωσης του χρόνου διεκπεραίωσης των παραπόνων των επιβατών έθεσε στόχο τη μείωση του χρόνου διαβίβασης τους στη σιδηροδρομική επιχείρηση. Σύμφωνα με την εσωτερική διαδικασία, προβλέπεται διαβίβαση εντός 10ημέρου και στοχευτήθηκε μείωση κατά 20% δηλαδή στις 8 ημέρες. Από το σύνολο των 64 παραπόνων που υποβλήθηκαν στη ΡΑΣ τα 58 διεκπεραιώθηκαν στο αναφερόμενο διάστημα.

Ταχύτητα απόκρισης ΣΕ

Σύμφωνα με το αρ. 28 του Κανονισμού, οι επιβάτες μπορούν να υποβάλλουν καταγγελίες στη σιδηροδρομική επιχείρηση, εντός τριών μηνών από το περιστατικό το οποίο αφορούν. Στη συνέχεια θα πρέπει, μέσα σε ένα μήνα ή, σε δικαιολογημένες περιπτώσεις, εντός προθεσμίας τριών μηνών, να λάβουν απάντηση. Η ΡΑΣ έχει ζητήσει από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις τακτική αποστολή στοιχείων παραπόνων, εντός διμήνου και ετήσια, προκειμένου να παρακολουθεί την απαίτηση του Κανονισμού και να περιορίζεται η χρονική απόκλιση.

Το 2025, παρόλο που υπήρξε αύξηση του αριθμού των



Έκθεση
δραστηριότητας ΡΑΣ



παραπόνων περίπου κατά 35%, η HELLENIC TRAIN διατήρησε το ποσοστό των εμπρόθεσμων απαντήσεων σε ποσοστό άνω του 93%. Αύξηση σημειώθηκε στα αναπάντητα παράπονα που αποτελούν το 1 % του συνόλου.

Από την εταιρεία ΣΤΑΣΥ, ο μικρός αριθμός παραπόνων που υποβλήθηκαν για τη διαδρομή Δουκίσσης Πλακεντίας - Αεροδρόμιο διεκπεραιώθηκε εμπρόθεσμα, σχεδόν στο σύνολό του.

Παράπονα ανά κατηγορία

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

Η HELLENIC TRAIN το 2025 έλαβε 3.937 παράπονα που ανηγμένα ανά κατηγορία ανήλθαν σε 6.640. Οι πέντε πρώτες κατηγορίες που εμφανίζονται σε αυτά είναι οι αποζημιώσεις, καθυστερήσεις, εισιτήρια - κάρτες, υπηρεσίες και προσωπικό.

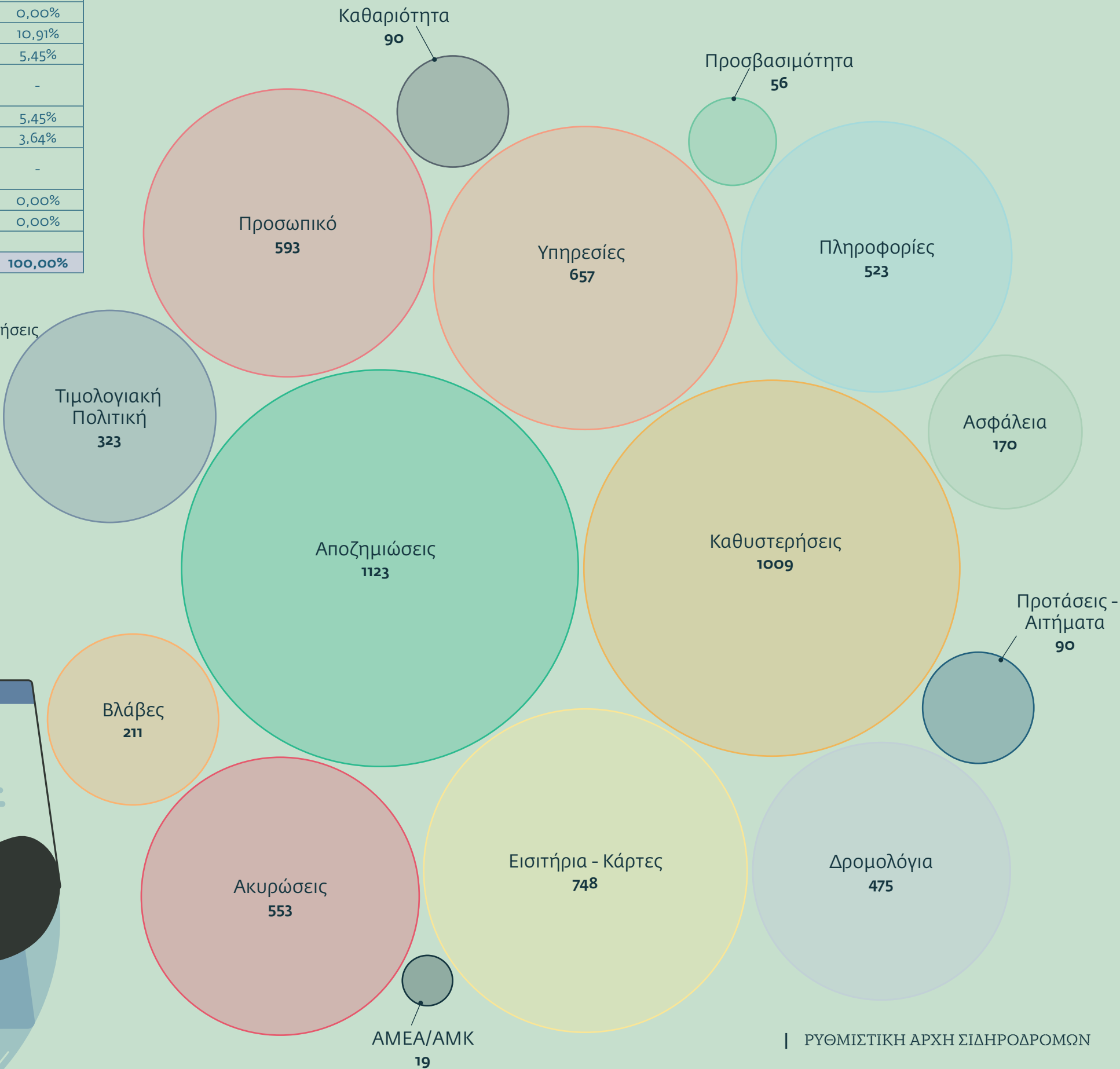
Αντίστοιχα στη ΣΤΑΣΥ υποβλήθηκαν 55 παράπονα , η πλειοψηφία των οποίων αφορούσε στις κατηγορίες εισιτήρια - κάρτες, πληροφορίες και αποζημιώσεις.

Κατηγορίες παραπόνων	HELLENIC TRAIN		ΣΤΑΣΥ	
	Αριθμός Παραπόνων (2025)	Ποσοστό	Αριθμός Παραπόνων (2025)	Ποσοστό
Αποζημιώσεις	1123	16,91%	5	9,09%
Καθυστερήσεις	1009	15,20%	2	3,64%
Εισιτήρια - Κάρτες	748	11,27%	34	61,82%
Υπηρεσίες	657	9,89%	-	-
Προσωπικό	593	8,93%	0	0,00%
Ακυρώσεις	553	8,33%	0	0,00%
Πληροφορίες	523	7,88%	6	10,91%
Δρομολόγια	475	7,15%	3	5,45%
Τιμολογιακή Πολιτική	323	4,86%	-	-
Βλάβες	211	3,18%	3	5,45%
Ασφάλεια	170	2,56%	2	3,64%
Προτάσεις - Αιτήματα	90	1,36%	-	-
Καθαριότητα	90	1,36%	0	0,00%
Προσβασιμότητα	56	0,84%	0	0,00%
ΑΜΕΑ/ΑΜΚ	19	0,29%		
ΣΥΝΟΛΟ	6640	100,00%	55	100,00%

Παράπονα ανά κατηγορία

Παράπονα που έχουν υποβληθεί στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις HELLENIC TRAIN και ΣΤΑΣΥ κατά τη διετία 2024-2025.

Κατηγορίες παραπόνων (HELLENIC TRAIN)
Παράπονα που έχουν υποβληθεί κατά τη διετία 2024-2025.



Παράπονα ανά διαδρομή

Στον διπλανό πίνακα αποτυπώνεται ο αριθμός των παραπόνων με καταχωρημένο το δρομολόγιο στο οποίο αντιστοιχεί, εφόσον αναφέρεται. Σύμφωνα με τα στοιχεία του πίνακα, το 2025 υπήρξε αύξηση πλέον του 30% στα συγκεκριμένα παράπονα και οι διαδρομές με τον μεγαλύτερο αριθμό παραπόνων είναι αυτές με τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση και εξυπηρετούν κυρίως τακτικούς επιβάτες. Τα έργα στην σιδηροδρομική υποδομή που επιβάλλουν μονοδρομήσεις και βραδυπορίες (Δάρισα – Θεσσαλονίκη), οι συχνές βλάβες και η έλλειψη τροχαίου υλικού, ο ανασχεδιασμός του πίνακα δρομολογίων προκειμένου να αντιμετωπιστούν προβλήματα λόγω έργων (Αθήνα – Χαλκίδα), αλυσιδωτών καθυστερήσεων (Πειραιάς Αεροδρόμιο/Κιάτο), που περιλαμβάνει και περικοπή δρομολογίων είναι βασικές αιτίες αύξησης των παραπόνων των επιβατών.

Κατηγορία δρομολογίων	Αριθμός Παραπόνων (2024)	Αριθμός Παραπόνων (2025)	Ποσοστό Μεταβολής (2024-25)
Α. Υπεραστικά			
Αθήνα – Θεσσαλονίκη	920	1005	9,24
Αθήνα – Καλαμπάκα	10	16	60,00
Θεσσαλονίκη – Αλεξανδρούπολη	35	30	-14,29
ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ	965	1051	8,91
Β. Περιφερειακά			
Πειραιάς – Κιάτο	439	681	55,13
Αθήνα – Χαλκίδα	184	265	44,02
Θεσσαλονίκη – Λάρισα	155	287	85,16
Αθήνα – Λειανοκλάδι	47	78	65,96
Θεσσαλονίκη – Σέρρες	0	0	
Θεσσαλονίκη – Έδεσσα – Φλώρινα	18	90	400,00
Αλεξανδρούπολη – Ορμένιο	8	4	-50,00
Θεσσαλονίκη – Σίνδος	0	2	
Λάρισα – Βόλος	67	34	-49,25
Λειανοκλάδι – Λαμία – Στυλίδα	13	10	-23,08
Κιάτο – Πάτρα	40	34	-15,00
Κιάτο – Αίγιο	49	28	-42,86
Διακοπτό – Καλάβρυτα	43	81	88,37
Κατάκολο – Πύργος	3	0	-100,00
Άνω Λεχώνια – Μηλιές	2	9	
ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ	1068	1603	50,09
Γ. Προαστιακά			
Πειραιάς – Αεροδρόμιο – Πειραιάς	492	703	42,89
Λοιπά (Άγιος Βασίλειος – Πάτρα – Άγιος Ανδρέας – Κ.Αχαΐα)	54	53	-1,85
ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΩΝ	546	756	38,46
Σύνολο (Α+Β+Γ)	2579	3410	32,22
Παράπονα χωρίς αναφορά δρομολογίου	352	527	49,72
ΣΥΝΟΛΟ ΕΤΟΥΣ	2931	3937	34,32

Παράπονα ανά διαδρομή
Παράπονα που έχουν υποβληθεί στη σιδηροδρομική επιχείρηση HELLENIC TRAIN κατά τη διετία 2024-2025.



13. Διεθνείς συνεργασίες & Δίκτυα

Συνεργασία της ΡΑΣ με τον ERA

Η Πρόεδρος της ΡΑΣ κ. Αυφαντοπούλου, με τον Αντιπρόεδρο κ. Χρυσομάλλη και το μέλος της ολομέλειας κ. Παπαγιαννάκη επισκέφθηκαν στις 02.09.2025 την έδρα του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων, όπου συναντηθήκαν με την Εκτελεστική Διευθύντρια του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (ERA) κ. Oana Gherghinescu και τους έμπειρους αξιολογητές του ERA Aleksandra Perkuszevska, Julie Dinimant και Jean-Marie Dechamps. Η Εκτελεστική Διευθύντρια και τα στελέχη του ERA εξέφρασαν την στήριξη τους προς στη ΡΑΣ, ώστε η Ρυθμιστική Αρχή και Εθνική Αρχή Ασφαλείας να αποκτήσει κεντρικό ρόλο και να συνεισφέρει αποτελεσματικά στη διαδικασία αναβάθμισης του ελληνικού σιδηροδρόμου σε ένα σύγχρονο ασφαλές και διαλειτουργικό με όλη την Ευρώπη σιδηροδρομικό δίκτυο. Συζητήθηκαν τα επόμενα βήματα της συνεργασίας ERA & ΡΑΣ. Η έμφαση δόθηκε στην αύξηση της ικανότητας της Αρχής για πιστοποίηση συστημάτων ETCS, στην ασφαλή ενσωμάτωση των σημαντικών αλλαγών που πραγματοποιούνται στον ελληνικό σιδηρόδρομο στην καθημερινή λειτουργία του και στην παρακολούθηση του επιπέδου ασφάλειας του σιδηροδρομικού συστήματος της χώρας.



Συνεργασία της ΡΑΣ με τον ERA

Συνάντηση με τον Επίτροπο Βιώσιμων Μεταφορών και Τουρισμού

Η Πρόεδρος της ΡΑΣ κ. Αυφαντοπούλου συμμετείχε στις 16.09.2025 σε μια ιδιαίτερα παραγωγική συνεργασία που έλαβε χώρα στις Βρυξέλλες με τον Επίτροπο Μεταφορών κ. Απόστολο Τζιτζικώστα, τον Αναπληρωτή Υπουργό Μεταφορών κ. Κωνσταντίνο Κυρανάκη, την Εκτελεστική Διευθύντρια του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (ERA) κ. Oana Gherghinescu και τον Δ/ντη Χερσαίων Μεταφορών της DG MOVE κ. Kristian Schimdt. Κατά τη διάρκεια της συνάντησης, συζητήθηκε η σημαντική πρόοδος της χώρας στην ανάπτυξη των υποδομών και των συστημάτων σιδηροδρομικής ασφάλειας. Όλοι οι εκπρόσωποι των ευρωπαϊκών αρχών τόνισαν τον κομβικό ρόλο της ΡΑΣ στην

αναβάθμιση του ελληνικού σιδηροδρόμου σε ένα ασφαλές, αξιόπιστο και διαλειτουργικό ευρωπαϊκό δίκτυο.

Η ΡΑΣ στο 8ο Συνέδριο Υποδομών και Μεταφορών

Στο πλαίσιο του 8ου Συνεδρίου Υποδομών και Μεταφορών ITC2025 (28-30.09.2025), η Πρόεδρος της ΡΑΣ κ. Αυφαντοπούλου συμμετείχε σε μια εξαιρετικά ενδιαφέρουσα συζήτηση, με θέμα "Οι ενέργειες για την αναβάθμιση του ευρωπαϊκού και ελληνικού σιδηροδρόμου". Η Πρόεδρος τόνισε ιδιαίτερα τον κρίσιμο ρόλο της ΡΑΣ στη διαδικασία αναβάθμισης του ελληνικού σιδηροδρόμου σε ένα σύγχρονο ασφαλές και διαλειτουργικό με όλη την Ευρώπη σιδηροδρομικό δίκτυο. «Γίνεται μια μεγάλη αλλαγή σε επίπεδο τεχνολογιών, υποδομών, τροχίου υλικού και διαδικασιών. Χρειαζόμαστε

χρόνο για να φέρουμε τις αλλαγές που απαιτούνται και η συμβολή της ΡΑΣ είναι κομβική στη διαχείριση της αλλαγής αυτής». Επεσήμανε επίσης την ανάγκη για ουσιαστική συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων του σιδηροδρομικού οικοσυστήματος, ώστε να λάβει η κοινωνία τα αποτελέσματα των προσπάθειών.

Η ΡΑΣ στο European Rail Safety Days 2025

Αντιπροσωπία της ΡΑΣ, με επικεφαλής τον Αντιπρόεδρο κ. Χρυσομάλλη, εκπροσώπησε τη Ρυθμιστική Αρχή και Εθνική Αρχή Ασφαλείας Σιδηροδρόμων στις εργασίες του συνεδρίου European Rail Safety Days 2025, που διοργανώθηκε από τον ERA, στις 1-3.10.2025 στην Κρακοβία. Σε μία πλούσια θεματική ατζέντα, με στοχευμένες διαλέξεις, εργαστήρια και τεχνικές επισκέψεις, συζητήθηκαν οι αναγκαίες ενέργειες και συνέργειες των Διαχειριστών Υποδομής, των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων και των Αρχών Ασφαλείας για ένα σύγχρονο και ασφαλές ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο, τόσο για τους επιβάτες, όσο και για το προσωπικό. Κατά τη διάρκεια του συνεδρίου η ελληνική αντιπροσωπία εξέφρασε στην Εκτελεστική Διευθύντρια του ERA Oana Gherghinescu την πρόθεση της ΡΑΣ να φιλοξενήσει το επόμενο European Rail Safety Days στην Ελλάδα, τονίζοντας τη δέσμευση και την προσήλωση της Αρχής στις συστάσεις του ERA για την αναβάθμιση της ασφάλειας του ελληνικού σιδηροδρόμου. Παράλληλα, είχε την ευκαιρία να συνεργαστεί με εκπροσώπους άλλων ευρωπαϊκών Αρχών Ασφαλείας (NSAs) προκειμένου να διερευνηθεί η δυνατότητα συνεργασιών με τη ΡΑΣ, στο πλαίσιο προγραμματικών συμβάσεων μεταφοράς τεχνογνωσίας.



Συνάντηση με τον Επίτροπο Βιώσιμων Μεταφορών και Τουρισμού



8ο Συνέδριο Υποδομών και Μεταφορών



European Rail Safety Days 2025

13.1 Ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας

ΜοΥ με ΡΑΕΑ

Μνημόνιο Συνεργασίας υπεγράφη την Τετάρτη 29.10.2025, μεταξύ των Εθνικών Αρχών Ασφάλειας για τους σιδηροδρόμους της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας σχετικά με τη διασυννοριακή συνεργασία στον τομέα της ασφάλειας και της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Με τη συμφωνία συνεργασίας καθορίζονται οι όροι υπό τους οποίους τα συμβαλλόμενα μέρη θα εφαρμόζουν τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τις κατευθύνσεις του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (ERA) για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, τη διευκόλυνση της πρόσβασης στην αγορά των σιδηροδρομικών μεταφορών και κυρίως τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος στο πλαίσιο των διασυννοριακών λειτουργιών και σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Οι δύο Εθνικές Αρχές θα συνεργαστούν στενά σε θέματα αμοιβαίου ενδιαφέροντος που αφορούν στη λειτουργία των συννοριακών τμημάτων των δύο χωρών, όπως την αδειοδότηση και την εποπτεία των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων και των οχημάτων, την έκδοση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας, εγκρίσεων ασφάλειας και εγκρίσεων οχημάτων, καθώς και τον κοινό εποπτικό έλεγχο, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τις εθνικές νομοθεσίες.



Μνημόνιο Συνεργασίας μεταξύ των Εθνικών Αρχών Ασφάλειας Ελλάδας και Βουλγαρίας



Υπογραφή Μνημονίου Συνεργασίας με ΡΑΕΑ

Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας Πάνος Μυλωνάς

Σε συνεργασία με το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας Πάνος Μυλωνάς συμμετείχε στις εκδηλώσεις στην «Διεθνή Ημέρα Ενημέρωσης για την Ασφάλεια στις Ισόπεδες Διαβάσεις (ILCAD 2025)», η οποία έλαβε χώρα στις 20 Ιουνίου 2025 και διοργανώνεται από την Διεθνή Ένωση Σιδηροδρόμων (UIC). Η Διεθνής Ημέρα Ευαισθητοποίησης για τις Ισόπεδες Διαβάσεις (ILCAD), μια παγκόσμια πρωτοβουλία με επικεφαλής τη Διεθνή Ένωση



Διεθνής Ημέρα Ενημέρωσης για την Ασφάλεια στις Ισόπεδες Διαβάσεις

Σιδηροδρόμων/International Union of Railways (UIC), πραγματοποιείται για 17η φορά. Στόχος της είναι να ευαισθητοποιήσει το κοινό σχετικά με τους κινδύνους στις ισόπεδες διαβάσεις και



να αυξήσει την ασφάλεια. Οι ισόπεδες σιδηροδρομικές διαβάσεις συνιστούν έναν ασφαλή τρόπο για τους οδηγούς, τους πεζούς και τους δικυκλιστές που επιχειρούν να διασχίσουν τη σιδηροδρομική γραμμή, εφόσον τηρούνται ορισμένοι βασικοί κανόνες. Όταν οι κανόνες ασφαλείας δεν τηρούνται, οι χρήστες θέτουν σε κίνδυνο όχι μόνο τον εαυτό τους αλλά και τους υπόλοιπους χρήστες του σιδηροδρόμου.

Συνεδριάσεις του Δικτύου των Εθνικών Αρχών για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων

Η ΡΑΣ συμμετέχει ως μέλος στις συναντήσεις της Ολομέλειας (Γενικές Συνελεύσεις) του Δικτύου των Εθνικών Αρχών για την Ασφάλεια (ΕΑΑ) των Σιδηροδρόμων (NSA Network), το οποίο συγκροτείται από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης σύμφωνα με το άρθρο 38 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/798. Οι συνεδριάσεις αυτές πραγματοποιούνται υπό την οργάνωση και το συντονισμό του Οργανισμού, στην έδρα του στην πόλη Valenciennes της Γαλλίας και υβριδικά.

Επίσης, η ΡΑΣ συμμετέχει στις Κοινές Συναντήσεις του Δικτύου των Εθνικών Αρχών για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων και των Εθνικών Φορέων Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (NSA/NIB Network) καθώς επίσης και στις Κοινές Συναντήσεις του Δικτύου των Εθνικών Αρχών για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων και των Αντιπροσωπευτικών Φορέων του Σιδηροδρομικού Τομέα (NSA/NRB Network), οι οποίες πραγματοποιούνται, συνήθως, την προηγούμενη ή την επόμενη ημέρα των συναντήσεων της Ολομέλειας του Δικτύου των ΕΑΑ.

Η Ολομέλεια του Δικτύου των ΕΑΑ συνέρχεται σε κάθε περίπτωση όχι λιγότερο από δύο φορές το

χρόνο, με βασικό στόχο την επίτευξη βαθμιαίας εναρμόνισης των κριτηρίων λήψης αποφάσεων καθώς και ευρωπαϊκής προσέγγισης στη ρύθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων και της διαλειτουργικότητας, μέσω της ανταλλαγής εμπειριών, πληροφοριών, απόψεων, της προώθησης ορθών πρακτικών και της διάδοσης των σχετικών γνώσεων.

Ευρωπαϊκό δίκτυο σιδηροδρομικών ρυθμιστικών φορέων*

Οι ρυθμιστικοί φορείς σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση συνεργάζονται στενά μεταξύ τους για την συντονισμένη εφαρμογή της ευρωπαϊκής νομοθεσίας. Η ΡΑΣ, συμμετέχει με τη Διοίκηση και στελέχη της Μονάδας Ρύθμισης και Ελέγχου Σιδηροδρομικής Αγοράς στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρομικών Ρυθμιστικών Φορέων (European Network of Rail Railway Regulatory Bodies ή ENRRB), του άρθρου 57.1 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ. Το Δίκτυο δημιουργήθηκε τον Μάρτιο του 2013 για να διευκολύνει την ενεργό συνεργασία των εθνικών ρυθμιστικών

φορέων των σιδηροδρόμων και την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με το έργο τους, τις αρχές και τις πρακτικές λήψης αποφάσεων. Ειδικότερα, να ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με τα κύρια ζητήματα των διαδικασιών τους και τα προβλήματα ερμηνείας της ενωσιακής νομοθεσίας περί σιδηροδρόμων που έχει μεταφερθεί στο εθνικό δίκαιο.

Ενωση ανεξάρτητων ρυθμιστικών φορέων σιδηροδρόμων**

IRG-rail

Independent
Regulators' Group - Rail

Η Ένωση Ανεξάρτητων Ρυθμιστικών Αρχών Σιδηροδρόμων IRG-Rail, η οποία έχει συσταθεί και συντονίζεται με πρωτοβουλία μόνο των μελών της, έχει κύριο στόχο τη δημιουργία μιας ενιαίας, ανταγωνιστικής και βιώσιμης ευρωπαϊκής σιδηροδρομικής αγοράς. Μέσω του IRG-Rail, οι εθνικές ρυθμιστικές αρχές ανταλλάσσουν πληροφορίες και βέλτιστες πρακτικές,

* European Network of Rail
Regulatory Bodies - ENRRB

** Independent Regulators' Group
- IRG-Rail



NSA/NRB meetings

προκειμένου να διευκολύνουν το έργο τους και στο μέλλον να προσεγγίζουν τα επιμέρους θέματα με κοινό τρόπο. Η δραστηριότητά της αποσκοπεί στην αποσαφήνιση και εξειδίκευση των διατάξεων της ευρωπαϊκής νομοθεσίας, στο μέτρο που αφορούν τις Ρυθμιστικές Αρχές. Εκπρόσωποι της ΜΡΕΣΑ συμμετείχαν στις δύο ολομέλειες του IRG-Rail το 2025.

Στον IRG-Rail λειτουργούν οι ακόλουθες Ομάδες Εργασίας, στις οποίες η Μονάδα Ρύθμισης και Ελέγχου Σιδηροδρομικής Αγοράς συμμετέχει με τα στελέχη της, ανά αντικείμενο δραστηριότητας: Access, Access to Service Facilities, Charges, Charges for Service Facilities, Emerging legislative proposals (ELP), Market Monitoring, Task Force Multimodality.

Η ΡΑΣ φιλοξένησε στα γραφεία της, στις 22.01.2026, συνάντηση της Ομάδας Εργασίας “Market Monitoring” του IRG-Rail, με τη συμμετοχή εκπροσώπων των εθνικών ρυθμιστικών αρχών των κρατών-μελών

Στο πλαίσιο της συνεχούς συνεργασίας των ρυθμιστικών φορέων, για την ανταλλαγή καλών πρακτικών και πληροφόρησης για την εφαρμογή της ευρωπαϊκής νομοθεσίας σε εθνικό επίπεδο, και του ετήσιου προγράμματος εργασιών του IRG Rail, για το έτος 2025, συμπληρώθηκαν ερωτηματολόγια και υπήρξε συνεισφορά απόψεων.

Δίκτυο εθνικών φορέων επιβολής του Κανονισμού ΕΕ 2021/782*

Κάθε κράτος ορίζει έναν ή περισσότερους φορείς υπεύθυνους για την επιβολή της εφαρμογής του Κανονισμού ΕΕ 2021/782 (ΕΦΕ). Σύμφωνα με το αρ. 31

* National Enforcement Body – NEB



IRG Rail Plenary Madrid June 2025



IRG Rail Plenary Barcelona November 2025



Ομάδας Εργασίας “Market Monitoring” του IRG-Rail

του Κανονισμού ο ΕΦΕ λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα με τα οποία εξασφαλίζεται ο σεβασμός των δικαιωμάτων των επιβατών σιδηροδρομικών μεταφορών. Το δίκτυο των ΕΦΕ συνέρχεται συνήθως μία φορά το χρόνο για την

εξέταση της προόδου εφαρμογής του Κανονισμού, των καταγγελιών που διερευνώνται καθώς και για την ανταλλαγή απόψεων και πρακτικών.

No	Ομάδα εργασίας Working group	Αντικείμενο - Subject
1	Access	Train traction service by the IM
2	Access	Congested infrastructure
3	Access	Measures to maintain infrastructure quality
4	Access	Barriers related to rolling-stock availability
5	Access	Storage sidings
	Access for SF	
6	Access for SF	Battery trains charging facility
7	Access for SF	Ticket selling in passenger stations
8	Access for SF	Role of investments in SF access decisions
9	Access for SF	Interpretation of maintenance facilities
10	Access	Track access charges
	Charges	
11	Charges	Performance Scheme
12	Charges	Calculation of cost of equity for Infrastructure Managers concerning charges
13	Charges	Workshop on one provider
14	Charges	Supervision of publication of charges and discount schemes for maintenance facilities/services in Service Facility Descriptions
15	ELP	Contribution to IRG-Rail deliverables on the EU proposal on the use of railway infrastructure capacity - new capacity regulation
16	ELP	Viability of 18-month-rule in the Economic Equilibrium Test
17	Market Monitoring	Data collection for the 14th Annual Market Monitoring Report
18	Market Monitoring	Data collection for the focus subject on state subsidies for the rail sector
19	Market Monitoring	General information requested about the system of single wagon load traffic (SWT)
20	Market Monitoring	Requirements in connection licensing railway undertakings

Συμβολή ΡΑΣ με παροχή απαντήσεων - απόψεων (ενδεικτικά)

Οργανισμός οικονομικής συνεργασίας και ανάπτυξης*



Οικονομικοί Ρυθμιστές Δικτύων του ΟΟΣΑ (Network of Economic Regulators - NER)

Το Δίκτυο Οικονομικών Ρυθμιστικών Αρχών (NER) παρέχει ένα μοναδικό φόρουμ για την ανταλλαγή απόψεων και τη συνεργασία μεταξύ των οικονομικών ρυθμιστικών αρχών. Το NER προωθεί τον διάλογο μεταξύ περισσότερων

* Organisation for Economic Co-operation and Development - OECD

από 70 ρυθμιστικών αρχών, μεταξύ των οποίων και η ΡΑΣ, από διάφορες χώρες και διάφορους τομείς, όπως οι επικοινωνίες, η ενέργεια, οι μεταφορές και το νερό. Τα μέλη του NER μοιράζονται τις εμπειρίες, τις προκλήσεις και τις καινοτόμες λύσεις τους. Επικεντρώνεται στη βελτίωση της απόδοσης των ρυθμιστικών αρχών, στον προβληματισμό σχετικά με τη διακυβέρνηση και στην εύρεση καινοτόμων ρυθμιστικών προσεγγίσεων.

Το Δίκτυο Οικονομικών Ρυθμιστικών Αρχών συνεδριάζει συνήθως δύο φορές το χρόνο στο Παρίσι και είναι ανοιχτό σε όλες τις οικονομικές ρυθμιστικές αρχές στις χώρες του ΟΟΣΑ και στις χώρες της Επιτροπής Ρυθμιστικής Πολιτικής.

Η ΡΑΣ συμμετείχε με απόψεις, για το έργο «βελτίωση της λειτουργίας του ρυθμιστικού πλαισίου των Ανεξάρτητων και Εποπτικών Αρχών στην Ελλάδα», που υλοποιείται από τον ΟΟΣΑ σε συνεργασία με την SG REFORM της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Επιπρόσθετα, τον Μάιο του 2025, στο πλαίσιο του μηχανισμού Τεχνικής Βοήθειας της ΕΕ (Technical Support Instrument) για την υλοποίηση έργου που αποσκοπεί στη βελτίωση της λειτουργίας του ρυθμιστικού πλαισίου των Ανεξάρτητων και Εποπτικών Αρχών στην Ελλάδα, η ΡΑΣ συμμετείχε με την συμπλήρωση ερωτηματολογίων του ΟΟΣΑ που υλοποιεί το έργο σε συνεργασία με την SG REFORM της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

**Βασικές συναντήσεις
- εκπροσωπήσεις**

Συνοπτική παρουσίαση της εκπροσώπησης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων σε διεθνές και ενωσιακό επίπεδο, κατά τη διάρκεια της περιόδου που καλύπτει η Έκθεση Πεπραγμένων.

ΦΟΡΕΑΣ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΒΑΣΙΚΕΣ ΘΕΜΑΤΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ
OECD - NER	24th meeting 8.04.2025 Online	Using risk assessments effectively to improve resilience The impact of regulators
IRG-Rail	Plenary 3-4.06.2025 Madrid	Market Monitoring Access Multimodality Task Force Emerging Legislative proposal Access to Service Facilities
ENRRB	27th meeting 24.06.2025 Online	Developments in the Freight Market Access to Service Facilities Economic Equilibrium Test (EET)
IRG-Rail	Plenary 18-19.11.2025 Barcelona	Access ERTMS ΤΠΔ TSI Capacity Regulation Multimodality Task Force
ENRRB	28th meeting 03.12.2025 Brussels	Assessment of the Service Facilities Regulation (EE) 2017/2177 Capacity Management Regulation and new ENRRB responsibilities High - Speed Railway Communication
NEB	Meeting 04.12.2025 Online	NEB activities Monitoring and enforcement Single Digital Booking and Ticketing Regulation Commission report on the implementation and results of Regulation (EU) 2021/782



14. Νομοθετικές προτάσεις & Νομική Υποστήριξη

14.1 Νομοθετικές και κανονιστικές προτάσεις

Η ΡΑΣ παρακολουθεί τη λειτουργία του σιδηροδρομικού τομέα και παρεμβαίνει με προτάσεις για νομοθετικές αλλαγές, κανονιστικές ρυθμίσεις και σχολιασμό σε νομοθετήματα, με σκοπό την αποτελεσματικότερη λειτουργία των σιδηροδρομικών μεταφορών.

14.2 Συνδρομή σε προδικαστικές υποθέσεις Δικαστηρίου Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΔΕΕ)

Η ΡΑΣ, παρέχει συνδρομή, για θέματα αρμοδιότητάς της, σε προδικαστικά ερωτήματα που αποστέλλονται από την Ειδική Νομική Υπηρεσία του Υπουργείου Εξωτερικών με τις απόψεις της επί εκκρεμών υποθέσεων στο ΔΕΕ.

14.3 Δικαστικές υποθέσεις

Για όλες τις παρακάτω δικαστικές εκκρεμότητες έχουν κατατεθεί από την ΡΑΣ νομότυπα και

εμπρόθεσμα όλα τα απαραίτητα έγγραφα και στοιχεία και έχουν προταθεί όλες οι νόμιμες ενστάσεις (και ισχυρισμοί) της Αρχής, ενώ παράλληλα αναμένεται με μεγάλη πιθανότητα η απόρριψη των ένδικων βοηθημάτων για τα οποία ακόμη δεν έχουν εκδοθεί αντίστοιχες αποφάσεις.

Τελεσίδικες αποφάσεις του διοικητικού εφετείου Αθηνών, οι οποίες επιδοθήκαν στην ΡΑΣ εντός του έτους 2025, επί ένδικων βοηθημάτων κατά αποφάσεων της Αρχής

Η ΡΑΣ, κατά το έτος 2025, δικάιώθηκε σε δύο υποθέσεις στις οποίες παραστάθηκε δια του νομικού της γραφείου:

1. Με την με αριθμό 3828/9.12.2024 απόφαση του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών (Τμήμα 16ο Τριμελές), η οποία επιδόθηκε στην ΡΑΣ στις 16.1.2025 (αριθ. πρωτ. 173/16.1.2025), απορρίφθηκε η με αριθμό ΠΠ169/2023 προσφυγή καθώς και οι πρόσθετοι λόγοι της Hellenic Train Α.Ε. κατά της με αριθμό 108/19.12.2022 απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ.

2. Με την με αριθμό 2793/30.12.2024 απόφαση του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών (Τμήμα Θ' Τριμελές-ακυρωτικός σχηματισμός), η οποία επιδόθηκε στην ΡΑΣ

στις 30.1.2025 (αριθ. πρωτ. 372/30.1.2025), απορρίφθηκε η με αριθμό ΑΚ1250/2023 αίτηση ακύρωσης της Hellenic Train Α.Ε. κατά (α) της σιωπηρής απόρριψης επί της με αριθμό 465/10.2.2023 ενδικοφανούς προσφυγής της (άρθρου 21 του Ν.3911/2011 για επιβολή, σύμφωνα με την από 3.1.2023 χρονολογούμενη Πράξη Επιβολής Προστίμου του Γενικού Διευθυντή της ΡΑΣ, μεταξύ άλλων, χρηματικού προστίμου 30.000,00 ευρώ λόγω παράβασης του άρθρου 29 §2β του Ν.3911/2011) και (β) της με αριθμό 100/2023 απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ με την οποία απορρίφθηκε και ρητά (από την Αρχή) η ανωτέρω ενδικοφανής προσφυγή.

Ένδικα βοηθήματα κατά αποφάσεων της Αρχής των οποίων δεν έχουν εκδοθεί (ακόμη) οι σχετικές δικαστικές αποφάσεις

Η ΡΑΣ, κατά το 2025, αντέκρουσε ασκηθέντα εις βάρος της ένδικα βοηθήματα που αφορούσαν σε επτά (7) υποθέσεις στις οποίες παραστάθηκε δια του νομικού της γραφείου και τα οποία είναι τα εξής:

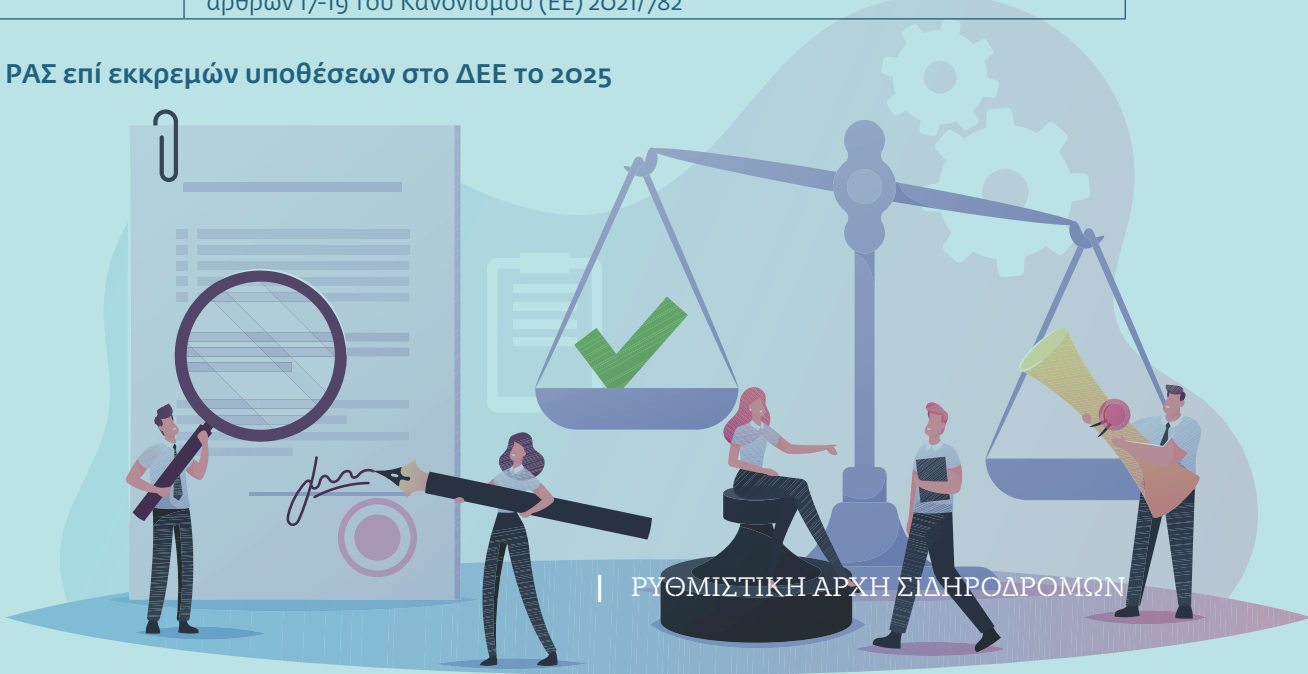
1. Η με αριθ. καταχ. ΑΓ406/28.1.2025 αγωγή (άρθρων 105 και 106 ΕισΝΑΚ) κατά της Αρχής (ΡΑΣ), με την οποία οι

A/A	Νομοθέτημα	Θέμα παρέμβασης
1	Ν.4408/2016	Διαδικασία αδειοδότησης στο μετρικό δίκτυο
2		Ρύθμιση για τα ιστορικά, τουριστικά δίκτυα της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής
3		Απλούστευση διαδικασίας συγκέντρωσης στατιστικών στοιχείων για την παρακολούθηση της σιδηροδρομικής αγοράς
4		Εποπτεία της ΡΑΣ στο σύστημα παροχής κινήτρων στο διαχειριστή υποδομής για τη μείωση του κόστους παροχής της υποδομής και του επιπέδου των τελών πρόσβασης, μέσω της συμβατικής συμφωνίας Δημοσίου-Διαχειριστή Υποδομής.
5	Ν.3891/2010	Αρμοδιότητα ρυθμιστικού φορέα επί του σχεδίου του επιχειρησιακού σχεδίου του Διαχειριστή Υποδομής
6		Αρμοδιότητα ρυθμιστικού φορέα επί του σχεδίου της συμβατικής συμφωνίας Δημοσίου-Διαχειριστή Υποδομής.
7	Συμπληρωματικά εθνικά μέτρα για την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 2021/782 «σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις επιβατών σιδηροδρομικών μεταφορών	Ορισμός ΡΑΣ ως Εθνικός Φορέας Επιβολής (ΕΦΕ), σύμφωνα με τον νέο Κανονισμό (ΕΕ) 2021/782
8		κατηγοριοποίηση προστίμου άρθρου 33 του ν.3891/2010
9	Ν.5220/2025 στο πλαίσιο της διαβούλευσης επί του σχεδίου νόμου «Αναβάθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, οργανωτική ενίσχυση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών και της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Α.Ε. και λοιπές διατάξεις»	Ενιαίοι κανόνες κυκλοφορίας - Γενικός Κανονισμό Κίνησης (ΓΚΚ) - Εκτελεστικός Κανονισμός (ΕΕ) 2019/773 σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας»
10		Προϊστάμενος αμαξοστοιχίας
11		Σύσταση Ειδικής Μονάδας Επιθεωρητών Σιδηροδρόμου στη ΡΑΣ
12		Πρόσβαση σε εγκαταστάσεις και υπηρεσίες κατάρτισης προσωπικού σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και διαχειριστή υποδομής
13		Συντήρηση οχημάτων
14		«Διευκρίνιση έννοιας επιβάτη κατά τους Κανονισμούς 2007/1371 και 2021/782 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου
15		Εποπτεία ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών»
16		Προτάσεις ΡΑΣ για συμπληρωματικά εθνικά μέτρα σε Κανονισμούς αρμοδιότητας της Αρχής

Νομοθετικές παρεμβάσεις ΡΑΣ το 2025

Υπόθεση	Θέμα
T-771/25	Έννοια «καθυστέρησης» κατά το άρθρο 3, σημείο 17, και σχετική ερμηνεία των άρθρων 17-19 του Κανονισμού (ΕΕ) 2021/782

Παροχή απόψεων ΡΑΣ επί εκκρεμών υποθέσεων στο ΔΕΕ το 2025



εκεί ενάγοντες (συγγενείς θύματος Τεμπών) ζητούν το ποσό των 800.000,00 ευρώ λόγω ψυχικής οδύνης, η εκδίκαση της οποίας προσδιορίστηκε, σύμφωνα με την από 4.2.2025 χρονολογούμενη κλήση, να συζητηθεί ενώπιον του Τριμελούς Διοικητικού Πρωτοδικείου Αθηνών (Τμήμα 290) κατά τη δικάσιμο της 10.4.2025 και πράγματι συζητήθηκε, ώστε αναμένεται η έκδοση οριστικής απόφασης.

2. Η με αριθμό ΑΚ2040/14.11.2024 αίτηση ακύρωσης της σιδηροδρομικής επιχείρησης με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» κατά (α) της με α-αριθμό 61/2024 (ΑΔΑ: Ψ2Κ3ΟΚΠ2-870) απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ επί της με αριθμό 1551/22.4.2024 ενδικοφανούς προσφυγής, και (β) της συναφούς με αριθμό 24/2024 (ΑΔΑ: 6ΚΘΒΟΚΠ2-Γ08) απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ η εκδίκαση της οποίας προσδιορίστηκε, σύμφωνα με την από 21.1.2025 χρονολογούμενη Πράξη, να συζητηθεί ενώπιον του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών (Τμήμα Ι') κατά τη δικάσιμο της 11.4.2025, ότε και αναβλήθηκε (οίκοθεν) για τη δικάσιμο της 13.6.2025, ότε και αναβλήθηκε (οίκοθεν) εκ νέου για τη δικάσιμο της 17.10.2025 και τελικά συζητήθηκε στις 23.1.2026, ώστε αναμένεται η έκδοση οριστικής απόφασης.

3. Η με αριθμό ΑΚ 2042/14.11.2024 αίτηση ακύρωσης της σιδηροδρομικής επιχείρησης με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» κατά (α) της με αριθμό 64/2024

(ΑΔΑ: 6ΘΝ8ΟΚΠ2-Ο5Ψ) απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ επί της με αριθμό 1630/29.4.2024 ενδικοφανούς προσφυγής και (β) της συναφούς με αριθμό 30/2024 (ΑΔΑ: 66ΛΕΟΚΠ2-1ΒΗ) απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ η εκδίκαση της οποίας προσδιορίστηκε, σύμφωνα με την από 21.1.2025 χρονολογούμενη Πράξη, να συζητηθεί ενώπιον του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών (Τμήμα Ι') κατά τη δικάσιμο της 11.4.2025, ότε και αναβλήθηκε (οίκοθεν) για τη δικάσιμο της 13.6.2025, ότε και αναβλήθηκε (οίκοθεν) εκ νέου για τη δικάσιμο της 17.10.2025 και τελικά συζητήθηκε στις 23.1.2026, ώστε αναμένεται η έκδοση οριστικής απόφασης.

4. Η με αριθμό ΑΚ639/8.4.2025 αίτηση ακύρωσης του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «ΟΣΕ Α.Ε.», κατά της με αριθμό 84/2024 (ΑΔΑ: 6ΗΜΩ-ΟΚΠ2-ΘΣ9) απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ, η εκδίκαση της οποίας έχει προσδιοριστεί, σύμφωνα με την από 16.5.2025 χρονολογούμενη Πράξη, να συζητηθεί ενώπιον του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών (Τμήμα Ι') κατά τη δικάσιμο της 26.9.2025, ότε και αναβλήθηκε για την δικάσιμο της 23.1.2026 και αναμένεται η έκδοση σχετικής απόφασης.

5. Η με αριθμό ΠΡ1043/13.11.2023 προσφυγή της σιδηροδρομικής επιχείρησης με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» κατά της με αριθμό 61/2023 (ΑΔΑ: 6ΨΞΞΟΚΠ2-ΒΦΑ) απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ, η εκδίκαση της

οποίας προσδιορίστηκε, σύμφωνα με την από 10.12.2024 χρονολογούμενη κλήση, να συζητηθεί ενώπιον του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών (Τμήμα ΙΔ') κατά τη δικάσιμο της 15.10.2025, ότε και συζητήθηκε και αναμένεται η έκδοση σχετικής απόφασης

6. Η με αριθμό ΠΡ833/4.12.2023 προσφυγή της σιδηροδρομικής επιχείρησης με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» κατά της με αριθμό 42/2023 (ΑΔΑ: 9Γ7ΦΟΚΠ2-2ΥΜ) απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ, η εκδίκαση της οποίας προσδιορίστηκε, σύμφωνα με την από 10.12.2024 χρονολογούμενη κλήση, να συζητηθεί ενώπιον του Διοικητικού Εφετείου

Αθηνών (Τμήμα ΙΗ') κατά τη δικάσιμο της 16.10.2025, ότε και συζητήθηκε και αναμένεται η έκδοση σχετικής απόφασης

7. Η με αριθ. καταχ. ΑΓ7583/27.12.2024 αγωγή (άρθρων 105 και 106 ΕισΝΑΚ) κατά της Αρχής (ΡΑΣ) με την οποία η εκεί ενάγουσα (τραυματίας Τεμπών) ζητεί το ποσό των 300.000,00 ευρώ λόγω ηθικής βλάβης, η εκδίκαση της οποίας προσδιορίστηκε, σύμφωνα με την από 20.1.2025 χρονολογούμενη κλήση, να συζητηθεί ενώπιον του Τριμελούς Διοικητικού Πρωτοδικείου Αθηνών (Τμήμα 290) κατά τη δικάσιμο της 16.10.2025, ότε και συζητήθηκε και αναμένεται η έκδοση σχετικής απόφασης.

14.4 Επιβολή προστίμων

Στο πλαίσιο των αποφάσεων της ΡΑΣ (24/2025 και 3/2026) έχουν επιβληθεί, εκτός των εκεί αναφερόμενων συστάσεων, πρόστιμα αφενός μεν για τον ΟΣΕ συνολικού ποσού 1.140.000,00 ευρώ, και αφετέρου, για την HELLENIC TRAIN συνολικού ποσού 120.000,00 ευρώ.

14.5 Άλλες ενέργειες της ΡΑΣ σχετικές με νομικές διαδικασίες

Η ΡΑΣ μετά το πολύνεκρο σιδηροδρομικό δυστύχημα της 28.2.2023 έχει συνδράμει, όποτε της ζητήθηκε από τον ERA, την Εξεταστική Επιτροπή (της Βουλής) για τη

διερεύνηση του εγκλήματος των Τεμπών και όλων των πτυχών που σχετίζονται με αυτό, τον Ε.Ο.Δ.Α. Σ.Α.Α.Μ., το ΝΣΚ ή τις αρμόδιες (κάθε φορά) Εισαγγελικές Αρχές με την χορήγηση έγγραφων στοιχείων και απόψεων αναφορικά με τα αιτούμενα κάθε φορά στοιχεία και το είδος των (τυχόν) διερευνούμενων πράξεων (ή παραλείψεων), προσδιορίζοντας με επάρκεια το είδος και την φύση των αρμοδιοτήτων της στο πλαίσιο της ισχύουσας νομοθεσίας.

14.6 Κοινοβουλευτικός έλεγχος

Η Αρχή παρείχε πληροφορίες, εντός των απαιτούμενων προθεσμιών, για όλες τις κοινοβουλευτικές ερωτήσεις/επερωτήσεις που της απευθύνθηκαν.

15.Παραρτήματα

Market monitoring 2020-2024

Παρακολούθηση έργου 2020-2024	2020	2021	2022	2023	2024	Ποσοστό Μεταβολής (2023-24)
Σιδηροδρομικό έργο σε τρένο-χλμ (train-km)						
Εμπορευματικό	1.098.438	1.111.962	1.006.021	556.368	648.382	16,54%
Επιβατικό	7.944.403	7.593.804	9.566.055	6.537.634	7.383.445	12,94%
Άλλο (εκτός από επιβατικό/εμπορευματικό)	-	-	-	211.741	218.038	2,97%
ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΕΡΓΟ	9.042.841	8.705.765	10.572.076	7.305.743	8.249.865	12,92%
Εμπορευματικό & Επιβατικό έργο σε τρένο-χλμ (train-km)						
Συνολικό Εμπορευματικό έργο	1.098.438	1.111.962	1.006.021	556.368	648.382	16,54%
Κύρια ή κατεστημένη ΣΕ	1.076.924	1.085.864	978.085	501.170	563.526	12,44%
Άλλη ΣΕ	21.514	26.098	29.054	55.199	84.856	53,73%
εκ των οποίων ιδιωτικές	-	-	27.936	55.199	84.856	53,73%
εκ των οποίων δημόσιες	-	-	0	0	0	-
Συνολικό επιβατικό έργο	7.944.403	7.593.804	9.566.055	6.537.634	7.383.445	12,94%
Κύρια ή κατεστημένη ΣΕ	7.402.891	7.058.378	9.053.606	6.090.473	6.931.129	13,80%
Άλλη ΣΕ	541.512	535.426	512.449	447.161	452.316	1,15%
εκ των οποίων ιδιωτικές	0	0	0	0	0	-
εκ των οποίων δημόσιες	0	0	0	447.161	452.316	1,15%
Συνολικό εθνικό έργο	9.021.327	7.648.097	9.614.959	6.570.309	7.429.886	13,08%
Εθνικό εμπορευματικό	1.076.924	54.293	48.904	32.675	46.441	42,13%
Εθνικό επιβατικό	7.944.403	7.593.804	9.566.055	6.537.634	7.383.445	12,94%
Συνολικό διεθνές έργο	21.514	1.057.669	957.117	523.693	601.941	14,94%
Διεθνές εμπορευματικό	21.514	1.057.669	957.117	523.693	601.941	14,94%
Διεθνές επιβατικό	0	0	0	0	0	
Έργο σε passenger-km (*) & net tonne-km (**)						
Συνολικό Εμπορευματικό έργο (**)	572.338.356	598.413.242	477.940.935	234.171.096	269.057.957	14,90%
Κύρια ή κατεστημένη ΣΕ (**)	554.970.613	578.185.890	457.713.168	213.319.040	240.220.307	12,61%
Άλλη ΣΕ (**)	17.367.743	20.227.352	22.031.950	20.852.056	28.837.650	38,30%
εκ των οποίων ιδιωτικές (**)	-	-	2.398	20.852.056	28.837.650	38,30%
εκ των οποίων δημόσιες (**)	-	-	0	0	0	-
Συνολικό επιβατικό έργο (*)	661.999.336	682.345.758	1.170.183.754	740.849.960	805.008.497	8,66%
Κύρια ή κατεστημένη ΣΕ (*)	629.586.037	641.697.107	1.116.955.608	673.398.989	727.013.919	7,96%
Άλλη ΣΕ (*)	22.023.869	29.585.703	53.228.146	67.450.971	77.994.578	15,63%
εκ των οποίων ιδιωτικές (*)	0	0	0	0	0	-
εκ των οποίων δημόσιες (*)	0	0	0	67.450.971	77.994.578	15,63%
Συνολικό εθνικό έργο						
Εθνικό εμπορευματικό (**)	1.945.329	3.530.456	4.216.248	13.158.462	11.955.288	-9,14%
Εθνικό επιβατικό (*)	661.964.380	682.345.758	1.170.183.754	740.849.960	805.008.497	8,66%
Συνολικό διεθνές έργο						
Διεθνές εμπορευματικό (**)	570.393.027	594.882.786	473.724.687	221.012.634	257.102.669	16,33%
Διεθνές επιβατικό (*)	34.956	0	0	0	0	-

Παρακολούθηση εσόδων 2020-2024	2020	2021	2022	2023	2024	Ποσοστό Μεταβολής (2023-24)
Τέλη χρήσης υποδομής σε εκατομ. € (σύμφωνα με Δήλωση Δικτύου)						
Επιβατικά	13,43	15,74	50,24	37,91	45,02	18,75%
PSO	12,54	14,87	28,59	34,83	41,78	19,95%
Non-PSO	0,89	0,87	1,66	3,08	3,24	5,19%
Εμπορευματικά	1,83	2,56	3,32	6,20	7,29	17,58%
Συνολικά τέλη χρήσης	15,26	18,30	60,95	44,11	52,31	18,59%
Έσοδα Διαχειριστή Υποδομής σε εκατομ. €						
από τέλη χρήσης IM´s Revenue from Track access charges	15,26	18,30	60,95	44,11	52	18,59%
από τέλη χρήσης σταθμών	1	-	4	3	4	33,33%
Track Charges include Station Usage	no	no	no	yes	yes	
από δημόσιες επιδοτήσεις	-	-	18	56	52	-6,44%
άλλο	-	-	3	38	20	-47,63%
Συνολικά έσοδα	16,08	18,30	85,23	140,88	128	-8,92%
Μεταφορικό έργο						
Σύνολο επιβατών	11.293.979	11.475.000	18.031.000	16.313.000	17.859.288	9,48%
Σύνολο τόνων	-	-	1.220.000	710.131	825.939	16,31%
Έσοδα Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων σε εκατομ. €						
Επιβατική αγορά (i)						
Έσοδα από PSO Services	83	86	130	86	89	3,32%
εισιτήρια	33	36	65	38	41	8,67%
αποζημιώσεις	50	50	65	48	48	-0,85%
Έσοδα από non PSO Services	5	6	13	19	22	18,14%
Συνολικά έσοδα	87	93	143	105	111	5,94%
Εμπορευματική αγορά (ii)						
από εμπορική δραστηριότητα	15	16	16	9	10	15,35%
από δημόσιες επιδοτήσεις	0	0	0	0	0	-
Συνολικά έσοδα	15	16	16	9	10	15,35%
ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΕΣΟΔΑ (i) + (ii)	102	109	159	114	121	6,69%

α/α	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΓΓΡΑΦΟΥ	ΑΠΟΔΕΚΤΗΣ ΕΓΓΡΑΦΟΥ	ΘΕΜΑΤΙΚΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ
1	421/31.01.2024	HELLENIC TRAIN	Αποζημίωση για καθυστερήσεις άνω των 60' (άρθρο 19)	Εφαρμογή του Κανονισμού 782/2021
2	513/12.02.2025	HELLENIC TRAIN	Ευθύνη για τους επιβάτες και τις αποσκευές τους (άρθρα 13-16)	Αποζημίωση δικαιούχων του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 στη μετωπική σύγκρουση της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC62 Αθήνα-Θεσσαλονίκη με την εμπορευματική αμαξοστοιχία 63503 Θεσσαλονίκη-Θριάσιο, της HELLENIC TRAIN Α.Ε.
3	785/07.03.2025	HELLENIC TRAIN		Ενέργειες, μετά από Καταγγελία επιβάτη, για: 1. Ενέργειες στις οποίες έχει προβεί η ΗΤ, με εκτιμώμενο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, για την αποδοχή μέσων πληρωμής με χρεωστική / πιστωτική κάρτα (έκδοση και αγορά εισιτηρίων με ψηφιακά μέσα), 2. Τη διαδικασία που ακολουθείται προκειμένου οι συνοδοί να εκπαιδεύονται επαρκώς προκειμένου να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις των καθηκόντων τους (στη συνδρομή ατόμων με αναπηρία, στην αντιμετώπιση επιβατών που παρουσιάζουν κίνδυνο για την ασφάλεια και την ομαλή λειτουργία της όλης ταξιδιωτικής μεταφοράς και προσωπική προστασία των συνοδών
4	1238/15.04.2025	HELLENIC TRAIN		Ενέργειες για την επίλυση του προβλήματος αδυναμίας επικύρωσης εισιτηρίων στο ΣΣ Αεροδρόμιο
5	1351/29.4.2025	HELLENIC TRAIN και ΟΣΕ	Συνδρομή ΑμεΑ & ΑΜΚ στον σιδηροδρομικό σταθμό και επί της αμαξοστοιχίας (άρθρο 23)	
6	1903/17.06.2025	HELLENIC TRAIN	Διαθεσιμότητα εισιτηρίων (άρθρο 11)	Ενέργειες, μετά από Καταγγελία στην Αρχή Διαφάνειας, αναφορικά με τη διαθεσιμότητα εισιτηρίων και τους τρόπους αγοράς τους για το επιβατικό κοινό, προκειμένου να διερευνηθεί αν ικανοποιούνται οι προβλέψεις του άρ. 11 του Κανονισμού (ΕΕ) 2021/782.
7	2134/04.07.2025	HELLENIC TRAIN	Άλλο Άρθρο (Λοιπά Άρθρα)	Παρακολούθηση ελαχίστων ποιοτικών προτύπων παρεχόμενων υπηρεσιών (1. Σύνολο προγραμματισμένων δρομολογίων ανά κατηγορία υπηρεσίας 2. Σύνολο εκτελεσμένων δρομολογίων ανά κατηγορία υπηρεσίας 3. Για τις καθυστερήσεις δρομολογίων, 4. Για τις ακυρώσεις δρομολογίων 5. Διορθωτικές ενέργειες που εφαρμόζει η ΗΤ για την επίτευξη του επιθυμητού επιπέδου ποιότητας και την εκπλήρωση των στόχων που έχει θέσει ανά κριτήριο ποιότητας του Παραρτήματος ΙΙΙ του Κανονισμού ΕΕ 2021/782.)

α/α	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΓΓΡΑΦΟΥ	ΑΠΟΔΕΚΤΗΣ ΕΓΓΡΑΦΟΥ	ΘΕΜΑΤΙΚΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ
8	3380/ 30.10.2025	HELLENIC TRAIN	Άλλο Άρθρο (Λοιπά Άρθρα)	Παρακολούθηση ελαχίστων ποιοτικών προτύπων παρεχόμενων υπηρεσιών – Δρομολόγιο, Διακοφτό-Καλάβρυτα»
9	3407/03.11.2025	HELLENIC TRAIN και ΟΣΕ		Καθυστερήσεις στη γραμμή Αθήνα – Χαλκίδα - επανασχεδιασμού του πλέγματος δρομολογίων
10	4026/12.12.2025	ΥΠΥΜΕ- Δ/ΝΣΗ Σ.Μ		Διαβίβαση αιτήματος του Γραφείου Περιφερειακού Συμπαραστάτη του Πολίτη και της Επιχείρησης, για τυχόν ενέργειες
11	3764/27.11.2025	HELLENIC TRAIN		Κοινό έντυπο αποζημίωσης
12		HELLENIC TRAIN		Παρακολούθηση μηνιαίων αναφορών καθυστερήσεων και ακυρώσεων επιβατικών υπηρεσιών
13		HELLENIC TRAIN		Κατάργηση Πρωϊνού Δρομολογίου Κιάτο - Αθήνα

Προϋπολογισμός 2025

Κωδικός Αριθμός	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΔΑΠΑΝΗΣ	ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΟΝΔΥΛΙΩΝ 2025 (€)
ΜΕΙΖΟΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 21 - ΠΑΡΟΧΕΣ ΣΕ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΥΣ		1.014.000,00
2120101001	Βασικός μισθός ενιαίου μισθολογίου (μόνιμοι & ΙΔΑΧ)	532.000,00
2120102001	Οικογενειακή παροχή ενιαίου μισθολογίου (μόνιμοι & Ι.Δ.Α.Χ.)	16.000,00
2120103001	Προσωπική διαφορά ενιαίου μισθολογίου (μόνιμοι & Ι.Δ.Α.Χ.)	45.200,00
2120104001	Επίδομα θέσης ευθύνης ενιαίου μισθολογίου (μόνιμοι & Ι.Δ.Α.Χ.)	64.000,00
210108001	Αμοιβές μελών συλλογικών οργάνων διοίκησης	82.800,00
2190201001	Εργοδοτική εισφορά υπέρ Ε.Φ.Κ.Α. τακτικών αποδοχών μονίμων ή Ι.Δ.Α.Χ. υπαλλήλων προσλαμβανόμενων από 1-1-2017 ή που υπάγονταν μέχρι την 31-12-2016 στο ασφαλιστικό – συνταξιοδοτικό καθεστώς του ΙΚΑ ενιαίου μισθολογίου	132.500,00
2190101001	Εργοδοτική εισφορά υπέρ Ε.Φ.Κ.Α. επί τακτικών αποδοχών αιρετών και οργάνων διοίκησης απασχολούμενων από 1-1-2017 ή που υπάγονταν μέχρι την 31-12-2016 στο ασφαλιστικό – συνταξιοδοτικό καθεστώς ασφαλιστικών οργανισμών πλην δημοσίου	17.500,00
2110201001	Πρόσθετες αποδοχές από αποζημιώσεις μελών συλλογικών οργάνων διοίκησης	7.800,00
2120201001	Αποζημίωση για υπερωριακή απασχόληση ενιαίου μισθολογίου πλην εκπαιδευτικών (μόνιμοι & Ι.Δ.Α.Χ.)	43.500,00
2120288001	Λοιπές αποζημιώσεις ενιαίου μισθολογίου (μόνιμοι & ΙΔΑΧ)	72.700,00
ΜΕΙΖΟΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 24 - ΑΓΟΡΕΣ ΑΓΑΘΩΝ & ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ		381.000,00
2420404001	Έξοδα κίνησης προσωπικού	18.000,00
2420403001	Έξοδα ημερήσιας αποζημίωσης προσωπικού	8.000,00
2420405001	Έξοδα διανυκτέρευσης προσωπικού	18.000,00
2440101001	Συμβάσεις μίσθωσης κτιρίων (πλην leasing)	46.000,00
2420101001	Έξοδα σταθερής τηλεφωνίας	12.400,00
2420102001	Έξοδα κινητής τηλεφωνίας	3.000,00
2420201001	Έξοδα ηλεκτρικού ρεύματος	12.000,00
2420906001	Έξοδα προβολής, διαφήμισης και δημοσίων σχέσεων	21.000,00
2420905001	Έξοδα για εκδόσεις και δημοσιεύσεις	4.000,00
2420389001	Λοιπές αμοιβές και έξοδα συντηρήσεων και επισκευών	5.000,00
2420989001	Έξοδα για λοιπές υπηρεσίες	186.400,00
2420204001	Έξοδα υπηρεσιών καθαριότητας	16.000,00
2420909001	Έξοδα για εκπαίδευση και επιμόρφωση	4.000,00
2410201001	Αγορές ειδών γραφικής ύλης και μικροεξοπλισμού	3.000,00
2410904001	Αγορές βιβλίων, συγγραμμάτων, περιοδικών και εφημερίδων	500,00
2410102001	Αγορές φαρμακευτικού υλικού	200,00
2410204001	Αγορές ειδών συντήρησης και επισκευής μεταφορικών μέσων ξηράς	3.000,00
2410301001	Αγορές καυσίμων κίνησης	1.000,00
2420989002	Έξοδα κοινοχρήστων	7.500,00
2410989899	Αγορές λοιπών αγαθών	12.000,00
ΜΕΙΖΟΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 31 - ΑΓΟΡΕΣ ΠΑΓΙΩΝ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ		32.000,00
3120489001	Πληρωμές για αγορές λοιπών επίπλων	7.000,00
3120103001	Πληρωμές για αγορές φωτοαντιγραφικών και λοιπών μηχανών γραφείου	3.000,00
3120102001	Πληρωμές για αγορές συσκευών θέρμανσης και κλιματισμού	2.000,00
3120301001	Πληρωμές για αγορές ηλεκτρονικών υπολογιστών και συναφούς εξοπλισμού	6.300,00
3140301001	Πληρωμές για αγορές λογισμικού υπολογιστών	13.700,00
ΣΥΝΟΛΟ		1.427.000,00



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ / HELLENIC REPUBLIC

ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

REGULATORY AUTHORITY FOR RAILWAYS

Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων
Σταδίου 33, Αθήνα 105 59
Τ. 210 3860 141
info@ras-el.gr
www.ras-el.gr