

Αθήνα, 12.09.2014  
Αρ. Πρωτ. 2553

**ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΡΑΣ**  
της 122ης συνεδρίασης της 12.09.2014

**Θέμα: Λήψη απόφασης επί της από 28-04-2014 διεξαχθείσας ακρόασης της εταιρείας «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.» για τη διαπίστωση παράβασης των διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας που αφορούν στην ενημέρωση και τροποποίηση της δημοσιευμένης Δήλωσης Δικτύου για το έτος 2014.**

**Η Ολομέλεια της ΡΑΣ**

**Έχοντας υπόψη:**

**1. Τις διατάξεις:**

- α. Του Ν. 3891/4-11-2010 «Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα» (ΦΕΚ 188/Α/4-11-2010), όπως ισχύει και ιδίως των άρθρων 3 παρ. 1, 3 και 4, 9 παρ. 4, 28 περ. 1, 5, 17, 18 και 32 αυτού.
- β. Του Π.Δ. 41/3-03-2005 «Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με τις Οδηγίες 91/440/ΕΟΚ ΚΑΙ 95/18/ΕΚ όπως τροποποιήθηκαν με τις οδηγίες 2001/12/ΕΚ και 2001/13/ΕΚ, αντιστοίχως και την οδηγία 2001/14/ΕΚ για την ανάπτυξη των Κοινοτικών σιδηροδρόμων, τις άδειες σε σιδηροδρομικές

επιχειρήσεις, την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής και την πιστοποίηση ασφάλειας, και κατάργηση των Π.Δ. 324/1996, 76/1998 και 180/1998» (ΦΕΚ 60/Α/7-03-2005), όπως ισχύει και ιδίως των άρθρων 2, 11, 24, 29 παρ. 3, 32 παρ. 3, 35 και 49 Παράρτημα ΙΙΙ αυτού.

- γ. Της υπ' αριθ. 1655/18-11-2013 απόφασης του Προέδρου της Ρ.Α.Σ. «Κανονισμός Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.)» (ΦΕΚ 3080/Β/4-12-2013).
2. Τη με αριθ. πρωτ. 903/11-12-2012 επιστολή της Ρ.Α.Σ. προς την εταιρεία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.» με θέμα «Δήλωση Δικτύου».
3. Τη με αριθ. πρωτ. 1290/31-05-2013 επιστολή της Ρ.Α.Σ. προς την εταιρεία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.» με θέμα «Αρχικός έλεγχος Δήλωσης Δικτύου για το έτος 2013».
4. Τη με αριθ. πρωτ. 1794/3-01-2014 επιστολή της Ρ.Α.Σ. προς την εταιρεία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.» με θέμα «Δήλωση Δικτύου έτους 2014».
5. Τη με αριθ. πρωτ. 1575014/27-02-2014 (αριθ. πρωτ. Ρ.Α.Σ. 1968/6-03-2014) επιστολή-απάντηση της εταιρείας «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.» στην ως άνω (υπό 4) επιστολή της Ρ.Α.Σ.
6. Τη με αριθ. πρωτ. 2006/17-03-2014 απόφαση της Ρ.Α.Σ. «Κλήση σε ακρόαση της εταιρείας «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.» για τη διαπίστωση παράβασης των διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας που αφορούν στην ενημέρωση και τροποποίηση της δημοσιευμένης Δήλωσης Δικτύου για το έτος 2014».
7. Τη με αριθ. πρωτ. 2045/3-04-2014 απόφαση του Προέδρου της Ρ.Α.Σ. με θέμα «Ορισμός μελών Επιτροπής Ακρόασης δυνάμει της ΑΠ. 2006/17-03-2014 απόφασης της Ολομέλειας της Ρ.Α.Σ.».

8. Τη με αριθ. πρωτ. 2069/9-04-2014 Πράξη Διεξαγωγής Ακρόασης, νομίμως επιδοθείσα, με την οποία η εταιρεία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.» κλήθηκε σε ακρόαση την 28<sup>η</sup> Απριλίου 2014, ημέρα Δευτέρα και ώρα 10.00 π.μ., ενώπιον της Επιτροπής Ακρόασης της Ρ.Α.Σ., που ορίστηκε με την ανωτέρω (υπό 7) απόφαση.
9. Τη διεξαχθείσα στις 28-04-2014 ακρόαση ενώπιον της ορισθείσας Επιτροπής Ακρόασης της Ρ.Α.Σ.
10. Τη με αριθ. πρωτ. 2171/9-05-2014 επιστολή της Ρ.Α.Σ. προς την εταιρεία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.», με την οποία κοινοποιήθηκαν στην τελευταία τα απομαγνητοφωνημένα Πρακτικά της από 28<sup>ης</sup> Απριλίου 2014 διεξαχθείσας ακρόασης.
11. Τη με αριθ. πρωτ. 2175873/26-05-2014 (αριθ. πρωτ. Ρ.Α.Σ. 2308/17-06-2014) επιστολή της εταιρείας «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.» προς τη Ρ.Α.Σ.
12. Τη με αριθ. πρωτ. 1576070/30-07-2014 (αριθ.πρωτ. Ρ.Α.Σ. 2480/31-07-2014) επιστολή της εταιρείας «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.» προς τη Ρ.Α.Σ. με συνημμένο αντίγραφο της τροποποιημένης Δήλωσης Δικτύου του έτους 2014.
13. Τα λοιπά προσκομισθέντα έγγραφα, καθώς και την ενώπιον της Επιτροπής Ακρόασης της Ρ.Α.Σ. διεξαχθείσα προφορική διαδικασία.
14. Την με αριθ. πρωτ. 2544/10-09-2014 εισήγηση της ΡΑΣ και ύστερα από προφορική εισήγηση του Προέδρου της Ρ.Α.Σ.

### **Επειδή:**

#### Ι. Ιστορικό – Πραγματικά Περιστατικά

1. Η Ρ.Α.Σ., στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της ως ρυθμιστικού φορέα για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα, ζήτησε επανειλημμένως με πλήθος επιστολών της (αριθ. πρωτ. Ρ.Α.Σ. 903/11-12-2012, 1290/31-05-2013, 1794/3-

01-2014) από την εταιρεία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.», ως Διαχειριστή της εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής και σε συνέχεια σχετικής ανταλλαγείσας μεταξύ των ως άνω δύο μερών αλληλογραφίας για τη Δήλωση Δικτύου προηγούμενων ετών (αριθ. πρωτ. Ρ.Α.Σ. 290/20-01-2012, 361/16-02-2012, 295/20-01-2012, 348/9-02-2012, 452/9-04-2012), την άμεση υλοποίηση της ρητά θεσπισμένης στην κείμενη νομοθεσία υποχρέωσής της για ενημέρωση και τροποποίηση της δημοσιευμένης Δήλωσης Δικτύου για το έτος 2014. Η εν λόγω ενημέρωση ζητήθηκε καθώς διαπιστώθηκαν σημαντικές παραλείψεις/παραβλέψεις στη δημοσιευμένη Δήλωση Δικτύου για το έτος 2014, οι οποίες εξακολουθούσαν μέχρι πολύ πρόσφατα, όπως θα καταδειχθεί στη συνέχεια (κατωτέρω υπό Κεφ. VI), να μην έχουν ληφθεί υπόψη και ενσωματωθεί στη σχετική Δήλωση Δικτύου, παρά τις σχετικές έγγραφες επισημάνσεις και παρατηρήσεις της Ρυθμιστικής Αρχής, καθώς και την ύπαρξη πρόβλεψης στη Δήλωση Δικτύου του έτους 2014 (Κεφ. 1, παρ. 1.6) της εν λόγω εταιρείας περί ενημέρωσης αυτής ανά τακτά χρονικά διαστήματα, ούτως ώστε να συμπεριλάβει πιθανές πρόσθετες πληροφορίες ή/και αλλαγές στις πληροφορίες που ήδη υπάρχουν.

2. Η μη έκδοση αναθεωρημένης Δήλωσης Δικτύου, με βάση τις παρατηρήσεις της Ρυθμιστικής Αρχής, συνεπάγεται ελλιπή και μη αξιόπιστη πληροφόρηση προς τις τυχόν ενδιαφερόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι οποίες θα επιθυμούσαν να δραστηριοποιηθούν στο εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, γεγονός που οδηγεί σε δυνητική διακριτική μεταχείριση μεταξύ των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και αντιτίθεται στην τήρηση των κανόνων ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών μεταφορών. Λόγω δε της έλλειψης συμμόρφωσης της εταιρείας «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.» προς την προαναφερθείσα υποχρέωσή της, η Ρ.Α.Σ. προέβη αυτεπαγγέλτως στη διεξαγωγή ακρόασης για τη διαπίστωση παράβασης των διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, όπως ισχύει και ειδικότερα των διατάξεων που αφορούν στην ενημέρωση και τροποποίηση της δημοσιευμένης Δήλωσης Δικτύου για το έτος 2014.

## II. Διαδικασία ενώπιον της Ρ.Α.Σ.

1. Η με αριθ. πρωτ. Ρ.Α.Σ. 2069/9-04-2014 Πράξη Διεξαγωγής Ακρόασης, με την οποία ορίστηκε ως ημερομηνία ακρόασης η 28<sup>η</sup> Απριλίου 2014, ημέρα Δευτέρα και ώρα 10.00 π.μ., επιδόθηκε νόμιμα και εμπρόθεσμα στην εταιρεία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.», όπως προκύπτει από την υπ' αριθ. 1793/14-04-2014 Έκθεση Επίδοσης του Δικαστικού Επιμελητή στο Πρωτοδικείο Αθηνών Χρήστου Κ. Μπούρα.

2. Την 28<sup>η</sup> Απριλίου 2014, στα γραφεία της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.), επί της οδού Λέκκα αριθ. 31 στην Αθήνα, συνήλθε η ορισθείσα με την με αριθ. πρωτ. 2045/3-04-2014 απόφαση του Προέδρου της Ρ.Α.Σ. πενταμελής Επιτροπή Ακροάσεων, αποτελούμενη από την κα Αγαθή Καρρά, Αντιπρόεδρο της Ρ.Α.Σ., ως Πρόεδρο της Επιτροπής, τους κ.κ. Αναστασία Βέρρα και Αστέριο Τσαβδάρη, μέλη της Ρ.Α.Σ., καθώς και τους κ.κ. Αναστασία Τσουμαλάκου και Γεώργιο Κουπαρούσο, μέλη του προσωπικού της Ρ.Α.Σ., ως μέλη της Επιτροπής. Καθήκοντα γραμματέως στην ως άνω Επιτροπή τελούσε ο κ. Αναστάσιος Κώνστας, μέλος του προσωπικού της Ρ.Α.Σ., συμπαραισταμένης και της κας Ευαγγελίας Λιακοπούλου, δικηγόρου – εξωτερικής συνεργάτιδας της Ρ.Α.Σ.

3. Στην ως άνω ακρόαση, η οποία έλαβε χώρα σύμφωνα με τον Κανονισμό Ακροάσεων της Ρ.Α.Σ., η εταιρεία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.» ανέπτυξε προφορικά τους ισχυρισμούς της, παριστάμενη νομίμως δια των κ.κ. Κωνσταντίνου Χρυσάγη, Διευθυντή Κυκλοφορίας και Κωνσταντίνου Κοντοπόδη, Στελέχους Διεύθυνσης της εταιρείας «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.».

4. Αντίγραφο πρακτικών της διεξαχθείσας ακρόασης κοινοποιήθηκε στην εταιρεία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.» με την με αριθ. πρωτ. Ρ.Α.Σ. 2171/9-05-2014 επιστολή της Ρυθμιστικής Αρχής. Με την εν λόγω

επιστολή η ως άνω εταιρεία κλήθηκε να υποβάλει έγγραφο υπόμνημα με τις απόψεις της συνοδευόμενο από όλα τα αναγκαία προς τεκμηρίωση των ισχυρισμών της αποδεικτικά στοιχεία εντός της προβλεπόμενης στην επιστολή προθεσμίας. Σημειώνεται σχετικά ότι η εταιρεία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.» δεν κατέθεσε σχετικό έγγραφο υπόμνημα.

### III. Ισχυρισμοί της εταιρείας «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.»

Οι ισχυρισμοί της εταιρείας «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.», όπως αναπτύχθηκαν κατά την ακρόαση της 28-04-2014, καθώς και στην μεταξύ αυτής και της Ρυθμιστικής Αρχής ανταλλασσόμενη αλληλογραφία, έχουν ως ακολούθως:

1. Η εταιρεία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.» θεωρεί ότι ήδη από το έτος 2004, οπότε και δημοσιεύτηκε η πρώτη Δήλωση Δικτύου, εκπληρώνει εμπροθέσμως και προσηκόντως την υποχρέωση που υπέχει, βάσει της κείμενης νομοθεσίας, ως Διαχειριστής της εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής, για δημοσίευση και ανάρτηση στο διαδίκτυο της υπό κρίση Δήλωσης. Ως εκ τούτου, δεν τίθεται θέμα διαφάνειας ή διαφορετικής μεταχείρισης ορισμένων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που επιθυμούν πρόσβαση στο σιδηροδρομικό δίκτυο έναντι άλλων.

2. Η εταιρεία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.» υποστηρίζει ότι το περιεχόμενο της Δήλωσης Δικτύου είναι κατεξοχήν τεχνικό θέμα και, ως τέτοιο, μπορεί να περιγράψει τις υποδομές με διάφορες παραμέτρους και χαρακτηριστικά, άλλοτε με μικρότερη και άλλοτε με μεγαλύτερη ανάλυση. Με βάση δε τα δεδομένα που η εταιρεία έχει στην κατοχή της, ήτοι τα έργα που έχει παραλάβει και την κατάσταση στην οποία αυτά βρίσκονται από άποψη παράδοσης, η ανάλυση που έχει λάβει χώρα στη δημοσιευμένη Δήλωση Δικτύου του έτους 2014 θεωρείται η καλύτερη δυνατή.

3. Η ως άνω εταιρεία διατείνεται ότι υπάρχουν κεφάλαια στη Δήλωση Δικτύου, όπως π.χ. η κατανομή της χωρητικότητας, για τα οποία απουσιάζει στο ισχύον ρυθμιστικό κανονιστικό πλαίσιο η περιγραφή συγκεκριμένων κριτηρίων, με αποτέλεσμα η προσέγγιση της εταιρείας να είναι αναγκαστικά απλουστευμένη στα κεφάλαια αυτά. Κατά συνέπεια, θα βοηθούσε υπέρμετρα το Διαχειριστή της Υποδομής και θα διευκόλυνε το έργο του αν η σιδηροδρομική νομοθεσία γινόταν πληρέστερη και προδιαγράφονταν συγκεκριμένα κριτήρια από τον αντίστοιχο ρυθμιστικό φορέα, έτσι ώστε τα μέρη να γνωρίζουν τί ακριβώς πρέπει να περιγράψουν, ποιες είναι οι υποχρεώσεις τους και ποιες είναι οι διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται.

4. Η εταιρεία αναφέρει ότι το περιεχόμενο της Δήλωσης Δικτύου δεν μπορεί να εστιάζει σε γραφειοκρατικές, κατά την κρίση της, διαδικασίες, αλλά υπόκειται σε μεταβολές και εμπλουτίζεται με στόχο να επιτυγχάνεται κάθε φορά η καλύτερη ισορροπία μεταξύ όλων των απαιτήσεων, λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες της αγοράς. Ενδεχόμενες δε τυπικές μικρές αστοχίες στην περιγραφή υπόκεινται σε διορθώσεις με αποτέλεσμα το κείμενο της Δήλωσης Δικτύου να είναι ένα κείμενο σαφές, ξεκάθαρο, που βελτιώνεται και συμπληρώνεται κάθε χρόνο, επιτρέποντας στο Διαχειριστή Υποδομής και όλες τις άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να λειτουργούν στην αγορά.

5. Στο ίδιο πλαίσιο, ενώ τυπικά υφίσταται η δυνατότητα επικαιροποίησης και ενημέρωσης της Δήλωσης Δικτύου μέσα στο χρόνο με βάση επιμέρους τεχνικές παρατηρήσεις, που μπορούν αδιαλείπτως να υποβάλλονται, καθώς αναφέρονται σε μια μεταβλητή κατάσταση, δεν κρίνεται σκόπιμη η τροποποίηση και αναθεώρηση της Δήλωσης Δικτύου, εφόσον δεν συντρέχει λόγος ανώτερης βίας, δεδομένου ότι η δρομολογιακή περίοδος έχει κλείσει και κανένα παράπονο ή διαμαρτυρία δεν υποβλήθηκε από ενδιαφερόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση. Επιπροσθέτως, οποιαδήποτε τροποποίηση επέλθει στη Δήλωση Δικτύου πρέπει να εγκριθεί από το Δ.Σ. της εταιρείας, διαδικασία

που είναι σοβαρή, χρονοβόρα και συνεπάγεται επιπτώσεις.

6. Κατά την άποψη της εταιρείας, οι απαιτήσεις που θέτει το Π.Δ. 41/2005 για το περιεχόμενο της Δήλωσης Δικτύου είναι επαρκώς προσδιορισμένες, θεωρεί, ωστόσο, ότι υπάρχουν και άλλοι τομείς που θα έπρεπε στο ισχύον ρυθμιστικό κανονιστικό πλαίσιο να έχουν περιγραφεί ακόμα πληρέστερα.

7. Η εταιρεία είναι διατεθειμένη να συμπεριλάβει τις παρατηρήσεις και τις υποδείξεις της Ρυθμιστικής Αρχής (όπως αυτές διατυπώθηκαν στην με αριθ. πρωτ. Ρ.Α.Σ. 1794/3-01-2014 επιστολή της Ρυθμιστικής Αρχής) στη Δήλωση Δικτύου του έτους 2015, που βρίσκεται στο στάδιο της επεξεργασίας (βλ. την με αριθ. πρωτ. 1575014/27-02-2014 επιστολή της εταιρείας προς τη Ρυθμιστική Αρχή), καθώς η Δήλωση Δικτύου του έτους 2014 είναι πλέον ανενεργής και δεν έχει επέλθει ουσιώδης διαφοροποίηση του δικτύου, προκειμένου να τροποποιηθεί αντιστοίχως και η σχετική Δήλωση Δικτύου.

#### IV. Νομικό πλαίσιο

##### A. Αρμοδιότητα της Ρ.Α.Σ. – εφαρμοστέες διατάξεις του Ν. 3891/2010

1. Στο άρθρο 3 παρ. 1 του Ν. 3891/2010 προβλέπεται ότι η εταιρεία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.» ασκεί καθήκοντα διαχειριστή της εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής, όπως αυτή ορίζεται στην περίπτωση 16 του άρθρου 2 του π.δ. 41/2005 (ΦΕΚ 60 Α'), όπως ισχύει. Ως διαχειριστής της Σιδηροδρομικής Υποδομής, η εν λόγω εταιρεία ασκεί τη διαχείριση και εκμετάλλευση της εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής και έχει, ιδίως, την ευθύνη κατασκευής νέας υποδομής, συντήρησης και λειτουργίας της υφιστάμενης υποδομής, διαχείρισης των συστημάτων ρύθμισης και ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, καθώς και όσων αρμοδιοτήτων προβλέπονται από την εθνική και κοινοτική νομοθεσία για το διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής. Περαιτέρω, στην παρ. 3 του ίδιου ως άνω άρθρου ορίζεται ως Διαχειριστής Υποδομής ο φορέας που έχει την ευθύνη για τη διαχείριση, εκμετάλλευση και συντήρηση της εθνικής Σιδηροδρομικής



Υποδομής, καθώς και τη διαχείριση των συστημάτων ελέγχου και ασφάλειας της υποδομής. Τέλος, η παρ. 4 του εν λόγω άρθρου αναφέρει ότι η εταιρεία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.» διαχειρίζεται την εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις, μεριμνά για τη συντήρηση, βελτίωση και επέκτασή της και φέρει την ευθύνη της διαχείρισης των σχετικών επενδύσεων, στο πλαίσιο της γενικότερης εθνικής πολιτικής για τους σιδηρόδρομους, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 1 του Ν. 2671/1998 (ΦΕΚ 289 Α').

2. Επιπροσθέτως, στο άρθρο 9 παρ. 4 του ίδιου Νόμου αναφέρεται ότι: «Η εξειδίκευση και ο ακριβής προσδιορισμός της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής πραγματοποιείται στη δήλωση δικτύου την οποία συντάσσει και δημοσιεύει ο Διαχειριστής Υποδομής κατά τις διατάξεις του π.δ. 41/2005».

3. Στο άρθρο 28 του Ν. 3891/2010, στο οποίο περιγράφονται οι αρμοδιότητες της Ρ.Α.Σ., τονίζεται ότι η Ρ.Α.Σ. είναι ο ρυθμιστικός φορέας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα και προβλέπονται, μεταξύ άλλων, στις περ. 1, 5, 17 και 18 του εν λόγω άρθρου και οι ακόλουθες αρμοδιότητές της: «1. Ασκήι τις αρμοδιότητες που εκάστοτε επιφυλάσσει η ελληνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία για το ρυθμιστικό φορέα στις σιδηροδρομικές μεταφορές αυτεπαγγέλτως ή κατόπιν προσφυγής. Εποπτεύει τη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς, την τήρηση των διατάξεων του παρόντος και της σχετικής νομοθεσίας. Επιπλέον, παρακολουθεί την τήρηση των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, εξασφαλίζει τη δίκαιη και χωρίς διακρίσεις αντιμετώπιση πάντων, λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα και εκδίδει τις απαιτούμενες εκτελεστές πράξεις. Διενεργεί ελέγχους κατόπιν προσφυγών ή και αυτεπαγγέλτως για θέματα αρμοδιότητάς της», «5. Έχει το δικαίωμα να ζητήσει σχετικές πληροφορίες από το Διαχειριστή Υποδομής, τους αιτούντες και τυχόν τρίτα μέρη που εμπλέκονται, οι οποίες πρέπει να παρέχονται χωρίς άσκοπη καθυστέρηση», «17. Απευθύνει οδηγίες ή

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

4. Τέλος, σύμφωνα με το άρθρο 32 του Ν. 3891/2010, σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του ν. 3891/2010, του π.δ. 41/2005 (Α' 60), όπως ισχύει, της σχετικής με τις αρμοδιότητες της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, των συστάσεων της Ρ.Α.Σ. για συμμόρφωση, των όρων των αδειών που χορηγούνται, καθώς και σε περίπτωση παράλειψης ή μη προσήκουσας παροχής πληροφοριών σε σχετικό νόμιμο αίτημά της, η Ρ.Α.Σ. κοινοποιεί στο υπαίτιο πρόσωπο τη διαπίστωση της παράβασης και του παρέχει τη δυνατότητα να εκθέσει τις απόψεις του στο πλαίσιο σχετικής ακρόασης και να αποκαταστήσει τη νομιμότητα εντός εύλογου χρονικού διαστήματος. Η Ρ.Α.Σ. μπορεί με ειδικά αιτιολογημένη απόφαση και ύστερα από προηγούμενη ακρόαση των ενδιαφερομένων να απαιτήσει την παύση της παράβασης είτε αμέσως είτε εντός εύλογου χρονικού διαστήματος και να λαμβάνει κατάλληλα και αναλογικά μέτρα που αποβλέπουν στην εξασφάλιση της συμμόρφωσης και να επιβάλλει στο υπαίτιο πρόσωπο μία ή περισσότερες από τις παρακάτω κυρώσεις:

α) Σύσταση για συμμόρφωση σε συγκεκριμένη διάταξη της νομοθεσίας με προειδοποίηση επιβολής προστίμων σε περίπτωση υποτροπής.

β) Πρόστιμο έως το 15% του ετήσιου κύκλου εργασιών της υπαίτιας επιχείρησης κατά την τρέχουσα ή την προηγούμενη της παράβασης χρήση. Για τον καθορισμό του προστίμου λαμβάνεται υπόψη, μεταξύ άλλων, η φύση, η σοβαρότητα και η διάρκεια της παράβασης. Η απόφαση της Ρ.Α.Σ. κοινοποιείται στην ενδιαφερόμενη επιχείρηση εντός δέκα (10) εργάσιμων ημερών από τη λήψη της. Πριν από την κοινοποίηση αυτή, η Ρ.Α.Σ. δεν δημοσιοποιεί την απόφαση ή τμήμα αυτής σε οποιονδήποτε τρίτο και με οποιονδήποτε τρόπο.

## B. Το Π.Δ. 41/2005

Με το Π.Δ. 41/2005 (ΦΕΚ 60/Α/7-03-2005) προσαρμόστηκαν στην ελληνική νομοθεσία οι Οδηγίες 91/440/ΕΟΚ και 95/18/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκαν με τις Οδηγίες 2001/12/ΕΚ και 2001/13/ΕΚ αντιστοίχως και η Οδηγία 2001/14/ΕΚ για την ανάπτυξη των Κοινοτικών σιδηροδρόμων, τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής και την πιστοποίηση ασφάλειας, και καταργήθηκαν τα Π.Δ. 324/1996, 76/1998 και 180/1998.

1. Στο άρθρο 2 περ. 5 του Π.Δ. 41/2005 ορίζεται ως Δήλωση Δικτύου η δήλωση που θέτει λεπτομερώς τους γενικούς κανόνες, τις προθεσμίες, τις διαδικασίες και τα κριτήρια που αφορούν τα συστήματα χρέωσης και κατανομής χωρητικότητας. Η δήλωση περιέχει, επίσης, τις πληροφορίες που απαιτούνται ώστε να είναι δυνατή η υποβολή αίτησης χωρητικότητας, ενώ στην περ. 6 του ίδιου άρθρου ορίζεται ως Διαχειριστής Υποδομής ο φορέας που έχει την ευθύνη για τη διαχείριση, εκμετάλλευση και συντήρηση της εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής, καθώς και τη διαχείριση των συστημάτων ελέγχου και ασφάλειας της υποδομής. Επιπροσθέτως, στην περ. 10 του ως άνω άρθρου ορίζεται ως Δίκτυο το σύνολο της σιδηροδρομικής υποδομής το οποίο διαχειρίζεται ο Διαχειριστής Υποδομής, ενώ στην περ. 17 ορίζεται αφενός μεν ως σιδηροδρομική υποδομή το σύνολο των στοιχείων που αναφέρονται στο παράρτημα 1 μέρος Α του Κανονισμού 2598/1970 της Επιτροπής της 18<sup>ης</sup> Οκτωβρίου 1970 (ΕΕ L 278/165 23.12.1970) περί καθορισμού του περιεχομένου των διαφόρων κεφαλαίων των εντύπων λογιστικής οργάνωσης του Παραρτήματος Ι του Κανονισμού (ΕΟΚ) αριθμ. 1108/1970 (ΕΕ L 130/138 15.6.1970), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, εκτός από την τελευταία περίπτωση, η οποία, για τους σκοπούς και μόνο της παρούσας Οδηγίας θα διατυπωθεί ως εξής «Κτίρια για την εξυπηρέτηση της υποδομής», αφετέρου δε

ως εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή η παραπάνω σιδηροδρομική υποδομή που βρίσκεται εντός της ελληνικής επικράτειας.

2. Στο άρθρο 11 του ανωτέρω Π.Δ. για τη Δήλωση Δικτύου μνημονεύεται ότι: «1. Ο Διαχειριστής Υποδομής, ύστερα από διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη, συντάσσει και δημοσιεύει Δήλωση Δικτύου, η οποία λαμβάνεται έναντι καταβολής τέλους το οποίο καθορίζεται από το Διαχειριστή Υποδομής και δεν μπορεί να υπερβαίνει το κόστος δημοσίευσης της Δήλωσης αυτής. Η Δήλωση αυτή ενημερώνεται και τροποποιείται, εφόσον απαιτείται. 2. Η Δήλωση Δικτύου ορίζει τη φύση της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Περιέχει πληροφορίες που καθορίζουν τους όρους πρόσβασης στη σχετική σιδηροδρομική υποδομή. Το περιεχόμενης της Δήλωσης Δικτύου περιλαμβάνει τουλάχιστον τα αναφερόμενα στο Παράρτημα ΙΙΙ του άρθρου 49 του παρόντος. 3. Η Δήλωση Δικτύου δημοσιεύεται στην ιστοσελίδα του Διαχειριστή Υποδομής σε τουλάχιστον μία ακόμα κοινοτική γλώσσα πλέον της ελληνικής, η δε δομή της θα είναι σύμφωνη με το υπόδειγμα που έχει δημοσιεύσει ο Οργανισμός Διαχειριστών Υποδομής της Ευρώπης (RailNet Europe)».

3. Στο άρθρο 24 παρ. 3 του ιδίου Π.Δ. προβλέπεται ότι οι απαιτήσεις της παρ. 2 (ήτοι η επιβολή από το Διαχειριστή Υποδομής κατάθεσης εγγυητικής επιστολής στους Αιτούντες χορήγηση χωρητικότητας υποδομής και τα κριτήρια που αυτή θα πρέπει να πληροί) δημοσιεύονται ως μέρος των αρχών κατανομής στη Δήλωση Δικτύου και κοινοποιούνται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

4. Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 29 παρ. 3 του ανωτέρω Π.Δ.: «Οι αρχές που διέπουν τη Διαδικασία συντονισμού καθορίζονται στη Δήλωση Δικτύου. Κατά τη διατύπωση των αρχών αυτών, λαμβάνεται ιδίως υπόψη η δυσκολία ρύθμισης διεθνών σιδηροδρομικών διαδρομών καθώς και η επίδραση που μπορεί να έχουν τυχόν τροποποιήσεις σε άλλους Διαχειριστές Υποδομής».

5. Στο άρθρο 32 παρ. 3 του ιδίου Π.Δ. αναφέρεται ότι: «Τυχόν χαρακτηρισμός της υποδομής σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο (ήτοι ως ιδιαίτερη

υποδομή για χρήση από συγκεκριμένα είδη κυκλοφορίας), περιγράφεται στη Δήλωση Δικτύου».

6. Στο άρθρο 35 του εν λόγω Π.Δ. σημειώνεται ότι: «1. Ο Διαχειριστής Υποδομής απαιτεί, ιδίως για κορεσμένη υποδομή, την αποδέσμευση σιδηροδρομικής διαδρομής η οποία, για περίοδο τουλάχιστον ενός μηνός, έχει χρησιμοποιηθεί λιγότερο από την οριακή ποσόστωση που έχει καθοριστεί στη Δήλωση Δικτύου, εκτός εάν η ελλιπής χρήση οφείλεται σε μη οικονομικούς λόγους που δεν εξαρτώνται από την επιχείρηση. 2. Ο Διαχειριστής Υποδομής μπορεί να καθορίζει στη Δήλωση Δικτύου τους όρους υπό τους οποίους θα λαμβάνει υπόψη τα προηγούμενα επίπεδα χρήσης σιδηροδρομικών διαδρομών κατά τον καθορισμό προτεραιοτήτων για τη διαδικασία κατανομής».

7. Στο άρθρο 49 Παράρτημα III του ανωτέρω Π.Δ. καθορίζεται το περιεχόμενο της Δήλωσης Δικτύου. Συγκεκριμένα, η Δήλωση Δικτύου περιέχει τις κάτωθι πληροφορίες:

«1. Τμήμα όπου περιγράφεται το είδος της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι όροι πρόσβασης σε αυτήν.

2. Τμήμα που αφορά τις αρχές χρέωσης και τα τιμολόγια.

Το τμήμα αυτό πρέπει να περιέχει τις δέουσες λεπτομέρειες του συστήματος χρέωσης, καθώς και επαρκείς πληροφορίες για τα τέλη που ισχύουν για τις Υπηρεσίες που απαριθμούνται στο παράρτημα IV και οι οποίες παρέχονται από ένα μόνο πάροχο. Περιγράφει, επίσης, αναλυτικά τη μεθοδολογία, τους κανόνες και, όπου συντρέχει η περίπτωση, τα τιμολόγια που χρησιμοποιούνται για την εφαρμογή του άρθρου 15 παράγραφοι 4 και 5 και των άρθρων 16 και 17. Περιλαμβάνει πληροφορίες για τα τέλη τα οποία έχουν ήδη αποφασιστεί ή προβλέπονται.

3. Τμήμα για τις αρχές και τα κριτήρια κατανομής της χωρητικότητας. Στο τμήμα αυτό εκτίθενται τα γενικά χαρακτηριστικά της χωρητικότητας της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι τυχόν περιορισμοί που τίθενται στη χρήση της, καθώς και πιθανές απαιτήσεις που

επιβάλλει η συντήρηση της χωρητικότητας. Στο τμήμα αυτό, καθορίζονται επίσης οι διαδικασίες και οι προθεσμίες που σχετίζονται με τη διαδικασία κατανομής της χωρητικότητας και περιέχονται συγκεκριμένα κριτήρια που χρησιμοποιούνται κατά τη διαδικασία αυτή, ιδίως δε:

- α) οι διαδικασίες σύμφωνα με τις οποίες οι Αιτούντες μπορούν να ζητούν χωρητικότητα από το Διαχειριστή Υποδομής,
- β) οι απαιτήσεις που διέπουν τους Αιτούντες,
- γ) το χρονοδιάγραμμα για τις διαδικασίες Αίτησης και κατανομής,
- δ) οι αρχές που διέπουν τη διαδικασία συντονισμού,
- ε) οι διαδικασίες που ακολουθούνται και τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται όταν η υποδομή είναι κορεσμένη,
- στ) λεπτομέρειες περιορισμών για τη χρήση της υποδομής,
- ζ) τυχόν όροι με τους οποίους λαμβάνονται υπόψη προηγούμενα επίπεδα χρησιμοποίησης της χωρητικότητας κατά τον καθορισμό προτεραιοτήτων της διαδικασίας κατανομής.

Στη Δήλωση Δικτύου εκτίθενται λεπτομερώς τα μέτρα που λαμβάνονται για να εξασφαλιστεί η δέουσα μεταχείριση των υπηρεσιών μεταφοράς φορτίου, των διεθνών υπηρεσιών και των έκτακτων αιτημάτων του άρθρου 31.

4. Πρότυπο σύμβασης πρόσβασης, ως παράρτημα Ι».

8. Τέλος, στο άρθρο 49 Παράρτημα V περ. 3 του ίδιου Π.Δ. αναφέρεται το χρονικό περιθώριο για την παραλαβή αιτημάτων χωρητικότητας. Συγκεκριμένα, ορίζεται ότι τα αιτήματα για χωρητικότητα, που πρέπει να ενσωματωθούν στον πίνακα δρομολογίων, πρέπει να παραλαμβάνονται το πολύ δώδεκα (12) μήνες πριν από την έναρξη ισχύος του πίνακα δρομολογίων.

Γ. Κοινή Δομή Δήλωσης Δικτύου («Network Statement Common Structure»)  
του Οργανισμού Διαχειριστών Υποδομής της Ευρώπης (RailNet Europe/RNE)

Η δομή της Δήλωσης Δικτύου, που δημοσιεύεται στην ιστοσελίδα του Διαχειριστή Υποδομής, πρέπει να είναι σύμφωνη με το υπόδειγμα που έχει δημοσιεύσει ο Οργανισμός Διαχειριστών Υποδομής της Ευρώπης (RailNet Europe) (εφεξής «Οδηγός RNE»), κατά τα διαλαμβανόμενα στη διάταξη του άρθρου 11 παρ. 3 του Π.Δ. 41/2005, όπως ισχύει. Σκοπός του εν λόγω Οδηγού είναι να προσφέρει κατευθυντήριες γραμμές για το περιεχόμενο και την οργάνωση, καθώς και κάθε άλλη χρήσιμη πληροφορία για τη σύνταξη της Δήλωσης Δικτύου. Ο Οδηγός αυτός, ο οποίος αντικατοπτρίζει ένα εναρμονισμένο πρότυπο συμμορφούμενο με την ευρωπαϊκή νομοθεσία, επικαιροποιείται κάθε χρόνο, προκειμένου να προσαρμοστεί στις νέες νομικές απαιτήσεις, τις νέες ανάγκες της αγοράς και τα αποτελέσματα των μεθόδων βελτίωσης που χρησιμοποιεί ο Οργανισμός Διαχειριστών Υποδομής της Ευρώπης. Επισημαίνεται, στο σημείο αυτό, ότι στο πλαίσιο ολοκλήρωσης της παρούσας διαδικασίας λαμβάνεται υπόψη η προγενέστερη έκδοση του Οδηγού RNE της 26<sup>ης</sup> Μαρτίου 2013 και όχι η τελευταία έκδοση της 12<sup>ης</sup> Μαρτίου 2014, δεδομένου ότι η ανταλλασσόμενη μεταξύ της Ρυθμιστικής Αρχής και της εταιρείας αλληλογραφία, στην οποία επισημάνθηκε επανειλημμένως η μη συμμόρφωση της εταιρείας, μεταξύ άλλων, και με τις παρατηρήσεις του Οδηγού RNE, έλαβε χώρα κατά την περίοδο εφαρμογής της προϊσχύουσας ως άνω έκδοσης αυτού.

1. Σύμφωνα με τις παρ. 1.9, 2.2.1 και 2.4 του Οδηγού RNE<sup>1</sup> πρέπει να γίνονται συγκεκριμένες αναφορές στη Δήλωση Δικτύου στους Εμπορευματικούς Διαδρόμους του Κανονισμού (ΕΕ) υπ' αριθ. 913/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Σεπτεμβρίου 2010, σχετικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές, στους οποίους συμμετέχει το δίκτυο κάθε κράτους-μέλους.

---

<sup>1</sup> Βλ. και παρ. 1.9, 2.2.1 και 2.4 του Οδηγού RNE της 12<sup>ης</sup> Μαρτίου 2014.

2. Στην παρ. 3.3.1.3 του Οδηγού RNE<sup>2</sup> αναφέρεται ότι το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος συρμού περιορίζεται από το ελεύθερο μήκος των γραμμών καθενός σταθμού και πρέπει να προβλέπεται ξεχωριστά.

3. Στην παρ. 3.3.3.1 του Οδηγού RNE<sup>3</sup> θεσπίζεται η υποχρέωση αναφοράς στη Δήλωση Δικτύου σύντομης τεχνικής περιγραφής των συστημάτων σηματοδότησης.

4. Στην παρ. 3.7 του Οδηγού RNE<sup>4</sup> προβλέπεται αναλυτική περιγραφή στη Δήλωση Δικτύου των εμπορευματικών σταθμών και των σχετικών εγκαταστάσεών τους.

5. Στην παρ. 4.2 του Οδηγού RNE<sup>5</sup> ορίζεται η διαδικασία για την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής, που θα πρέπει να τηρούν οι Διαχειριστές Υποδομής. Συγκεκριμένα, θα πρέπει να γίνεται, μεταξύ άλλων, περιγραφή της διαδικασίας υποβολής αιτήματος (ποιες φόρμες θα πρέπει να χρησιμοποιούνται), του τρόπου με τον οποίο η χωρητικότητα υποδομής κατανέμεται, καθώς και των ρυθμιστικών φορέων που συμμετέχουν και των σχετικών αρμοδιοτήτων τους.

## V. Νομική εκτίμηση

### 1. Επί του εμπροθέσμου δημοσίευσης της Δήλωσης Δικτύου

Η Δήλωση Δικτύου του έτους 2014 (όπως, άλλωστε, και οι Δηλώσεις Δικτύου προηγούμενων ετών) δημοσιεύτηκε εκπροθέσμως, ήτοι κατά τη διάρκεια του μηνός Ιουλίου 2013 (αντί του Δεκεμβρίου 2012, που όφειλε να έχει δημοσιευτεί). Η παραπάνω καταληκτική ημερομηνία δημοσίευσης προκύπτει από την παρ. 4.3 της Δήλωσης Δικτύου της εταιρείας, στην οποία αναφέρεται ότι: «Τα αιτήματα για χωρητικότητα που πρέπει να ενσωματωθούν στον πίνακα δρομολογίων, πρέπει να παραλαμβάνονται το αργότερο οκτώ (8) μήνες πριν από

<sup>2</sup> Βλ. και παρ. 3.3.1.3 του Οδηγού RNE της 12<sup>ης</sup> Μαρτίου 2014.

<sup>3</sup> Βλ. και παρ. 3.3.3.1 του Οδηγού RNE της 12<sup>ης</sup> Μαρτίου 2014.

<sup>4</sup> Βλ. και παρ. 3.6.2 του Οδηγού RNE της 12<sup>ης</sup> Μαρτίου 2014.

<sup>5</sup> Βλ. και παρ. 4.2 του Οδηγού RNE της 12<sup>ης</sup> Μαρτίου 2014.



την έναρξη ισχύος του πίνακα δρομολογίων»<sup>6</sup>, που είναι το δεύτερο Σάββατο του Δεκεμβρίου, σε συνδυασμό με το άρθρο 3 παρ. 4 της Οδηγίας 2001/14/EK<sup>7</sup>, στο οποίο προβλέπεται ότι: «Η δήλωση δικτύου δημοσιεύεται το αργότερο τέσσερις μήνες πριν από την καταληκτική ημερομηνία για την υποβολή αιτήματος χορήγησης για χωρητικότητα υποδομής». Κατά συνέπεια, η Δήλωση Δικτύου του έτους 2014 έπρεπε να έχει δημοσιευτεί, όπως αναφέρθηκε αμέσως ανωτέρω, το αργότερο τον Δεκέμβριο του έτους 2012.

## 2. Επί της ουσίας

Σε συνέχεια των με αριθ. πρωτ. Ρ.Α.Σ. 903/11-12-2012 και 1290/31-05-2013 επιστολών της Ρ.Α.Σ. προς την εταιρεία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.», με τις οποίες επισημάνθηκαν από πλευράς Ρυθμιστικής Αρχής σημαντικές παραλείψεις/παραβλέψεις στις δημοσιευμένες Δηλώσεις Δικτύου προηγούμενων ετών (και συγκεκριμένα των ετών 2012 και 2013) της ως άνω εταιρείας, η Ρ.Α.Σ. επανήλθε με την με αριθ. πρωτ. 1794/3-01-2014 επιστολή της. Με την εν λόγω επιστολή, η Ρυθμιστική Αρχή αφενός διαπίστωνε ότι στην τελευταία Δήλωση Δικτύου του έτους 2014 της εταιρείας (και πάλι εκπροθέσμως δημοσιευθείσα) δεν είχαν ληφθεί υπόψη παρατηρήσεις της, που αφορούσαν στις Δηλώσεις Δικτύου των ετών 2012 και 2013 (και οι οποίες είχαν τεθεί υπόψη της εταιρείας με τις ανωτέρω με αριθ. πρωτ. Ρ.Α.Σ. 903/11-12-2012 και 1290/31-05-2013 επιστολές της) και αφετέρου προέβαινε σε αναλυτική απαρίθμηση των σχετικών παραλείψεων και των διορθώσεων/συμπληρώσεων,

---

<sup>6</sup> Στο άρθρο 49 Παράρτημα V περ. 3 του Π.Δ. 41/2005 (ΦΕΚ 60/Α/7.03.2005) προβλέπεται ότι: «Τα αιτήματα για χωρητικότητα που πρέπει να ενσωματωθούν στον πίνακα δρομολογίων, πρέπει να παραλαμβάνονται το πολύ 12 μήνες πριν από την έναρξη ισχύος του πίνακα δρομολογίων». Η παρ. 4.3 της Δήλωσης Δικτύου του έτους 2014 υιοθετεί την επικρατούσα ευρωπαϊκή πρακτική, σύμφωνα με την οποία τα αιτήματα για χωρητικότητα, που πρέπει να ενσωματωθούν στον πίνακα δρομολογίων, πρέπει να παραλαμβάνονται το αργότερο οκτώ (8) μήνες πριν από την έναρξη ισχύος του πίνακα δρομολογίων.

<sup>7</sup> Οδηγία 2001/14/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26<sup>ης</sup> Φεβρουαρίου 2001 σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφαλείας. Σημειώνεται ότι η ίδια πρόβλεψη εμπεριέχεται και στο άρθρο 27 παρ. 4 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21<sup>ης</sup> Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, με την οποία αναδιατυπώνονται η Οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29<sup>ης</sup> Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η Οδηγία 95/18/EK του Συμβουλίου, της 19<sup>ης</sup> Ιουνίου 1995, σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, καθώς και η ως άνω Οδηγία 2001/14/EK και συγχωνεύονται σε ενιαία πράξη.

στις οποίες η εταιρεία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.» όφειλε να προχωρήσει βάσει της κείμενης νομοθεσίας και του Οδηγού RNE του Οργανισμού Διαχειριστών Υποδομής της Ευρώπης.

Ειδικότερα, στην υπό κρίση επιστολή για τη δημοσιευμένη Δήλωση Δικτύου του έτους 2014 της εταιρείας αναφέρονται οι ακόλουθες παραλείψεις/ανακρίβειες:

1. Δεν περιλαμβάνεται στη Δήλωση Δικτύου πρότυπη φόρμα για αίτηση χωρητικότητας, όπως προβλέπεται στην παρ. 4.2 του Οδηγού RNE.

Η έλλειψη πρότυπων φορμών (ειδικά για τις περιπτώσεις ad hoc αιτημάτων χωρητικότητας) μπορεί να οδηγήσει σε μη ομογενοποιημένη, επαρκή, τυποποιημένη και σαφή συγκρίσιμη πληροφόρηση του Διαχειριστή Υποδομής.

2. Δεν γίνεται καμία αναφορά στη Δήλωση Δικτύου σχετικά με τον Εμπορευματικό Διάδρομο 7, ο οποίος διέρχεται από το δίκτυο της εταιρείας.

Σύμφωνα με τις παρ. 1.9, 2.2.1 και 2.4 του Οδηγού RNE πρέπει να γίνονται συγκεκριμένες αναφορές στη Δήλωση Δικτύου στους Εμπορευματικούς Διαδρόμους του Κανονισμού (ΕΕ) υπ' αριθ. 913/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Σεπτεμβρίου 2010, σχετικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές, στους οποίους συμμετέχει το δίκτυο κάθε κράτους-μέλους.

Η έλλειψη αναφοράς στη Δήλωση Δικτύου σχετικά με τον Εμπορευματικό Διάδρομο 7 έχει ως αποτέλεσμα ελλιπή και μη ολοκληρωμένη πληροφόρηση στους ενδιαφερόμενους να δραστηριοποιηθούν στον Εμπορευματικό Διάδρομο 7, με αποτέλεσμα να αποτρέπεται η πρόσβασή τους στο Διάδρομο 7 ή να δυσχεραίνεται και να δαπανάται επιπλέον χρόνος γι' αυτήν.

3. Στους σταθμούς που χαρακτηρίζονται στη Δήλωση Δικτύου ως εμπορευματικοί (παρ. 3.4 του Κεφ. 3 και Παραρτήματα II-A, II-B και II-Γ), δεν περιλαμβάνονταν σημαντικοί τέτοιοι, όπως π.χ. Θριάσιο Πεδίο, Ικόνιο, Εμπορικός Θεσσαλονίκης, Εμπορικός Βόλου, ενώ παράλληλα δεν έχουν

περιγραφεί σε επαρκές βάθος οι εγκαταστάσεις όλων των εμπορευματικών σταθμών, όπως προβλέπεται στην παρ. 3.7 του Οδηγού RNE.

Η συγκεκριμένη πληροφορία κρίνεται ουσιώδης, καθώς θα αποτελέσει κίνητρο για την είσοδο στο δίκτυο σιδηροδρομικών επιχειρήσεων με αντικείμενο τις εμπορευματικές μεταφορές. Εξάλλου, ο κομβικός ρόλος της Ελλάδας στη διαμετακόμιση εμπορευμάτων μεταξύ Ανατολής και Ευρώπης αποτελεί προτεραιότητα και διακηρυγμένο στόχο της εθνικής πολιτικής. Κατά συνέπεια, η έλλειψη της συγκεκριμένης πληροφορίας μπορεί ν' αποτρέψει την είσοδο σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στην ελληνική αγορά και να συμβάλει στη διατήρηση του μονοπωλίου.

4. Αναφέρεται εσφαλμένα στην παρ. 4.2 της Δήλωσης Δικτύου ότι η χωρητικότητα υποδομής κατανέμεται «στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που έχουν κάνει αίτηση», παραβλέποντας ότι αίτηση για τη χορήγηση χωρητικότητας υποδομής μπορούν να κάνουν και άλλοι (επιχειρήσεις ή μη), που απαριθμούνται στο άρθρο 24 παρ. 1 του Π.Δ. 41/2005, όπως ισχύει.

Η μη αναλυτική αναφορά των αιτούντων στη Δήλωση Δικτύου (παρά το γεγονός ότι οι αιτούντες για χορήγηση χωρητικότητας υποδομής προκύπτουν από την εθνική νομοθεσία) και ο περιορισμός της δυνατότητας υποβολής αίτησης μόνο από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ενδέχεται να προκαλέσει σύγχυση, παραπληροφόρηση και ενδεχομένως αποτροπή υποβολής αίτησης από εκείνους που δεν έχουν την ιδιότητα της σιδηροδρομικής επιχείρησης.

5. Αναφέρεται ανακριβώς στην παρ. 3.2.2 («Χαρακτηριστικά του σιδηροδρομικού δικτύου») του Κεφ. 3 της Δήλωσης Δικτύου και συγκεκριμένα στην παράγραφο με τίτλο «Μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος συρμού» ότι αυτό περιορίζεται από το μήκος των αποβάθρων, στις οποίες ο συρμός προτίθεται να σταθμεύσει, ενώ στην πραγματικότητα ο περιορισμός αυτός αφορά μόνο στους επιβατικούς συρμούς, οι οποίοι σταθμεύουν για επιβίβαση/αποβίβαση επιβατών. Το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος συρμού περιορίζεται από το ελεύθερο μήκος

των γραμμών καθενός σταθμού και πρέπει να αναφέρεται ξεχωριστά, σύμφωνα με την παρ. 3.3.1.3 του Οδηγού RNE.

Η μνεία της εν λόγω ανακρίβειας ενδέχεται να προκαλέσει σύγχυση, παραπληροφόρηση και αποτροπή δραστηριοποίησης σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στο πεδίο των εμπορευματικών μεταφορών.

6. Δεν απεικονίζεται στη Δήλωση Δικτύου η πραγματική κατάσταση του δικτύου αναφορικά με θέματα σηματοδότησης και Αυτόματης Προστασίας Συρμών («European Train Control System» - ETCS), με συνέπεια να μην διασφαλίζονται οι ενδιαφερόμενοι να ενεργοποιηθούν στο ελληνικό δίκτυο, σύμφωνα με την παρ. 3.3.3.1 του Οδηγού RNE.

7. Δεν περιλαμβάνεται στη Δήλωση Δικτύου πρότυπο Σύμβασης Πρόσβασης, όπως προβλέπεται στην περ. 4 του Παραρτήματος III του άρθρου 49 του Π.Δ. 41/2005, όπως ισχύει και στην παρ. 2.3.2 του Οδηγού RNE.

8. Στην παρ. 1.9.1 («Ορισμοί») περ. 1 («Άδεια») του Κεφ. 1 της Δήλωσης Δικτύου αναφέρεται εσφαλμένα ότι η άδεια μιας σιδηροδρομικής επιχείρησης χορηγείται από το Υπουργείο Μεταφορών αντί της Ρ.Α.Σ., όπως προβλέπεται στην περ. 22 του άρθρου 2 του Π.Δ. 41/2005, όπως ισχύει.

9. Στην αγγλική έκδοση της Δήλωσης Δικτύου ο «Χάρτης 1» (σελ.20/49) δεν αναφέρει τα ονόματα των σιδηροδρομικών σταθμών (Σ.Σ.) με λατινικούς χαρακτήρες.

10. Δεν περιλαμβάνονται στη Δήλωση Δικτύου οι κανόνες τους οποίους η εταιρεία οφείλει να έχει θεσπίσει για τη διαχείριση της προτεραιότητας σε περίπτωση διαταραχής της κυκλοφορίας μεταξύ των διαφόρων τύπων συρμών που κυκλοφορούν στο ελληνικό τμήμα του Εμπορευματικού Διαδρόμου 7, σύμφωνα με τις παρ. 1 και 2 του άρθρου 17 του Κανονισμού 913/2010 (ΕΕ) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με το ευρωπαϊκό

σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές και την παρ. 2.4 του Οδηγού RNE.

Οι παραλείψεις/ανακρίβειες των ως άνω περ. 6-10, πέραν του ότι συνεπάγονται ελλιπή και μη ολοκληρωμένη πληροφόρηση για τις ενδιαφερόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ενδέχεται να δημιουργήσουν στρεβλή εικόνα της σιδηροδρομικής αγοράς.

## VI. Συμπερασματικά

Προκειμένου να εξασφαλιστεί δικαίωμα πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή και στις υπηρεσίες στις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, για όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, υπό δίκαιους, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις όρους, όλες οι πληροφορίες που απαιτούνται για την άσκηση των δικαιωμάτων πρόσβασης θα πρέπει να δημοσιεύονται σε Δήλωση Δικτύου. Είναι αυτονόητο δε ότι η πληροφόρηση που λαμβάνει κάθε ενδιαφερόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να είναι πλήρης και ακριβής, ειδάλλως δημιουργείται σύγχυση τόσο ως προς την ποιότητα, τη διαφάνεια και την πληρότητα των στοιχείων που συμπεριλαμβάνονται στη Δήλωση Δικτύου, όσο και ως προς την πολιτική/πρακτική της εταιρείας «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.» υπό την ιδιότητά της ως Διαχειριστή της εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής αναφορικά με την ρυθμιστική υποχρέωσή της για ισότιμη και άνευ διακρίσεων πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή σε όλες τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις.

Με βάση όλα τα ανωτέρω και από τα διαπιστωθέντα πραγματικά περιστατικά και στοιχεία, προκύπτει αδιαμφισβήτητα ότι η εταιρεία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.» δεν ανταποκρίθηκε προσηκόντως στα κατ' επανάληψη διατυπωμένα αιτήματα της Ρυθμιστικής Αρχής για την αποτύπωση στη Δήλωση Δικτύου των προβλεπομένων στην κείμενη νομοθεσία στοιχείων και πληροφοριών, με αποτέλεσμα στη δημοσιευμένη Δήλωση Δικτύου του έτους 2014 (όπως και σε εκείνες των προηγούμενων ετών 2012 και 2013) να υπάρχουν διαφορές μεταξύ της υφιστάμενης και της απεικονιζόμενης

κατάστασης του δικτύου. Και τούτο χωρίς καμία βάσιμη αιτιολογία εκ μέρους της εταιρείας «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.» και παρότι τα αιτήματα της Ρυθμιστικής Αρχής ήταν και ανάλογα και συγκεκριμένα και πλήρως αιτιολογημένα ως προς το συγκεκριμένο σκοπό, ήτοι την εξασφάλιση διαφάνειας και πρόσβασης χωρίς διακρίσεις στη σιδηροδρομική υποδομή και στις υπηρεσίες στις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών. Η μη συμμόρφωση δε της ανωτέρω εταιρείας στις παρατηρήσεις που καταγράφονται στις αποσταλείσες σε αυτήν επιστολές της Ρ.Α.Σ. (ανωτέρω υπό Κεφ. Ι) συνιστά μη τήρηση ρητών νομοθετικών προβλέψεων αναιτιολογήτως.

Ωστόσο, η αρμόδια Επιτροπή Ακροάσεων συνεκτίμησε το γεγονός ότι πολύ πρόσφατα η εταιρεία ενσωμάτωσε τις παρατηρήσεις και τις επισημάνσεις της Ρ.Α.Σ. στη συντριπτική πλειοψηφία τους<sup>8</sup>, όπως αυτές είχαν διατυπωθεί στη με αριθ. πρωτ. Ρ.Α.Σ. 1794/3-01-2014 επιστολή της Ρυθμιστικής Αρχής μέσω της τροποποίησης της δημοσιευμένης Δήλωσης Δικτύου του έτους 2014, η οποία και εγκρίθηκε με την υπ' αριθ. 5227/28-07-2014 απόφαση του Δ.Σ. της εταιρείας (βλ. τη με αριθ. πρωτ. 1576070/30-07-2014 επιστολή της εταιρείας «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.» προς τη Ρ.Α.Σ. με συνημμένο αντίγραφο της τροποποιημένης Δήλωσης Δικτύου του έτους 2014). Με τον τρόπο αυτό η εταιρεία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.» προέβη, έστω και με καθυστέρηση, στην υλοποίηση αφενός της ρητά θεσπισμένης στην κείμενη νομοθεσία υποχρέωσής της για ενημέρωση της Δήλωσης Δικτύου και αφετέρου της πρόβλεψης στο ίδιο το σώμα της Δήλωσης Δικτύου για επικαιροποίηση αυτής, ούτως ώστε να συμπεριλάβει πιθανές πρόσθετες πληροφορίες ή/και αλλαγές στις πληροφορίες που ήδη υπάρχουν.

---

<sup>8</sup> Στην αναθεωρημένη Δήλωση Δικτύου του έτους 2014 δεν αναφέρεται, μολονότι απαιτείται, το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος συρμού για κάθε σταθμό στους πίνακες των Παραρτημάτων (βλ. ανωτέρω υπό Κεφ. V παρ. 2 στοιχ.5 του παρόντος), ενώ παράλληλα γίνεται απλή αναφορά της θέσης των εμπορευματικών σταθμών χωρίς καμία περιγραφή των εγκαταστάσεών τους (βλ. ανωτέρω υπό Κεφ. V παρ. 2 στοιχ. 3 του παρόντος). Οι εν λόγω παραλείψεις, οι οποίες είχαν επισημανθεί, μεταξύ άλλων, και στη με αριθ. πρωτ. Ρ.Α.Σ. 1794/3-01-2014 επιστολή της Ρυθμιστικής Αρχής προς την εταιρεία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.», θα πρέπει να ληφθούν υπόψη από την τελευταία κατά τη σύνταξη και δημοσίευση της Δήλωσης Δικτύου του έτους 2015.

## **ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ:**

1. **Επιβάλλει** στην ανώνυμη εταιρεία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.» τη διοικητική κύρωση της σύστασης για τις παραβάσεις της κείμενης σιδηροδρομικής νομοθεσίας, που εκτίθενται αναλυτικά ανωτέρω.
2. **Καλεί** την ανώνυμη εταιρεία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.» να απέχει στο μέλλον από κάθε σχετική ενέργεια ή παράλειψη που έρχεται σε αντίθεση με την ισχύουσα νομοθεσία και, ιδίως, με το Π.Δ. 41/2005, όπως ισχύει.
3. **Εξουσιοδοτεί** τον Πρόεδρο να κοινοποιήσει την παρούσα απόφαση στην ανώνυμη εταιρεία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.».

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ**

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ**

Αρμόδιος Δικαστικός Επιμελητής καλείται να επιδώσει νόμιμα την παρούσα στην ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «**ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.**», που εδρεύει στην Αθήνα, επί της οδού Καρόλου αριθ. 1-3, Τ.Κ. 104 37, όπως νόμιμα εκπροσωπείται, προς γνώση της και για τις νόμιμες συνέπειες.

Αθήνα, 17 Σεπτεμβρίου 2014

Για τη Ρ.Α.Σ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ**

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ Ρ.Α.Σ.**