



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
Δ/ΝΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

Αθήνα : 01/03/2024

Αρ.πρωτ. : ΑΣ14/64149

Τ.Κ. : 156 69 Παπάγου
Πληροφορίες : Τσαγκρινού Ευμορφία
Τηλέφωνο : 210 650 8565
E-mail : e.tsagrinou@yme.gov.gr

ΠΡΟΣ:
- ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ
Γραφείο Νομικών & Κοινοβουλευτικών Θεμάτων

ΘΕΜΑ : ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΣΤΗΝ ΜΕ ΑΡΙΘΜΟ 3328/21-02-2024 ΕΡΩΤΗΣΗ

ΣΧΕΤ. : Το υπ' αριθμ.: 54165/22-02-2024 έγγραφό του Γραφείου Νομικών και Κοινοβουλευτικών Θεμάτων.

Για τη διασφάλιση της διαλειτουργικότητας του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος, έχουν καθοριστεί Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ), οι οποίες ορίζουν τα τεχνικά και επιχειρησιακά πρότυπα που πρέπει να πληροί κάθε υποσύστημα ή μέρος του προκειμένου αυτό να ανταποκρίνεται στις βασικές απαιτήσεις (ασφάλεια, αξιοπιστία και διαθεσιμότητα, προστασία του περιβάλλοντος, τεχνική συμβατότητα, δυνατότητα πρόσβασης).

Επιπρόσθετα των ευρωπαϊκών προδιαγραφών, υπό προϋποθέσεις, οι οποίες περιγράφονται στις Οδηγίες 2016/797 και 2016/798, μπορούν να εφαρμόζονται από κάθε κράτος μέλος εθνικοί κανόνες. Στον τομέα της ασφάλειας «οι εθνικοί κανόνες αποτελούν δεσμευτικούς κανόνες που θεσπίζονται σε ένα κράτος - μέλος, ανεξαρτήτως του φορέα έκδοσης, οι οποίοι περιλαμβάνουν απαιτήσεις σιδηροδρομικής ασφάλειας ή απαιτήσεις τεχνικής φύσης, εκτός από αυτές που έχουν θεσπιστεί από την Ένωση ή διεθνείς κανόνες, και οι οποίοι ισχύουν στο εν λόγω κράτος-μέλος για σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, διαχειριστές υποδομών ή τρίτα μέρη.» Στο πλαίσιο αυτό, ήδη από την προγενέστερη Οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, η χώρα μας το 2006 απέστειλε στην ΕΕ τους τεχνικούς κανόνες ασφάλειας, μεταξύ των οποίων και τον Γενικό Κανονισμό Κίνησης (Μέρος Α & Β) και το 2013 τους κοινοποίησε στη σχετική ευρωπαϊκή βάση δεδομένων (Notif-It).

Με σκοπό την εναρμόνιση των διατάξεων του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως - Μέρους Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών) με την ευρωπαϊκή νομοθεσία για την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων (Κανονισμός 2015/995 που τροποποίησε την απόφαση 2012/757) καθώς και την ανάγκη για ενσωμάτωση διατάξεων για τη λειτουργία του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS), το 2018 με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών συγκροτήθηκε Ομάδα Εργασίας η οποία προέβη στην τροποποίηση του ΓΚΚ – Μέρους Β', η οποία δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ Β' 698/01.03.2019.

Οι εθνικοί κανόνες, οι οποίοι συχνά βασίζονται σε εθνικά τεχνικά πρότυπα, αντικαθίστανται σταδιακά από κανόνες που βασίζονται σε κοινά πρότυπα, που θεσπίζονται από τις Κοινές Μεθόδους Ασφαλείας (CSM) και τις ΤΠΔ. Στο τέλος του 2019 και προκειμένου να μειωθεί ο όγκος των εθνικών κανόνων των κρατών-μελών συμπεριλαμβανομένων και των κανόνων λειτουργίας τους, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων (ERA), εκκίνησε διαδικασία

εκκαθάρισης των εθνικών κανόνων των κρατών-μελών. Στο πλαίσιο αυτό συγκροτήθηκε Ομάδα Εργασίας με εκπροσώπους από το Υπουργείο, τον ΟΣΕ και τη ΡΑΣ, για την επανεξέταση των ισχυόντων εθνικών κανόνων ασφάλειας. Ακολούθησε διαβούλευση με τον σιδηροδρομικό τομέα. Οι υπόψη κανόνες, οι οποίοι ισχύουν και σήμερα, υπεβλήθησαν στον ERA στις 1/7/2020. Ο ERA έστειλε την αρχική του αξιολόγηση στις 05/04/2022 και η ελληνική πλευρά έστειλε απόψεις επ' αυτής στις 15/07/2022. Η επικαιροποιημένη αξιολόγηση του ERA περιήλθε στην υπηρεσία μας στις 23/02/2024 και όπως αναφέρεται: *«η καθυστέρηση προκλήθηκε από τον μεγάλο φόρτο εργασίας και την ανάγκη επανεκτίμησης της ανάλυσης των κανόνων λόγω αλλαγών στο νομοθετικό πλαίσιο με αποτέλεσμα την ανάγκη ευθυγράμμισης της αξιολόγησης με αυτό και διασφάλιση ενιαίας προσέγγισης για όλα τα κράτη μέλη.»* Λόγω της αλλαγής του νομοθετικού πλαισίου και ειδικότερα σε συνέχεια της έκδοσης του Εκτελεστικού Κανονισμού 2023/1693 και των προθεσμιών που τίθενται σε αυτόν, το Υπουργείο επανεκκίνησε τον Οκτώβριο 2023 την διαδικασία επανεξέτασης των εθνικών κανόνων ασφάλειας της χώρας μας.

Αναφορικά με την μη αποδοχή από τον ERA κάποιων άρθρων του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας ΓΚΚ (Μέρος Β), ως εθνικούς κανόνες ασφάλειας, επιγραμματικά θέτουμε υπόψη σας τα κάτωθι: ο ERA θεωρεί ότι οι επιχειρησιακές διαδικασίες του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων αφορούν τα Σύστηματα Διαχείρισης Ασφαλείας τους (SMS), σύμφωνα με τον Κανονισμό 2018/762 και δεν πρέπει να αποτελούν εθνική νομοθεσία. Οι πληροφορίες που πρέπει να κοινοποιούνται από τον διαχειριστή υποδομής στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σύμφωνα με τον Κανονισμό 2019/773 (ΤΠΔ ΟΡΕ) όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1693, επίσης δεν μπορούν να αποτελούν εθνικούς κανόνες. Η στελέχωση της αμαξοστοιχίας αποτελεί ευθύνη/αρμοδιότητα της σιδηροδρομικής επιχείρησης και θα πρέπει να υποβάλλεται σε αξιολόγηση κινδύνου (risk assessment) στο πλαίσιο του SMS και όχι να καθορίζεται μέσω εθνικού κανόνα. Οι Εθνικές Αρχές Ασφαλείας (η ΡΑΣ για την Ελλάδα) θα πρέπει να χρησιμοποιούν όλα τα διαθέσιμα νομικά μέσα, όπως ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/761, για να επαληθεύουν μέσω των εποπτικών τους δραστηριοτήτων την ικανότητα των SMS των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων να λειτουργούν σωστά και να αντιμετωπίζουν όλους τους σχετικούς κινδύνους, συμπεριλαμβανομένων των κινδύνων που προκύπτουν από τον ανθρώπινο παράγοντα, την εκπαίδευση του προσωπικού κλπ. Ως εκ τούτου η άποψη του ERA είναι ότι τα υπόψη άρθρα πρέπει να καταργηθούν ώστε να μην υπάρχουν εθνικοί κανόνες ασφάλειας, παρά μόνο οι ευρωπαϊκοί οι οποίοι ορίζονται από τις ΤΠΔ.

Η άποψη της ελληνικής πλευράς, όπως είχε διαμορφωθεί σε συνεργασία με ΟΣΕ/ΡΑΣ και είχε αποτυπωθεί στο υπολογιστικό έγγραφο excel του ERA, που χρησιμοποιείται για την αξιολόγηση των εθνικών κανόνων ασφάλειας, ανέφερε ότι τα όλα άρθρα του ΓΚΚ (Μέρος Β) πρέπει να παραμείνουν σε ισχύ για μια μεταβατική περίοδο για λόγους ασφαλείας, εξαιτίας των διαρκώς μεταβαλλόμενων συνθηκών στο δίκτυο, λόγω εργασιών (προσωρινές κυκλοφορίες σε τμήματα μονής γραμμής τα οποία αλλάζουν διαρκώς, απενεργοποίηση και ενεργοποίηση σηματοδότησης, εισαγωγή νέων τεχνολογιών προστασίας και επικοινωνιών-ETCS/GSM-R), αλλά και έως την ολοκλήρωση των απαιτούμενων εκπαιδεύσεων.

Τέλος επισημαίνουμε ότι το θέμα της επικαιροποίησης του ΓΚΚ έχει συμπεριληφθεί ως μέτρο στο Σχέδιο Δράσης που υλοποιείται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών αναφορικά με την εφαρμογή της ευρωπαϊκής νομοθεσίας για την ασφάλεια και διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού τομέα στην Ελλάδα.

Παραμένουμε στη διάθεσή σας για οποιαδήποτε περαιτέρω πληροφορία ή διευκρίνιση.

Ο Προϊστάμενος της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών
Ιωάννης Χ. Μάτσας