



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

27 ΣΕΠ. 2013

Παπάγου, 27- 9-2013

Αριθ. Πρωτ. Β-1511

ΤΑΧ. Δ/ΝΣΗ : Αναστάσεως & Τσιγάντε
Τ.Κ. : 101 91 Παπάγου
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ : Στ. Σμαραΐδου
ΤΗΛΕΦΩΝΟ : 6508315
FAX : 6508299
E mail : tkvel@ yme.gov.gr

ΠΡΟΣ: Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων και Αιτήσεων
Κατάθεσης Εγγράφων

ΘΕΜΑ: Απάντηση σε Ερώτηση και Αίτηση Κατάθεσης Εγγράφων.

ΣΧΕΤΙΚΟ: Έγγραφο 1078/149/29-8-2013.

Σε απάντηση της Ερώτησης με αριθμό 1078/149/29-8-2013 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Βασίλειος Καπερνάρος, σας πληροφορούμε τα εξής:

Α. Η χώρα μας έχει πλήρως συμμορφωθεί με τις Οδηγίες σχετικά με:

- τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος, 2008/57/ΕΚ που τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2011/18/ΕΕ, ενσωματώνοντας αυτές στο εθνικό μας δίκαιο, με το π.δ104/2010(ΦΕΚΑ'181) και την κ.υ.α ΑΣ4.1/17740/1966/24-10-2011(ΦΕΚΒ'2525), αντίστοιχα
- την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, 2004/49/ΕΚ όπως τροποποιήθηκε από τις Οδηγίες 2008/110/ΕΚ και 2009/149/ΕΚ, ενσωματώνοντας με το π.δ160/2007(ΦΕΚΑ'201) την πρώτη και με το π.δ71/2010(ΦΕΚΑ'127) τις δύο τελευταίες.

Β. Η θεσμοθέτηση εθνικών τεχνικών κανόνων ή εθνικών κανόνων ασφαλείας, (στο πλαίσιο των ανωτέρω Οδηγιών), δεν αποτελεί υποχρέωση της χώρας μας, αλλά αφορά σε διακριτική ευχέρεια που έχει παραχωρήσει ο κοινοτικός νομοθέτης στα κράτη μέλη. Όπως διευκρινίζεται στο προοίμιο των εν λόγω οδηγιών, η κατάρτιση εθνικών κανόνων θα πρέπει να αποφεύγεται καθώς συμβάλλει στην ανομοιογένεια του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος:

- Αιτιολογική σκέψη 10 της Οδηγίας για την Ασφάλεια: «Οι εθνικοί κανόνες ασφαλείας που βασίζονται συχνά σε εθνικά τεχνικά πρότυπα, θα πρέπει να αντικατασταθούν προοδευτικά από κανόνες βασισμένους σε κοινά πρότυπα, τα οποία καθορίζονται από τις ΤΠΔ» - (ΤΠΔ: Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας)
- Αιτιολογική σκέψη 21 της Οδηγίας για τη Διαλειτουργικότητα: «Λαμβανόμενων υπόψη της σταδιακής προσέγγισης στην εξάλειψη των εμποδίων στη διαλειτουργικότητα του

σιδηροδρομικού συστήματος και του χρόνου που απαιτείται για την έκδοση όλων των ΤΠΔ, είναι σκόπιμο τα κράτη μέλη να μη θεσπίζουν νέους εθνικούς κανόνες ούτε να ξεκινούν σχέδια που επιτείνουν την ποικιλομορφία του υφιστάμενου συστήματος».

Οι Κοινοί Δείκτες Ασφάλειας (ΚΔΑ), οι Κοινοί Στόχοι Ασφάλειας (ΚΣΑ) και οι Κοινές Μέθοδοι Ασφάλειας (ΚΜΑ), έχουν αναπτυχθεί από τον κοινοτικό νομοθέτη (και όχι σε εθνικό επίπεδο) και ρυθμίζονται με:

- την Οδηγία 2009/149/ΕΚ για τους ΚΔΑ, που ενσωματώθηκε με το π.δ71/2010 (ΦΕΚ Α' 127)
- Τις Αποφάσεις 2010/409/ΕΚ και 2012/226/ΕΕ για τους ΚΣΑ και
- Την Απόφαση 2009/460/ΕΚ και τους Κανονισμούς (ΕΚ)352/2009, (ΕΕ) 1158/2010, (ΕΕ)1169/2010, (ΕΕ)1077/2012, (ΕΕ)1078/2012 για τις ΚΜΑ.

Η επίτευξη των ΚΣΑ για κάθε κράτος μέλος, μεταξύ των οποίων και η χώρα μας, παρακολουθείται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων (ΕΟΣ), μέσω των ετήσιων εκθέσεων, που του υποβάλλουν οι αρμόδιες εθνικές αρχές για την ασφάλεια (την αρμοδιότητα αυτή για την Ελλάδα έχει επί του παρόντος το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων του Υπουργείου), όπου συμπεριλαμβάνονται οι ΚΔΑ. Το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων του Υπουργείου υποβάλλει ανελλιπώς τις εν λόγω εκθέσεις και τα στοιχεία για τους ΚΔΑ και μέχρι σήμερα, ο ΕΟΣ, που αξιολογεί, μέσω των ΚΔΑ, την επίτευξη των ΚΣΑ, θεωρεί ότι οι επιδόσεις ασφάλειας της χώρας μας είναι αποδεκτές.

Γ. Σύμφωνα με την Οδηγία 2008/110/ΕΚ, η οποία ενσωματώθηκε με το π.δ71/2010, πιστοποίηση απαιτείται για το φορέα που είναι υπεύθυνος για τη συντήρηση των φορταμαξών. Το σύστημα με το οποίο γίνεται η πιστοποίηση ρυθμίζεται σε επίπεδο ΕΕ με το Κανονισμό (ΕΕ)445/2011 (δεν πρόκειται δηλ. για πιστοποίηση ISO). Η Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού (ΕΕΣΣΤΥ), σύμφωνα με το άρθρο 23 του ν.4111/2013(ΦΕΚΑ' 18) με το οποίο ιδρύθηκε, αλλά και τον Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας της, (Απόφαση Φ38/οικ.24323/2406/21-5-2013/ΦΕΚΒ'1319), έχει ως κύρια δραστηριότητα την παροχή υπηρεσιών συντήρησης, επισκευής και ανακατασκευής τροχαίου και λοιπού σιδηροδρομικού υλικού και άλλων μέσων σταθερής τροχιάς και τη διαχείριση ή/και εκμίσθωση τροχαίου υλικού, είτε ιδιόκτητου είτε εξ ονόματος άλλων, (συμπεριλαμβανομένου τροχαίου υλικού που τυχόν της ανατεθεί από το Ελληνικό Δημόσιο έναντι αγοραίας αμοιβής), σε τρίτους. Στον Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας της αποτυπώνεται επίσης η οργανωτική διάρθρωση και το οργανόγραμμα της ΕΕΣΣΤΥ.

Δ. Η ασφάλεια του ελληνικού σιδηροδρομικού συστήματος είναι θεσμικά θωρακισμένη και η χώρα μας συμμορφώνεται πλήρως με όλες τις απαιτήσεις που θεσπίζονται σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης. Περαιτέρω, καθώς το ζήτημα της σιδηροδρομικής ασφάλειας είναι υψίστης σημασίας, κατόπιν συστάσεων που έγιναν τον Ιούλιο τ.έ. οι εμπλεκόμενοι φορείς δημιούργησαν δύο επιτροπές, (μία για τη Βόρεια Ελλάδα και μία για την Κεντρική και Νότια Ελλάδα), με αντικείμενο τη

διενέργεια ουσιαστικών, αιφνιδιαστικών και συνεχών ελέγχων του σιδηροδρομικού συστήματος, επί της πραγματικής λειτουργίας της γραμμής. Τα αποτελέσματα αυτά των ελέγχων έχουν ήδη περιέλθει στο Υπουργείο το οποίο στη συνέχεια θα παρακολουθεί σε μηνιαία βάση, μέσω έκθεσης που θα του υποβάλλεται, τις παρεμβάσεις που γίνονται προκειμένου να επιτευχθεί η απόλυτη ελαχιστοποίηση των πιθανοτήτων να συμβεί ατύχημα στη χώρα μας που να οφείλεται σε μέτρα που μπορούσε να είχαν προβλεφθεί και έπρεπε να έχουν ληφθεί. Οι συστάσεις του Υπουργείου προς τους φορείς συμπεριλαμβάνουν την παροχή οδηγιών στα συνεργεία τους ώστε να είναι σε υψηλή ετοιμότητα και να αποκαθιστούν άμεσα τυχόν βλάβες, επίσης να λαμβάνουν άμεσα όποια μέτρα κρίνουν σκόπιμα ώστε να διαφυλαχθεί απόλυτα το μέγιστο δυνατό επίπεδο ασφάλειας.

Ε. Επί των συγκεκριμένων ερωτημάτων του κ. βουλευτή σημειώνουμε:

1. Η *Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Τροχαίου Υλικού -ΕΕΣΣΤΥ*, (σύμφωνα με το άρθρο 23 του ν.4111/2013, τον Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας της και την κ.υ.α 1661/9.08.2013/ΦΕΚΒ'1993 περί απόσχισης της επιχειρηματικής μονάδας για τη συντήρηση του τροχαίου υλικού από τον Ο.Σ.Ε Α.Ε), είναι η εταιρεία παροχής υπηρεσιών συντήρησης, επισκευής και ανακατασκευής τροχαίου και λοιπού σιδηροδρομικού υλικού και άλλων μέσων σταθερής τροχιάς.
2. Οι φορτάμαξες (Φ/Α) που λειτουργεί η ΤΡΑΙΝΟΣΕ κυκλοφορούν με δηλωμένο *Υπεύθυνο Φορέα Συντήρησης -ΥΦΣ* τον ΟΣΕ, καθώς το πιστοποιητικό του ΟΣΕ ως ΥΦΣ Φ/Α εξακολουθεί να είναι σε ισχύ ενώ η ΕΕΣΣΤΥ προετοιμάζεται για την πιστοποίηση της ως ΥΦΣ Φ/Α, σύμφωνα με τα όσα ορίζει ο Κανονισμός (ΕΕ) 445/2011.
3. Το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων πιστοποίησε τον ΟΣΕ ως Υπεύθυνο Φορέα Συντήρησης (ΥΦΣ) φορταμαξών (Φ/Α), χορηγώντας του, στις 4.02.2013, το πιστοποιητικό με αριθμό EL 31 0013 0001, ύστερα από σχετική αίτησή του συνοδευόμενη από τα απαιτούμενα δικαιολογητικά. Η πιστοποίηση χορηγήθηκε αφού διαπιστώθηκε ότι το Σύστημα Συντήρησης Τροχαίου Υλικού που υποβλήθηκε πληρούσε τις απαιτήσεις του Κανονισμού 445/2011 της Επιτροπής της 10ης Μαΐου 2011 και ειδικότερα τις απαιτήσεις και τα κριτήρια του Παραρτήματος III του ίδιου νομοθετήματος.
4. Η ποιότητα της συντήρησης του τροχαίου σιδηροδρομικού υλικού είναι η αυτή που παρείχετο μέχρι τώρα, αφού χρησιμοποιούνται οι αυτές εγκαταστάσεις και εξοπλισμός, τα αυτά ανταλλακτικά και τεχνικοί κανόνες, των οποίων η εφαρμογή γίνεται από το ίδιο μέχρι σήμερα προσωπικό, το οποίο και μεταφέρθηκε αυτούσιο από τον ΟΣΕ στην ΕΕΣΣΤΥ.
5. Η προαναφερθείσα κ.υ.α περί απόσχισης του κλάδου συντήρησης του τροχαίου υλικού του ΟΣΕ και η συνακόλουθη εισφορά του στην ΕΕΣΣΤΥ έλαβε χώρα κατά ρητή νομοθετική πρόβλεψη (άρθρο 24 ν.4111/2013). Με αυτήν επετεύχθη η μεταφορά τόσο των υλικών και της υποδομής όσο και του ανθρώπινου δυναμικού του κλάδου συντήρησης του τροχαίου

υλικού του ΟΣΕ, καθιστώντας έτσι την ΕΕΣΣΤΥ ικανή να αναπτύξει και να εφαρμόσει άμεσα τις διαδικασίες που απαιτούνται για ένα σύστημα συντήρησης φορταμαξών. Η λύση που επελέγη, ήτοι της αποσχίσεως και εισφοράς, είναι ταχύτερη, με ελάχιστο κόστος και νομικά ορθόδοξη, αφού παγκοσμίως η σύσταση εταιρίας δι' αποσχίσεως κλάδου και εισφορά αυτού δεν λαμβάνει χώρα αφού η νέα εταιρία αναπτύξει πλήρη δραστηριότητα, διότι με μια τέτοια επιλογή ακυρώνεται το χρηματοοικονομικό και νομικό πλεονέκτημα της απόσχισης.

6. Η απόσχιση της δραστηριότητας της συντήρησης του τροχαίου υλικού από το ΟΣΕ αποτελεί μνημονιακή υποχρέωση που έχει αναλάβει η χώρα μας (το μνημόνιο έχει κυρωθεί από την Ελληνική Βουλή), και σχετίζεται με το φάκελο κρατικών ενισχύσεων και την προσπάθεια εξοικονόμησης 2,5 δις ευρώ που εκκρεμούν ως κρατική ενίσχυση στον ΟΣΕ.

Κατά τα λοιπά, αρμόδιο να σας απαντήσει είναι το Υπουργείο Οικονομικών προς το οποίο διαβιβάζουμε την εν λόγω Ερώτηση/Αίτηση Κατάθεσης Εγγράφων.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΜΙΧΑΛΗΣ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ

Κοινοποίηση

1. Βουλή των Ελλήνων
2. Βουλευτή κ. Βασίλειο Καπερνάρο
3. Υπουργείο Οικονομικών-Γραφείο Υπουργού
(με συν/νη την 1078/149/29-8-2013
Ερώτηση και Αίτηση Κατάθεσης Εγγράφων)

