

**Ειδική αιτιολογία αναμόρφωσης Δήλωσης Δικτύων 2020 και 2021
σύμφωνα με την Απόφαση 56/2022 της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων**

Σε εφαρμογή της Απόφασης 56/2022 της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) και λαμβάνοντας υπόψη τα παρακάτω:

1. τη με α.π. 43.407/22/Δ2/29.07.2022 επιστολή της HELLENIC TRAIN περί της διαδικασίας διαβούλευσης για τις Δηλώσεις Δικτύου 2020-2021 προς τον ΟΣΕ
2. τη με α.π. 43.356.22.Δ2/22.07.2022 επιστολή της HELLENIC TRAIN περί της διαδικασίας διαβούλευσης για τις Δηλώσεις Δικτύου 2020-2021 προς τον ΟΣΕ
3. τη με α.π. 9033511/27.07.2022 απάντηση του ΟΣΕ στην ως άνω επιστολή
4. την απομαγνητοφώνηση της συνάντησης διαβούλευσης μεταξύ ΟΣΕ και των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων στις 15.07.2022
5. την Απόφαση 56/2022 της ΡΑΣ
6. τη με α.π. 1471/03.06.2022 προσθήκη επί των υποβληθέντων υπομνημάτων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ
7. το με α.π. 1424/31.05.2022 συμπληρωματικό υπόμνημα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ
8. το με α.π. 1422/30.05.2022 συμπληρωματικό υπόμνημα της ΟΣΕ ΑΕ
9. τη με α.π. 1375/24.05.2022 κοινοποίηση πρακτικών διεξαχθείσης ακρόασης της 12ης Μαΐου 2022 σε ΟΣΕ ΑΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ
10. το με α.π. ΡΑΣ 1244/10.05.2022 Υπόμνημα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ
11. την από 10.11.2021 εξώδικη απάντηση - διαμαρτυρία - όχληση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ προς τον ΟΣΕ
12. την από 01.11.2021 εξώδικη διαμαρτυρία - δήλωση - πρόσκληση του ΟΣΕ προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ
13. την από 26.07.2021 εξώδικη διαμαρτυρία - όχληση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ προς τον ΟΣΕ
14. την από 24.03.2021 Προσφυγή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ κατά ΟΣΕ
15. την από 28.09.2021 διαβίβαση της ΡΑΣ/1727 της προσφυγής ΤΡΑΙΝΟΣΕ κατά ΟΣΕ
16. την από 16.03.2021 εξώδικη απάντηση του ΟΣΕ προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ
17. την από 08.03.2021 εξώδικη όχληση - πρόσκληση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ προς τον ΟΣΕ
18. τη με α.π. ΡΑΣ 523/24.03.2021 προσφυγή της εταιρείας ΤΡΑΙΝΟΣΕ
19. τη διαβούλευση που πραγματοποιήθηκε στις 18/10/2021 κατόπιν καλέσματος των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων με το ΟΣΕ/9167208/11.10.2021 με συνημμένο το σχέδιο του νέου και απλουστευμένου μοντέλου υπολογισμού τελών πρόσβασης, όπως υλοποιήθηκε στη ΔΔ2022

20. τη συνάντηση του Διαχειριστή Υποδομής με την ΡΑΣ την 08.03.2021 όπου παρουσιάστηκε το νέο απλουστευμένο μοντέλο υπολογισμού (μεθοδολογία) από στελέχη της ΟΣΕ ΑΕ σε στελέχη της ΡΑΣ με ταυτόχρονη διενέργεια ανοιχτού διαλόγου

Η ΟΣΕ ΑΕ προβαίνει ενιαία στις παρακάτω αναμορφώσεις των Δηλώσεων Δικτύου 2020 και 2021, και πιο συγκεκριμένα μόνο στο Κεφάλαιο 6, «Χρεώσεις», αυτών, παρέχοντας και την αντίστοιχη ειδική αιτιολογία. Ειδικότερα αναμορφώνονται μόνο οι παρακάτω παράγραφοι του Κεφαλαίου 6 και παρέχεται ανά αναμόρφωση η αντίστοιχη ειδική αιτιολογία.

1. Παρ. 6.3. Υιοθετείται ο μαθηματικός τύπος υπολογισμού της Δήλωσης Δικτύου 2022. Ο λόγος που υλοποιείται η παρούσα αναμόρφωση είναι ότι ορίζεται ένα εξαιρετικά διαυγές υπολογιστικό μοντέλο με σαφείς παραμέτρους υπολογισμού που διευκολύνουν την προμέτρηση του μελλοντικού μεταφορικού έργου και την επιμέτρηση οποιαδήποτε συντελεσμένου μεταφορικού έργου. Οι αρχές λειτουργίας του πηγάζουν από την εφαρμογή του ΕΚ/ΕΕ/2015/909 και ειδικότερα του άρθρ. 5. Διακρίνονται 4 (τέσσερα) κέντρα κόστους, η κυκλοφορία, η συντήρηση της γραμμής, η ηλεκτροκίνηση και οι επιβατικοί σταθμοί. Η παραμετροποίηση του μαθηματικού τύπου έχει πραγματοποιηθεί με τα οικονομικά και παραγωγικά στοιχεία μεταφορικού έργου του έτους 2019, κατά το οποίο εμφανίζεται σταθερός (προ COVID) επιχειρηματικός ετήσιος κύκλος. Ορίζεται συντελεστής σταδιακής ανάκτησης του άμεσου κόστους (σχέδιο σταδιακής εφαρμογής, ΕΚ 2015/909) ανά αγορά (επιβατικά, εμπορευματικά) έτσι ώστε η μέση χρέωση (έτος βάσης 2019) να αντιστοιχεί στην μέση χρέωση της Δήλωσης Δικτύου 2020 (και συνεπώς και 2021) πριν την παρούσα αναμόρφωση, όπως και έχει υλοποιηθεί ήδη στη Δήλωση Δικτύου 2022. Συνολικά οι Δηλώσεις 2020, 2021, 2022 και εφεξής είναι εναρμονισμένες με τον ίδιο ως άνω κοινό κανόνα.
2. Παρ. 6.4.2. Χρέωση Υπηρεσιών Ελιγμών Τροχιών Εναπόθεσης. Υιοθετείται η μεθοδολογία χρεώσεων της Δήλωσης Δικτύου 2022. Ο λόγος που υλοποιείται η παρούσα αναμόρφωση είναι ότι η νέα μεθοδολογία Χρέωσης εστιάζει στο πλήθος των ελιγμών ως μέτρο το οποίο αποτυπώνεται δρομολογιακά: α) με καλύτερη εποπτεία, β) με αυξημένη αντικειμενικότητα και γ) εκφράζει καλύτερα κατ' αναλογία την πραγματική απασχόληση του σχετικού προσωπικού ελιγμών του ΟΣΕ. Συνολικά οι Δηλώσεις 2020, 2021, 2022 και εφεξής είναι εναρμονισμένες με τον ίδιο ως άνω κοινό κανόνα.
3. Παρ. 6.7. Ακύρωση Δεσμευμένου Διαδρόμου. Ο λόγος που υλοποιείται η παρούσα αναμόρφωση είναι ότι διευκρινίζεται, σύμφωνα με το άρθρ. 36, Ν. 4408/2016, ΕΕ/2012/34 και την σαφή συστημική ερμηνεία αυτού περί ενθάρρυνσης της αποδοτικής χρήσης της χωρητικότητας, ότι δεν επιβάλλεται τέλος ακύρωσης σε οποιαδήποτε ακύρωση (π.χ.

COVID, ανωτέρα βία, κτλ) αλλά μόνο όταν παρατηρείται συστηματική μη χρήση που οδηγεί σε μη αποδοτική χρήση της χωρητικότητας από το σύνολο των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων που αιτούνται την ίδια δεσμευμένη χωρητικότητα. Συνολικά οι Δηλώσεις 2020, 2021, 2022 και εφεξής είναι εναρμονισμένες με τον ίδιο ως άνω κοινό κανόνα.

4. Παρ. 6.8.1. Κατανάλωση Ηλεκτρικής Ενέργειας Έλξης. Υιοθετείται η διαδικασία υπολογισμού της Δήλωσης Δικτύου 2022. Ο λόγος που υλοποιείται η παρούσα αναμόρφωση είναι ότι ορίζεται μία εξαιρετικά διαυγής υπολογιστική διαδικασία (κατά αναλογική εφαρμογή του ΕΚ/ΕΕ/2015/909), με σαφείς παραμέτρους υπολογισμού που διευκολύνουν την προμέτρηση του μελλοντικού μεταφορικού έργου και την επιμέτρηση οποιαδήποτε συντελεσμένου μεταφορικού έργου. Σε κάθε περίπτωση δεν μεταβάλλεται το συνολικό κόστος του ηλεκτρικού ρεύματος καθώς αυτό ορίζεται από τον πάροχο της ηλεκτρικής ενέργειας και μετακυλιέται στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις χωρίς ο ΟΣΕ να επιβάλλει επιπρόσθετες χρεώσεις. Συνολικά οι Δηλώσεις 2020, 2021, 2022 και εφεξής είναι εναρμονισμένες με τον ίδιο ως άνω κοινό κανόνα.