

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

Διατάξεις για τις δημόσιες υπεραστικές και αστικές τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών - Αναδιοργάνωση των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και λοιπές διατάξεις

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ	
ΜΕΡΟΣ Α΄ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΕΣ ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄ ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ	
Άρθρο 1	Σκοπός
Άρθρο 2	Αντικείμενο
Άρθρο 3	Πεδίο εφαρμογής
Άρθρο 4	Ορισμοί
Άρθρο 5	Αρμόδιες αρχές και αρμοδιότητες αυτών
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄ ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΕΣ ΟΔΙΚΕΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	
Άρθρο 6	Δίκτυο τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών
Άρθρο 7	Εκτέλεση δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών
Άρθρο 8	Χορήγηση αποκλειστικών δικαιωμάτων και αποζημίωσης
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	
Άρθρο 9	Βασικές κατευθύνσεις σχεδιασμού
Άρθρο 10	Τεκμηρίωση περιφερειακού σχεδιασμού υπεραστικών και αστικών γραμμών από τις περιφέρειες
Άρθρο 11	Καθορισμός γεωγραφικών περιοχών και δικτύων τακτικών υπεραστικών και αστικών γραμμών δημοσίων οδικών μεταφορών επιβατών
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	
Άρθρο 12	Σταθμοί και εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επιβατών
Άρθρο 13	Στάσεις - στέγαστρα αναμονής επιβατών - έσοδα από διαφημίσεις

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄ ΠΡΟΚΗΡΥΞΗ ΑΝΟΙΚΤΩΝ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΩΝ	
Άρθρο 14	Προκήρυξη διαγωνισμών
Άρθρο 15	Καθορισμός ανώτατου ορίου χρέωσης επιβατών και αποσκευών
Άρθρο 16	Καθορισμός της χορηγούμενης αποζημίωσης
Άρθρο 17	Προϋποθέσεις συμμετοχής στον διαγωνισμό
Άρθρο 18	Προσφορές των διαγωνιζομένων
Άρθρο 19	Κανόνες αξιολόγησης των προσφορών των διαγωνιζομένων
Άρθρο 20	Συμβάσεις ανάθεσης εκτέλεσης
Άρθρο 21	Μεταβολή συνθηκών κατά τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης
Άρθρο 22	Εποπτεία των αναδόχων - εκτέλεση των συμβάσεων
Άρθρο 23	Διοικητικά πρόστιμα
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ΄ ΑΝΑΘΕΣΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	
Άρθρο 24	Διασφάλιση της συνεχούς παροχής των τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών
Άρθρο 25	Προϋποθέσεις απευθείας ανάθεσης περιορισμένου μεταφορικού έργου
Άρθρο 26	Πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για απευθείας ανάθεση λόγω περιορισμένου μεταφορικού έργου
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ΄ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΝΑΘΕΣΗ ΝΕΩΝ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ	
Άρθρο 27	Διαδικασία ίδρυσης νέων υπεραστικών και αστικών γραμμών
Άρθρο 28	Διαδικασία ανάθεσης νέας τακτικής υπεραστικής ή αστικής γραμμής
Άρθρο 29	Εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 181/2011 για τα δικαιώματα των επιβατών
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η΄ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΙΚΕΣ, ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ	
Άρθρο 30	Εξουσιοδοτικές διατάξεις
Άρθρο 31	Μεταβατικές διατάξεις
Άρθρο 32	Καταργούμενες διατάξεις
ΜΕΡΟΣ Β΄ ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (Ρ.Α.Ε.Μ.)	
Άρθρο 33	Κατάργηση Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών (Ρ.Α.Ε.Μ.) του ν. 4199/2013 και μεταφορά των αρμοδιοτήτων της

Άρθρο 34	Εξουσιοδοτικές διατάξεις
Άρθρο 35	Καταργούμενες διατάξεις
ΜΕΡΟΣ Γ΄ ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΟΣΕ Α.Ε. ΚΑΙ ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.	
Άρθρο 36	Σκοπός
Άρθρο 37	Ορισμοί
Άρθρο 38	Μεταβίβαση μετοχών ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. - Αντικατάσταση παρ. 1 άρθρου 2 ν. 3891/2010
Άρθρο 39	Αντικείμενο μεταβίβασης
Άρθρο 40	Λειτουργία - Εποπτεία
Άρθρο 41	Αρμοδιότητες ΟΣΕ Α.Ε. - Αντικατάσταση άρθρου 1, παρ. 2 άρθρου 3 και παρ. 3 άρθρου 7 ν. 2671/1998
Άρθρο 42	Αρμοδιότητες ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. - Αντικατάσταση παρ. 1, 2, 5 και 6 άρθρου 4 ν. 3891/2010
Άρθρο 43	Ενίσχυση διοικητικής δομής ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.
Άρθρο 44	Μετακινήσεις προσωπικού
Άρθρο 45	Σύμβαση Υπουργείου, ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.
Άρθρο 46	Εταιρική διακυβέρνηση ΟΣΕ Α.Ε.
Άρθρο 47	Εταιρική διακυβέρνηση ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.
Άρθρο 48	Επιχειρησιακό και στρατηγικό σχέδιο - Ετήσιος προϋπολογισμός - Ετήσιες οικονομικές καταστάσεις
Άρθρο 49	Σύσταση Επιτροπής Παρακολούθησης
Άρθρο 50	Μεταβατική διάταξη
Άρθρο 51	Καταργούμενες διατάξεις
ΜΕΡΟΣ Δ΄ ΆΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	
Άρθρο 52	Κατάργηση Τεχνικών Συμβουλίων Εποπτευόμενων Φορέων Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών
ΜΕΡΟΣ Ε΄ ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ - ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ	
Άρθρο 53	Τελικές διατάξεις
Άρθρο 54	Έναρξη ισχύος

ΜΕΡΟΣ Α΄
ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΕΣ ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄
ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1
Σκοπός

Σκοπός του παρόντος είναι η εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) 1191/69 και (ΕΟΚ) 1107/70 (L 315/1), η διασφάλιση της παροχής υψηλής ποιότητας και της συνεχούς προσφοράς δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών με το χαμηλότερο δυνατό κόστος.

Άρθρο 2
Αντικείμενο

Αντικείμενο του παρόντος είναι:

- α. Ο σχεδιασμός, η οργάνωση και λειτουργία δικτύων δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών που συνδέουν τα αστικά κέντρα μεταξύ τους και εξασφαλίζουν την οδική μεταφορά επιβατών από οικισμούς προς τα αστικά ή διοικητικά κέντρα ή προς άλλες περιοχές ή προορισμούς με εργασιακό, εκπαιδευτικό, ιστορικό ή τουριστικό ενδιαφέρον.
- β. Η ρύθμιση της χορήγησης αποκλειστικών δικαιωμάτων εκμετάλλευσης δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών γραμμών ή δικτύων, καθώς και η πρόβλεψη αποζημιώσεων ως αντισταθμίματος για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημοσίων οδικών τακτικών υπεραστικών και αστικών επιβατικών μεταφορών.

Άρθρο 3
Πεδίο εφαρμογής

1. Στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος εμπίπτουν οι δημόσιες τακτικές αστικές και υπεραστικές οδικές επιβατικές μεταφορές.
2. Από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος εξαιρούνται :
 - α) οι δημόσιες τακτικές αστικές οδικές μεταφορές επιβατών εντός των ορίων της Περιφέρειας Αττικής, πλην της Περιφερειακής Ενότητας Νήσων, περιοχής ευθύνης της «Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.) Α.Ε.», σύμφωνα με τον ν. 3920/2011 (Α΄ 33),
 - β) οι δημόσιες τακτικές αστικές οδικές μεταφορές επιβατών εντός των ορίων της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης, περιοχής ευθύνης της «Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (Ο.Σ.Ε.Θ.) Α.Ε.», σύμφωνα με τον ν. 4482/2017 (Α΄ 102) και

γ) οι δημόσιες τακτικές αστικές οδικές μεταφορές επιβατών εντός των ορίων των Περιφερειακών Ενοτήτων Ρόδου, περιοχής ευθύνης της Δημοτικής Επιχείρησης Συγκοινωνιών ΡΟΔΑ σύμφωνα με τον ν. 3463/2006 (Α' 114), τον ν. 3852/2010 (Α' 87) και την υπό στοιχεία 154Α/2011/2011 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Ρόδου (Β' 992), περί συγχώνευσης κοινωφελών επιχειρήσεων σε μία με την επωνυμία «ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΡΟΔΑ», και Κω, περιοχής ευθύνης της Κοινωφελούς Επιχείρησης Κοινωνικής Προστασίας, Αλληλεγγύης, Πρόνοιας, Υγείας και Αστικής Συγκοινωνίας Κω (ΚΕΚΠΑΠΥΑΣ Δήμου Κω).

Άρθρο 4 **Ορισμοί**

Για τους σκοπούς του παρόντος εφαρμόζονται οι ακόλουθοι ορισμοί:

1. «Υπεραστική γραμμή»: η προκαθορισμένη διαδρομή, την οποία ακολουθούν τα λεωφορεία που εκτελούν δημόσιες τακτικές υπεραστικές μεταφορές επιβατών και η οποία περιλαμβάνει την αφετηρία, τις ενδιάμεσες στάσεις και το τέρμα.
2. «Δημόσιες τακτικές υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών»: οι μεταφορές επιβατών που εκτελούνται με κατάλληλα λεωφορεία υπεραστικού ή ημιαστικού τύπου, προσφέρονται αδιακρίτως και σε συνεχή βάση στο επιβατικό κοινό έναντι κομίστρου, ακολουθούν προκαθορισμένες διαδρομές (υπεραστικές γραμμές) και επιτρέπουν την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών σε προκαθορισμένα σημεία (στάσεις).
3. «Δίκτυο δημοσίων τακτικών υπεραστικών οδικών μεταφορών»: το σύνολο των προκαθορισμένων υπεραστικών γραμμών εντός των γεωγραφικών ορίων μιας περιφερειακής ενότητας, στο οποίο περιλαμβάνονται και υπεραστικές γραμμές που έχουν την αφετηρία ή το τέρμα τους στην περιοχή αυτή.
4. «Αστική γραμμή»: η προκαθορισμένη διαδρομή, την οποία ακολουθούν τα λεωφορεία που εκτελούν δημόσιες τακτικές αστικές οδικές μεταφορές επιβατών και η οποία περιλαμβάνει την αφετηρία, τις ενδιάμεσες στάσεις και το τέρμα.
5. «Δημόσιες τακτικές αστικές οδικές μεταφορές επιβατών»: οι μεταφορές επιβατών που εκτελούνται με κατάλληλα λεωφορεία αστικού ή ημιαστικού τύπου, εντός περιοχών που έχουν χαρακτηριστεί ως αστικές ή περιλαμβάνουν γραμμές που έχουν χαρακτηριστεί ως αστικές, ακόμα και αν εκτείνονται πέραν των αστικών περιοχών.
6. «Δίκτυο δημοσίων τακτικών αστικών οδικών μεταφορών»: το σύνολο των προκαθορισμένων αστικών γραμμών εντός των γεωγραφικών ορίων μιας περιφερειακής ενότητας, στο οποίο περιλαμβάνονται και γραμμές που έχουν χαρακτηριστεί ως αστικές, ακόμα και αν εκτείνονται πέραν των αστικών περιοχών.
7. «Δημόσιες τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών»: Οι δημόσιες τακτικές υπεραστικές και αστικές οδικές μεταφορές επιβατών που προσφέρονται ως υπηρεσίες Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος (Γ.Ο.Σ.) στο κοινό χωρίς διακρίσεις και σε συνεχή βάση, σύμφωνα με το άρθρο 14 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ρυθμίζονται από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1370/2007 και τον παρόντα.
8. «Ενδοπεριφερειακή γραμμή»: Υπεραστική γραμμή η οποία εξυπηρετεί τις ανάγκες τακτικών οδικών επιβατικών μεταφορών εντός των ορίων μιας περιφερειακής ενότητας.

9. «Διαπεριφερειακή γραμμή»: Υπεραστική γραμμή η οποία εξυπηρετεί τις ανάγκες τακτικών οδικών επιβατικών μεταφορών μεταξύ δύο ή περισσότερων περιφερειακών ενοτήτων.

Άρθρο 5

Αρμόδιες αρχές και αρμοδιότητες αυτών

1. Η Γενική Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών είναι η «αρμόδια αρχή», κατ' εφαρμογή της περ. β' του άρθρου 2 του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007, η οποία έχει την αρμοδιότητα να επεμβαίνει στις δημόσιες τακτικές υπεραστικές και αστικές οδικές επιβατικές μεταφορές στην επικράτεια, προκειμένου να διασφαλισθεί η παροχή στο κοινό δημοσίων επιβατικών μεταφορών χωρίς διακρίσεις και σε συνεχή βάση.
2. Οι περιφέρειες ή οι περιφερειακές ενότητες είναι οι «αρμόδιες τοπικές αρχές» σύμφωνα με την περ. γ' του άρθρου 2 του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007, οι οποίες έχουν την αρμοδιότητα εντός των γεωγραφικών τους ορίων:
 - α) να εποπτεύουν τους φορείς που παρέχουν δημόσιες υπηρεσίες τακτικών υπεραστικών και αστικών μεταφορών επιβατών,
 - β) να επιβάλλουν κυρώσεις στους φορείς που εκτελούν δημόσιες τακτικές υπεραστικές και αστικές οδικές μεταφορές επιβατών, όπως προβλέπονται στο άρθρο 23 και καθορίζονται με την απόφαση της παρ. 6 του άρθρου 30,
 - γ) να εισηγούνται αιτιολογημένα στην αρμόδια αρχή:
 - γα. τον καθορισμό των υπεραστικών και αστικών γραμμών και αστικών περιοχών, διαδρομών και δρομολογίων, σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 30,
 - γβ. τη χορήγηση αποκλειστικών δικαιωμάτων εκμετάλλευσης δημοσίων υπεραστικών και αστικών επιβατικών μεταφορών στις περιφερειακές ενότητες,
 - γγ. τη χορήγηση αποζημίωσης παντός είδους ως αντισταθμίματος για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής υπηρεσιών Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος (Γ.Ο.Σ.),
 - γδ. τον καθορισμό ολοκληρωμένων δημοσίων επιβατικών μεταφορών κατά την έννοια της περ. ιγ' του άρθρου 2 του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007, εντός των ορίων τους,
 - γε. την απευθείας ανάθεση παροχής δημόσιας υπηρεσίας τακτικών υπεραστικών ή αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών, όπου αυτό επιτρέπεται από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1370/2007 και τον παρόντα,
 - δ) να συλλέγουν στοιχεία για τη λειτουργία των τακτικών υπεραστικών και αστικών γραμμών, σύμφωνα με την τυποποίηση και τη συχνότητα που καθορίζονται από την αρμόδια αρχή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΕΣ ΟΔΙΚΕΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Άρθρο 6

Δίκτυο τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών

Το δίκτυο των δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών εξυπηρετεί τις διαρκείς ανάγκες μετακινήσεων του επιβατικού κοινού με προγραμματισμένα δρομολόγια, στα οποία καθένας έχει πρόσβαση έναντι του καθορισμένου κομίστρου.

Άρθρο 7

Εκτέλεση δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών

1. Η εκτέλεση των δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών γίνεται από επιχειρήσεις που εκτελούν κατ' επάγγελμα οδικές μεταφορές επιβατών, σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά στους όρους που πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και για την κατάργηση της οδηγίας 96/26/ΕΚ του Συμβουλίου (L 300), με λεωφορεία υπεραστικού ή ημιαστικού τύπου κάθε κατηγορίας προκειμένου για τις υπεραστικές γραμμές, και αστικού ή ημιαστικού τύπου προκειμένου για τις αστικές γραμμές. Τα λεωφορεία αυτά πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) 715/2007 και (ΕΚ) 595/2009 και την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (L 151), και έχουν λάβει σχετική έγκριση τύπου λεωφορείου.

2. Με την απόφαση της παρ. 1 του άρθρου 30 καθορίζονται τα ειδικά προσόντα που διαθέτει κάθε φορέας, νομικό ή φυσικό πρόσωπο, ιδιωτικού ή δημοσίου δικαίου, προς τον οποίο παραχωρείται με σύμβαση η εκτέλεση υπηρεσιών αστικών και υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών όσον αφορά:

- α) στην οικονομική και χρηματοοικονομική επάρκεια, και
- β) την τεχνική και επαγγελματική ικανότητα, προκειμένου οι φορείς αυτοί να είναι σε θέση να εκτελούν συνεχώς το συγκοινωνιακό έργο που αναλαμβάνουν με ασφάλεια κατά την κυκλοφορία, ιδίως για τους επιβάτες, με την αναγκαία ποιότητα και για την εξασφάλιση του επιπέδου υπηρεσιών που απαιτείται για την εκπλήρωση του σχετικού σκοπού δημοσίου συμφέροντος.

Άρθρο 8

Χορήγηση αποκλειστικών δικαιωμάτων και αποζημίωσης

1. Η αρμόδια αρχή αναθέτει τις δημόσιες τακτικές υπεραστικές και αστικές οδικές μεταφορές επιβατών χορηγώντας είτε αποκλειστικό δικαίωμα παροχής των υπηρεσιών αυτών, είτε αποκλειστικό δικαίωμα παροχής των υπηρεσιών και αποζημίωση, αν αυτό είναι αναγκαίο για την εξασφάλιση της συνεχούς προσφοράς δημοσίων οδικών τακτικών μεταφορών επιβατών στο καθοριζόμενο επίπεδο ελαχίστων απαιτήσεων, σύμφωνα με τα άρθρα 5 και 6 του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007 και τα άρθρα 5, 14 και 16 του παρόντος.

2. Η ανάθεση της παροχής δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών με χορήγηση αποκλειστικού δικαιώματος ή αποκλειστικού δικαιώματος και αποζημίωσης γίνεται με τη διενέργεια ανοικτού διαγωνισμού ή, κατ' εξαίρεση, με απευθείας ανάθεση, σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) 1370/2007 και τον παρόντα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄
ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Άρθρο 9
Βασικές κατευθύνσεις σχεδιασμού

1. Ο σχεδιασμός του δικτύου δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών καλύπτει τουλάχιστον τις οδικές συγκοινωνιακές συνδέσεις, οι οποίες συνδέουν: α) τις δημοτικές ενότητες με τα διοικητικά κέντρα των δήμων, β) τα κέντρα των δήμων με τα διοικητικά κέντρα των περιφερειακών ενοτήτων, γ) τα κέντρα των περιφερειακών ενοτήτων με το διοικητικό κέντρο της περιφέρειας και δ) τα διοικητικά κέντρα των περιφερειακών ενοτήτων και της περιφέρειας με την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη ή τα διοικητικά κέντρα άλλων περιφερειακών ενοτήτων ή περιφερειών.
2. Ο σχεδιασμός του δικτύου λαμβάνει υπόψη και τις ανάγκες μετακίνησης του επιβατικού κοινού από και προς άλλες πόλεις ή αστικά κέντρα ή προορισμούς ιστορικού και τουριστικού ενδιαφέροντος, που δεν αποτελούν διοικητικά κέντρα δήμων, περιφερειακών ενοτήτων ή της περιφέρειας.
3. Ο σχεδιασμός του δικτύου δεν προκαλεί σημαντική επιβάρυνση για τους περιβαλλοντικούς στόχους σύμφωνα με την αρχή της μη πρόκλησης σημαντικής βλάβης κατά την έννοια του άρθρου 17 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Ιουνίου 2020 σχετικά με τη θέσπιση πλαισίου για τη διευκόλυνση των βιώσιμων επενδύσεων και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2088 (L 198) και δίνει στις αστικές ζώνες προτεραιότητα στη χρήση καθαρών μέσων μεταφορών. Όπου λειτουργεί δίκτυο υποδομών μεταφορών σταθερής τροχιάς, ο σχεδιασμός του οδικού δικτύου μεταφορών αποβλέπει στη δημιουργία τροφοδοτικού δικτύου για τη διευκόλυνση της μετακίνησης των επιβατών προς τα μέσα σταθερής τροχιάς.
4. Στον σχεδιασμό του δικτύου δημοσίων τακτικών οδικών μεταφορών επιβατών εντάσσονται και γραμμές που συνδέουν οικισμούς με τα κέντρα των δημοτικών κοινοτήτων και δημοτικών ενοτήτων ή μεταξύ τους.
5. Ο σχεδιασμός του δικτύου λαμβάνει υπόψη τις ειδικές ανάγκες μετακινήσεων μαθητών ή εκπαιδευομένων προς τα κέντρα εκπαίδευσης και των εργαζομένων προς τους χώρους εργασίας, των ατόμων με αναπηρία και των εμποδιζόμενων ατόμων, των στρατευσίμων που υπηρετούν τη θητεία τους, και γενικά την απρόσκοπτη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού. Σε κάθε περίπτωση, ο σχεδιασμός του δικτύου αποσκοπεί στη διευκόλυνση του επιβατικού κοινού για τη μετεπιβίβασή του σε σταθμούς άλλων μέσων μαζικής μεταφοράς όπως αεροδρόμια, λιμάνια και σιδηροδρομικούς σταθμούς.
6. Όσον αφορά στην Περιφέρεια Αττικής, εξαιρουμένης της Περιφερειακής Ενότητας Νήσων, και στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης, ο σχεδιασμός του δικτύου υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών αφορά μόνο στις υπεραστικές γραμμές εντός των γεωγραφικών ορίων τους, καθώς και στην υπεραστική γραμμή Αθήνας - Θεσσαλονίκης και αντίστροφα.
7. Όσον αφορά στην Περιφέρεια Κρήτης, ο σχεδιασμός του δικτύου των υπεραστικών οδικών γραμμών γίνεται για τις Περιφερειακές Ενότητες Ηρακλείου-Λασιθίου και Χανίων-Ρεθύμνου

ως προς τις μεταξύ τους υφιστάμενες διαπεριφερειακές γραμμές ή άλλες γραμμές που συνδέουν τις πόλεις αυτές με διάφορες πόλεις της επικράτειας.

8. Όσον αφορά στην Περιφερειακή Ενότητα Βοιωτίας, ο σχεδιασμός του δικτύου υπεραστικών οδικών γραμμών γίνεται κατά γεωγραφικές περιοχές.

Άρθρο 10

Τεκμηρίωση περιφερειακού σχεδιασμού υπεραστικών και αστικών γραμμών από τις περιφέρειες

1. Οι αρμόδιες τοπικές αρχές εισηγούνται τον σχεδιασμό του δικτύου των τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών κάθε περιφερειακής ενότητας εντός των γεωγραφικών ορίων της, σύμφωνα με το άρθρο 9 και εισηγούνται στην αρμόδια αρχή τον καθορισμό ή επανακαθορισμό των υπεραστικών επιβατικών γραμμών και των αστικών περιοχών και γραμμών, υφιστάμενων ή νέων, όπου απαιτείται, σύμφωνα με την περ. γ' της παρ. 2 του άρθρου 5.
2. Οι αρμόδιες τοπικές αρχές κατά τον σχεδιασμό λαμβάνουν υπόψη υφιστάμενα χαρακτηρισμένα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) ή, όπου δεν υφίστανται, τις κυκλοφοριακές μελέτες, τα πολεοδομικά, πληθυσμιακά και γεωγραφικά δεδομένα, τις ανάγκες μετακινήσεων των πολιτών, ιδίως από τις πιο απομακρυσμένες περιοχές, καθώς και τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα του υφιστάμενου δικτύου των τακτικών οδικών υπεραστικών και αστικών μεταφορών.
3. Οι αρμόδιες τοπικές αρχές συνοδεύουν τις προτάσεις τους με αναλυτικά στοιχεία για την επιβατική κίνηση ανά γραμμή σε μηνιαία και ετήσια βάση, ώστε να προκύπτει η μέση διακύμανση της επιβατικής κίνησης εντός του ημερολογιακού έτους.
4. Οι προτάσεις που υποβάλλονται για κάθε γραμμή του δικτύου των τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών περιλαμβάνουν τον αριθμό των ελάχιστων υποχρεωτικών δρομολογίων, την περιοδικότητα αυτών και τη χρονική κατανομή των δρομολογίων εντός του ημερολογιακού έτους.
5. Με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία για την οικονομική βιωσιμότητα και την επιβατική κίνηση των υφιστάμενων τακτικών υπεραστικών και αστικών γραμμών οδικών μεταφορών επιβατών, που λαμβάνονται υπόψη για τον σχεδιασμό του δικτύου τακτικών οδικών αστικών και υπεραστικών επιβατικών μεταφορών της παρ. 1 του άρθρου 30, οι αρμόδιες τοπικές αρχές προτείνουν για τα δίκτυα τακτικών υπεραστικών και αστικών γραμμών είτε τη χορήγηση αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης, είτε τη χορήγηση αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης και αποζημίωσης.
6. Οι αρμόδιες τοπικές αρχές δύνανται να ζητούν τα αναγκαία στοιχεία για τις υφιστάμενες γραμμές τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών από τους φορείς στους οποίους έχει ανατεθεί η εκμετάλλευση των αντίστοιχων τακτικών οδικών επιβατικών μεταφορών.
7. Οι αρμόδιες τοπικές αρχές, με αιτιολογημένη εισήγησή τους, προτείνουν στην αρμόδια αρχή τον καθορισμό ή τον επανακαθορισμό των διαπεριφερειακών γραμμών.

Άρθρο 11**Καθορισμός γεωγραφικών περιοχών και δικτύων τακτικών υπεραστικών και αστικών γραμμών δημοσίων οδικών μεταφορών επιβατών**

1. Η αρμόδια αρχή προκηρύσσει διαγωνισμό, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 14 για την ανάθεση εκτέλεσης των τακτικών δημόσιων υπεραστικών και αστικών γραμμών, όπως καθορίζονται με την απόφαση της παρ. 2 του άρθρου 30.
2. Για τον καθορισμό των γεωγραφικών περιοχών και των δικτύων των τακτικών υπεραστικών και αστικών γραμμών δημοσίων οδικών μεταφορών επιβατών, λαμβάνονται υπόψη οι εισηγήσεις των αρμόδιων τοπικών αρχών, βάσει υφιστάμενων χαρακτηρισμένων Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.), ή, όπου δεν υφίστανται, βάσει κυκλοφοριακών μελετών, καθώς και τα πληθυσμιακά και γεωγραφικά δεδομένα, οι υφιστάμενες οδικές συνδέσεις, οι κοινωνικές και επιβατικές ανάγκες, η υφιστάμενη και προβλεπόμενη επιβατική κίνηση και κάθε άλλο διαθέσιμο στοιχείο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄**ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ****Άρθρο 12****Σταθμοί και εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επιβατών**

1. Οι σταθμοί άφιξης και αναχώρησης υπεραστικών λεωφορείων εξυπηρετούν τις ανάγκες οργανωμένης άφιξης και αναχώρησης οχημάτων που εκτελούν δημόσιες τακτικές υπεραστικές οδικές επιβατικές μεταφορές, καθώς και την αναμονή, επιβίβαση, μετεπιβίβαση, αποβίβαση και εν γένει εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, όπως επίσης τη φόρτωση, μεταφόρτωση, εκφόρτωση και φύλαξη αποσκευών και κάθε άλλη συναφή διαδικασία. Για την ίδρυση και λειτουργία των σταθμών αυτών απαιτείται άδεια της αρμόδιας περιφέρειας, που χορηγείται σύμφωνα με το π.δ. 79/2004 (Α' 62). Σταθμούς και εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επιβατών αποτελούν και οι χώροι που διατηρούνται από τους συγκοινωνιακούς φορείς ή από εξουσιοδοτημένους πράκτορες αυτών σε διάφορα σημεία των πόλεων, της ίδιας ή άλλης περιφερειακής ενότητας που εξυπηρετούν για τη διευκόλυνση του επιβατικού κοινού, όπως για την έκδοση εισιτηρίων, κρατήσεις θέσεων και διακίνηση ασυνόδευτων μικροδεμάτων, τα οποία μπορούν να μεταφέρονται στον χώρο των αποσκευών των λεωφορείων.
2. Οι εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επιβατών, ανάλογα με την επιβατική κίνηση, διαθέτουν άνετους, καθαρούς και επαρκείς χώρους υποδοχής και υγιεινής των επιβατών, καθώς και συστήματα εξοικονόμησης ενέργειας, και πληρούν τις προδιαγραφές προσβασιμότητας για άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα. Μπορούν να συμπίπτουν με το σημείο που έχει καθορισθεί ως αφετηρία, τέρμα ή στάση λεωφορείων επιβατικής γραμμής για την επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών και να συστεγάζονται με καταστήματα που προσφέρουν ροφήματα και φαγητό. Μεταφερόμενα εκδοτήρια εισιτηρίων τύπου περιπτέρου μπορεί να τοποθετούνται για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού σε αφετηρίες ή τέρματα γραμμών ή σε άλλες θέσεις, μετά από έγκριση της αρμόδιας για τον χώρο αρχής. Οι εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επιβατών της παρούσας δεν αποτελούν εγκαταστάσεις υπό την έννοια του άρθρου 4 του ν. 2465/1997 (Α' 28) και του άρθρου 7 του π.δ. 79/2004.

3. Στις εγκαταστάσεις συμπεριλαμβάνονται και τα αμαξοστάσια στάθμευσης, συντήρησης και φύλαξης των αστικών ή ημιαστικών λεωφορείων.

Άρθρο 13

Στάσεις - στέγαστρα αναμονής επιβατών - έσοδα από διαφημίσεις

1. Οι στάσεις και τα στέγαστρα αναμονής επιβατών τοποθετούνται με μέριμνα και δαπάνες των συγκοινωνιακών φορέων και, σε περίπτωση άρνησης αυτών, με μέριμνα και δαπάνες των οικείων Ο.Τ.Α. α' βαθμού. Οι προδιαγραφές αυτών καθορίζονται με τις αποφάσεις των αρμόδιων κατά τόπους περιφερειακών αρχών της παρ. 4 του άρθρου 30, διασφαλίζουν δε την πρόσβαση σε αυτές επιβατών με αναπηρία.

2. Οι συγκοινωνιακοί φορείς, με δαπάνες τους, τοποθετούν και συντηρούν στέγαστρα και στάσεις, με σκοπό την τοποθέτηση διαφημίσεων στους ανωτέρω χώρους και επιφάνειες και την εκμετάλλευσή τους. Οι συγκοινωνιακοί φορείς καταβάλλουν, για την τοποθέτηση και συντήρηση στάσεων και στεγάστρων με σκοπό τη διαφημιστική εκμετάλλευση, ανταποδοτικό τέλος ύψους δύο τοις εκατό (2%) επί των διαφημιστικών εσόδων, υπέρ των Ο.Τ.Α. α' βαθμού.

3. Επί των στεγάστρων και των στάσεων διατίθεται ικανή επιφάνεια για την πληροφόρηση του επιβατικού κοινού, σύμφωνα και με το άρθρο 11 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2696/1999, Α' 57).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε'

ΠΡΟΚΗΡΥΞΗ ΑΝΟΙΚΤΩΝ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΩΝ

Άρθρο 14

Προκήρυξη διαγωνισμών

1. Η προκήρυξη των διαγωνισμών περιλαμβάνει τις τακτικές υπεραστικές και αστικές γραμμές, σε κάθε περιφερειακή ενότητα ή γεωγραφική περιοχή σύμφωνα με το παρόν.

2. Στην προκήρυξη περιλαμβάνονται κατ' ελάχιστον η διαδικασία και τα στάδια των διαγωνισμών, οι προϋποθέσεις και τα δικαιολογητικά συμμετοχής των ενδιαφερομένων, λόγοι αποκλεισμού διαγωνιζομένων, τα κριτήρια αξιολόγησης των προσφορών, ο τρόπος ανάδειξης του αναδόχου, η δυνατότητα ενστάσεων των διαγωνιζομένων, μέτρα πρόληψης, εντοπισμού και διόρθωσης περιπτώσεων απάτης, διαφθοράς και σύγκρουσης συμφερόντων κατά τη διαγωνιστική διαδικασία και άλλες σχετικές λεπτομέρειες.

3. Οι διαγωνισμοί για την ανάθεση των δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών προκηρύσσονται ως εξής:

α. Για τις περιφερειακές ενότητες στις οποίες η παροχή των τακτικών υπεραστικών και αστικών γραμμών εκτελείται από έναν συγκοινωνιακό φορέα, προκηρύσσεται ενιαίος διαγωνισμός για το σύνολο των τακτικών υπεραστικών, ενδοπεριφερειακών και διαπεριφερειακών γραμμών, και, αν υφίστανται, και αστικών γραμμών και ανακηρύσσεται ένας ανάδοχος για το σύνολο του έργου.

β. Για τις περιφερειακές ενότητες στις οποίες η παροχή των τακτικών υπεραστικών γραμμών εκτελείται από έναν συγκοινωνιακό φορέα και η παροχή των τακτικών αστικών γραμμών

εκτελείται από άλλον συγκοινωνιακό φορέα, προκηρύσσονται δύο διαγωνισμοί, δηλαδή, ένας για το τακτικό υπεραστικό έργο και άλλος για το τακτικό αστικό έργο.

γ. Ειδικά για τις τακτικές αστικές οδικές επιβατικές μεταφορές προκηρύσσεται διαγωνισμός για γεωγραφική περιοχή που περιλαμβάνει αστικές περιοχές περισσότερων δήμων, όμορων ή μη, της αυτής ή άλλων περιφερειακών ενότητων, αν αυτό κρίνεται κατάλληλο για την παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας και συγχρόνως για τη βιωσιμότητα του αναδόχου, ή αν η παροχή αυτοτελούς αστικού συγκοινωνιακού έργου σε κάποια γεωγραφική περιοχή κρίνεται ασύμφορη. Ως κριτήρια για τον καθορισμό της γεωγραφικής περιοχής παροχής αστικού συγκοινωνιακού έργου, που αποτελεί αντικείμενο του διαγωνισμού στην περίπτωση αυτή, λαμβάνονται ιδίως υπόψη τα εκτιμώμενα προς εκτέλεση χιλιόμετρα, ο απαιτούμενος για την εκτέλεσή τους αριθμός λεωφορείων και τα ακαθάριστα έσοδα του αναδόχου, η εξασφάλιση αστικών συγκοινωνιακών υπηρεσιών προς τους επιβάτες, η οικονομική βιωσιμότητα των επιχειρήσεων και το ελάχιστο δυνατό κόστος μετακίνησης.

δ. Αν στην ίδια περιφερειακή ενότητα το τακτικό υπεραστικό συγκοινωνιακό έργο παρέχεται από περισσότερους συγκοινωνιακούς φορείς, προκηρύσσονται αντίστοιχοι διαγωνισμοί ανάθεσης.

ε. Σε περιφέρειες στις οποίες οι τακτικές υπεραστικές ενδοπεριφερειακές και διαπεριφερειακές οδικές επιβατικές μεταφορές παρέχονται από έναν συγκοινωνιακό φορέα για περισσότερες της μίας περιφερειακές ενότητες, προκηρύσσεται ενιαίος διαγωνισμός και ανακηρύσσεται ένας ανάδοχος, για το σύνολο του υπεραστικού συγκοινωνιακού έργου.

στ. Στις νήσους, η ανάθεση του έργου, μετά από ανοικτή διαγωνιστική διαδικασία ή διαδικασία απευθείας ανάθεσης, διενεργείται κατά μεμονωμένη νήσο.

4. Στο δίκτυο των υπεραστικών γραμμών της γεωγραφικής περιοχής περιλαμβάνονται και οι καθορισμένες υπεραστικές γραμμές που συνδέουν πόλεις ή αστικά κέντρα που βρίσκονται εντός των ορίων της γεωγραφικής περιοχής ή περιφερειακής ενότητας με την Αθήνα ή τη Θεσσαλονίκη ή πόλεις σε άλλες περιφέρειες, με την επιφύλαξη της παρ. 6 του άρθρου 9.

5. Για τις τακτικές υπεραστικές γραμμές που έχουν την αφετηρία τους ή το τέρμα τους σε άλλη περιφερειακή ενότητα, στις προκηρύξεις καθορίζεται το ποσοστό συνεκμετάλλευσης μεταξύ των αντίστοιχων συγκοινωνιακών φορέων.

6. Στην προκήρυξη του διαγωνισμού περιγράφονται αναλυτικά, για κάθε γεωγραφική περιοχή ή περιφερειακή ενότητα, οι τακτικές υπεραστικές και αστικές γραμμές για τις οποίες χορηγείται στον ανάδοχο αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης και εκείνες για τις οποίες χορηγούνται αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης και αποζημίωση.

7. Στην προκήρυξη καθορίζονται και οι ελάχιστες απαιτήσεις που αφορούν:

α) στον τύπο του οχήματος και στην περιβαλλοντική απόδοσή του, όπως είναι η φιλική προς το περιβάλλον ενέργεια και τα ηλεκτρικά λεωφορεία,

β) στη συχνότητα των εκτελουμένων δρομολογίων, με χρονική κατανομή ανά ημέρα της εβδομάδας, λαμβανομένων υπόψη των αργιών, τοπικών εορτών και συνηθειών, καθώς και των εποχών του έτους, στον βαθμό που οι ως άνω παράμετροι διαφοροποιούν το πρόγραμμα των απαιτούμενων ελαχίστων δρομολογίων,

γ) στις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επιβατών, και

δ) στην οργάνωση, στελέχωση και εμπειρία στην εκτέλεση τακτικών αστικών και υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών.

8. Οι προκηρύξεις συνοδεύονται από πρότυπα συμβατικά τεύχη, στα οποία περιγράφονται αναλυτικά οι βασικές συμβατικές υποχρεώσεις των αναδόχων.

9. Η αρμόδια αρχή, κατ' εφαρμογή της παρ. 2 του άρθρου 7 του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007, προβαίνει στη δημοσίευση των πληροφοριών στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τουλάχιστον ένα (1) έτος πριν από την προκήρυξη του διαγωνισμού και δημοσιοποιεί τις ίδιες πληροφορίες και με κάθε άλλο πρόσφορο τρόπο, όπως ανάρτηση στην ιστοσελίδα της ή δημοσιεύσεις στον τύπο.

Άρθρο 15

Καθορισμός ανώτατου ορίου χρέωσης επιβατών και αποσκευών

1. Το ποσό της ανώτατης επιτρεπόμενης χρέωσης των επιβατών και προκειμένου για υπεραστικές μεταφορές, το ανώτατο επιτρεπόμενο βάρος αποσκευών επιβατών χωρίς κόμιστρο, το ανώτατο επιτρεπόμενο κόμιστρο επιβατών για αποσκευές πέραν του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους χωρίς κόμιστρο, καθώς και το ανώτατο επιτρεπόμενο κόμιστρο για ασυνόδευτα δέματα, καθορίζονται στις προκηρύξεις.
2. Για τον καθορισμό του ανώτατου ορίου χρέωσης, η αρμόδια αρχή λαμβάνει υπόψη:
 - α) το υπολογιζόμενο συνολικό κόστος του φορέα εκτέλεσης της απαιτούμενης ελάχιστης δημόσιας υπηρεσίας οδικών τακτικών υπεραστικών και αστικών μεταφορών, με βάση τον σχεδιασμό, τον προγραμματισμό και την προβλεπόμενη επιβατική κίνηση, και
 - β) το εύλογο κέρδος της επιχείρησης του φορέα εκτέλεσης των απαιτούμενων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, όπως αυτό προσδιορίζεται στην παρ. 6 του Παραρτήματος του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007.
3. Για τον υπολογισμό του συνολικού κόστους λειτουργίας του φορέα λαμβάνονται υπόψη ιδίως το κόστος κίνησης των αναγκαίων οχημάτων, οι αμοιβές του προσωπικού, οι αμοιβές τρίτων, το κόστος διοίκησης της επιχείρησης του αναδόχου για το συγκεκριμένο έργο, οι αποσβέσεις, οι γενικές δαπάνες εκμετάλλευσης, το κόστος συντήρησης και επισκευών και διάφορες δαπάνες που συνδέονται με την εκτέλεση του έργου.

Άρθρο 16

Καθορισμός της χορηγούμενης αποζημίωσης

1. Ως προς τη χορήγηση αποζημίωσης για την εκτέλεση των τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών, εφαρμόζονται τα άρθρα 4 και 6 και το Παράρτημα του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007. Οι προκηρύξεις των διαγωνισμών προβλέπουν τον τρόπο και τη διαδικασία υπολογισμού της ετήσιας αποζημίωσης.
2. Απώλειες εσόδων λόγω έκδοσης μειωμένων ή δωρεάν εισιτηρίων επιβατών ειδικών κατηγοριών, όπως ενδεικτικά σπουδαστών, φοιτητών, λοιπών μαθητευόμενων, πολύτεκνων και ατόμων με αναπηρία, υπολογίζονται και καταβάλλονται στον ανάδοχο, σύμφωνα με το άρθρο 86 του ν. 4530/2018 (Α' 59).

Άρθρο 17

Προϋποθέσεις συμμετοχής στον διαγωνισμό

1. Στους διαγωνισμούς μπορούν να συμμετέχουν επιχειρήσεις που εκτελούν οδικές μεταφορές επιβατών, σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) 1071/2009, είτε αυτόνομα είτε σε κοινοπραξίες.

2. Οι διαγωνιζόμενοι, κατά την ημερομηνία διενέργειας των διαγωνιστικών διαδικασιών, παρέχουν εγγυήσεις με τις οποίες διασφαλίζεται ότι κατά την ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης διαθέτουν τον απαιτούμενο αριθμό λεωφορείων υπεραστικού ή αστικού ή ημιαστικού τύπου που προβλέπεται και τις απαιτούμενες εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης, συμπεριλαμβανομένων των αμαξοστασίων. Επίσης, κατά την ημερομηνία διενέργειας των διαγωνιστικών διαδικασιών, διαθέτουν την απαιτούμενη στελέχωση, την εμπειρία στην εκτέλεση των υπεραστικών και αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών, την οργάνωση, συστήματα τηλεματικής και ενιαίας πληροφόρησης και ενιαίας έκδοσης εισιτηρίων, όπως καθορίζονται στις προκηρύξεις των διαγωνιστικών διαδικασιών, σύμφωνα με το άρθρο 4 του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007 και την παρ. 7 του άρθρου 14 του παρόντος.

Άρθρο 18

Προσφορές των διαγωνιζομένων

1. Οι διαγωνιζόμενοι υποβάλλουν προσφορά για το σύνολο:
 - α) των τακτικών υπεραστικών γραμμών,
 - β) των αστικών γραμμών, και
 - γ) των υπεραστικών και αστικών γραμμών που εντάσσονται στο δίκτυο της περιφερειακής ενότητας ή γεωγραφικής περιοχής για την οποία προκηρύσσεται ο διαγωνισμός.
2. Οι προσφορές των διαγωνιζομένων περιλαμβάνουν το ποσό χρέωσης που προσφέρουν, το οποίο δεν μπορεί να υπερβαίνει το ανώτατο όριο χρέωσης, που ορίζεται στα τεύχη των διαγωνιστικών διαδικασιών, καθώς και αναλυτικό πίνακα των υπηρεσιών, που προσφέρονται, πέραν των ελαχίστων απαιτούμενων, όπως οι συχνότητες δρομολογίων στο υφιστάμενο δίκτυο, πρόσθετος εξοπλισμός σε λεωφορεία, υποδομές, εγκαταστάσεις, εμπειρία και προσωπικό, που διασφαλίζουν τη βέλτιστη ανταπόκριση στο έργο, που προκηρύσσεται.
3. Κάθε διαγωνιζόμενος δύναται να υποβάλει προσφορά μόνο σε μια διαγωνιστική διαδικασία ή να εκδηλώσει ενδιαφέρον μόνο για μία διαδικασία απευθείας ανάθεσης.

Άρθρο 19

Κανόνες αξιολόγησης των προσφορών των διαγωνιζομένων

1. Οι προκηρύξεις περιγράφουν με λεπτομέρεια τον τρόπο αξιολόγησης των προσφορών και τη βαρύτητα των επιμέρους κριτηρίων αξιολόγησης.
2. Βασικό κριτήριο για την αξιολόγηση των προσφορών είναι η προσφερόμενη έκπτωση επί του ανωτάτου ορίου χρέωσης, περαιτέρω προσφερόμενες εκπτώσεις για τους επιβάτες, καθώς και προσφερόμενες πρόσθετες υπηρεσίες μεταφορών, όπως δρομολόγια πέραν των ελαχίστων απαιτούμενων. Αξιολογούνται, επίσης, ποιοτικά κριτήρια, όπως ο περιορισμός των μετεπιβιβάσεων.

Άρθρο 20

Συμβάσεις ανάθεσης εκτέλεσης

1. Η αρμόδια αρχή συνάπτει συμβάσεις με τους αναδόχους, με βάση τις προκηρύξεις, τα πρότυπα συμβατικά τεύχη και την προσφορά του αναδόχου.

2. Η χρονική διάρκεια των συμβάσεων για την ανάθεση της εκτέλεσης των δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών ορίζεται στα δέκα (10) έτη. Ο ανάδοχος αναλαμβάνει την εκτέλεση του έργου την ημέρα που ορίζεται στη σύμβαση, η οποία θεωρείται ως αφετηρία του χρόνου διάρκειας της σύμβασης.

3. Στις συμβάσεις ανάθεσης δύναται να προβλέπεται και η παράταση του συμβατικού χρόνου διάρκειας των συμβάσεων με τους αναδόχους έως πέντε (5) έτη ακόμη, υπό τους όρους και τις προϋποθέσεις της παρ. 4 του άρθρου 4 του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007.

Άρθρο 21

Μεταβολή συνθηκών κατά τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης

1. Αν κατά τη διάρκεια ισχύος των συμβάσεων με τους αναδόχους διαπιστωθεί μεταβολή στις ανάγκες του επιβατικού κοινού, μετά από εισήγηση της αρμόδιας τοπικής αρχής, που βασίζεται σε σχετικό αίτημα του αναδόχου προς αυτή, η αρμόδια αρχή δύναται να εγκρίνει την τροποποίηση της λειτουργίας του δικτύου των τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών και να λαμβάνει σχετικά μέτρα, όπως την κατάργηση υφισταμένων τακτικών υπεραστικών και αστικών γραμμών ή τη δημιουργία νέων ή άλλες μεταβολές, ιδίως ως προς τη συχνότητα ή τη διαδρομή των υφισταμένων δρομολογίων.

2. Για την έγκριση των μεταβολών που προτείνονται, η αρμόδια αρχή λαμβάνει υπόψη τα υφιστάμενα αποκλειστικά δικαιώματα του αναδόχου, καθώς και το δικαίωμα αποζημίωσης, και προβαίνει στις αναγκαίες διοικητικές και οικονομικές ρυθμίσεις.

3. Με βάση τις ρυθμίσεις που εγκρίνει η αρμόδια αρχή, υπογράφεται σύμβαση με τον ανάδοχο, η οποία συνιστά τροποποίηση της αρχικής σύμβασης.

4. Η αρμόδια αρχή λαμβάνει απόφαση εντός έξι (6) μηνών από την υποβολή της πρότασης.

Άρθρο 22

Εποπτεία των αναδόχων - Εκτέλεση των συμβάσεων

Οι αρμόδιες τοπικές αρχές ασκούν επί των αναδόχων την εποπτεία ως προς την καλή εκτέλεση των συμβάσεων, παρακολουθούν και ελέγχουν αν ο ανάδοχος συμμορφώνεται προς τις συμβατικές του υποχρεώσεις και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον παρόντα και τον Κανονισμό (ΕΚ) 1370/2007, διαπιστώνουν παραβάσεις και επιβάλλουν στους αναδόχους τα διοικητικά πρόστιμα που προβλέπονται στο άρθρο 23.

Άρθρο 23

Διοικητικά πρόστιμα

Αν ο ανάδοχος παραβαίνει τις συμβατικές του υποχρεώσεις και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον παρόντα, καθώς και από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1370/2007, επιβάλλονται διοικητικά πρόστιμα, όπως εξειδικεύονται στην απόφαση της παρ. 6 του άρθρου 30 του παρόντος, το ύψος των οποίων κυμαίνεται από χίλια (1.000) έως δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ. Τα διοικητικά πρόστιμα που επιβάλλονται σε βάρος των αναδόχων, αποτελούν έσοδα του τακτικού προϋπολογισμού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ΄

ΑΝΑΘΕΣΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Άρθρο 24

Διασφάλιση της συνεχούς παροχής των τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών

1. Σε περίπτωση διακοπής των τακτικών υπηρεσιών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών ή επικείμενου κινδύνου διακοπής τους, η αρμόδια αρχή λαμβάνει έκτακτα μέτρα για τη διασφάλιση της συνεχούς παροχής των τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών σε μία ή περισσότερες περιφερειακές ενότητες ή γεωγραφικές περιοχές, που συνίστανται είτε στην απευθείας ανάθεση σε τρίτο του έργου, είτε στην παράταση της διάρκειας της σύμβασης με τον ανάδοχο πέραν των ορίων που προβλέπονται, με απευθείας ανάθεση.
2. Η διάρκεια της απευθείας ανάθεσης ή της παράτασης της σύμβασης πέραν του προβλεπόμενου χρόνου δεν μπορεί να υπερβαίνει τα δύο (2) έτη.
3. Αν δεν μπορεί να αντιμετωπισθεί η κατάσταση με τα έκτακτα μέτρα της παρ. 1, η παροχή δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών επιβάλλεται με τους όρους και τις προϋποθέσεις της απόφασης της παρ. 7 του άρθρου 30.

Άρθρο 25

Προϋποθέσεις απευθείας ανάθεσης περιορισμένου μεταφορικού έργου

1. Μετά από πρόταση της αρμόδιας τοπικής αρχής, η αρμόδια αρχή δύναται να αναθέτει το έργο των δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών με απευθείας ανάθεση σε επιχειρήσεις που πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 17, εάν η μέση ετήσια αξία των παρεχομένων υπηρεσιών υπολογίζεται σε ποσό κάτω του ενός εκατομμυρίου (1.000.000) ευρώ ή αν το ετήσιο μεταφορικό έργο είναι μικρότερο από τριακόσιες χιλιάδες (300.000) χιλιόμετρα.
2. Αν η απευθείας ανάθεση αφορά σε μικρή ή μεσαία επιχείρηση, η οποία χρησιμοποιεί έως και είκοσι τρία (23) οχήματα, τα όρια της παρ. 1 διπλασιάζονται είτε σε μέση ετήσια αξία που υπολογίζεται σε ποσό κάτω των δύο εκατομμυρίων (2.000.000) ευρώ είτε σε ετήσιο μεταφορικό έργο κάτω των εξακοσίων χιλιάδων (600.000) χιλιομέτρων.
4. Απαγορεύεται η κατάτμηση περιφερειακών ενοτήτων σε μικρότερες γεωγραφικές περιοχές, με σκοπό να περιορισθεί το μεταφορικό έργο και να έχει εφαρμογή το παρόν άρθρο.
5. Η αρμόδια αρχή υποχρεούται να δημοσιεύει τις πληροφορίες που προβλέπονται στην παρ. 2 του άρθρου 7 του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007, ένα (1) έτος πριν από την απευθείας ανάθεση δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών, με κάθε πρόσφορο τρόπο, όπως με ανάρτηση στην ιστοσελίδα της ή με δημοσιεύσεις στον τύπο.

Άρθρο 26**Πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για απευθείας ανάθεση λόγω περιορισμένου μεταφορικού έργου**

1. Στις περιπτώσεις του άρθρου 25, η αρμόδια αρχή, εντός τριών (3) μηνών από τη δημοσίευση των πληροφοριών του άρθρου 25, υποχρεούται να απευθύνει πρόσκληση για την εκδήλωση ενδιαφέροντος για το μεταφορικό έργο τακτικών υπεραστικών, αστικών και υπεραστικών και αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών που προτίθεται να αναθέσει χωρίς διαγωνισμό. Στην πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος περιλαμβάνονται και μέτρα πρόληψης, εντοπισμού και διόρθωσης περιπτώσεων απάτης, διαφθοράς και σύγκρουσης συμφερόντων κατά τη διαδικασία επιλογής.
2. Οι ενδιαφερόμενοι έχουν στη διάθεσή τους τουλάχιστον δύο (2) μήνες από τη δημοσίευση της πρόσκλησης για να δηλώσουν εγγράφως το ενδιαφέρον τους.
3. Αν εκδηλωθεί ενδιαφέρον από περισσότερους φορείς, η αρμόδια αρχή καλεί αυτούς να υποβάλουν προσφορές για το συγκεκριμένο έργο και μπορεί, είτε να προβεί στην απευθείας ανάθεση σε όποιον προσέφερε το χαμηλότερο κόμιστρο σε συνδυασμό με άλλα ποιοτικά κριτήρια που περιλαμβάνονται στην πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος, είτε να διενεργήσει διαπραγματεύσεις για την επιλογή του αναδόχου.
4. Στις περιπτώσεις απευθείας ανάθεσης λόγω περιορισμένου μεταφορικού έργου, συνάπτονται συμβάσεις με τον φορέα που αναλαμβάνει την εκτέλεση του έργου της μεταφοράς επιβατών, η διάρκεια των οποίων ορίζεται στα δέκα (10) έτη, με δυνατότητα παράτασης έως πέντε (5) έτη ακόμη, υπό τους όρους και τις προϋποθέσεις της παρ. 4 του άρθρου 4 του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ΄**ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΝΑΘΕΣΗ ΝΕΩΝ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ****Άρθρο 27****Διαδικασία ίδρυσης νέων υπεραστικών και αστικών γραμμών**

1. Οι αρμόδιες τοπικές αρχές δύνανται να υποβάλουν στην αρμόδια αρχή φάκελο με τεκμηριωμένη πρόταση για τη δημιουργία νέας τακτικής γραμμής υπεραστικών ή αστικών οδικών μεταφορών επιβατών, για την οποία δεν έχει χορηγηθεί αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης ή αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης και δικαίωμα αποζημίωσης, μετά από διαγωνιστική διαδικασία ή με διαδικασία απευθείας ανάθεσης.
2. Η αρμόδια αρχή αξιολογεί τις υποβληθείσες προτάσεις με κριτήριο την εξασφάλιση πληρέστερου δικτύου οδικών μεταφορών επιβατών και την καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών, σύμφωνα με την περ. ε΄ του άρθρου 2 και το άρθρο 2α του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007, και υποχρεούται να ολοκληρώσει την εξέταση του υποβληθέντος φακέλου εντός δύο (2) μηνών και εντός της προθεσμίας αυτής να εγκρίνει την υποβληθείσα πρόταση ή να την απορρίψει αιτιολογημένα.

Άρθρο 28**Διαδικασία ανάθεσης νέας τακτικής υπεραστικής ή αστικής γραμμής**

1. Αν η αρμόδια αρχή αποφασίσει τη δημιουργία νέας τακτικής υπεραστικής ή αστικής γραμμής, προβαίνει στην πρόσκληση ανάληψης του έργου από τον ανάδοχο των τακτικών υπεραστικών ή αστικών γραμμών της περιφερειακής ενότητας ή της γεωγραφικής περιοχής, στην οποία τάσσει και προθεσμία υπογραφής συμπληρωματικής σύμβασης εκτέλεσης του πρόσθετου έργου, με όρους και διάρκεια σύμφωνους και ανάλογους της υφιστάμενης σύμβασης.
2. Η ανάληψη του έργου και η υπογραφή συμπληρωματικής σύμβασης ανάθεσης νέας τακτικής υπεραστικής ή αστικής γραμμής με όρους και διάρκεια ανάλογους προς την υφιστάμενη σύμβαση, είναι δεσμευτικές για τον ανάδοχο της αντίστοιχης περιφερειακής ενότητας ή γεωγραφικής περιοχής.

Άρθρο 29**Εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 181/2011 για τα δικαιώματα των επιβατών**

Οι ανάδοχοι του παρόντος νόμου είναι υπεύθυνοι για την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 181/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και πούλμαν και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 2006/2004 (L 55/1).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η΄**ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΙΚΕΣ, ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ****Άρθρο 30****Εξουσιοδοτικές διατάξεις**

- 1.α Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται εντός τριών (3) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος, καθορίζονται:
 - αα. οι ειδικότεροι κανόνες και τα κριτήρια στα οποία ανταποκρίνεται ο σχεδιασμός του δικτύου τακτικών οδικών υπεραστικών και αστικών επιβατικών μεταφορών από τις αρμόδιες τοπικές αρχές,
 - αβ. οι ελάχιστες απαιτήσεις που πληρούνται κατά την εκτέλεση των δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών μεταφορών επιβατών.
 - β. Για τον καθορισμό αυτό λαμβάνονται υπόψη κατ' ελάχιστον:
 - βα. τα γεωγραφικά και πληθυσμιακά δεδομένα,
 - ββ. οι ανάγκες μετακινήσεων του επιβατικού κοινού σε κάθε περιφερειακή ενότητα,
 - βγ. το κόστος των ελάχιστων προσφερόμενων δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών μεταφορών επιβατών σε συνδυασμό με την οικονομική βιωσιμότητά τους, και
 - βδ. η ανάγκη πρόσβασης των επιβατών στο δίκτυο υπεραστικών και αστικών μεταφορών έναντι εύλογου κομίστρου.
 - γ. Με την ίδια απόφαση καθορίζονται τα κριτήρια που λαμβάνονται υπόψη για τον καθορισμό των ελαχίστων υποχρεωτικών δρομολογίων σε κάθε γραμμή υπεραστικών και αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών, καθώς και τα κριτήρια για τον καθορισμό του

χρόνου εκτέλεσης κάθε δρομολογίου, ώστε να εξυπηρετούνται κατά το δυνατόν όλες οι κατηγορίες του επιβατικού κοινού.

2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία εκδίδεται εντός έξι (6) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος, καθορίζονται τα δίκτυα τακτικών υπεραστικών και αστικών γραμμών δημοσίων οδικών μεταφορών επιβατών, σύμφωνα με το άρθρο 11. Για τις γραμμές αυτές υφίσταται υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος.

3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, καθορίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές για την άδεια ίδρυσης και λειτουργίας αμαξοστασίων της παρ. 3 του άρθρου 12.

4. Με απόφαση της αρμόδιας κατά τόπο περιφερειακής αρχής, η οποία εκδίδεται εντός έξι (6) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος, καθορίζονται οι προδιαγραφές των στάσεων και των στεγάστρων αναμονής επιβατών του άρθρου 13.

5. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία εκδίδεται εντός έξι (6) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος, θεσπίζονται κανόνες:

- α) για την παρακολούθηση του τρόπου εκτέλεσης των συμβάσεων από τους αναδόχους,
- β) για την έρευνα ικανοποίησης των επιβατών, και
- γ) για την έρευνα και διαπίστωση των ποιοτικών παραμέτρων του προσφερόμενου μεταφορικού έργου.

6. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών, η οποία εκδίδεται εντός ενός (1) έτους από την έναρξη ισχύος του παρόντος, καθορίζεται η διαδικασία διαπίστωσης παράβασης των συμβατικών υποχρεώσεων και των υποχρεώσεων που απορρέουν από τον παρόντα και τον Κανονισμό (ΕΚ) 1370/2007, σύμφωνα με το άρθρο 22 του παρόντος, και επιβολής προστίμων. Με την ίδια απόφαση εξειδικεύονται τα διοικητικά πρόστιμα του άρθρου 23 για κάθε παράβαση των υποχρεώσεων του αναδόχου, όπως αυτές απορρέουν από τη σύμβαση, τον παρόντα και τον Κανονισμό (ΕΚ) 1370/2007.

7. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να επιβληθεί η παροχή δημοσίων τακτικών υπεραστικών ή αστικών οδικών μεταφορών επιβατών, κατ' εφαρμογή του άρθρου 24 σε φορείς που είναι σε θέση να ανταποκριθούν εν όλω ή εν μέρει, με όρους ανάλογους αυτών που ισχύουν για αναδόχους αντίστοιχων υπηρεσιών, ώστε να διασφαλισθεί η συνεχής εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού. Η επιβολή της υποχρέωσης αυτής δεν μπορεί να υπερβαίνει τα δύο (2) έτη.

8. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν εισήγησης της αρμόδιας αρχής, καθορίζονται οι ειδικότεροι όροι και προϋποθέσεις για τις απευθείας αναθέσεις σε τρίτους λόγω περιορισμένου μεταφορικού έργου, κατ' εφαρμογή του άρθρου 25.

9. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία εκδίδεται εντός ενός (1) έτους από την έναρξη ισχύος του παρόντος, καθορίζονται:

- α) τα στοιχεία και τα δικαιολογητικά που περιέχει ο φάκελος πρότασης εκτέλεσης νέας υπεραστικής ή αστικής γραμμής, ο οποίος υποβάλλεται από τις αρμόδιες τοπικές αρχές,
- β) οι νέες τακτικές υπεραστικές ή αστικές γραμμές,
- γ) η αφετηρία, οι ενδιάμεσες στάσεις και το τέρμα των νέων γραμμών, οι όροι και οι προϋποθέσεις λειτουργίας τους, καθώς και ο τρόπος διενέργειας των δρομολογίων, κατ' εφαρμογή του άρθρου 27.

Άρθρο 31 **Μεταβατικές διατάξεις**

1. Μέχρι την ολοκλήρωση των διαδικασιών ανάθεσης του μεταφορικού έργου στους αναδόχους, σύμφωνα με τον παρόντα, το υπεραστικό και αστικό συγκοινωνιακό έργο που παρέχεται, εξακολουθεί να διενεργείται από τους υφιστάμενους φορείς παροχής του συγκοινωνιακού έργου. Οι ανωτέρω διαδικασίες ανάθεσης ολοκληρώνονται εντός δύο (2) ετών από την έναρξη ισχύος του παρόντος, με την επιφύλαξη έναρξης οποιασδήποτε διοικητικής ή δικαστικής διαδικασίας, οπότε το χρονικό διάστημα παρατείνεται μέχρι το πέρας των εν λόγω διαδικασιών.
2. Οι τακτικές υπεραστικές και αστικές γραμμές οδικών μεταφορών επιβατών, οι αφετηρίες, τα τέρματα και οι στάσεις που υφίστανται και λειτουργούν πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος, διατηρούν τον χαρακτηρισμό τους, με δυνατότητα κατάργησης ή τροποποίησης, σύμφωνα με τον παρόντα.
3. Περιοχές, οι οποίες κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος έχουν χαρακτηριστεί ως αστικές, διατηρούν τον χαρακτηρισμό αυτό, με δυνατότητα τροποποίησης, σύμφωνα με το άρθρο 11.

Άρθρο 32 **Καταργούμενες διατάξεις**

1. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργούνται:
 - α) τα άρθρα 33 έως 49 του ν. 4568/2018 (Α' 178), περί αστικών οδικών μεταφορών, και
 - β) τα άρθρα 1 έως 49 του ν. 4199/2013 (Α' 216), περί δημόσιων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών.
2. Από την έναρξης εκτέλεσης στην επικράτεια του μεταφορικού έργου που παραχωρείται σύμφωνα με τον παρόντα, καταργούνται:
 - α) τα άρθρα 1 έως 32 του ν. 2963/2001 (Α' 268), περί οργάνωσης και λειτουργίας των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία,
 - β) το άρθρο 54Α του ν. 4199/2013, περί παροχής συγκοινωνιακού έργου εντός κλειστών γεωγραφικών περιοχών (νήσων) που δεν αποτελούν ίδιο νομό,
 - γ) το π.δ. 967/1979 (Α' 272), περί καθορισμού όρων, προϋποθέσεων και διαδικασίας αναθέσεως της εκμεταλλεύσεως εις το οικείο Κ.Τ.Ε.Λ. αγόνων γραμμών, εντάξεως εις τα Κ.Τ.Ε.Λ. αυτοκινήτων οχημάτων ως και περί υπεραστικών λεωφορειακών γραμμών κλειστών γεωγραφικών περιοχών (νήσων), και
 - δ) το άρθρο 67 του ν. 4850/2021 (Α' 208), περί παραχώρησης μικροσυγκοινωνίας άγονης γραμμής σε νήσους με πληθυσμό κάτω των δέκα χιλιάδων (10.000) κατοίκων.

ΜΕΡΟΣ Β΄**ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (Ρ.Α.Ε.Μ.)****Άρθρο 33****Κατάργηση Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών (Ρ.Α.Ε.Μ.) του ν. 4199/2013 και μεταφορά των αρμοδιοτήτων της**

1. Η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών (Ρ.Α.Ε.Μ.) που συστάθηκε και συγκροτήθηκε με τον ν. 4199/2013 (Α΄ 216), καταργείται από την ημερομηνία έκδοσης της κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών της παρ. 2 του άρθρου 34.
2. Οι τριάντα τρεις (33) οργανικές θέσεις της Ρ.Α.Ε.Μ., οι οποίες με το άρθρο 80 του ν. 4199/2013 συστάθηκαν ή μεταφέρθηκαν από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.), από την έναρξη ισχύος του παρόντος μεταφέρονται, ως κενές οργανικές θέσεις, ως ακολούθως:
 - α. Οι είκοσι τρεις (23) θέσεις Ειδικού Επιστημονικού Προσωπικού στη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, που αποτελεί από την έναρξη ισχύος του παρόντος την αρμόδια αρχή εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007, σύμφωνα με το άρθρο 5.
 - β. Οι δέκα (10) θέσεις στη Ρ.Α.Σ..
3. Κανονιστικές ή ρυθμιστικές αρμοδιότητες υπηρεσιών ή άλλων φορέων, οι οποίες με τον ν. 4199/2013 μεταφέρθηκαν στη Ρ.Α.Ε.Μ., από την έναρξη ισχύος του παρόντος επανέρχονται στους φορείς που τις ασκούσαν έως την ημερομηνία έναρξης ισχύος του ν. 4199/2013.

Άρθρο 34**Εξουσιοδοτικές διατάξεις**

1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Εσωτερικών καθορίζονται τα αναγκαία προσόντα και κάθε άλλο σχετικό θέμα για τις θέσεις που μεταφέρονται στη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.
2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών γίνεται εκκαθάριση της Ρ.Α.Ε.Μ. και τακτοποιούνται οιασδήποτε μορφής οικονομικές υποχρεώσεις της Ρ.Α.Ε.Μ..

Άρθρο 35**Καταργούμενες διατάξεις**

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργούνται τα άρθρα 55 έως 84 του ν. 4199/2013 (Α΄ 216), περί Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών.

ΜΕΡΟΣ Γ΄
ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΟΣΕ Α.Ε. ΚΑΙ ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.

Άρθρο 36

Σκοπός

Σκοπός του παρόντος Μέρους είναι η αναδιάρθρωση του σιδηροδρομικού τομέα μέσω της αναδιοργάνωσης και του διαχωρισμού των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., με τη μεταβίβαση του συνόλου των μετοχών της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. από την ΟΣΕ Α.Ε. στο Ελληνικό Δημόσιο. Με την παραπάνω αναδιάρθρωση σκοπείται περαιτέρω η βελτίωση της ελκυστικότητας, της παραγωγικότητας και της ανταγωνιστικότητας των εταιρειών του σιδηροδρομικού τομέα, ώστε να προσφέρουν προϊόντα και υπηρεσίες που είναι αξιόπιστα, οικονομικά αποδοτικά και ανταποκρίνονται στις ανάγκες της αγοράς και των χρηστών. Επιπλέον, το παρόν Μέρος αποσκοπεί στην αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων των σιδηροδρόμων αναφορικά με την ενεργειακή απόδοση και τη μείωση των εκπομπών ρύπων στο πλαίσιο λήψης μέτρων για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, στον ψηφιακό μετασχηματισμό των σιδηροδρόμων μέσω της αξιοποίησης των ψηφιακών τεχνολογιών και στην εξάλειψη των χρόνιων καθυστερήσεων στην ανάπτυξη και στον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού δικτύου.

Άρθρο 37

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος Μέρους, νοούνται ως:

- α) «τακτική συντήρηση»: η συνήθης συντήρηση του ενεργού σιδηροδρομικού δικτύου, η οποία λαμβάνει χώρα ανά τακτά χρονικά διαστήματα, εκ των προτέρων προκαθορισμένα και περιλαμβάνει το σύνολο των εργασιών αντικατάστασης ανταλλακτικών - εξαρτημάτων που έχει ορίσει ο κατασκευαστής του δικτύου.
- β) «βαριά συντήρηση»: η συντήρηση, όπως αυτή ορίζεται στην περ. 30 του άρθρου 3 του ν. 4408/2016 (Α΄ 135).
- γ) «ενεργό δίκτυο», «δίκτυο υπό κατασκευή», «ενεργό δίκτυο σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας» και «καταργημένο δίκτυο»: οι κατηγορίες της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής, όπως αυτές ορίζονται στην παρ. 1 του άρθρου 9 του ν. 3891/2010 (Α΄ 188).
- δ) «διαχειριστής υποδομής»: η εταιρεία που έχει την ευθύνη για τη λειτουργία, τη συντήρηση, την αναβάθμιση και την ανακαίνιση της σιδηροδρομικής υποδομής σε ένα δίκτυο, καθώς και την ευθύνη για τη συμμετοχή στην ανάπτυξή της, όπως οι δραστηριότητες αυτές ορίζονται στην περ. 2 του άρθρου 3 του ν. 4408/2016.
- δα) «ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής»: σχεδιασμός δικτύου, οικονομικός και επενδυτικός σχεδιασμός, καθώς και κατασκευή και αναβάθμιση της υποδομής,
- δβ) «λειτουργία της σιδηροδρομικής υποδομής»: κατανομή σιδηροδρομικών δρομολογίων, διαχείριση της κυκλοφορίας και χρέωση της χρήσης της υποδομής,
- δγ) «συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής»: έργα για τη διατήρηση της κατάστασης και της ικανότητας της υφιστάμενης υποδομής,

δδ) «ανακαίνιση της σιδηροδρομικής υποδομής»: σοβαρές εργασίες αντικατάστασης επί της υφιστάμενης υποδομής, οι οποίες δεν μεταβάλλουν τις συνολικές επιδόσεις της,
 δε) «αναβάθμιση της σιδηροδρομικής υποδομής»: σοβαρές εργασίες τροποποίησης της υποδομής, οι οποίες βελτιώνουν τις συνολικές επιδόσεις της,
 δστ) «βασικά καθήκοντα του διαχειριστή της υποδομής»: λήψη αποφάσεων σχετικά με την κατανομή των σιδηροδρομικών δρομολογίων, συμπεριλαμβανομένου τόσο του καθορισμού και της εκτίμησης της διαθεσιμότητας, όσο και της κατανομής συγκεκριμένων σιδηροδρομικών δρομολογίων και λήψη αποφάσεων σχετικά με τη χρέωση της χρήσης της υποδομής, περιλαμβανομένου του καθορισμού και της είσπραξης των τελών, σύμφωνα με το πλαίσιο χρέωσης και το πλαίσιο κατανομής χωρητικότητας που θεσπίζονται σύμφωνα με τα άρθρα 29 και 39 του ν. 4408/2016.

Άρθρο 38

Μεταβίβαση μετοχών ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. - Αντικατάσταση παρ. 1 άρθρου 2 του ν. 3891/2010

1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων και Υποδομών και Μεταφορών που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, μεταβιβάζεται το σύνολο των μετοχών της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. από την ΟΣΕ Α.Ε. στο Ελληνικό Δημόσιο, με αντάλλαγμα το οποίο προσδιορίζεται στην ως άνω απόφαση, μετά τη διενέργεια ανεξάρτητου νομικού και οικονομικού ελέγχου ("due diligence") κατά τα προβλεπόμενα στις παρ. 2 έως 5 του άρθρου 39. Η μεταβίβαση αυτή απαλλάσσεται από οποιονδήποτε φόρο ή τέλος υπέρ του Δημοσίου ή τρίτων.

2. Με την απόφαση της παρ. 1 προσδιορίζονται ειδικά η διαδικασία και ο τρόπος μεταβίβασης των μετοχών, οι αποφάσεις των αρμοδίων εταιρικών οργάνων, η συντέλεση των διατυπώσεων δημοσιότητας, ο τρόπος καταβολής του ανταλλάγματος και κάθε αναγκαία σχετική λεπτομέρεια η οποία επιβάλλεται από την οικεία νομοθεσία. Με την ίδια απόφαση προσδιορίζεται επιπλέον το αντάλλαγμα το οποίο λαμβάνει η ΟΣΕ Α.Ε. από το Ελληνικό Δημόσιο για τη μεταβίβαση των μετοχών τις οποίες κατέχει στην ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. Το ανωτέρω αντάλλαγμα δύναται να συνίσταται είτε σε είδος, είτε σε χρήματα.

3. Η παρ. 1 του άρθρου 2 του ν. 3891/2010 (Α' 188) αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Οι εταιρίες που αποτελούν αντικείμενο των ρυθμίσεων του παρόντος νόμου είναι οι εξής:

α) η εταιρία με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» (εφεξής «ΟΣΕ Α.Ε.»),

β) η εταιρία με την επωνυμία «ΓΑΙΑΟΣΕ - Ανώνυμη Εταιρεία Αστικών Ακινήτων, Κτηματικών, Οικοδομικών, Τουριστικών και Συναφών Επιχειρήσεων» (εφεξής «ΓΑΙΑΟΣΕ»), η οποία ιδρύθηκε από την ΟΣΕ Α.Ε. με βάση την περ. στ' της παρ. 2 του άρθρου 6 του ν.δ. 674/1970 (Α' 192) και το σύνολο των μετοχών της οποίας ανήκει στην «Ελληνική Εταιρεία Συμμετοχών και Περιουσίας Α.Ε.»,

γ) η εταιρία με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Μεταφορές - Μεταφορικές Υπηρεσίες Επιβατών και Φορτίου Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία», ήδη μετονομασθείσα σε «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (εφεξής «ΤΡΑΙΝΟΣΕ»), η οποία ιδρύθηκε από την ΟΣΕ Α.Ε. με βάση την περ. στ' της παρ. 2 του άρθρου 6 του ν.δ. 674/1970 και το σύνολο των μετοχών της οποίας ανήκει σε τρίτη εταιρεία,

δ) η εταιρεία με την επωνυμία «ΕΡΓΑ ΟΣΕ Ανώνυμη Εταιρεία» (εφεξής: «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.»), η οποία ιδρύθηκε από την ΟΣΕ Α.Ε. με βάση την περ. στ' της παρ. 2 του άρθρου 6 του ν.δ. 674/1970 και το σύνολο των μετοχών της οποίας ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο.»

4. Η παρ. 3 ισχύει από την έκδοση της απόφασης της παρ. 1.

Άρθρο 39

Αντικείμενο μεταβίβασης

1. Με την έκδοση της απόφασης της παρ. 1 του άρθρου 38, μεταβιβάζονται και περιέρχονται κατά πλήρη κυριότητα από την ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος» (ΟΣΕ Α.Ε.) στο Ελληνικό Δημόσιο δέκα χιλιάδες (10.000) ονομαστικές μετοχές, ονομαστικής αξίας τριάντα (30,00) ευρώ η κάθε μία, οι οποίες αντιστοιχούν σε ποσοστό εκατό τοις εκατό (100%) του συνολικού μετοχικού κεφαλαίου ύψους τριακοσίων χιλιάδων (300.000) ευρώ της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.».

2. Προς τον σκοπό της ως άνω μεταβίβασης, το Ελληνικό Δημόσιο διεξάγει ανεξάρτητο νομικό και οικονομικό έλεγχο ("due diligence") της υπό μεταβίβαση επιχείρησης ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.. Στο πλαίσιο του ως άνω ελέγχου και προκειμένου να καθορισθεί το αντάλλαγμα της μεταβίβασης της παρ. 2 του άρθρου 38, το Ελληνικό Δημόσιο δύναται να αναθέτει τον καθορισμό της παρούσας καθαρής αξίας κάθε μεταβιβαζόμενης μετοχής σε δύο ή περισσότερους ανεξάρτητους εμπειρογνώμονες που συντάσσουν γραπτή έκθεση που απευθύνεται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, ως εκπρόσωπο του Δημοσίου και δημοσιεύεται στον διαδικτυακό του τόπο. Οι εμπειρογνώμονες θεωρούνται ανεξάρτητοι εφόσον συντρέχουν στο πρόσωπό τους, για τρία (3) τουλάχιστον συνεχόμενα έτη πριν από την ημερομηνία σύνταξης της έκθεσης του προηγούμενου εδαφίου, οι απαιτήσεις ανεξαρτησίας του άρθρου 21 του ν. 4449/2017 (Α' 7), καθώς και της παρ. 4 του άρθρου 17 του ν. 4548/2018 (Α' 104).

3. Οι εμπειρογνώμονες, σύμφωνα με την παρ. 2, είναι είτε ορκωτοί ελεγκτές - λογιστές και ελεγκτικές εταιρείες που έχουν εγγραφεί στο δημόσιο μητρώο της Επιτροπής Λογιστικής Τυποποίησης και Ελέγχων, σύμφωνα με τον ν. 4449/2017, οι οποίοι παρέχουν νόμιμα υπηρεσίες στην Ελλάδα, είτε πιστοποιημένοι εκτιμητές, σύμφωνα με την υποπαρ. Γ.1 του άρθρου πρώτου του ν. 4152/2013 (Α' 107).

4. Στην έκθεση της παρ. 2, οι εμπειρογνώμονες δηλώνουν σε κάθε περίπτωση αν, κατά τη γνώμη τους, η προτεινόμενη αξία κάθε μετοχής είναι δίκαιη και λογική. Στην ίδια έκθεση, περιλαμβάνονται τουλάχιστον οι ακόλουθες πληροφορίες:

α) η μέθοδος ή οι μέθοδοι αποτίμησης που υιοθετήθηκαν για τον καθορισμό της προτεινόμενης αξίας της μετοχής,

β) γνώμη για το αν η μέθοδος ή οι μέθοδοι αυτές είναι κατάλληλες για τη συγκεκριμένη περίπτωση,

γ) γνώμη για τις αξίες που προέκυψαν από την εφαρμογή κάθε μεθόδου,

δ) γνώμη για τη βαρύτητα που αποδόθηκε σε ορισμένη ή ορισμένες μεθόδους για τον προσδιορισμό των παραπάνω αξιών, καθώς και περιγραφή των δυσκολιών που προέκυψαν κατά την αποτίμηση.

5. Κάθε εμπειρογνώμονας έχει το δικαίωμα, στο πλαίσιο του ως άνω καθορισμού της αξίας, να ζητεί από την ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. κάθε χρήσιμη πληροφορία και έγγραφο, καθώς και να προβαίνει σε κάθε απαραίτητη εξέταση.

Άρθρο 40

Λειτουργία - Εποπτεία

1. Η λειτουργία της ΟΣΕ Α.Ε. και της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. διέπεται από τις ρυθμίσεις του παρόντος, όπως εκάστοτε ισχύουν, από τις ειδικές γι' αυτές διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας, όπως αντικαθίστανται και τροποποιούνται με τον παρόντα νόμο και συμπληρωματικά από τον ν. 4548/2018 (Α' 104). Η ΟΣΕ Α.Ε. και η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. λειτουργούν χάριν του δημοσίου συμφέροντος, υπάγονται στην κατηγορία των οργανισμών και επιχειρήσεων του ευρύτερου δημόσιου τομέα και εφαρμόζονται σε αυτές οι διατάξεις, που διέπουν τη λειτουργία των ανωνύμων εταιρειών των οποίων το μετοχικό κεφάλαιο ανήκει κατά απόλυτη πλειοψηφία στο Ελληνικό Δημόσιο, με εξαίρεση των όσων ορίζονται ρητά στην κείμενη νομοθεσία.

2. Κατά τη λειτουργία τους, τόσο οι εταιρείες που αποτελούν αντικείμενο του παρόντος, δηλαδή η ΟΣΕ Α.Ε. και η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., όσο και η εν γένει σιδηροδρομική αγορά εποπτεύονται όσον αφορά σε θέματα λειτουργίας και αρμοδιοτήτων τους από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών. Η οικονομική εποπτεία τους ασκείται από τον Υπουργό Οικονομικών.

3. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών είναι υπεύθυνο για τον καθορισμό των συνθηκών, του πλαισίου χρηματοδότησης και των στρατηγικών προτεραιοτήτων για τον τομέα των σιδηροδρόμων. Στο πλαίσιο αυτό, το Υπουργείο είναι υπεύθυνο για τα ακόλουθα:

α) τον καθορισμό των στρατηγικών στόχων για την πολιτική των σιδηροδρομικών και πολυτροπικών μεταφορών στο πλαίσιο εκπόνησης του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών («ΕΣΣΜ»),

β) υπό την επιφύλαξη των άρθρων 13, 14 και 60 του ν. 4632/2019 (Α' 159), την επεξεργασία του ρυθμιστικού πλαισίου για τις σιδηροδρομικές και τις λοιπές μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, του καθορισμού των προτύπων ασφάλειας και τεχνικής κατασκευής, της βιωσιμότητας και της εν γένει προώθησης των σιδηροδρομικών μεταφορών,

γ) τη διαμόρφωση του πλαισίου για την εξασφάλιση ίσης και άνευ διακρίσεων πρόσβασης στη δημόσια σιδηροδρομική υποδομή,

δ) την προετοιμασία και κατάρτιση πολυετούς στρατηγικού προγράμματος επενδύσεων στον τομέα των μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων και αυτών για την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό της σιδηροδρομικής υποδομής στο πλαίσιο του ΕΣΣΜ, το οποίο λαμβάνει υπόψη του την πολυτροπικότητα των μεταφορών και αφορά σε όλα τα μέσα μεταφοράς (οδικές, σιδηροδρομικές, θαλάσσιες, εναέριες και διατροπικές μεταφορές / εφοδιαστική αλυσίδα),

ε) τη διασφάλιση της διάθεσης των δημόσιων πόρων που είναι απαραίτητοι για τη συντήρηση, επισκευή, επέκταση και ανακαίνιση του σιδηροδρομικού δικτύου και την ορθή κατάρτιση του προϋπολογισμού με βάση ένα πολυετές Στρατηγικό Πρόγραμμα Σιδηροδρομικών Επενδύσεων που χρηματοδοτείται από το συγχρηματοδοτούμενο ή το εθνικό Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων ή από πόρους του Ταμείου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας και εγκρίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Οικονομικών και Ανάπτυξης και Επενδύσεων,

στ) τον καθορισμό ενός πλαισίου ποιότητας με την καθιέρωση των δεικτών απόδοσης και παρακολούθησης της παρ. 2 του άρθρου 45 για την παροχή αποτελεσματικών, αξιόπιστων και σύμφωνων με τις ισχύουσες διατάξεις υπηρεσιών επί της σιδηροδρομικής υποδομής,

ζ) τη διασφάλιση της ποιοτικής παροχής των υπηρεσιών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και της υλοποίησης του πολυετούς στρατηγικού προγράμματος σιδηροδρομικών επενδύσεων, μέσω της σύναψης των συμβάσεων απόδοσης του άρθρου 47.

4. Για την κατάρτιση του ΕΣΣΜ της παρ. 3, οι εταιρείες ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. υποβάλλουν αμελλητί στον αρμόδιο Υπουργό λεπτομερείς μελέτες σκοπιμότητας, στις οποίες αποτυπώνονται οι ανάγκες ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού του σιδηροδρομικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των κυκλοφοριακών προβλέψεων και της λεπτομερούς κοστολόγησης της προτεινόμενης ανάπτυξης και της λειτουργίας των γραμμών. Για κάθε προτεινόμενο έργο το οποίο περιλαμβάνεται στις μελέτες σκοπιμότητας του πρώτου εδαφίου, εξετάζονται οι οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές συνέπειές του και παρέχεται τεκμηρίωση αναφορικά με τη βιωσιμότητά του. Στις μελέτες αυτές περιγράφονται, επίσης, τα υφιστάμενα έργα και η εξέλιξή τους. Το ΕΣΣΜ, το οποίο καταρτίζεται με βάση τις μελέτες σκοπιμότητας των εταιρειών, κατηγοριοποιεί τα έργα τα οποία αφορούν (α) στην ανάπτυξη, (β) στην αναβάθμιση και ανακαίνιση και (γ) στην τακτική και έκτακτη συντήρηση του σιδηροδρομικού δικτύου. Η ΟΣΕ Α.Ε. και η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., υπό την εποπτεία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, προτεραιοποιούν τα ανωτέρω έργα.

5. Με βάση το ΕΣΣΜ, η ΟΣΕ Α.Ε., ως Διαχειριστής της ελληνικής σιδηροδρομικής υποδομής, καταρτίζει το Σχέδιο Δράσης ("Σχέδιο Δράσης"). Το Σχέδιο Δράσης εξειδικεύει όλα τα έργα τα οποία περιλαμβάνονται στο ΕΣΣΜ και λειτουργεί ως οδικός χάρτης που καθορίζει τον τρόπο και ιδίως τον χρόνο οργάνωσης και υλοποίησης του συνόλου των απαραίτητων εργασιών. Το ακριβές περιεχόμενο του Σχεδίου Δράσης, το οποίο κατ' ελάχιστον περιλαμβάνει την ιεράρχηση και τον καθορισμό του χρονοδιαγράμματος όλων των έργων που περιλαμβάνονται σε αυτό, δύναται να καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Για το ακριβές περιεχόμενο και την κατάρτιση του πρώτου Σχεδίου Δράσης μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος συνάπτεται σύμβαση παροχής τεχνικής βοήθειας με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

6. Η ΟΣΕ Α.Ε. και η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. αναλαμβάνουν την υλοποίηση των έργων του Σχεδίου Δράσης της παρ. 5, ανάλογα με τις αρμοδιότητές τους, όπως αυτές προσδιορίζονται στα άρθρα 41 και 42. Ειδικότερα, η ΟΣΕ Α.Ε. αναλαμβάνει την υλοποίηση των έργων τα οποία εκτελούνται εντός τόσο του ενεργού δικτύου, όσο και του ενεργού δικτύου σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας και η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. αναλαμβάνει την υλοποίηση των έργων προτεραιότητας για την κατασκευή νέων σιδηροδρομικών γραμμών στο υπό κατασκευή δίκτυο, καθώς και την υλοποίηση έργων τα οποία απαιτείται να εκτελεστούν εντός του καταργημένου δικτύου.

Άρθρο 41

Αρμοδιότητες ΟΣΕ Α.Ε. - Αντικατάσταση άρθρου 1, παρ. 2 άρθρου 3 και παρ. 3 άρθρου 7 του ν. 2671/1998

1. Το άρθρο 1 του ν. 2671/1998 (Α' 289) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 1
Αρμοδιότητες της ΟΣΕ Α.Ε.

1. Η εταιρεία ΟΣΕ Α.Ε. ασκεί καθήκοντα διαχειριστή της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής (infrastructure manager), όπως ορίζεται στην περ. 2 του άρθρου 3 του ν. 4408/2016 (Α' 135), σε συνδυασμό με τις διατάξεις του παρόντος. Η ΟΣΕ Α.Ε. ως διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής, ενεργεί ως ανεξάρτητος οργανισμός φέροντας ευθύνη τόσο για την κατασκευή νέας υποδομής στο ενεργό δίκτυο και στο ενεργό δίκτυο σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας, όσο και για τη συντήρηση και λειτουργία της υφιστάμενης υποδομής, και έχει, επίσης, όσες αρμοδιότητες προβλέπονται από την εθνική και ενωσιακή νομοθεσία για τον διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής.

2. Ως διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής, η ΟΣΕ Α.Ε. αναλαμβάνει την εκπόνηση Σχεδίου Δράσης του σιδηροδρομικού τομέα και την εκτέλεση όλων των εργασιών που απαιτούνται για το ενεργό σιδηροδρομικό δίκτυο και για το ενεργό δίκτυο σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας, δηλαδή την εκτέλεση τόσο της τακτικής, όσο και της βαριάς συντήρησης. Επίσης, αναλαμβάνει την εκτέλεση εργασιών ανακαίνισης και αναβάθμισης της σιδηροδρομικής υποδομής στο ενεργό δίκτυο, ώστε να ελαχιστοποιούνται ενδεχόμενες διακοπές αναφορικά με την παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών, καθώς και στο ενεργό δίκτυο σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας, ώστε να αποκαθίσταται το συντομότερο δυνατόν η λειτουργία του. Η ΟΣΕ Α.Ε., μέσω του προγραμματισμού των εργασιών συντήρησης της εν λειτουργία σιδηροδρομικής γραμμής, έχει ως στόχο τη μείωση των σφαλμάτων ώστε να σταθεροποιείται η αποτελεσματική κυκλοφορία της γραμμής και να περιορίζεται η πιθανότητα υποβάθμισης της ποιότητάς της. Η ΟΣΕ Α.Ε. έχει, επίσης, την εποπτεία και τον χειρισμό θεμάτων του υφιστάμενου δικτύου, όπως της επιδομής γραμμής, των γεφυρών και των μεταλλικών έργων, των υπογείων και γεωτεχνικών έργων και λοιπών υφισταμένων εγκαταστάσεων, τη σύνταξη κανονισμών και προδιαγραφών, τη μεταφορά τεχνογνωσίας, την παρακολούθηση τεχνολογικών εξελίξεων στα θέματα επιδομής, υποδομής και κυκλοφορίας και ποιοτικής παρακολούθησης και αξιολόγησης της σιδηροδρομικής γραμμής.

3. Στις αρμοδιότητες της ΟΣΕ Α.Ε περιλαμβάνονται επίσης:

- α) η διαχείριση των συστημάτων ρύθμισης και ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας,
- β) η ίδρυση και λειτουργία σχολών ή εκπαιδευτικών κέντρων οποιασδήποτε φύσεως, για την παροχή εκπαίδευσης προς οποιοδήποτε πρόσωπο, όπως, ενδεικτικώς, για τους σκοπούς της Οδηγίας 2007/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης

Οκτωβρίου 2007 «σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας» (L 315/51), καθώς και

γ) κάθε άλλη δραστηριότητα που προβλέπεται από το καταστατικό της.

4. Για την εκπλήρωση των σκοπών της, η ΟΣΕ Α.Ε. μπορεί να ιδρύει θυγατρικές εταιρίες οποιασδήποτε μορφής ή να συμμετέχει σε εταιρίες ή σε κοινοπραξίες και να τους εκχωρεί αρμοδιότητες ή και δραστηριότητές της. Επιπλέον, μπορεί να συνεργάζεται με τρίτες ανεξάρτητες εταιρίες, οι οποίες δραστηριοποιούνται στον σιδηροδρομικό τομέα για την εκπλήρωση των σκοπών τους και εντός του πλαισίου των αρμοδιοτήτων τους, υπό τις προϋποθέσεις του άρθρου 7γ του ν. 4408/2016.»

2. Η παρ. 2 του άρθρου 3 του ν. 2671/1998 αντικαθίσταται και το άρθρο 3 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 3

Κυριότητα σιδηροδρομικής υποδομής

1. Ο ΟΣΕ είναι κύριος της σιδηροδρομικής υποδομής της χώρας, όπως αυτή καθορίζεται στην παρ. 3 του άρθρου 2 του π.δ. 324/1996. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, μετά από σχετική πρόταση του ΟΣΕ, προσδιορίζονται ειδικότερα τα πράγματα που αποτελούν τη σιδηροδρομική υποδομή.

2. Η κατασκευή νέων γραμμών ή δικτύων υποδομής, καθώς επίσης η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός των υφιστάμενων εγκρίνονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ανάπτυξης και Επενδύσεων, μετά από σχετική πρόταση της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και της ΟΣΕ Α.Ε., ανάλογα με τις αρμοδιότητες εκάστης εξ αυτών. Στην απόφαση αυτή καθορίζονται, επίσης, το ύψος των επενδύσεων, η επιχορήγηση αυτών από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (Π.Δ.Ε.), ως και οι λοιπές πηγές χρηματοδότησής τους.

3. Η κυριότητα των έργων ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής, που πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις παρ. 1 και 2 του άρθρου 7 του παρόντος νόμου, μεταβιβάζεται στον ΟΣΕ από τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα ή τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που ορίζονται στις ως άνω διατάξεις.»

1. Η παρ. 3 του άρθρου 7 του ν. 2671/1998 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Η ανάπτυξη νέας σιδηροδρομικής υποδομής είναι δυνατή μόνον εφόσον τηρούνται οι προδιαγραφές κατασκευής, ασφάλειας και λειτουργίας, οι οποίες καθορίζονται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών σε συμμόρφωση με την εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία.»

2. Η ΟΣΕ Α.Ε. λειτουργεί χάριν του δημοσίου συμφέροντος και της κοινής ωφέλειας, υπό καθεστώς διαχειριστικής, διοικητικής, λογιστικής και οικονομικής αυτοτέλειας, σύμφωνα με το άρθρο 40.
3. Εντός προθεσμίας έξι (6) μηνών από την δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως ολοκληρώνονται οι απαραίτητες ενέργειες για την τροποποίηση του καταστατικού της ΟΣΕ Α.Ε. προς τον σκοπό της προσαρμογής του στις διατάξεις του παρόντος νόμου.
4. Η ΟΣΕ Α.Ε. αναλαμβάνει την εκτέλεση των έργων αρμοδιότητάς της, τα οποία περιλαμβάνονται στο ΕΣΣΜ της περ. α' της παρ. 3 του άρθρου 40 και στο Σχέδιο Δράσης της παρ. 5 του άρθρου 40, δίχως να απαιτείται η διενέργεια οιασδήποτε περαιτέρω διαδικασίας. Ως «έργο» για τους σκοπούς της παρούσας παραγράφου νοείται κάθε δραστηριότητα που εμπίπτει στο αντικείμενο της ΟΣΕ Α.Ε., όπως περιγράφεται στην παρ. 1. Η επίτευξη των όρων του ΕΣΣΜ της περ. α' της παρ. 3 του άρθρου 40 παρακολουθείται μέσω των συμβάσεων απόδοσης του άρθρου 47, οι οποίες συνάπτονται μεταξύ της ΟΣΕ Α.Ε. και του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και οι οποίες περιλαμβάνουν ετήσιους στόχους επίτευξης και ορόσημα για την εταιρεία, συμπεριλαμβανομένων των δεικτών επιδόσεων δικτύου.

Άρθρο 42

Αρμοδιότητες ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. - Αντικατάσταση παρ. 1, 2, 5 και 6 άρθρου 4 ν. 3891/2010

1. Στο άρθρο 4 του ν. 3891/2010 (Α' 188), επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις:

α) Η παρ. 1 αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Α. Η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. ορίζεται ως διαχειριστής έργων για τα έργα τα οποία εκτελούνται στο δίκτυο υπό κατασκευή ("construction manager"). Η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. είναι υπεύθυνη για την κατασκευή και ανάπτυξη νέων σιδηροδρομικών γραμμών εντός του δικτύου υπό κατασκευή και για τυχόν εργασίες οι οποίες απαιτείται να εκτελεστούν εντός του καταργημένου δικτύου. Σε κάθε περίπτωση, η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. δεν συμμετέχει σε έργα τα οποία εκτελούνται στο ενεργό σιδηροδρομικό δίκτυο και στο ενεργό δίκτυο σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας, παρά μόνο υπό τους όρους και τις προϋποθέσεις της παρ. 2. Στις αρμοδιότητες της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. περιλαμβάνονται επίσης:

α) η μελέτη, δημοπράτηση, προμήθεια και κατασκευή νέων έργων σιδηροδρομικής υποδομής με των επ' αυτής σιδηροδρομικών συστημάτων που συγχρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, ή χρηματοδοτούνται αμιγώς από εθνικούς πόρους, ή από δανεισμό, ή με αυτοχρηματοδότηση, καθώς και ο καθορισμός προτύπων υγιεινής και ασφάλειας και ο έλεγχος ποιότητας των ανωτέρω έργων,

β) η διενέργεια, με μέριμνά της και δαπάνες του Δημοσίου ή τυχόν άλλων φορέων του δημόσιου τομέα, όπως αυτός ορίζεται στην περ. α) της παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 4270/2014 (Α' 143), κατά περίπτωση, απαλλοτριώσεων και επιτάξεων ιδιοκτησιών υπέρ του Δημοσίου ή άλλων φορέων του δημόσιου τομέα για την κατασκευή έργων σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς και πάσης φύσεως έργων που αναλαμβάνει ή της ανατίθενται,

- γ) η παροχή υπηρεσιών σχεδιασμού, ανάπτυξης, υποστήριξης, διαχείρισης, μελέτης, επίβλεψης και κατασκευής πάσης φύσεως έργων σε τρίτους στην Ελλάδα και το εξωτερικό,
- δ) η εν όλω ή εν μέρει ανάθεση σε τρίτους, φυσικά ή νομικά πρόσωπα ή κοινοπραξίες αυτών ή σε συνδεδεμένες επιχειρήσεις των στις περ. (α), (β) και (γ) αναφερομένων έργων, μελετών, προμηθειών και υπηρεσιών και η παρακολούθηση της εκτελέσεως των σχετικών συμβάσεων και η, κατόπιν ελέγχου, παραλαβή τους,
- ε) η σύναψη συμβάσεων για εξεύρεση οικονομικών πόρων και η διενέργεια οιασδήποτε εργασίας για την πραγματοποίηση του σκοπού της και
- στ) κάθε άλλη δραστηριότητα που προβλέπεται από το καταστατικό της.

Β. Η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., στο πλαίσιο της υλοποίησης των ανωτέρω αρμοδιοτήτων της, δύναται να αναλαμβάνει και τα εξής:

- α) τη διαχείριση όλων των τεχνικών μελετών, συμπεριλαμβανομένων και των απαραίτητων φακέλων για την ανάθεση των έργων ή για την προμήθεια του εξοπλισμού και των υλικών,
- β) τη δημοπράτηση των έργων, τη διακήρυξη μελετών, προμηθειών και υπηρεσιών,
- γ) τη σύνταξη των φακέλων που αφορούν απαλλοτριώσεις, τις άδειες οικοδόμησης και τις μελέτες επιπτώσεων,
- δ) τον ποιοτικό έλεγχο των προμηθειών,
- ε) την παρακολούθηση και επίβλεψη των εργασιών μέχρι την οριστική παραλαβή του έργου,
- στ) τη διοικητική διαχείριση των συμβάσεων και των προμηθειών και τη διαχείριση των χρηματοδοτήσεων και των πληρωμών.»

β) Η παρ. 2 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Για την εκπλήρωση του σκοπού της, η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. μπορεί να ιδρύει θυγατρικές εταιρίες οποιασδήποτε μορφής ή να συμμετέχει σε εταιρίες ή σε κοινοπραξίες με αντικείμενο τις δραστηριότητές της. Επιπλέον μπορεί να συνεργάζεται με τρίτες ανεξάρτητες εταιρίες, οι οποίες δραστηριοποιούνται στον σιδηροδρομικό τομέα για την εκπλήρωση των σκοπών τους και εντός του πλαισίου των αρμοδιοτήτων τους. Η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. δύναται να αναλαμβάνει υπό τους όρους και τις προϋποθέσεις του άρθρου 7γ του ν. 4408/2016 (Α' 135) έργα επεκτάσεων και αναβαθμίσεων, τα οποία εκτελούνται εντός του ενεργού δικτύου και του δικτύου σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας, όπως ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, έργα υπογειοποίησης ή έργα διπλασιασμού υφιστάμενης γραμμής. Τα έργα του προηγούμενου εδαφίου ανατίθενται από την ΟΣΕ Α.Ε., η οποία συνεχίζει να έχει την πλήρη εποπτεία αυτών και φέρει την πλήρη ευθύνη για την εκτέλεσή τους, ως διαχειριστής υποδομής.»

γ) Η παρ. 5 αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. αναλαμβάνει την εκτέλεση των έργων αρμοδιότητάς της, τα οποία περιλαμβάνονται στο ΕΣΣΜ της περ. α' της παρ. 3 του άρθρου 40 και στο Σχέδιο Δράσης της παρ. 5 του άρθρου 40, δίχως να απαιτείται η διενέργεια οιασδήποτε περαιτέρω διαδικασίας. Ως «έργο» για τους σκοπούς της παρούσας παραγράφου νοείται κάθε δραστηριότητα που εμπίπτει στο αντικείμενο της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., όπως περιγράφεται στην παρ. 1. Η επίτευξη των όρων του ΕΣΣΜ της περ. α' της παρ. 3 του άρθρου 40 παρακολουθείται μέσω των συμβάσεων απόδοσης του άρθρου 47, οι οποίες συνάπτονται μεταξύ της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και οι οποίες περιλαμβάνουν ετήσιους στόχους επίτευξης και ορόσημα για την εταιρεία, συμπεριλαμβανομένων δεικτών επιδόσεων δικτύου.»

δ) Η παρ. 6 αντικαθίσταται ως εξής:

«6. Οι αναγκαίες διαδικασίες για τη διενέργεια των υπέρ του Δημοσίου ή τυχόν άλλων φορέων του ευρύτερου δημόσιου τομέα, όπως αυτός ορίζεται στην περ. α' της παρ. 1 του

άρθρου 14 του ν. 4270/2014, απαλλοτριώσεων και επιτάξεων ιδιοκτησιών, προκειμένου να εκτελεσθούν έργα που σχετίζονται με τη σιδηροδρομική υποδομή, καθώς και πάσης φύσεως έργα που ανατίθενται στην ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. πραγματοποιούνται με μέριμνα της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., η οποία έχει την ευθύνη σύνταξης των σχετικών κτηματολογικών διαγραμμάτων και κτηματολογικών πινάκων, εισηγείται αρμοδίως για την κήρυξη των σχετικών αναγκαστικών απαλλοτριώσεων, επιμελείται για την έγκαιρη έγκρισή τους από τις αρμόδιες υπηρεσίες και νομιμοποιείται στις σχετικές δίκες στο όνομα και για λογαριασμό του Δημοσίου ή του φορέα υπέρ του οποίου έχει κηρυχθεί η απαλλοτρίωση. Υπόχρεος προς καταβολή αποζημίωσης στους δικαιούχους, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στη νομοθεσία περί αναγκαστικών απαλλοτριώσεων, είναι το Δημόσιο ή ο φορέας υπέρ του οποίου κηρύχθηκε η αναγκαστική απαλλοτρίωση, κατά περίπτωση.»

2. Εντός προθεσμίας έξι (6) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ολοκληρώνονται οι απαραίτητες ενέργειες για την τροποποίηση του καταστατικού της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. προς τον σκοπό της προσαρμογής του στις διατάξεις του παρόντος νόμου.

Άρθρο 43

Ενίσχυση διοικητικής δομής ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.

1. Η ΟΣΕ Α.Ε., προκειμένου να ενισχύσει τη δυναμικότητά της τόσο σε ανθρώπινο δυναμικό, όσο και σε τεχνολογικό επίπεδο, ιδίως μέσω της ανάπτυξης των καθοριστικών πυλώνων τεχνογνωσίας - ανθρώπινου δυναμικού - ψηφιακών συστημάτων, εντός τριών (3) μηνών από την έκδοση της απόφασης της παρ. 1 του άρθρου 38, προκηρύσσει διαγωνισμό με αντικείμενο την πρόσληψη ενός (1) εξωτερικού τεχνικού συμβούλου διαχείρισης, με διάρκεια απασχόλησης τουλάχιστον τρία (3) έτη.
2. Η ΟΣΕ Α.Ε. και η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. με την επιφύλαξη των στόχων οικονομικής απόδοσής τους κατά την παρ. 1 του άρθρου 45, δύνανται να προσλαμβάνουν το κατά την κρίση τους αναγκαίο για τη διεξαγωγή των εργασιών τους ημεδαπό και αλλοδαπό επιστημονικό, τεχνικό και ειδικευμένο προσωπικό και να αναθέτουν καθήκοντα συμβούλων σε ημεδαπά ή αλλοδαπά, φυσικά ή νομικά πρόσωπα, συμπεριλαμβανομένης της ανάθεσης διοίκησης και του συντονισμού των πάσης φύσεως δραστηριοτήτων που εμπίπτουν στους σκοπούς των Εταιρειών.

Άρθρο 44

Μετακινήσεις προσωπικού

1. Επιτρέπεται η μεταφορά εργαζομένου από την ΟΣΕ Α.Ε. στην ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. ή και αντίστροφα, ύστερα από: α) πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος που εκδίδεται με απόφαση του Διευθύνοντος Συμβούλου της εταιρείας στην οποία θα μεταφερθεί ο εργαζόμενος, ή β) αίτημα του εργαζομένου. Προϋπόθεση για τη διενέργεια της μεταφοράς είναι το ποσοστό κάλυψης των οργανικών θέσεων που προβλέπονται στο οργανόγραμμα του φορέα προέλευσης να ανέρχεται σε εξήντα πέντε τοις εκατό (65%) τουλάχιστον επί του συνόλου των θέσεων. Για τη μεταφορά απαιτείται τα διοικητικά συμβούλια και των δύο εταιρειών να αποφασίσουν θετικά.

2. Επιτρέπεται ο δανεισμός εργαζομένων με σύμβαση, η οποία συνάπτεται μεταξύ των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., για χρονικό διάστημα έως τριών (3) ετών, με δυνατότητα παράτασης άπαξ για ίσο χρονικό διάστημα. Το κόστος της μισθοδοσίας βαρύνει την εταιρεία υποδοχής.

Άρθρο 45

Σύμβαση Υπουργείου, ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.

1. Εντός τριών (3) μηνών από την έκδοση της απόφασης της παρ. 1 του άρθρου 38, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών συνάπτει συμβάσεις απόδοσης με καθεμία εκ των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.. Με τις συμβάσεις του πρώτου εδαφίου, καθορίζονται τα αμοιβαία δικαιώματα και υποχρεώσεις των εταιρειών και του Υπουργείου, ώστε να διασφαλίζεται η απρόσκοπτη παροχή υπηρεσιών στο σιδηροδρομικό δίκτυο, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, καθώς και το πλαίσιο αναφορικά με την παρακολούθηση και την αξιολόγηση των παρεχόμενων υπηρεσιών των εταιρειών, ιδίως μέσω της υιοθέτησης δεικτών απόδοσης και παρακολούθησης. Με τις συμβάσεις απόδοσης τίθενται ειδικές προβλέψεις για λογοδοσία των εταιρειών σχετικά με την πορεία εκτέλεσης των έργων του ΕΣΣΜ και σχετικά με ενδεχόμενες αποκλίσεις τόσο από τον οικονομικό, όσο και από τον χρονικό προγραμματισμό υλοποίησης των έργων, όπως καθορίζονται στο Σχέδιο Δράσης της παρ. 5 του άρθρου 40.
2. Οι δείκτες απόδοσης της παρ. 1 αφορούν τουλάχιστον στους ακόλουθους τομείς δραστηριοτήτων των εταιρειών:
 - α) συντήρηση και ανακαίνιση σιδηροδρομικής υποδομής,
 - β) λειτουργία σιδηροδρομικής υποδομής και
 - γ) επενδύσεις για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής.
3. Οι δείκτες απόδοσης μετρούν τα αποτελέσματα ορισμένων σχετικών δραστηριοτήτων των εταιρειών και ο βαθμός επίτευξης αυτών συμβάλλει στην ποσοτικοποίηση του Γενικού Δείκτη Απόδοσης της κάθε εταιρείας. Οι δείκτες παρακολούθησης παρέχουν συμπληρωματικές πληροφορίες σχετικά με τον ποσοτικό προσδιορισμό ορισμένων σχετικών δραστηριοτήτων των εταιρειών και δεν χρησιμοποιούνται για την ποσοτικοποίηση του Γενικού Δείκτη Απόδοσης.
4. Η αξιολόγηση της επίτευξης των δεικτών απόδοσης διενεργείται ετησίως από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών με βάση την Ετήσια Έκθεση Δραστηριοτήτων την οποία υποβάλλει καθεμία εκ των εταιρειών.

Άρθρο 46

Εταιρική διακυβέρνηση ΟΣΕ Α.Ε.

1. Με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της ΟΣΕ Α.Ε., η οποία εκδίδεται εντός τριών (3) μηνών από την έκδοση της απόφασης της παρ. 1 του άρθρου 38, εγκρίνεται ο Κανονισμός Λειτουργίας του Διοικητικού Συμβουλίου της.
2. Ο Κανονισμός Λειτουργίας του Διοικητικού Συμβουλίου της ΟΣΕ Α.Ε. περιλαμβάνει τουλάχιστον τα εξής:
 - α) Την πρόβλεψη ότι το Διοικητικό Συμβούλιο της ΟΣΕ Α.Ε. είναι επταμελές, περιλαμβανομένου του Προέδρου και του Διευθύνοντος Συμβούλου.

β) Την πρόβλεψη ότι τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου ορίζονται με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης για πενταετή θητεία.

γ) Την πρόβλεψη ότι το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών διαμορφώνει το σύνολο των προδιαγραφών, ικανοτήτων και δεξιοτήτων που είναι απαραίτητες για τον ρόλο του Προέδρου, του Διευθύνοντος Συμβούλου, καθώς και των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου συμπεριλαμβανομένου και του εκπροσώπου των εργαζομένων. Η διαδικασία καθορίζεται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, βάσει των αρχών της διαφάνειας και αξιοκρατίας και σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. Για τον σκοπό αυτόν καθορίζεται Επιτροπή Επιλογής από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, η οποία απαρτίζεται από τουλάχιστον τρία (3) μέλη. Εκτός από τον εκπρόσωπο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στην Επιτροπή της παρούσας συμμετέχουν ένας (1) εκπρόσωπος της εταιρείας με την επωνυμία «Ελληνική Εταιρεία Συμμετοχών & Περιουσίας Α.Ε.» (ΕΕΣΥΠ), και ένα (1) ανεξάρτητο μέλος με εκτενή διεθνή εμπειρία στον τομέα του ανθρώπινου δυναμικού. Η αναζήτηση υποψηφίων πραγματοποιείται από εξειδικευμένη εταιρεία συμβούλων, με βάση τις απαιτούμενες προδιαγραφές, ικανότητες και δεξιότητες, όπως αυτές καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Η Επιτροπή Επιλογής καταρτίζει κατάλογο με τους τρεις (3) επικρατέστερους υποψηφίους, τον οποίο υποβάλλει στη Γενική Συνέλευση προς εκλογή.

δ) Καθορισμό των αρμοδιοτήτων του Διοικητικού Συμβουλίου, συμπεριλαμβανομένων των υποχρεώσεων του Διοικητικού Συμβουλίου να ενεργεί αυτόνομα σε σχέση με τη διοίκηση και διαχείριση της εταιρείας, να θέτει τις προτεραιότητες για τη διάθεση και χρήση των οικονομικών πόρων της εταιρείας με την επιφύλαξη τυχόν δημοσιονομικών ορίων, να προβαίνει σε επενδύσεις σύμφωνα με τις αρμοδιότητές του και τον προϋπολογισμό της εταιρείας και της ειδικής ευθύνης του για τη δημοπράτηση και την υλοποίηση μεμονωμένων επενδυτικών έργων.

Άρθρο 47

Εταιρική διακυβέρνηση ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.

1. Με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., η οποία εκδίδεται εντός τριών (3) μηνών από την έκδοση της απόφασης της παρ. 1 του άρθρου 38, εγκρίνεται ο Κανονισμός Λειτουργίας του Διοικητικού Συμβουλίου της.
2. Ο Κανονισμός Λειτουργίας του Διοικητικού Συμβουλίου της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. περιλαμβάνει τουλάχιστον τα εξής:
 - α) Την πρόβλεψη ότι το Διοικητικό Συμβούλιο της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. είναι επταμελές, περιλαμβανομένου του Προέδρου και του Διευθύνοντος Συμβούλου.
 - β) Την πρόβλεψη ότι τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου ορίζονται με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης για πενταετή θητεία.
 - γ) Την πρόβλεψη ότι το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών διαμορφώνει το σύνολο των προδιαγραφών, ικανοτήτων και δεξιοτήτων που είναι απαραίτητες για τον ρόλο του Προέδρου, του Διευθύνοντος Συμβούλου, καθώς και των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου συμπεριλαμβανομένου και του εκπροσώπου των εργαζομένων. Η διαδικασία καθορίζεται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, βάσει των αρχών της διαφάνειας και αξιοκρατίας και σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. Για τον σκοπό αυτόν καθορίζεται Επιτροπή Επιλογής από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, η οποία απαρτίζεται από

τουλάχιστον τρία (3) μέλη. Εκτός από τον Εκπρόσωπο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στην Επιτροπή της παρούσας συμμετέχουν ένας (1) εκπρόσωπος της εταιρείας με την επωνυμία «Ελληνική Εταιρεία Συμμετοχών & Περιουσίας Α.Ε.» (ΕΕΣΥΠ) και ένα (1) ανεξάρτητο μέλος με εκτενή διεθνή εμπειρία στον τομέα του ανθρώπινου δυναμικού. Η αναζήτηση υποψηφίων πραγματοποιείται από εξειδικευμένη εταιρεία συμβούλων, με βάση τις απαιτούμενες προδιαγραφές, ικανότητες και δεξιότητες, όπως αυτές καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Η Επιτροπή Επιλογής καταρτίζει κατάλογο με τους τρεις (3) επικρατέστερους υποψηφίους, τον οποίο υποβάλλει στη Γενική Συνέλευση προς ψήφιση και εκλογή του τελικώς επιλεχθέντος υποψηφίου.

δ) Καθορισμό των υποχρεώσεων του Διοικητικού Συμβουλίου, συμπεριλαμβανομένων των αρμοδιοτήτων του ΔΣ να ενεργεί αυτόνομα σε σχέση με τη διοίκηση και διαχείριση της εταιρείας, να θέτει τις προτεραιότητες για τη διάθεση και χρήση των οικονομικών πόρων της εταιρείας με την επιφύλαξη τυχόν δημοσιονομικών ορίων, να προβαίνει σε επενδύσεις σύμφωνα με τις αρμοδιότητές του και τον προϋπολογισμό της εταιρείας και της ειδικής ευθύνης του για τη δημοπράτηση και την υλοποίηση μεμονωμένων επενδυτικών έργων.

Άρθρο 48

Επιχειρησιακό και στρατηγικό σχέδιο - Ετήσιος προϋπολογισμός - Ετήσιες οικονομικές καταστάσεις

1. Οι εταιρείες ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. υποβάλλουν στη Γενική Συνέλευση, προς έγκριση, τα επιχειρησιακά και στρατηγικά τους σχέδια και τους ετήσιους προϋπολογισμούς τους, τα οποία καταρτίζονται σύμφωνα με το ΕΣΣΜ, σύμφωνα με τις αρχές του εταιρικού δικαίου και της εταιρικής διακυβέρνησης.
2. Οι εταιρείες ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. διαχωρίζουν και απεικονίζουν λογιστικά διακριτά το κόστος που προορίζεται για την παροχή συγκεκριμένων υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος, όπως αυτές ρυθμίζονται κατά το άρθρο 14 και την παρ. 2 του άρθρου 106 της Συνθήκης για την Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, από το κόστος που σχετίζεται με τις δραστηριότητές τους που είναι ανοικτές στον ανταγωνισμό.
3. Μεταξύ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και καθεμίας εκ των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. συνάπτονται συμβάσεις για την κάλυψη των λειτουργικών δαπανών των εταιρειών που αφορούν υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος.

Άρθρο 49

Σύσταση Επιτροπής Παρακολούθησης

1. Για την παρακολούθηση και τον συντονισμό της αναδιοργάνωσης και της αναδιάρθρωσης του σιδηροδρομικού τομέα, καθώς και των έργων ή μελετών του άρθρου 50, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, συστήνεται πενταμελής Ειδική Επιτροπή Παρακολούθησης. Στην Επιτροπή αυτή συμμετέχει ένας (1) εκπρόσωπος της ΟΣΕ Α.Ε., ένας (1) εκπρόσωπος της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., ένας (1) εκπρόσωπος του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ένας (1) ανεξάρτητος τεχνικός σύμβουλος και ένας (1) ανεξάρτητος νομικός σύμβουλος.
2. Η Επιτροπή της παρ. 1 είναι αρμόδια για:

- α) τον συντονισμό και τον έλεγχο της εφαρμογής της αναδιάρθρωσης και αναδιοργάνωσης του σιδηροδρομικού τομέα με βάση τον παρόντα νόμο,
 - β) την παρακολούθηση της εκτέλεσης των εν εξελίξει συμβάσεων μεταξύ ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., την έγκριση των παραδοτέων τα οποία προβλέπονται στις ανωτέρω συμβάσεις μέσα σε ορισμένα χρονοδιαγράμματα και την επίλυση, με διαφανείς διαδικασίες, τυχόν διαφωνιών ως προς την εξέλιξη των συμβάσεων,
 - γ) τη διαβούλευση και την έγκριση των απαραίτητων διαδικαστικών και οργανωτικών αλλαγών εντός της ΟΣΕ Α.Ε. και της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., που διευκολύνουν την εφαρμογή της αναδιάρθρωσης του παρόντος,
 - δ) την παροχή ενημέρωσης ανά δίμηνο προς το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών για την πρόοδο των δράσεων του σχεδίου αναδιάρθρωσης με την υποβολή έκθεσης, με την επισήμανση τυχόν αποκλίσεων και με ειδική ενημέρωση για διορθωτικές παρεμβάσεις, όπου θεωρείται ότι αυτές είναι απαραίτητες για την ταχύτερη και αποτελεσματικότερη υλοποίηση του έργου.
3. Η Επιτροπή λαμβάνει τις αποφάσεις της με την απόλυτη πλειοψηφία των μελών της.
 4. Η Επιτροπή μπορεί να υποστηρίζεται από τεχνικό κλιμάκιο, το οποίο συστήνεται με απόφαση της Επιτροπής.
 5. Η Επιτροπή ολοκληρώνει τις εργασίες της, με την ολοκλήρωση της αναδιάρθρωσης που προβλέπεται στο παρόν και την ολοκλήρωση των εκκρεμών έργων.

Άρθρο 50 **Μεταβατική διάταξη**

Έργα ή μελέτες, που έχουν προκηρυχθεί ή συμβασιοποιηθεί έως την έναρξη ισχύος του παρόντος, εκτελούνται και ολοκληρώνονται από τον φορέα που τα προκήρυξε.

Άρθρο 51 **Καταργούμενες διατάξεις**

Από τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως καταργούνται:

- α) Οι παρ. 2 και 3 του άρθρου 3 του ν. 3891/2010 (Α' 188).
- β) Η παρ. 4 του άρθρου 3 του ν. 3891/2010.
- γ) Η παρ. 1 του άρθρου 10 του ν. 3891/2010.
- δ) Η παρ. 4 του άρθρου 4 του ν. 3891/2010.

ΜΕΡΟΣ Δ΄ **ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

Άρθρο 52 **Κατάργηση Τεχνικών Συμβουλίων Εποπτευομένων Φορέων Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών**

Τεχνικά Συμβούλια που έχουν ιδρυθεί ή λειτουργούν σε εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, καταργούνται από την έναρξη ισχύος του παρόντος.

Με πράξη των διοικήσεων των εποπτευόμενων φορέων, παραπέμπονται αμελλητί, στο Τεχνικό Συμβούλιο της παρ. 13 του άρθρου 174 του ν. 4412/2016 (Α' 147), εκκρεμείς κατά την έναρξη ισχύος υποθέσεις του άρθρου 174 του ν. 4412/2016 ή του άρθρου 76 του ν. 3669/2008 (Α' 116). Το Τεχνικό Συμβούλιο του προηγούμενου εδαφίου οφείλει να γνωμοδοτήσει προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών εντός εξήντα (60) ημερών από της περιελεύσεως σε αυτό των εκκρεμών υποθέσεων, Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται οι προβλέψεις του άρθρου 174 του ν. 4412/2016.

ΜΕΡΟΣ Ε΄
ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ - ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ

Άρθρο 53
Τελικές διατάξεις

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργείται κάθε γενική ή ειδική διάταξη που είναι αντίθετη ή ρυθμίζει διαφορετικά τα ρυθμιζόμενα με τις διατάξεις του παρόντος θέματα.

Άρθρο 54
Έναρξη ισχύος

Οι διατάξεις του παρόντος νόμου τίθενται σε ισχύ από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν άλλως ορίζεται στις επιμέρους διατάξεις του.

Αθήνα, 21 Σεπτεμβρίου 2022

Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ

Π. Πικραμμένος

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ
ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ

Χρ. Σταϊκούρας

Σπ. - Αδ. Γεωργιάδης

Ν. Παναγιωτόπουλος

ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ	ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ
N. Κεραμέως	Κων. Χατζηδάκης	Κων. Σκρέκας
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ	ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ	ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ
Π. Θεοδωρικάκος	Στ. Μενδώνη	Κων. Τσιάρας
ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ	ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
M. Βορίδης	Κων. Καραμανλής	I. Πλακιωτάκης
ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ
B. Κικίλιας	Γ. Γεραπετρίτης	K. Πιερρακάκης
	ΟΙ ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΕΣ ΥΠΟΥΡΓΟΙ	
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ	ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ	ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ
Θ. Σκυλακάκης	M. Βαρβιτσιώτης	Στ. Πέτσας

Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης

ΤΙΤΛΟΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ

**Σχέδιο Νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών
με τίτλο**

**«Διατάξεις για τις δημόσιες υπεραστικές και αστικές τακτικές οδικές μεταφορές
επιβατών. Αναδιοργάνωση των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και λοιπές
διατάξεις»**

Επισπεύδον Υπουργείο

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

**Στοιχεία επικοινωνίας: Ευαγγελία Τσάγκα, Φωτεινή Κεφαλίδου, Χαριτίνη Δέδε 2106508858 ,
Γεώργιος Πατσιαβός 2106508496**

ΤΖΙΜΑ ΑΛΙΚΗ 2106508071 tzima.al@gmail.com

ΦΩΤΕΙΝΗ ΠΑΠΑΤΣΩΡΗ 2106508010 fpapatsori@gmail.com

*Επιλέξατε από τον παρακάτω κατάλογο τον τομέα ή τους τομείς νομοθέτησης
στους οποίους αφορούν οι βασικές διατάξεις της αξιολογούμενης ρύθμισης:*

ΤΟΜΕΙΣ ΝΟΜΟΘΕΤΗΣΗΣ

	(X)
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ - ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ ¹	
ΕΘΝΙΚΗ ΑΜΥΝΑ – ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ²	
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ / ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΗ / ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ³	X
ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ⁴	
ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ – ΔΗΜΟΣΙΑ ΤΑΞΗ – ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ ⁵	X

¹ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Παιδείας & Θρησκευμάτων και Υπουργείου Πολιτισμού & Αθλητισμού.

² Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εθνικής Άμυνας και Υπουργείου Εξωτερικών.

³ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Οικονομικών.

⁴ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων και Υπουργείου Υγείας.

⁵ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εσωτερικών, Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης, Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη και Υπουργείου Δικαιοσύνης.

ΕΝΟΤΗΤΑ Α: Αιτιολογική έκθεση

	Η «ταυτότητα» της αξιολογούμενης ρύθμισης
1.	Ποιο ζήτημα αντιμετωπίζει η αξιολογούμενη ρύθμιση; Με το Μέρος Α' προσαρμόζεται η εθνική νομοθεσία στις προβλέψεις του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 (L 315/1), που είναι δεσμευτικός και για τη χώρα μας, και αφορά στις τακτικές δημόσιες υπεραστικές και αστικές οδικές επιβατικές μεταφορές. Περαιτέρω, οι αξιολογούμενες ρυθμίσεις του Μέρους Β' αναδιαρθρώνουν τον σιδηροδρομικό τομέα μέσω της αναδιοργάνωσης και του διαχωρισμού των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., με τη μεταβίβαση του συνόλου των μετοχών της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. από την ΟΣΕ Α.Ε. στο Ελληνικό Δημόσιο. Με την παραπάνω αναδιάρθρωση ενισχύονται η ελκυστικότητα, η παραγωγικότητα και η ανταγωνιστικότητα των εταιρειών του σιδηροδρομικού τομέα, ώστε να προσφέρουν προϊόντα και υπηρεσίες που είναι αξιόπιστα, οικονομικά αποδοτικά και ανταποκρίνονται στις ανάγκες της αγοράς και των χρηστών. Επιπλέον, ο παρών νόμος αποσκοπεί στην αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων των σιδηροδρόμων αναφορικά με την ενεργειακή απόδοση και τη μείωση των εκπομπών ρύπων στο πλαίσιο λήψης μέτρων για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, στον ψηφιακό μετασχηματισμό των σιδηροδρόμων μέσω της αξιοποίησης των ψηφιακών τεχνολογιών και στην εξάλειψη των χρόνιων καθυστερήσεων στην ανάπτυξη και στον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού δικτύου.

⁶ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Ανάπτυξης & Επενδύσεων, Υπουργείου Περιβάλλοντος & Ενέργειας, Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών, Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής, Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης & Τροφίμων και Υπουργείου Τουρισμού.

	Επιπλέον, με το Μέρος Δ', αντιμετωπίζεται το θέμα της ύπαρξης Τεχνικού Συμβουλίου Δημοσίων Έργων και Μελετών Εποπτευομένων Νομικών Προσώπων στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, σύμφωνα με τη διάταξη της παρ. 13 του άρθρου 174 του ν. 4412/2016 (Α' 147), το οποίο θα λειτουργούσε παράλληλα με τα Τεχνικά Συμβούλια που διαθέτουν κάποιοι από τους εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου, με αποτέλεσμα την έκδοση ενδεχομένως και αντιφατικών γνωμοδοτήσεων επί ομοειδών θεμάτων. Με τη ρύθμιση αυτή εξασφαλίζεται η έκδοση γνωμοδοτήσεων από το ίδιο συμβούλιο για όλους τους εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών επί των περιπτώσεων του άρθρου 174 του ν. 4412/2016.
2.	Γιατί αποτελεί πρόβλημα; Μέχρι σήμερα έχει γίνει προσπάθεια προσαρμογής στον Κανονισμό (ΕΚ) 1370/2007 με δύο διακριτά νομοθετήματα: α) τον ν. 4199/2013 (Α' 216) όσον αφορά τις τακτικές υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών και β) τον ν. 4568/2018 (Α' 178) όσον αφορά στις τακτικές αστικές οδικές μεταφορές επιβατών. Αποτέλεσμα αυτού ήταν ο μεν ν. 4199/2013 να έχει παραμείνει ανενεργός, αν και παρήλθε χρονικό διάστημα εννέα περίπου ετών από την ισχύ του (11.10.2013), κυρίως διότι δεν συμπεριελήφθησαν και οι τακτικές αστικές οδικές επιβατικές μεταφορές στο πεδίο εφαρμογής του, αλλά και εξαιτίας του γεγονότος ότι δεν κατέστη δυνατή η λειτουργία της Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών. Ο δε ν. 4568/2018 που αφορά στο θεσμικό πλαίσιο για τις τακτικές αστικές οδικές μεταφορές επιβατών έχει διαμορφωθεί σε διαφορετική βάση έναντι του ν. 4199/2013 που αφορά τις υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών, επιφέροντας δυσλειτουργίες κατά την εφαρμογή αμφοτέρων. Κατά συνέπεια είναι επιτακτική η ανάγκη θεσμοθέτησης ενός ενιαίου νόμου – πλαισίου για τις τακτικές υπεραστικές και αστικές οδικές μεταφορές επιβατών, ώστε να είναι δυνατός ο ορθολογικός σχεδιασμός των γεωγραφικών περιοχών παροχής των αστικών ή υπεραστικών τακτικών οδικών μεταφορών επιβατών, όπως και οι ενιαίοι κανόνες όσον αφορά τις διαδικασίες και τα όργανα σχεδιασμού, ανάθεσης, εποπτείας και ελέγχου. Με τα άρθρα 36 έως 51, που αφορούν στη μεταβίβαση του συνόλου των μετοχών της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. από την ΟΣΕ Α.Ε. επιλύεται η σύγχυση που προκαλείται από τη σχέση των δύο εταιριών ως μητρικής και θυγατρικής, τόσο σε θέματα αρμοδιοτήτων

	όσο και σε θέματα λειτουργίας των εταιρειών, όπως, μεταξύ άλλων, και σε ζητήματα χρηματοδότησης. Με την αξιολογούμενη ρύθμιση του άρθρου 52 αποσοβείται ο κίνδυνος ανομοιόμορφης επίλυσης ταυτόσημων νομικών και τεχνικών θεμάτων μεταξύ νομικών προσώπων εποπτευόμενων από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, ιδίως μετά την ίδρυση στο ίδιο Υπουργείο Τεχνικού Συμβουλίου Δημοσίων Έργων και Μελετών Εποπτευόμενων Νομικών Προσώπων, με αποτέλεσμα καθυστερήσεις στην εκτέλεση έργων και μελετών και ενδεχόμενες δικαστικές εμπλοκές.
3.	Ποιους φορείς ή πληθυσμιακές ομάδες αφορά; Άρθρα 1 έως 35: Στους αστικούς και υπεραστικούς συγκοινωνιακούς φορείς που εκτελούν μέχρι σήμερα το αστικό και υπεραστικό συγκοινωνιακό έργο, τις Περιφέρειες και Περιφερειακές Ενότητες, τους πολίτες που χρησιμοποιούν τα αστικά και υπεραστικά μέσα μεταφοράς, τις επιχειρήσεις – υποψήφιους συγκοινωνιακούς φορείς που θα θελήσουν να αναλάβουν την εκτέλεση του παρεχόμενου έργου. Άρθρα 36-51: Αφορούν κατά βάση στις εταιρείες ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και κατ' επέκταση το Ελληνικό Δημόσιο και το ευρύτερο κοινωνικό σύνολο. Άρθρο 52: Αφορά στους εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και όλους τους εμπλεκόμενους στην κατασκευή έργων και την εκπόνηση μελετών από αυτούς.

Η αναγκαιότητα της αξιολογούμενης ρύθμισης	
4.	Το εν λόγω ζήτημα έχει αντιμετωπιστεί με νομοθετική ρύθμιση στο παρελθόν; ΝΑΙ X ΟΧΙ ☐ Εάν ΝΑΙ, ποιο είναι το ισχύον νομικό πλαίσιο που ρυθμίζει το ζήτημα; - ν. 4199/2013 (Α' 216) - ν. 4568/2018 (Α' 178) - ν. 3891/2010 (Α' 188) - ν. 2671/1998 (Α' 289)

5.	Γιατί δεν είναι δυνατό να αντιμετωπιστεί στο πλαίσιο της υφιστάμενης νομοθεσίας	
	i) με αλλαγή προεδρικού διατάγματος, υπουργικής απόφασης ή άλλης κανονιστικής πράξης;	Δεν υφίσταται νομοθετική εξουσιοδότηση.
	ii) με αλλαγή διοικητικής πρακτικής συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας νέας ερμηνευτικής προσέγγισης της υφιστάμενης νομοθεσίας;	Οι επιδιωκόμενοι στόχοι δεν δύνανται να πραγματοποιηθούν με αλλαγή διοικητικής πρακτικής, περιλαμβανομένης νέας ερμηνευτικής προσέγγισης της υφιστάμενης νομοθεσίας.
	iii) με διάθεση περισσότερων ανθρώπινων και υλικών πόρων;	Η διάθεση περισσότερων πόρων, υλικών και ανθρώπινων, δεν εξυπηρετεί τους επιδιωκόμενους στόχους της προωθούμενης ρύθμισης.

Συναφείς πρακτικές	
6.	Έχετε λάβει υπόψη συναφείς πρακτικές; ΝΑΙ Χ ΟΧΙ ☐ Εάν ΝΑΙ, αναφέρατε συγκεκριμένα:
i) σε άλλη/ες χώρα/ες της Ε.Ε. ή του ΟΟΣΑ:	Γαλλία και Ιρλανδία.
ii) σε όργανα της Ε.Ε.:	
iii) σε διεθνείς οργανισμούς:	

--	--

Στόχοι αξιολογούμενης ρύθμισης																																									
7.	Σημειώστε ποιοι από τους στόχους βιώσιμης ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών επιδιώκονται με την αξιολογούμενη ρύθμιση																																								
	<table><tr><td>☐</td><td></td><td>☐</td><td></td><td>☐</td><td></td><td>☐</td><td></td><td>☐</td><td></td></tr><tr><td>☐</td><td></td><td>☐</td><td></td><td>X</td><td></td><td>X</td><td></td><td>☐</td><td></td></tr><tr><td>X</td><td></td><td>☐</td><td></td><td>☐</td><td></td><td>☐</td><td></td><td>☐</td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td>☐</td><td></td><td>X</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	☐		☐		☐		☐		☐		☐		☐		X		X		☐		X		☐		☐		☐		☐				☐		X					
☐		☐		☐		☐		☐																																	
☐		☐		X		X		☐																																	
X		☐		☐		☐		☐																																	
		☐		X																																					
8.	Ποιοι είναι οι στόχοι της αξιολογούμενης ρύθμισης;																																								
i) βραχυπρόθεσμοι:	Άρθρα 36-53: Ο σχεδιασμός του έργου των αστικών συγκοινωνιών με τον καθορισμό των αντίστοιχων γεωγραφικών περιοχών, η διενέργεια των διαγωνιστικών διαδικασιών για την ανάθεση των συμβάσεων παροχής αστικού συγκοινωνιακού έργου από τους αναδόχους. Άρθρα 36-51: Ο σαφής διαχωρισμός των αρμοδιοτήτων των δύο εταιρειών ώστε να επιτευχθούν η διακριτή κατανομή τους και η αποτελεσματικότερη λειτουργία των δύο εταιρειών. Άρθρο 52: Η άμεση και ενιαία αντιμετώπιση επί ομοίων τεχνικών και νομικών θεμάτων που εισάγονται στα Τεχνικά Συμβούλια νομικών																																								

	προσώπων εποπτευόμενων από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.
ii) μακροπρόθεσμοι:	Άρθρα 1-35: Η ανακήρυξη των αναδόχων και η υπογραφή των συμβάσεων, προκειμένου να υπάρξει ένα επαρκές και αξιόπιστο σύστημα παροχής των υπεραστικών και αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών στο σύνολο της χώρας. Άρθρα 36-51: Η βελτίωση της ελκυστικότητας, της παραγωγικότητας και της ανταγωνιστικότητας των εταιρειών του σιδηροδρομικού τομέα, ώστε να προσφέρουν προϊόντα και υπηρεσίες που είναι αξιόπιστα, οικονομικά αποδοτικά και ανταποκρίνονται στις ανάγκες της αγοράς και των χρηστών. Άρθρο 52: Η ενίσχυση της ασφάλειας δικαίου κατά την εκτέλεση έργων και την εκπόνηση μελετών.
9.	Ειδικότεροι στόχοι ανάλογα με τον τομέα νομοθέτησης ⁷

➤ Εκπαίδευση - Πολιτισμός:

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
A. ΑΝΩΤΑΤΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ							
Ποσοστό αποφοίτων γ' βαθμιας εκπαίδευσης που βρίσκουν εργασία στον τομέα των σπουδών τους εντός 6 μηνών από την έναρξη αναζήτησης							
Αριθμός πιστοποιημένων Πανεπιστημιακών σχολών (ISO κλπ)							
Αριθμός συμμετοχών σε προγράμματα Έρευνας, Τεχνολογίας & Καινοτομίας (διεθνή & εθνικά), ανά Πανεπιστημιακή Σχολή							
Αριθμός έργων/μελετών που έχουν ανατεθεί από τον ιδιωτικό τομέα, ανά Πανεπιστημιακή / Τεχνολογική Σχολή							
Δαπάνη ανά φοιτητή τριτοβάθμιας εκπαίδευσης ανά ΑΕΙ							
Ποσοστό ενηλίκων (στο σύνολο του ενεργού πληθυσμού) που συμμετέχουν σε προγράμματα δια βίου εκπαίδευσης							
B. ΣΤΟΙΧΕΙΩΔΗΣ / Α'ΘΜΙΑ / Β'ΘΜΙΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ							
Ποσοστό αναλφάβητων/σύνολο πληθυσμού							
Αριθμός ατόμων που εγκαταλείπουν το σχολείο πριν την ολοκλήρωση της β' βαθμιας και α' βαθμιας εκπαίδευσης / έτος							

⁷ Για την ενδεικτική παράθεση δεικτών αξιοποιήθηκαν οι βάσεις δεδομένων του ΟΟΣΑ (<https://data.oecd.org/Greece.htm>) και της ΕΛΣΤΑΤ (<http://www.statistics.gr/>).

Αριθμός δια-πολιτισμικών σχολείων ανά Περιφέρεια (ποσοστό μαθητών στο σύνολο των μαθητών) που φοιτούν σε διαπολιτισμικά σχολεία							
Ποσοστό αλλοδαπών μαθητών στο σύνολο (των μαθητών) – Κατανομή ανά περιφέρεια							
Αριθμός ολοήμερων / απογευματινών σχολείων και αριθμός μαθητών που φοιτούν σε αυτά							
Μέσος όρος καθηγητών / σύνολο μαθητών							
Μέσος όρος Η/Υ / σύνολο μαθητών							
Αριθμός μαθητών που επωφελούνται από προγράμματα ενισχυτικής εκπαίδευσης / έτος							
Δαπάνη ανά μαθητή ανά βαθμίδα (Α'θμια, Β'θμια) εκπαίδευσης							

ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Πραγματοποιηθείσες ανασκαφές, κατά είδος και αποτελέσματα, και αριθμός ευρημάτων							
Χρηματοδοτήσεις ανασκαφών, κατά φορέα, και ποσά που διατέθηκαν							
Πιστώσεις για ανασκαφές, που διατέθηκαν σε Εφορείες Αρχαιοτήτων							
Κήρυξη αρχαιολογικών χώρων, μνημείων, παραδοσιακών και ιστορικών οικισμών							
Πραγματοποιηθείσες απαλλοτριώσεις και καταβληθείσες αποζημιώσεις, για ακίνητα αρχαιολογικού ενδιαφέροντος							
Δαπάνες έργων που έχουν εκτελεσθεί σε μνημεία και αρχαιολογικούς χώρους, και δαπάνες έργων που βρίσκονται σε εξέλιξη							
Δαπάνες έργων που έχουν εκτελεσθεί σε μουσεία και λοιπά κτίρια και δαπάνες έργων που βρίσκονται σε εξέλιξη							
Αριθμός βιβλιοθηκών κατά νομική μορφή και είδος βιβλιοθήκης, ανάλογα με το θέμα, κατά γεωγραφικό διαμέρισμα							

➤ Εθνική άμυνα - Εξωτερική πολιτική:

Λόγω της ιδιάζουσας φύσης των τομέων αυτών πολιτικής, επαφίεται στην κρίση του επισπεύδοντος υπουργείου, ανάλογα με το συγκεκριμένο αντικείμενο κάθε ρύθμισης, το εάν θα ενσωματώνονται δείκτες στην Ανάλυση.

➤ Οικονομική / Δημοσιονομική / Φορολογική πολιτική:

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Ακαθάριστο εγχώριο προϊόν σε αγοραίες τιμές (δισ.)							
Ρυθμός μεταβολής ΑΕΠ σε σταθερές τιμές							
Ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών (% ΑΕΠ)							
Ισοζύγιο γενικής κυβέρνησης (χωρίς τις τράπεζες, % ΑΕΠ)							
Χρέος γενικής κυβέρνησης (κατά Μάαστριχτ, % ΑΕΠ)							
Πρωτογενές πλεόνασμα (ως % ΑΕΠ)							
Εναρμονισμένος Δείκτης Τιμών Καταναλωτή							

ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Φορολογικά έσοδα ως ποσοστό του ΑΕΠ							
Αναλογία άμεσης και έμμεσης φορολογίας							
Ποσά που εισπράττονται μέχρι σήμερα από τον φόρο ή τους φόρους στους οποίους αφορούν οι διατάξεις του νομοσχεδίου.							

Ποσά που εισπράχθηκαν από φορολογικούς ελέγχους							
Ποσοστό πράξεων διοικητικού προσδιορισμού φόρου ή επιβολής προστίμων που ακυρώθηκαν εν μέρει ή εν όλω από τα δικαστήρια							

➤ Κοινωνική πολιτική:

ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Ποσοστό ανεργίας							
Ποσοστό μακροχρόνια ανέργων							
Ποσοστό ανεργίας νέων							
Ποσοστό ανεργίας γυναικών							
Ποσοστό ανεργίας ανά γεωγραφική περιφέρεια							
Ποσοστό ανεργίας βάσει μορφωτικού επιπέδου							
Δείκτης απασχόλησης / Δείκτης ωρών εργασίας / Δείκτης αμοιβών (ανά βασικό τομέα της οικονομίας π.χ. μεταποίηση, κατασκευές κ.λπ.)							
Μερική απασχόληση ως ποσοστό της συνολικής απασχόλησης (στο σύνολο του πληθυσμού και ειδικότερα για νέους)							
Ποσοστό απασχολούμενων με σύμβαση ορισμένου χρόνου (στο σύνολο του πληθυσμού και ειδικότερα για νέους)							

ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Πραγματικό ύψος συντάξεων ανά ασφαλιστική ομάδα (μισθωτοί του ιδιωτικού τομέα, δημόσιοι υπάλληλοι, επαγγελματίες και έμποροι, αγρότες) και ανά έτη συνολικής ασφάλισης και αντίστοιχες δαπάνες							
Ύψος ασφαλιστικών εισφορών ανά ασφαλιστική ομάδα (μισθωτοί του ιδιωτικού τομέα, δημόσιοι υπάλληλοι, επαγγελματίες και έμποροι, αγρότες) και αντίστοιχα έσοδα του ΕΦΚΑ							
Ηλικία (πραγματική) συνταξιοδότησης ανά πληθυσμιακή ομάδα και έτη συνολικής ασφάλισης							
Μέσος χρόνος απονομής σύνταξης							
Αριθμός επιχειρησιακών, κλαδικών και ομοιοεπαγγελματικών περιπτώσεων (από διαπίστωση δικαιώσεων ή από αρμόδιο θεσμοδότη) που καταγγέλλονται ως μη ασφαλιστικές							
Ποσοστό/αριθμός εργαζομένων που καλύπτονται από αυτές							
Ποσοστό προσφυγών σχετικά με την απονομή σύνταξης που γίνονται/παρατηρούνται χωρίς προσφυγή σε διαιτησία							
Αριθμός/ποσοστό σ.σ.ε. που συνήφθησαν χωρίς προσφυγή σε διαιτησία							
Μέσος χρόνος ολοκλήρωσης διαδικασίας μεσολάβησης							
Μέσος χρόνος ολοκλήρωσης διαδικασίας διαιτησίας							
Μέση διάρκεια σ.σ.ε. (προβλεπόμενη στα σχετικά κείμενα αλλά και πραγματική με την έννοια της παράτασης μετά τη συμβατική τους λήξη)							
Ώρες εργασίας ανά ημέρα, εβδομάδα και ανά κλάδο οικονομίας							
Αριθμός αμειβόμενων υπερωριών (που δηλώθηκαν) ανά εργαζόμενο και κλάδο οικονομίας							
Αριθμός ατυχημάτων ανά κλάδο οικονομίας και αριθμός/ποσοστό ατυχημάτων που προκάλεσαν θάνατο ή αναπηρία							

ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΡΟΝΟΙΑ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Ποσοστό πληθυσμού σε καθεστώς φτώχειας, σε κίνδυνο φτώχειας ή σε κοινωνικό αποκλεισμό							
Ποσοστό υλικής στέρησης σε τέσσερα ή περισσότερα βασικά αγαθά ή υπηρεσίες							
Ποσοστό νοικοκυριών στο σύνολο του πληθυσμού που αντιμετωπίζουν δυσκολία αντιμετώπισης έκτακτων αναγκών							
Ποσοστό πληθυσμού που λαμβάνει επιδόματα και η αντίστοιχη κρατική δαπάνη (συνολικά και ανά επίδομα)							
Αριθμός παιδιών σε ορφανοτροφεία							
Αριθμός αστέγων (εκτίμηση) που σιτίζονται από δήμους και άλλες υπηρεσίες							
Ποσοστό πληθυσμού που μένει σε προσωρινή μορφή κατοικίας λόγω κρίσης (π.χ. σεισμός, πυρκαγιά)							
Κόστος κατ' άτομο ανά πρόγραμμα φροντίδας (μητρότητας, δυσκολίες μάθησης κλπ)							

ΥΓΕΙΑ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Αριθμός εσωτερικών / εξωτερικών ασθενών ανά έτος							
Ποσοστά παιδικής θνησιμότητας							
Συνολικές δαπάνες υγείας κατά κεφαλή							
Δαπάνες φαρμάκων κατά κεφαλή							
Αριθμός ιατρών ανά 1000 κατοίκους							
Αριθμός νοσοκομειακών κλινών ανά 1000 κατοίκους							
Μέση διάρκεια επείγουσας νοσηλείας							
Ειδικές νοσηλευτικές υπηρεσίες: εσωτερικοί ασθενείς (απόλυτος αριθμός και ανά διαθέσιμο κρεβάτι), μέση παραμονή, περίθαλψη εξωτερικών ασθενών (εξωτερικά ιατρεία και επείγοντα περιστατικά)							
Αριθμός ασθενών που περιμένουν για Χ μήνες να εξυπηρετηθούν (για μη επείγουσα νοσηλεία, ή για μονομερή περίθαλψη ή για την πρώτη εξέταση)							
Αριθμός νοσηλειών ανά 1000 κατοίκους							
Αριθμός κλινών ανά νοσηλευτική υπηρεσία							

ΙΣΟΤΗΤΑ ΦΥΛΩΝ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Ποσοστό απασχόλησης ανά φύλο							
συνολικά							
ανά περιφέρεια							
ανά κλάδο οικονομίας							
ανά ηλικιακή ομάδα							
Ποσοστό ανεργίας ανά φύλο							
συνολικά							
ανά περιφέρεια							
ανά κλάδο οικονομίας							
ανά ηλικιακή ομάδα							
Ποσοστό αυτοαπασχολούμενων ανά φύλο							
Ποσοστό εργοδοτών ανά φύλο							

Ποσοστό μελών Δ.Σ. εταιρειών ανά φύλο							
Ποσοστό μελών Κοινοβουλίου, περιφερειακών και δημοτικών συμβουλίων ανά φύλο							

ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΤΙΚΗ-ΠΡΟΣΦΥΓΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Αιτήματα ασύλου – Ποσοστό αποδοχής – Μέσος χρόνος έκδοσης αποφάσεων							
Μεταναστευτικές ροές ανά πύλη εισόδου/χώρα προέλευσης/ ηλικιακή ομάδα/φύλο							
Αριθμός απελάσεων ανά χώρα προέλευσης των απελαυνομένων/αιτία απέλασης							
Μονάδες φιλοξενίας μεταναστών (σχέση δυναμικότητας και πραγματικού αριθμού φιλοξενουμένων)							
Περιστατικά και είδος παραβατικότητας ανά μονάδα φιλοξενίας							

Προφανώς, στο πεδίο αυτό θα υπάρχουν και στοιχεία που αφορούν τους αλλοδαπούς που προέρχονται από άλλους δείκτες (απασχόληση, εκπαίδευση, παραβατικότητα κ.λπ.)

➤ Δημόσια Διοίκηση – Δημόσια τάξη – Δικαιοσύνη:

ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Αριθμός δημοσίων υπαλλήλων							
Αριθμός/ποσοστό α) μονίμων/ίσαχ β) ιδοχ και γ) μετακλητών υπαλλήλων							
Αναλογία υπαλλήλων ανά τμήμα, διεύθυνση, γενική διεύθυνση							
Ποσοστό υπαλλήλων με πρόσβαση στο INTERNET							
Αριθμός υπηρεσιών με εσωτερική δικτύωση (intranet)							
Αναλογία Η/Υ ανά θέση εργασίας							
Αριθμός ιστοσελίδων δημοσίων υπηρεσιών και φορέων/ σύνολο δημοσίων υπηρεσιών και φορέων							
Αριθμός κέντρων πληροφόρησης πολιτών, σε κεντρικό, περιφερειακό, νομαρχιακό και τοπικό επίπεδο καθώς και σε επίπεδο νομικών προσώπων, οργανισμών κλπ							
Αριθμός ατόμων που εξυπηρετούνται από τις δημόσιες υπηρεσίες ανά έτος και ανά υπηρεσία							
Κόστος προσωπικού (δαπάνες μισθοδοσίας και πρόσθετες δαπάνες ως ποσοστό επί της συνολικής δαπάνης ανά υπουργείο)							
Κόστος διαχείρισης θεμάτων προσωπικού: δαπάνες μονάδων προσωπικού ως ποσοστό της συνολικής δαπάνης ανά υπουργείο							

ΔΗΜΟΣΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Διαπραχθέντα αδικήματα, δράστες αδικημάτων και αναλογία ανά 100.000 κατοίκους							
Αδικήματα Ποινικού Κώδικα κατά κατηγορίες και κατά γεωγραφική περιοχή							
Διαπραχθέντα αδικήματα και θεωρούμενοι ως δράστες αυτών κατά εθνικότητα, φύλο και τάξεις ηλικιών							
Ετήσια στατιστική απεικόνιση των αδικημάτων και αξιόποινων συμπεριφορών που προκαλούν το κοινό αίσθημα (ανθρωποκτονίες, ληστείες, κλοπές – διαρρήξεις)							
Αδικήματα που αφορούν στην παράνομη είσοδο και παραμονή στη χώρα							
Συχνότητα εγκλημάτων ανά τύπο εγκλήματος							
Ποσοστό εγκληματικών περιπτώσεων που εξιχνιάστηκαν στο σύνολο των εγκλημάτων							
Σύνολο εργαζομένων στη δημόσια ασφάλεια							
Αριθμός κατοίκων ανά αστυνομικό, ανά αστυνομικό τμήμα και ανά περιοχή αστυνόμευσης							
Αναλογία αστυνομικών ανά 1000 κατοίκους – αναλογία κατοίκων ανά αστυνομικό τμήμα και περιοχή αστυνόμευσης							
Κατά κεφαλή καθαρές δαπάνες για αστυνομικές υπηρεσίες							

Κατανομή πόρων για την αντιμετώπιση της παραβατικής συμπεριφοράς ανά τομείς (π.χ. εγκλήματα βίας, οικονομικά εγκλήματα, ναρκωτικά, τροχαία, κλοπές, τρομοκρατία)							
--	--	--	--	--	--	--	--

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Αριθμός εισερχόμενων αστικών, εργατικών και εμπορικών διαφορών							
Αριθμός εισερχόμενων διοικητικών περιπτώσεων							
Συνολικός χρόνος που απαιτείται για την επίλυση αστικών, εμπορικών, εργατικών, διοικητικών και άλλων υποθέσεων							
Μέσος χρόνος έκδοσης δικαστικών αποφάσεων (Ειρηνοδικεία, Πρωτοδικεία, Εφετεία, Άρειος Πάγος/Συμβούλιο Επικρατείας)							
Μέσος όρος των υποθέσεων ανά δικαστή (ποινικά, πολιτικά και διοικητικά δικαστήρια)							
Ποσοστό δικαστικών αποφάσεων που ακυρώνονται μετά από έφεση ή αναίρεση							
Αριθμός υποθέσεων που επιλύονται με το σύστημα του εξωδικαστικού συμβιβασμού							
Αξιοποίηση εναλλακτικών μεθόδων επίλυσης διαφορών, π.χ. Διαμεσολάβηση							
Στήριξη των ατόμων που χρήζουν προστασίας αλλά δεν διαθέτουν πόρους (νομική προστασία)							
Κόστος προσφυγής στη δικαιοσύνη							
Ποσοστό ηλεκτρονικής υποβολής δικογράφων							
Ποσοστό διεκπεραιούμενων κατ' έτος υποθέσεων έναντι εκκρεμών (σε ετήσια και συνολική βάση εκκρεμοτήτων)							
Ποσοστό ποινικών υποθέσεων, σε ετήσια βάση, για τις οποίες επιβλήθηκαν ποινές μετατρέψιμες σε χρέη							
Μέσο κόστος σωφρονιστικού συστήματος ανά κρατούμενο							
Αναλογία προσωπικού φύλαξης (φυλάκων) ανά κρατούμενο							

➤ Ανάπτυξη – Επενδυτική δραστηριότητα:

ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗ/ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Δείκτης παγκόσμιας ανταγωνιστικότητας							
Επενδύσεις ως % ΑΕΠ							
Άμεσες ξένες επενδύσεις ως % ΑΕΠ							
Αριθμός επιχειρήσεων που ανοίγουν ανά κλάδο και περιφέρεια και αντίστοιχος αριθμός απασχολούμενων σε αυτές							
Αριθμός επιχειρήσεων που κλείνουν ανά κλάδο και περιφέρεια και αντίστοιχος αριθμός απασχολούμενων σε αυτές							
Διοικητικό κόστος σύστασης επιχειρήσεων							
Μέσος χρόνος σύστασης επιχειρήσεων							

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ – ΕΝΕΡΓΕΙΑ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Μονάδες - Ετήσιες εκπομπές αερίων ατμοσφαιρικής ρύπανσης κατά κεφαλή							
Ποσοστό του πληθυσμού που εξυπηρετείται από βιολογικούς καθαρισμούς							
Ποσοστό των ακτών που κρίνονται κατάλληλες για κολύμβηση σε σχέση με το σύνολο των δυνάμενων να χρησιμοποιηθούν ακτών							
Αριθμός ελέγχων καταλληλότητας δικτύου ύδρευσης κατ' έτος							
Ποσοστό οικιακών & βιομηχανικών απορριμμάτων που διατέθηκαν σε άλλες χρήσεις (π.χ. ανακύκλωση, παραγωγή ενέργειας, λιπασματοποίηση)							
Ποσοστό διατιθέμενων απορριμμάτων σε ΧΥΤΑ							
Ποσοστό δασικών εκτάσεων που καταστράφηκαν από πυρκαγιά / σύνολο δασικών εκτάσεων							
Ποσοστό αναδασωθείσών (με φυσικό ή τεχνητό τρόπο) εκτάσεων / σύνολο κατεστραμμένων δασών από πυρκαγιές							
Ποσοστό προστατευόμενων περιοχών σε σχέση με την συνολική έκταση της χώρας							
Ποσοστό του προϋπολογισμού που διατίθεται για θέματα προστασίας περιβάλλοντος							
Κατανάλωση ενέργειας κατά κεφαλή							
Κατανάλωση ενέργειας ανά μορφή ενέργειας							
Κατανάλωση ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας κατά κεφαλή							

Ποσοστά μείωσης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου ανά τριετία							
---	--	--	--	--	--	--	--

ΑΛΛΟΙ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)

Ψηφιακή διακυβέρνηση					
10.	Σε περίπτωση που προβλέπεται η χρήση πληροφοριακού συστήματος, ποια θα είναι η συμβολή αυτού στην επίτευξη των στόχων της αξιολογούμενης ρύθμισης: ΑΜΕΣΗ ☐ ή/και ΕΜΜΕΣΗ ☐ <table border="1"> <tr> <td>i) Εάν είναι άμεση, εξηγήστε:</td> <td>Δεν έχει εφαρμογή.</td> </tr> <tr> <td>ii) Εάν είναι έμμεση, εξηγήστε:</td> <td>Δεν έχει εφαρμογή.</td> </tr> </table>	i) Εάν είναι άμεση, εξηγήστε:	Δεν έχει εφαρμογή.	ii) Εάν είναι έμμεση, εξηγήστε:	Δεν έχει εφαρμογή.
i) Εάν είναι άμεση, εξηγήστε:	Δεν έχει εφαρμογή.				
ii) Εάν είναι έμμεση, εξηγήστε:	Δεν έχει εφαρμογή.				
11.	Το προβλεπόμενο πληροφοριακό σύστημα είναι συμβατό με την εκάστοτε ψηφιακή στρατηγική της χώρας (Βίβλος Ψηφιακού Μετασχηματισμού); ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☐ <table border="1"> <tr> <td>Εξηγήστε:</td> <td>Δεν έχει εφαρμογή.</td> </tr> </table>	Εξηγήστε:	Δεν έχει εφαρμογή.		
Εξηγήστε:	Δεν έχει εφαρμογή.				

12.	Διασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του εν λόγω πληροφοριακού συστήματος με άλλα υφιστάμενα συστήματα; ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☐	
	Αναφέρατε ποια είναι αυτά τα συστήματα:	Δεν έχει εφαρμογή.
13.	Έχει προηγηθεί μελέτη βιωσιμότητας του προβλεπόμενου πληροφοριακού συστήματος; ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☐	
	Εξηγήστε:	Δεν έχει εφαρμογή.

	Κατ' άρθρο ανάλυση αξιολογούμενης ρύθμισης	
14.	Σύνοψη στόχων κάθε άρθρου	
	Άρθρο	Στόχος
	1	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση προσδιορίζεται ο σκοπός του Μέρους Α' του σχεδίου νόμου, που κατατείνει στην προσαρμογή της εθνικής μας νομοθεσίας στον Κανονισμό (ΕΚ) 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) 1191/69 και (ΕΟΚ) 1107/70 (L 315/1) για την παροχή αξιόπιστων υπηρεσιών για το σύνολο των τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών.

2	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση προσδιορίζεται το αντικείμενο του Μέρους Α', που αποβλέπει στη ρύθμιση της λειτουργίας των δικτύων υπεραστικών και αστικών μεταφορών σε όλη τη χώρα.
3	Στο παρόν άρθρο προσδιορίζεται το πεδίο εφαρμογής του Μέρους Α', με την υπαγωγή σε αυτό του συνόλου των τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών της χώρας, με την εξαίρεση, κατ' εφαρμογή της παρ. 2 του άρθρου 5 του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007, της Περιφέρειας Αττικής, πλην των νήσων που υπάγονται σ' αυτή, που αποτελεί περιοχή ευθύνης Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε., της Περιφερειακής Ενότητας (Π.Ε.) Θεσσαλονίκης που αποτελεί περιοχή ευθύνης Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., της Π.Ε. Ρόδου περιοχής ευθύνης της Δημοτικής Επιχείρησης Συγκοινωνιών «ΡΟΔΑ» και της Π.Ε. Κω, περιοχής ευθύνης της Κοινωφελούς Επιχείρησης Κοινωνικής Προστασίας, Αλληλεγγύης, Πρόνοιας, Υγείας και Αστικής Συγκοινωνίας Κω (ΚΕΚΠΑΠΥΑΣ Δήμου Κω)
4	Διατυπώνονται οι ορισμοί που είναι αναγκαίοι για τη νομοτεχνική πληρότητα του Μέρους Α', που αφορούν στις υπεραστικές και αστικές τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών, ορισμοί κατά το δυνατόν εναρμονισμένοι με την υφιστάμενη νομοθεσία.
5	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση καθορίζονται η έννοια και ο φορέας που εκπληρώνουν τη λειτουργία της «Αρμόδιας Αρχής» και των «Αρμόδιων Τοπικών Αρχών» σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) 1370/2007, στις οποίες ανατίθεται η υλοποίηση και εφαρμογή των ρυθμίσεων του παρόντος και περιγράφονται επιγραμματικά οι αρμοδιότητες που ανατίθενται σε αυτές.
6	Περιγράφεται το δίκτυο των τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών.
7	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση τίθενται οι βασικές προϋποθέσεις για την ανάληψη και την εκτέλεση των δημόσιων τακτικών οδικών υπεραστικών και αστικών επιβατικών μεταφορών από τους μεταφορείς, που αξιώνουν κατ' επάγγελμα μεταφορείς που πληρούν τις προϋποθέσεις του Κανονισμού ΕΚ 1071/2009, με λεωφορεία υπεραστικού ή ημιαστικού ή αστικού τύπου που να έχουν λάβει σχετική έγκριση τύπου και πληρούν τις προδιαγραφές της κάθε φορά ισχύουσας νομοθεσίας.
8	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση αναγνωρίζεται η αρμοδιότητα της αρμόδιας αρχής ως προς την ανάθεση παροχής των δημόσιων υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών, σε κάθε γεωγραφική περιοχή, χορηγώντας, κατά τον Κανονισμό και το σχέδιο νόμου, το αποκλειστικό δικαίωμα παροχής των υπηρεσιών αυτών, χωρίς ή και με αποζημίωση.
9	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση προσδιορίζονται οι βασικές κατευθύνσεις, που θα αξιοποιήσει η αρμόδια αρχή για τον καθορισμό του πλαισίου, των ειδικότερων κανόνων και των

	αρχών σχεδιασμού των δικτύων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών εξυπηρέτησης των πολιτών, κατά Περιφερειακή Ενότητα και εν γένει κατά γεωγραφική περιοχή παροχής του συγκοινωνιακού έργου. Ειδικότερα, οι βασικές κατευθύνσεις σχεδιασμού διαμορφώνονται σύμφωνα με την πάνω από πενήντα έτη εμπειρία στην οργάνωση και λειτουργία των υπεραστικών και αστικών τακτικών οδικών επιβατικών μεταφορών, λαμβάνοντας υπόψη τη βιωσιμότητα των επιχειρήσεων, την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, το οδικό δίκτυο και γενικά τις επικρατούσες ανά περιοχή συνθήκες.
10	Προβλέπεται ο σχεδιασμός του δικτύου των τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών από τις αρμόδιες τοπικές αρχές, οι οποίες λαμβάνουν υπόψη πληθυσμιακά και γεωγραφικά δεδομένα, τις ανάγκες μετακινήσεων των πολιτών, ιδίως στις πιο απομακρυσμένες περιοχές, αλλά και την αξιολόγηση του υφιστάμενου δικτύου των τακτικών οδικών υπεραστικών και αστικών μεταφορών.
11	Καθορίζονται οι γεωγραφικές περιοχές και το δίκτυο των τακτικών υπεραστικών και αστικών γραμμών κατόπιν προτάσεων των αρμόδιων τοπικών αρχών και ρυθμίζεται η διαδικασία προκήρυξης του διαγωνισμού για την ανάθεση εκτέλεσης των τακτικών δημόσιων υπεραστικών και αστικών γραμμών.
12	Προσδιορίζονται τα βασικά χαρακτηριστικά των σταθμών άφιξης και αναχώρησης υπεραστικών λεωφορείων, οι οποίοι προβλέπεται να είναι σύμφωνοι με τις κάθε φορά ισχύουσες προϋποθέσεις και προδιαγραφές για την ίδρυση και λειτουργία σταθμών υπεραστικών λεωφορείων. Παράλληλα, ενσωματώνονται οι υφιστάμενες ρυθμίσεις περί πρακτορείων εξυπηρέτησης και εκδοτηρίων εισιτηρίων, προς εξασφάλιση των βέλτιστων δυνατών συνθηκών εξυπηρέτησης των πολιτών και επιπλέον ορίζεται ότι στις εγκαταστάσεις συμπεριλαμβάνονται τα αμαξοστάσια στάθμευσης, συντήρησης και φύλαξης για τις περιπτώσεις των αστικών ή ημιαστικών λεωφορείων.
13	Προσδιορίζεται η διαδικασία καθορισμού των προδιαγραφών και εγκατάστασης των στάσεων και στεγάστρων αναμονής και εξυπηρέτησης επιβατών από κάθε αρμόδια τοπική αρχή, καθώς και η διαφημιστική εκμετάλλευση αυτών και των λεωφορείων.
14	Ορίζονται οι βασικές κατευθύνσεις που διέπουν τις προκηρύξεις των διαγωνισμών, ως προς κάθε γεωγραφική περιοχή και το δίκτυο των υπεραστικών και αστικών γραμμών, προς εξασφάλιση της αποτελεσματικότερης εφαρμογής του νόμου και της αξιοποίησης του υφιστάμενου αξιόπιστου και ποιοτικού σχεδιασμού παροχής των υπηρεσιών αυτών.

15	Προβλέπεται η υποχρέωση της αρμόδιας αρχής να προσδιορίζει στις προκηρύξεις, την ανώτατη επιτρεπόμενη κατά ζώνη χρέωση αναφορικά με τις αστικές μεταφορές, καθώς και τη χρέωση των μεταφερόμενων αποσκευών και ασυνόδευτων δεμάτων αναφορικά με τις υπεραστικές μεταφορές, λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία κόστους των παρεχόμενων υπηρεσιών. Σκοπός των διατάξεων αυτών, όπως ορίζεται και στον Κανονισμό (ΕΚ) 1370/2007, είναι να διασφαλισθεί ότι τα ανώτατα όρια χρέωσης καλύπτουν το πραγματικό κόστος εκτέλεσης της απαιτούμενης ελάχιστης δημόσιας υπηρεσίας που προκηρύσσεται, περιλαμβανομένων όλων των λειτουργικών δαπανών, αλλά και των αποσβέσεων και του εύλογου κέρδους, όπως αυτό περιγράφεται στην παρ. 6 του Παραρτήματος του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007.
16	Στο άρθρο αυτό προβλέπεται ο καθορισμός της αποζημίωσης για την εκτέλεση των υπεραστικών ή και των αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών και η καταβολή αυτής, κατ' εφαρμογή των κριτηρίων του άρθρου 6 και του Παραρτήματος του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007. Παράλληλα, διευκρινίζεται το πλαίσιο εφαρμογής του άρθρου 86 του ν. 4530/2018 (Α' 59) σχετικά με την ασκούμενη κοινωνική πολιτική μετακινήσεων με μειωμένο κόμιστρο ή δωρεάν.
17	Ορίζονται οι προϋποθέσεις για τη συμμετοχή των ενδιαφερομένων στους διαγωνισμούς, σύμφωνα με το ενωσιακό δίκαιο, που εγγυώνται την εύρυθμη λειτουργία και εκτέλεση των υπηρεσιών που ανατίθενται (Κανονισμός [ΕΚ] 1071/2009), λαμβάνοντας υπόψη και το προβλεπόμενο χρονικό διάστημα δημοσίευσης του διαγωνισμού (ένα έτος).
18	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση προβλέπεται πως οι προσφορές των διαγωνιζόμενων αφορούν στο σύνολο των υπεραστικών και αστικών γραμμών για κάθε γεωγραφική περιοχή, για την οποία προκηρύσσεται ο διαγωνισμός και καθορίζονται τα στοιχεία που πρέπει απαραίτητως να περιλαμβάνονται στην προσφορά και συγκεκριμένα το ποσό χρέωσης των επιβατών, που δεν μπορεί να υπερβαίνει το ανώτατο όριο χρέωσης καθώς και αναλυτικό πίνακα των υπηρεσιών, που προσφέρονται, πέραν των ελαχίστων απαιτούμενων, όπως οι συχνότητες δρομολογίων στο υφιστάμενο δίκτυο, πρόσθετος εξοπλισμός σε λεωφορεία, υποδομές, εγκαταστάσεις, εμπειρία και προσωπικό. Προς μέγιστη δυνατή διασφάλιση της επιτυχούς ολοκλήρωσης των διαδικασιών ανάθεσης και αποτροπής του αθέμιτου ανταγωνισμού, ορίζεται ότι κάθε διαγωνιζόμενος έχει το δικαίωμα να εκδηλώσει ενδιαφέρον για μια γεωγραφική περιοχή, ανεξαρτήτως αν αυτό αφορά διαγωνιστική διαδικασία ή απευθείας ανάθεση.
19	Προσδιορίζονται οι κανόνες αξιολόγησης των προσφορών των διαγωνιζόμενων. Προς διασφάλιση της αντικειμενικότητας και

	της διαφάνειας στην υποβολή και αξιολόγηση των προσφορών, ορίζεται η υποχρέωση και μέριμνα της αρμόδιας αρχής προκειμένου να περιγράφονται με λεπτομέρεια στις προκηρύξεις των διαγωνισμών, ο τρόπος αξιολόγησης των προσφορών και η βαρύτητα των επιμέρους κριτηρίων αξιολόγησης.
20	Προσδιορίζεται η διαδικασία σύναψης συμβάσεων με τους αναδόχους των υπεραστικών και αστικών τακτικών οδικών επιβατικών μεταφορών, που αναδεικνύονται σε κάθε γεωγραφική περιοχή όπου προκηρύσσεται σχετικός διαγωνισμός, με βάση τα πρότυπα συμβατικά τεύχη που επισυνάπτονται στις προκηρύξεις. Επίσης, καθορίζεται ο χρόνος διάρκειας των συμβάσεων αυτών.
21	Με το άρθρο αυτό προβλέπεται η διαδικασία διαπίστωσης, έγκρισης και εφαρμογής των τυχόν μεταβολών στις υπεραστικές ή αστικές γραμμές, αν κατά τη διάρκεια ισχύος των συμβάσεων με τους αναδόχους διαπιστωθεί η συνδρομή τέτοιας μεταβολής.
22	Ορίζονται οι αρχές οι οποίες ασκούν την εποπτεία για την εκτέλεση των συμβάσεων από τους αναδόχους και επιβάλλουν τα προβλεπόμενα διοικητικά πρόστιμα.
23	Καθορίζεται το εύρος των διοικητικών προστίμων που επιβάλλονται στους αναδόχους.
24	Προσδιορίζεται η διαδικασία λήψης έκτακτων μέτρων, όπως η απευθείας ανάθεση, τα οποία όμως δεν μπορούν να υπερβαίνουν τα δύο έτη, προκειμένου να αποτρέπεται η διακοπή του μεταφορικού έργου, όταν συντρέχει ή επέρχεται τέτοιος κίνδυνος.
25	Προβλέπεται η δυνατότητα απευθείας ανάθεσης υπεραστικού ή αστικού συγκοινωνιακού έργου, όταν το ανατιθέμενο έργο είναι περιορισμένο και κάτω από τα όρια που θέτει ο Κανονισμός (ΕΚ) 1370/2007.
26	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση καθορίζονται οι διαδικασίες απευθείας ανάθεσης του συγκοινωνιακού έργου από την αρμόδια αρχή.
27	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση προβλέπεται η διαδικασία ίδρυσης νέας υπεραστικής ή αστικής γραμμής, μετά την ανάθεση του έργου σε ανάδοχο.
28	Περιγράφεται η διαδικασία ανάθεσης της νέας γραμμής μετά την έγκρισή της και οι υποχρεώσεις που απορρέουν από την υπογραφή συμπληρωματικής σύμβασης.
29	Ορίζεται ότι οι ανάδοχοι των διαγωνισμών είναι υπεύθυνοι για την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 181/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και πούλμαν και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 2006/2004 (L 55/1).

30	Τίθενται οι εξουσιοδοτικές διατάξεις του Μέρους Α'.
31	Προκειμένου να μην διακοπεί το διενεργούμενο επιβατικό έργο υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών ορίζεται μεταβατικά, μέχρι την ολοκλήρωση των διαδικασιών ανάθεσης, ότι το έργο αυτό θα εξακολουθεί να διενεργείται από τους υφιστάμενους συγκοινωνιακούς φορείς.
32	Προσδιορίζονται και κατηγοριοποιούνται, ως προς την έναρξη ισχύος τους, οι καταργούμενες διατάξεις του Μέρους Α'.
33	Προβλέπεται η κατάργηση της Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατηγών Μεταφορών και η ανάθεση των σχετικών αρμοδιοτήτων στις Περιφέρειες και τη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Στην ως άνω Γενική Διεύθυνση καθώς και στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μεταφέρονται και οργανικές θέσεις της καταργηθείσας αρχής.
34	Τίθενται οι εξουσιοδοτικές διατάξεις του Μέρους Β'.
35	Τίθενται οι καταργούμενες διατάξεις του Μέρους Β'.
36	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση προσδιορίζεται ο σκοπός του Μέρους Γ', που κατατείνει στην αναδιάρθρωση του σιδηροδρομικού τομέα μέσω της μεταβίβασης του συνόλου των μετοχών της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. από την ΟΣΕ Α.Ε. στο Ελληνικό Δημόσιο.
37	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση τίθενται οι ορισμοί για την εφαρμογή του παρόντος.
38	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση προβλέπεται η έκδοση κοινής υπουργικής απόφασης προς τον σκοπό ρύθμισης της διαδικασίας και του τρόπου μεταβίβασης των μετοχών, καθώς και όλων των σχετικών ειδικότερων θεμάτων.
39	Προσδιορίζεται το αντικείμενο της μεταβίβασης των μετοχών, που συνίσταται στη μεταβίβαση του εκατό τοις εκατό (100%) του μετοχικού κεφαλαίου της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. στο Ελληνικό Δημόσιο, έπειτα από σχετικό οικονομικό και νομικό έλεγχο που θα διενεργηθεί προς τον σκοπό αυτό.
40	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση καθορίζεται ο τρόπος λειτουργίας της ΟΣΕ Α.Ε. και της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. αλλά και η εποπτεία των εταιρειών αυτών από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, ενώ επιπλέον ορίζονται οι αρμοδιότητες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τον σιδηροδρομικό τομέα και η συνεργασία με τις δύο εταιρείες για την εκπόνηση σχετικού Σχεδίου Δράσης.
41	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση επανακαθορίζονται οι αρμοδιότητες της ΟΣΕ Α.Ε., με την αντικατάσταση και

	επικαιροποίηση των σχετικών διατάξεων του ν. 2671/1998 (Α' 289).
42	Με την προτεινόμενη ρύθμιση αντικαθίστανται οι διατάξεις του ν. 3891/2010 (Α' 188) και ειδικότερα το άρθρο 4 αυτού που αφορά στις αρμοδιότητες της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. προκειμένου να επικαιροποιηθούν αυτές και να είναι διακριτές σε σχέση με αυτές της ΟΣΕ Α.Ε.
43	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση προβλέπεται η πρόσληψη μέσω διαγωνισμού ενός (1) τεχνικού συμβούλου διαχείρισης από την ΟΣΕ Α.Ε. και περαιτέρω η δυνατότητα της ΟΣΕ Α.Ε. και της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. να προσλαμβάνουν εξειδικευμένο προσωπικό προς ενίσχυση και εύρυθμη λειτουργία της διοικητικής τους δομής.
44	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση θεσπίζεται δυνατότητα μεταφοράς εργαζομένων από την ΟΣΕ Α.Ε. και την ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και αντίστροφα και προσδιορίζονται οι προϋποθέσεις που τη διέπουν, καθώς και η πρόβλεψη της δυνατότητας δανεισμού εργαζομένων.
45	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση προβλέπεται η δυνατότητα σύναψης συμβάσεων απόδοσης μεταξύ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και καθεμίας εκ των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., οι οποίες καθορίζουν τα αμοιβαία δικαιώματα και τις υποχρεώσεις μεταξύ των συμβαλλομένων για τη διασφάλιση της ορθής παροχής υπηρεσιών στο σιδηροδρομικό δίκτυο.
46	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση ορίζεται η διαδικασία έγκρισης του Κανονισμού Λειτουργίας του Διοικητικού Συμβουλίου της ΟΣΕ Α.Ε. καθώς και τα απαραίτητα στοιχεία που περιλαμβάνονται σ' αυτόν.
47	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση, ορίζεται διαδικασία έγκρισης του Κανονισμού Λειτουργίας του Διοικητικού Συμβουλίου της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. καθώς και τα απαραίτητα στοιχεία που περιλαμβάνονται σ' αυτόν.
48	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση προσδιορίζεται ο τρόπος υποβολής των επιχειρησιακών και στρατηγικών σχεδίων των ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. στις Γενικές Συνελεύσεις των εταιρειών τους, ενώ επιπλέον ρυθμίζονται ζητήματα σχετικά με τον ετήσιο προϋπολογισμό και τις ετήσιες οικονομικές καταστάσεις των εταιρειών αυτών καθώς και ο τρόπος υποβολής αυτών προς έγκριση στις Γενικές τους Συνελεύσεις αντίστοιχα. Επιπλέον παρέχεται η δυνατότητα σύναψης συμβάσεων με το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών για κάλυψη λειτουργικών δαπανών που αφορούν υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος.
49	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση συστήνεται Ειδική Επιτροπή Παρακολούθησης για τον συντονισμό της αναδιοργάνωσης και αναδιάρθρωσης του σιδηροδρομικού τομέα.

50	Ρυθμίζονται οι περιπτώσεις εκκρεμών έργων και εκκρεμών μελετών που έχουν προκηρυχθεί ή συμβασιοποιηθεί έως την έναρξη ισχύος του παρόντος.
51	Η αξιολογούμενη ρύθμιση αφορά στις καταργούμενες διατάξεις λόγω των νέων ρυθμίσεων του Μέρους Γ'.
52	Με τη παρ. 13 του άρθρου 174 του ν. 4412/2016, ως το άρθρο αυτό τροποποιήθηκε και ισχύει πλέον με το άρθρο 87 του ν. 4782/2021 (Α' 36), ιδρύθηκε στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών Τεχνικό συμβούλιο Δημόσιων Έργων και Μελετών Εποπτευομένων Νομικών Προσώπων, που γνωμοδοτεί στις περιπτώσεις έργων και μελετών των εποπτευομένων από το Υπουργείο νομικών προσώπων δημοσίου και ιδιωτικού δικαίου. Το ανωτέρω Τεχνικό Συμβούλιο συγκροτήθηκε με την υπ' αρ. 125683/21.4.2022 (ΥΟΔΔ 349) κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του Υφυπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Με σκοπό να επιτευχθεί η εξ αρχής σκοπούμενη ενότητα των αποφάσεων των Τεχνικών Συμβουλίων επί όμοιων τεχνικών και νομικών ζητημάτων και να παραχθεί ασφάλεια δικαίου για τις αναθέτουσες αρχές ή αναθέτοντες φορείς που εποπτεύονται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών κατά την εκτέλεση έργων ή την εκπόνηση μελετών, είναι αναγκαία η κατάργηση τεχνικών συμβουλίων που λειτουργούν σε εποπτευόμενους φορείς του ιδίου Υπουργείου. Με την αξιολογούμενη ρύθμιση αίρονται και αποσαφηνίζονται ερμηνευτικά ζητήματα που είχαν ανακύψει, ως προς την αρμοδιότητα γνωμοδοτούντων οργάνων προς το Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, που πλέον ορίζεται ως ο μόνος αρμόδιος να κρίνει επί του συνόλου των περιπτώσεων του άρθρου 174 του ν. 4412/2016 (Α' 147) για υποθέσεις εποπτευόμενων φορέων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, περιορίζοντας τις περιπτώσεις όπου το όργανο διοίκησης ενός φορέα εκδίδει την απόφαση που προσβάλλεται και κρίνει επί της εγκυρότητας αυτής.
53	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση προβλέπεται η κατάργηση κάθε γενικής ή ειδικής διάταξης που είναι αντίθετη ή ρυθμίζει διαφορετικά τα ρυθμιζόμενα με τις διατάξεις του παρόντος θέματα.
54	Ορίζεται η έναρξη ισχύος του προτεινόμενου νομοσχεδίου.

ΕΝΟΤΗΤΑ Β: Έκθεση του άρθρου 75 παρ. 1 και 2 του Συντάγματος

ΕΚΘΕΣΗ

Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους

(άρθρο 75 παρ. 1 ή 2 του Συντάγματος)

στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου «.....»

ή επί τροπολογίας στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου «.....»

15.	Συνοπτική ανάλυση των άρθρων της αξιολογούμενης ρύθμισης
-----	--

Με τις διατάξεις του υπόψη νομοσχεδίου (ή τροπολογίας στο σχέδιο νόμου) ρυθμίζονται θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου

16.	Οικονομικά αποτελέσματα επί του Κρατικού Προϋπολογισμού ή/και επί του προϋπολογισμού του/των αρμόδιου/ων φορέα/ων
-----	---

Από τις προτεινόμενες διατάξεις προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

- Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού

- Επί του Προϋπολογισμού του/των αρμόδιου/ων φορέα/ων

Αθήνα,20....

Ο/ Η Γενικ.... Διευθυντ.....

ΕΝΟΤΗΤΑ Γ: Έκθεση του άρθρου 75 παρ. 3 του Συντάγματος

ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

(άρθρο 75 παρ. 3 του Συντάγματος)

στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου «.....»

ή επί τροπολογίας στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου «.....»

17.	Οικονομικά αποτελέσματα
-----	-------------------------

Από τις διατάξεις του προτεινόμενου σχεδίου νόμου (ή της προτεινόμενης τροπολογίας) προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

Αθήνα,20....

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΝΟΤΗΤΑ Δ: Έκθεση γενικών συνεπειών

18.	Οφέλη αξιολογούμενης ρύθμισης
-----	-------------------------------

			ΘΕΣΜΟΙ, ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ	ΚΟΙΝΩΝΙΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΦΥΣΙΚΟ, ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗΤΑ
ΟΦΕΛΗ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	ΑΜΕΣΑ	Αύξηση εσόδων					
		Μείωση δαπανών					
		Εξοικονόμηση χρόνου	X	X	X	X	X
		Μεγαλύτερη αποδοτικότητα / αποτελεσματικότητα	X	X	X	X	X
		Άλλο					
	ΕΜΜΕΣΑ	Βελτίωση παρεχόμενων υπηρεσιών	X	X	X	X	X
		Δίκαιη μεταχείριση πολιτών		X	X	X	X

		Αυξημένη αξιοπιστία / διαφάνεια θεσμών	X				
		Βελτιωμένη διαχείριση κινδύνων	X				
		Άλλο					

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

Με τις αξιολογούμενες ρυθμίσεις επιδιώκεται η ποιοτική αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών στο επιβατικό κοινό μέσω της θεσμοθέτησης διαφανών διαδικασιών ανάθεσης του αστικού και υπεραστικού συγκοινωνιακού έργου με διαγωνιστικές διαδικασίες.

19.	Κόστος αξιολογούμενης ρύθμισης
-----	--------------------------------

			ΘΕΣΜΟΙ, ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ	ΚΟΙΝΩΝΙΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΦΥΣΙΚΟ, ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗΤΑ
ΚΟΣΤΟΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	Σχεδιασμός / προετοιμασία	X	X			
		Υποδομή / εξοπλισμός		X			
		Προσλήψεις / κινητικότητα	X				
		Ενημέρωση εκπαίδευση εμπλεκόμενων	X	X			
		Άλλο					
	ΓΙΑ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ & ΑΠΟΔΟΣΗ ΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	Στήριξη και λειτουργία διαχείρισης	X				
		Διαχείριση αλλαγών κατά την εκτέλεση	X	X			
		Κόστος συμμετοχής στη νέα ρύθμιση		X			
		Άλλο					

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

Με τις αξιολογούμενες ρυθμίσεις παρέχονται αρμοδιότητες τόσο στη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών όσο και στις Περιφέρειες και Περιφερειακές Ενότητες της χώρας αναφορικά με τον σχεδιασμό και έλεγχο του δικτύου υπεραστικών και αστικών γραμμών της επικράτειας. Ως εκ τούτου θα προκύψει κόστος τόσο για την έναρξη εφαρμογής όσο και για τη λειτουργία του συστήματος των δημόσιων τακτικών υπεραστικών και αστικών επιβατικών μεταφορών.

20.	Κίνδυνοι αξιολογούμενης ρύθμισης
-----	----------------------------------

			ΘΕΣΜΟΙ, ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ	ΚΟΙΝΩΝΙΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΦΥΣΙΚΟ, ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗΤΑ
ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ	Αναγνώριση / εντοπισμός κινδύνου			X		
		Διαπίστωση συνεπειών κινδύνων στους στόχους			X		
		Σχεδιασμός αποτροπής / αντιστάθμισης κινδύνων			X		
		Άλλο					
	ΜΕΙΩΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ	Πιλοτική εφαρμογή					
		Ανάδειξη καλών πρακτικών κατά την υλοποίηση της ρύθμισης					
		Συνεχής αξιολόγηση διαδικασιών διαχείρισης κινδύνων					
		Άλλο					

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

Δεν προκύπτουν κίνδυνοι από την εφαρμογή των αξιολογούμενων ρυθμίσεων.

21.	Γνώμες ή πορίσματα αρμόδιων υπηρεσιών και ανεξάρτητων αρχών (ηλεκτρονική επισύναψη). Ειδική αιτιολογία σε περίπτωση σημαντικής απόκλισης μεταξύ της γνωμοδότησης και της αξιολογούμενης ρύθμισης.
	Δεν έχει εφαρμογή.

ΕΝΟΤΗΤΑ Ε: Έκθεση διαβούλευσης

22.	Διαβούλευση κατά τη διάρκεια της νομοπαρασκευαστικής διαδικασίας από την έναρξη κατάρτισης της αξιολογούμενης ρύθμισης μέχρι την υπογραφή από τους συναρμόδιους Υπουργούς	
☐	Συνεργασία με άλλα υπουργεία / υπηρεσίες	
☐	Συνεργασία με κοινωνικούς φορείς / Ανεξάρτητες Αρχές	
☐	Διεθνής διαβούλευση	

23.	Σχόλια στο πλαίσιο της διαβούλευσης μέσω της ηλεκτρονικής πλατφόρμας www.opengov.gr (ηλεκτρονική επισύναψη της έκθεσης)		
Επί των γενικών αρχών («επί της αρχής») της αξιολογούμενης ρύθμισης	Αριθμός συμμετασχόντων	Στη δημόσια διαβούλευση υποβλήθηκαν συνολικά 47 σχόλια από 20 συμμετέχοντες	
	Σχόλια που υιοθετήθηκαν		
	Σχόλια που δεν υιοθετήθηκαν (συμπεριλαμβανομένης επαρκούς αιτιολόγησης)		
Επί των άρθρων της αξιολογούμενης ρύθμισης	Αριθμός συμμετασχόντων	Στη δημόσια διαβούλευση υποβλήθηκαν συνολικά 47 σχόλια από 20 συμμετέχοντες.	
	Σχόλια που υιοθετήθηκαν	Υιοθετήθηκαν 5 σχόλια. 10 σχόλια καταγράφηκαν, δεν θεωρήθηκε όμως απαραίτητη η ενσωμάτωσή τους στο κείμενο του σχεδίου νόμου.	
	Σχόλια που δεν υιοθετήθηκαν (συμπεριλαμβανομένης επαρκούς αιτιολόγησης)	Δεν υιοθετήθηκαν 32 σχόλια, εκ των οποίων 13 σχόλια δεν περιείχαν προτάσεις, παρά μόνο αξιολογικές κρίσεις. 2 εξ αυτών δεν είχαν σχέση με το αντικείμενο του σχεδίου νόμου.	

ΓΙΑ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με τίτλο

«Δημόσιες υπεραστικές και αστικές τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών»

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών έθεσε σε δημόσια διαβούλευση το σχέδιο νόμου με τίτλο «Δημόσιες υπεραστικές και αστικές τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών», η οποία ξεκίνησε την 27^η Αυγούστου 2022 και ολοκληρώθηκε την 10^η Σεπτεμβρίου 2022.

Στο πλαίσιο της δημόσιας διαβούλευσης αναρτήθηκαν στην ιστοσελίδα OpenGov.gr σχόλια τα οποία εξετάστηκαν στο σύνολό τους ως προς τη συνάφειά τους με τους σκοπούς και τη ρυθμιστέα ύλη του σχεδίου νόμου. Με βάση το περιεχόμενό τους, μέρος των υποβληθέντων σχολίων λήφθηκαν υπόψη κατά την τελική διαμόρφωση των διατάξεων.

Ειδικότερα:

ΜΕΡΟΣ Α΄

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄ ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

1. Στατιστικά στοιχεία

Ο αριθμός των υποβληθέντων σχολίων για τα τέσσερα πρώτα άρθρα των εισαγωγικών γενικών διατάξεων, ήτοι, το αντικείμενο, τον σκοπό, το πεδίο εφαρμογής και τους ορισμούς του νομοσχεδίου, ανήλθε σε 6. Στον κατωτέρω πίνακα αποτυπώνονται τα συγκεντρωτικά στατιστικά στοιχεία για τα αποτελέσματα της διαβούλευσης. Στην πρώτη στήλη αναφέρονται τα άρθρα του νομοσχεδίου που κατατέθηκε, στη δεύτερη ο αριθμός του άρθρου στη διαβούλευση και στην τρίτη ο αριθμός των σχολίων για το συγκεκριμένο άρθρο.

ΑΡΘΡΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΡΘΡΟΥ ΣΤΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΟΛΙΩΝ
ΑΡΘΡΟ 1	1	1
ΑΡΘΡΟ 2	2	3
ΑΡΘΡΟ 3	3	1
ΑΡΘΡΟ 4	4	1
ΑΡΘΡΟ 5	5	0

2. Παρουσίαση σχολίων κατ' άρθρο

Άρθρο 1:

Υποβλήθηκε συνολικά ένα (1) σχόλιο:

- το σχόλιο με κωδικό σχολίου 6413 εκφράζει θετική άποψη για τη συγκεκριμένη νομοθετική πρωτοβουλία, χαρακτηρίζοντάς την ως την πιο ολοκληρωμένη νομοθετική πρωτοβουλία που έχει ληφθεί μέχρι σήμερα, χωρίς όμως περαιτέρω προτάσεις που χρήζουν ενσωμάτωσης και έτσι απλώς καταγράφηκε.

Άρθρο 2:

Υποβλήθηκαν συνολικά τρία (3) σχόλια με κωδικούς σχολίων 6443, 6446 και 6434.

- Το σχόλια με κωδικό 6443 και 6446 σχετικά με το αντικείμενο των τουριστικών λεωφορείων δεν γίνονται αποδεκτά. Επισημαίνεται ότι πρόκειται για σαφώς διαχωρισμένες υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών. Στην περίπτωση των τουριστικών λεωφορείων απαραίτητη προϋπόθεση είναι ο σχηματισμός προσχηματισμένης ομάδας

(βλ. παρ. 1, άρθρο 1 του ν. 711/77 (Α' 284)). Αντίθετα οι τακτικές δημόσιες επιβατικές μεταφορές πρέπει να παρέχονται σε σταθερή και μόνιμη βάση για όλο το επιβατικό κοινό.

- Ως προς το σχόλιο με κωδικό 6434 ως προς τον διαχωρισμό του έργου των τουριστικών λεωφορείων και των ΚΤΕΛ, σημειώνουμε ότι αφορά στην τροποποίηση του ν. 711/1977 που δεν αποτελεί αντικείμενου του παρόντος σχεδίου νόμου.

Άρθρο 3:

Υποβλήθηκε συνολικά ένα (1) σχόλιο.

- Το σχόλιο με κωδικό 6433 αφορά στην εξαίρεση από το πεδίο εφαρμογής των δημοτικών επιχειρήσεων συγκοινωνιών Δήμου Ρόδου και Κω και γίνεται αποδεκτό. Το άρθρο 3 τροποποιείται αναλόγως.

Άρθρο 4:

Υποβλήθηκε συνολικά ένα (1) σχόλιο.

Το σχόλιο με κωδικό 6418 σχετικά με τα άτομα με αναπηρία καταγράφηκε, ωστόσο δεν θεωρήθηκε απαραίτητη η ενσωμάτωσή του στο κείμενο του σχεδίου νόμου. Ειδικότερα, η διατύπωση είναι σαφής: οι δημόσιες τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών προσφέρονται στο κοινό χωρίς διακρίσεις. Άλλωστε αφενός στην παρ. 5 του άρθρου 9 προβλέπεται ότι ο σχεδιασμός του δικτύου λαμβάνει υπόψη τις ανάγκες μετακινήσεων των ατόμων με αναπηρία και των εμποδιζόμενων ατόμων, αφετέρου στο άρθρο 29 του νομοσχεδίου υπάρχει πρόβλεψη για εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 181/2011, στον οποίο ρυθμίζονται τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.

Κεφάλαια Β' έως Η'

1. Στατιστικά στοιχεία

Ο αριθμός των υποβληθέντων σχολίων για τα θέματα σχετικά με τις διατάξεις των άρθρων 6 έως 32 για τις τακτικές υπεραστικές και αστικές οδικές επιβατικές μεταφορές, τον σχεδιασμό του δικτύου, τις προκηρύξεις, τις αναθέσεις και τις υποδομές ανήλθε σε 39. Στον κατωτέρω πίνακα αποτυπώνονται τα συγκεντρωτικά στατιστικά στοιχεία για τα αποτελέσματα της διαβούλευσης. Στην πρώτη στήλη αναφέρονται τα άρθρα του νομοσχεδίου που κατατέθηκε, στη δεύτερη ο αριθμός που είχε το άρθρο στην διαβούλευση και στην τρίτη ο αριθμός των σχολίων για το συγκεκριμένο άρθρο.

ΑΡΘΡΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΡΘΡΟΥ ΣΤΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΟΛΙΩΝ
ΑΡΘΡΟ 6	6	1
ΑΡΘΡΟ 7	7	3
ΑΡΘΡΟ 8	8	0
ΑΡΘΡΟ 9	9	3
ΑΡΘΡΟ 10	10	1

ΑΡΘΡΟ 11	11	1
ΑΡΘΡΟ 12	12	2
ΑΡΘΡΟ 13	13	4
ΑΡΘΡΟ 14	14	1
ΑΡΘΡΟ 15	15	1
ΑΡΘΡΟ 16	16	0
ΑΡΘΡΟ 17	17	15
ΑΡΘΡΟ 18	18	1
ΑΡΘΡΟ 19	19	1
ΑΡΘΡΟ 20	20	0
ΑΡΘΡΟ 21	21	0
ΑΡΘΡΟ 22	22	0
ΑΡΘΡΟ 23	23	0
ΑΡΘΡΟ 24	24	0
ΑΡΘΡΟ 25	25	0
ΑΡΘΡΟ 26	26	1
ΑΡΘΡΟ 27	27	0
ΑΡΘΡΟ 28	28	0
ΑΡΘΡΟ 29	29	1
ΑΡΘΡΟ 30	30	2
ΑΡΘΡΟ 31	31	1
ΑΡΘΡΟ 32	32	0

2. Παρουσίαση σχολίων κατ' άρθρο

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄

Άρθρο 6:

Υποβλήθηκε συνολικά ένα (1) σχόλιο. Ειδικότερα,

Το σχόλιο με κωδικό 6419, σχετικά με τη συμπερίληψη ατόμων με αναπηρία, καταγράφηκε, ωστόσο δεν θεωρήθηκε απαραίτητη η ενσωμάτωσή του στο κείμενο του σχεδίου νόμου. Ειδικότερα, όπως αναφέρθηκε και στο σχόλιο με κωδικό 6418, η διατύπωση στο σχέδιο νόμου είναι σαφής: οι δημόσιες τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών προσφέρονται στο

κοινό χωρίς διακρίσεις. Άλλωστε αφενός στην παρ. 5 του άρθρου 9 προβλέπεται ότι ο σχεδιασμός του δικτύου λαμβάνει υπόψη τις ανάγκες μετακινήσεων των ατόμων με αναπηρία και των εμποδιζόμενων ατόμων, αφετέρου στο άρθρο 29 του νομοσχεδίου υπάρχει πρόβλεψη για εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 181/2011, στον οποίο ρυθμίζονται τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.

Άρθρο 7:

Υποβλήθηκαν συνολικά τρία (3) σχόλια. Ειδικότερα:

- Τα σχόλια με κωδικό 6447 και 6449 αναφέρονται στη γραμμή μετρό Θεσσαλονίκης, που δεν αποτελεί όμως αντικείμενο του παρόντος σχεδίου νόμου και συνεπώς δεν ελήφθησαν υπόψη.
- Το σχόλιο με κωδικό 6420 σχετικά με τη συμπλήρωση για τα ΑμεΑ δεν έγινε αποδεκτό. Σε ό,τι αφορά τις προδιαγραφές λεωφορείων, η παρούσα διατύπωση κάνει μνεία σε τύπους λεωφορείων σύμφωνα με την ενωσιακή νομοθεσία. Ειδικότερες προβλέψεις για κάθε τύπο λεωφορείου θα αποτελέσουν αντικείμενο των προκηρύξεων, σύμφωνα με την περ. α της παρ. 7 του άρθρου 14 του σχεδίου νόμου. Επίσης, η έννοια «επιβάτες» είναι υπερσύνολο που καλύπτει όλο το επιβατικό κοινό.

Άρθρο 9:

Υποβλήθηκαν συνολικά τρία (3) σχόλια. Ειδικότερα:

- Τα σχόλιο με κωδικό 6442 σχετικά με τα τουριστικά λεωφορεία δεν γίνεται αποδεκτό. Όπως σημειώθηκε και στο σχόλιο με κωδικό 6443, επισημαίνεται ότι πρόκειται για σαφώς διαχωρισμένες υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών. Στην περίπτωση των τουριστικών λεωφορείων απαραίτητη προϋπόθεση είναι ο σχηματισμός προσχηματισμένης ομάδας (βλ. παρ. 1, άρθρο 1 του ν. 711/77 (Α' 284)). Αντίθετα οι τακτικές δημόσιες επιβατικές μεταφορές πρέπει να παρέχονται σε σταθερή και μόνιμη βάση για όλο το επιβατικό κοινό.
- Το σχόλιο με κωδικό 6421 δεν γίνεται αποδεκτό. Αφενός η προτεινόμενη διατύπωση δεν αφορά τον σχεδιασμό του δικτύου, αφετέρου τα θέματα των μετακινήσεων των ΑΜΕΑ έχουν καλυφθεί επαρκώς.
- Για το σχόλιο με κωδικό 6435 παραπέμπουμε στην απάντηση στο σχόλιο 6443 για τον διαχωρισμό των υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών.

Άρθρο 10:

Υποβλήθηκε ένα (1) σχόλιο. Συγκεκριμένα, το σχόλιο με κωδικό 6429 για τα ΣΒΑΚ δεν γίνεται δεκτό. Ο σχεδιασμός των ΣΒΑΚ, όταν αυτός έπεται του σχεδιασμού του δικτύου των τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών, λαμβάνει τον υφιστάμενο σχεδιασμό υπόψιν του.

Άρθρο 11:

Υποβλήθηκε ένα (1) σχόλιο. Συγκεκριμένα, το σχόλιο με κωδικό 6430 αφορά στα ΣΒΑΚ και παραπέμπουμε στην απάντηση στο σχόλιο 6429. Ο σχεδιασμός των ΣΒΑΚ, όταν αυτός έπεται του σχεδιασμού του δικτύου των τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών, λαμβάνει τον υφιστάμενο σχεδιασμό υπόψιν του.

Άρθρο 12:

Υποβλήθηκαν δυο (2) σχόλια.

- Το σχόλιο με κωδικό 6436 σχετικά με τις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επιβατών, τη χρηματοδότησή τους από το Ελληνικό Δημόσιο και την πρόταση θεσμοθέτησης πρόσβασης στους υφιστάμενους σταθμούς εξυπηρέτησης επιβατών όλων των ενδιαφερόμενων ή την οικονομική επιδότηση αυτών, δεν γίνεται δεκτό. Ειδικότερα, τονίζεται ότι η ανάδειξη αναδόχου χωρίς σταθμούς και εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επιβατών υποβαθμίζει σημαντικά την ποιότητα της παροχής του συγκοινωνιακού έργου. Ενδεχόμενη πρόβλεψη για κατασκευή των σχετικών εγκαταστάσεων μετά την ανάδειξη του νέου αναδόχου δημιουργεί συνθήκες αβεβαιότητας ως προς τον χρόνο υλοποίησης των εγκαταστάσεων αυτών και γεννά πιθανότητες έκπτωσης του αναδόχου, και διακοπής της παροχής του συγκοινωνιακού έργου. Όλοι οι υφιστάμενοι σταθμοί και οι εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επιβατών, είναι ιδιωτικοί και δεν χρηματοδοτήθηκαν απ' το Δημόσιο. Η χρηματοδότηση κατασκευής αυτών, έγινε από ίδια κεφάλαια των ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ και δια της παρακράτησης και απόδοσης μέρους των εσόδων των ΚΤΕΛ Α.Ε. και ΚΤΕΛ κατ' εφαρμογή σχετικών ρυθμίσεων του ν. 2963/2001 (άρθρο 13, κ.λπ.). Κατά συνέπεια, οι ΚΤΕΛ Α.Ε. ή τα ΚΤΕΛ του ν. 2963/2001, είναι οι ιδιοκτήτες των σταθμών και εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης επιβατών. Τυχόν χρηματοδοτική ενίσχυση μικρού μέρους για την κατασκευή μικρού αριθμού σταθμών, δεν μεταβάλλει τη φύση του σταθμού από ιδιωτικό σε δημόσιο. Μάλιστα, επισημαίνεται, ότι όλες αυτές οι μικρές ενισχύσεις λαμβάνουν χώρα κατ' εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 360/2012 και εντός των ορίων που προβλέπονται σε αυτόν, ενώ το κόστος κατασκευής είναι πολλαπλάσιο της χορηγούμενης ενίσχυσης. Συνεπώς, δεν είναι δυνατή η θεσμοθέτηση υποχρεωτικής πρόσβασης σε εγκαταστάσεις και σταθμούς εξυπηρέτησης επιβατών που είναι ιδιωτικοί. Επιπλέον, σε ό,τι αφορά στον υπό κατασκευή σταθμό υπεραστικών λεωφορείων στον Ελαιώνα, αλλά και στον υφιστάμενο σταθμό «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» στη Θεσσαλονίκη, θα έχουν πρόσβαση όλοι οι ανάδοχοι που θα προκύψουν από τις διαγωνιστικές διαδικασίες.
- Το σχόλιο με κωδικό 6422 της Ε.Σ.Α.μεΑ σχετικά με τη συμπλήρωση της παρ. 1 με τον ν. 4067/2012, καταγράφηκε, ωστόσο δεν θεωρήθηκε απαραίτητη η ενσωμάτωσή του στο κείμενο του σχεδίου νόμου. Συγκεκριμένα, αναφέρεται ότι το π.δ. 79/2004 (Α' 62) αποτελεί το κανονιστικό πλαίσιο για τη χορήγηση άδειας λειτουργίας των σταθμών. Εξάλλου, στο άρθρο 4 του π.δ. 79/2001 υπάρχουν ειδικές προβλέψεις για την προσβασιμότητα των ατόμων με αναπηρία.

Άρθρο 13:

Υποβλήθηκαν συνολικά τέσσερα (4) σχόλια. Ειδικότερα:

- Το σχόλιο με κωδικό 6448 σχετικά με τις στάσεις και τα στέγαστρα αναμονής επιβατών και την άποψη ότι δεν πρέπει να εμποδίζουν την κίνηση των πεζών στα πεζοδρόμια και την πρόταση ρύθμισης των προδιαγραφών αυτών στον Κ.Ο.Κ. (αντί της έκδοσης αποφάσεων των αρμόδιων τοπικών αρχών) δεν γίνεται δεκτό. Οι προδιαγραφές των στάσεων είναι αρμοδιότητα των δήμων σύμφωνα με την περ. 17 του τομέα (γ) της παρ. Ι του άρθρου 75 του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων (ν. 3463/2006) (Α'114).

- Το σχόλιο με κωδικό 6431 σχετικά με την τροποποίηση της παρ. 1 του άρθρου 13 για τη μέριμνα για κατασκευή θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων δεν γίνεται δεκτό. Τέτοιου είδους πρόβλεψη είναι δυνατή μόνο σε σταθμούς. Οι στάσεις και τα στέγαστρα καταλαμβάνουν συνήθως χώρο σε πεζοδρόμια και είναι περιορισμένης έκτασης. Έτσι δεν μπορεί να θεσπιστεί υποχρέωση για κατασκευή ειδικών θέσεων ποδηλάτων.
- Το σχόλιο με κωδικό 6423 σχετικά με την πρόταση συμπλήρωσης της παρ. 1 ώστε να καθίσταται σαφές ότι οι προδιαγραφές για τις στάσεις και τα στέγαστρα θα διασφαλίζουν την πρόσβαση σε αυτές επιβατών με αναπηρία γίνεται δεκτό και θα ενσωματωθεί στο τελικό κείμενο του σχεδίου νόμου.
- Το σχόλιο με κωδικό 6415 εκφράζει θετική άποψη χωρίς επιπλέον προτάσεις και ως εκ τούτου καταγράφηκε.

Άρθρο 14:

Υποβλήθηκε ένα (1) σχόλιο. Ειδικότερα, το σχόλιο με 6424 της Ε.Σ.Α.μεΑ σχετικά με τη συμπλήρωση του άρθρου ώστε να εξασφαλίζεται η προσβασιμότητα των επιβατών με αναπηρία καταγράφηκε. Ωστόσο δεν θεωρήθηκε απαραίτητη η ενσωμάτωση στο κείμενο του σχεδίου νόμου, μιας και τα κριτήρια και οι ελάχιστες απαιτήσεις θα εξειδικευθούν στις προκηρύξεις των διαγωνισμών.

Άρθρο 15:

Υποβλήθηκε ένα (1) σχόλιο. Ειδικότερα, το σχόλιο με κωδικό 6432 σχετικά με την προσθήκη πρόβλεψης για τη δωρεάν μεταφορά ποδηλάτων ως αποσκευών επιβατών καταγράφηκε, ωστόσο δεν θεωρήθηκε απαραίτητη η ενσωμάτωση στο κείμενο του σχεδίου νόμου, μιας και θέματα όπως η μεταφορά ποδηλάτων ως αποσκευών θα αποτελέσουν αντικείμενο των προκηρύξεων.

Άρθρο 17:

Υποβλήθηκαν συνολικά 15 σχόλια. Ειδικότερα:

- Το σχόλιο με κωδικό 6444 σχετικά με την εμπειρία στην εκτέλεση των υπεραστικών τακτικών επιβατικών μεταφορών και την αναδιατύπωση της παρ. 2 ώστε να προστεθεί και η εμπειρία στις τουριστικές επιβατικές μεταφορές δεν γίνεται δεκτό. Δεδομένου του αντικειμένου, ο υποψήφιος ανάδοχος θα πρέπει να διαθέτει εμπειρία στην εκτέλεση τακτικών οδικών επιβατικών μεταφορών.
- Το σχόλιο με κωδικό 6445 σχετικά με τη θεσμοθέτηση μη απαίτησης για συστήματα τηλεματικής δεν γίνεται δεκτό. Η εκτέλεση των τακτικών οδικών επιβατικών μεταφορών απαιτεί την ύπαρξη και χρήση συστημάτων τηλεματικής προς διευκόλυνση του επιβατικού κοινού.
- Το σχόλιο με κωδικό 6437 σχετικά με τις απαιτήσεις και τα κριτήρια που πρέπει να πληρούν οι υποψήφιοι για τη συμμετοχή τους στο διαγωνισμό καταγράφηκε και γίνεται εν μέρει δεκτό. Ωστόσο, επισημαίνεται ότι σε ό,τι αφορά (α) τον τύπο λεωφορείων: εφόσον πληρούνται οι προδιαγραφές και τα τεχνικά χαρακτηριστικά των λεωφορείων, δεν τίθεται κώλυμα συμμετοχής στο διαγωνισμό, σύμφωνα με τις νόμιμες προϋποθέσεις, (β) τους σταθμούς και εγκαταστάσεις: ισχύει η απάντηση στο σχόλιο με κωδικό 6436, ότι δηλαδή η ανάδειξη αναδόχου χωρίς σταθμούς και εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης

επιβατών υποβαθμίζει σημαντικά την ποιότητα της παροχής του συγκοινωνιακού έργου, ενώ ενδεχόμενη πρόβλεψη για κατασκευή των σχετικών εγκαταστάσεων μετά την ανάδειξη του νέου αναδόχου μετά την υπογραφή της σύμβασης, δημιουργεί συνθήκες αβεβαιότητας ως προς τον χρόνο υλοποίησης των εγκαταστάσεων αυτών και γεννά πιθανότητες έκπτωσης του αναδόχου, και διακοπής της παροχής του συγκοινωνιακού έργου, (γ) τη στελέχωση: το έργο θα είναι καθορισμένου μεγέθους και ο ανάδοχος θα πρέπει από την 1η ημέρα να εκτελεί αυτό στο σύνολό του - διαφορετικά δεν θα καλύπτονται οι ανάγκες μετακίνησης του επιβατικού κοινού, (δ) την εμπειρία: θα λαμβάνεται υπόψη η σχετική με υπό ανάθεση έργο εμπειρία, ήτοι, η εμπειρία στην οργάνωση και εκτέλεση τακτικών (και όχι έκτακτων ή ειδικών τακτικών) οδικών επιβατικών μεταφορών είτε στην Ελλάδα είτε στο εξωτερικό, (ε) τα συστήματα τηλεματικής θεωρούνται απαραίτητα στοιχεία της παροχής του συγκοινωνιακού έργου και πρέπει να προσφέρονται από την 1η ημέρα εκτέλεσής του από τον ανάδοχο, προς διευκόλυνση του επιβατικού κοινού.

- Το σχόλιο με κωδικό 6425 σχετικά με τη συμπλήρωση της παρ. 2 για τη στελέχωση από προσωπικό κατάλληλα εκπαιδευμένο και στις ανάγκες επιβατών με αναπηρία καταγράφηκε ωστόσο δεν κρίθηκε απαραίτητη η ενσωμάτωσή του στο κείμενο του σχεδίου νόμου. Συγκεκριμένα, η εμπειρία στην εκτέλεση των υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών που απαιτείται από την υπάρχουσα διατύπωση καλύπτει το συγκεκριμένο αίτημα, δεδομένου ότι η μεταφορά ατόμων με αναπηρία καλύπτεται από τον Κανονισμό 181/2011 - βλ. απάντηση στο σχόλιο 6418.
- Το σχόλιο με κωδικό 6405 είναι εν γένει κατά της διάταξης, δεδομένου όμως ότι δεν προτείνει αναδιατύπωση ή άλλη εναλλακτική πρόταση, καταγράφηκε.
- Τα σχόλια με κωδικούς 6406, 6407 και 6408, τίθενται υπέρ της διάταξης χαρακτηρίζοντάς την ορθή και προς την κατεύθυνση διασφάλισης των επιβατών, και ως εκ τούτου καταγράφονται.
- Το σχόλιο με κωδικό 6409 σχετικά με την αναδιατύπωση της παρ. 1 ώστε να περιλαμβάνει και τις ανώνυμες εταιρίες του άρθρου 3 παρ. 2β του ν. 2963/2001 δεν γίνεται δεκτό. Η υπάρχουσα διατύπωση δεν αποκλείει τη συμμετοχή καμιάς ανώνυμης εταιρείας, ούτε οποιασδήποτε άλλης νομικής μορφής.
- Το σχόλιο με κωδικό 6410 σχετικά με την απαίτηση για τις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επιβατών γίνεται εν μέρει δεκτό. Το κείμενο του σχεδίου νόμου διαμορφώνεται με την προσθήκη πρόβλεψης περί παροχής εγγυήσεων.
- Τα σχόλια με κωδικό 6411, 6412, 6414, 6416 και 6417 τίθενται υπέρ της διάταξης χαρακτηρίζοντάς την ορθή και προς την κατεύθυνση διασφάλισης των επιβατών, μιας και ο σκοπός του νομοσχεδίου είναι η εξασφάλιση της ποιοτικής και αδιάλειπτης μεταφοράς του επιβατικού κοινού, και ως εκ τούτου καταγράφονται.

Άρθρο 18:

Υποβλήθηκε ένα (1) σχόλιο. Ειδικότερα, το σχόλιο με κωδικό 6438 για την τροποποίηση της διάταξης ώστε να μπορούν να υποβληθούν περισσότερες προσφορές σε διαφορετικές γεωγραφικές περιοχές δεν γίνεται δεκτό. Η εν λόγω διάταξη διασφαλίζει την αξιοπιστία των

υποψηφίων αναδόχων και μειώνει τον κίνδυνο διακοπής του συγκοινωνιακού έργου και μη εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού σε περισσότερες της μίας γεωγραφικές περιοχές από αναδόχους που δεν θα δύνανται να ανταποκριθούν στο σύνολο των απαιτήσεων του συγκοινωνιακού έργου.

Άρθρο 19:

Υποβλήθηκε ένα (1) σχόλιο. Ειδικότερα, το σχόλιο με κωδικό 6426 για τη συμπερίληψη κριτηρίου για την προσβασιμότητα των οχημάτων και εγκαταστάσεων στα άτομα με αναπηρία καταγράφηκε, ωστόσο δεν κρίθηκε απαραίτητη η ενσωμάτωσή του στο κείμενο του σχεδίου νόμου. Η εξυπηρέτηση των ατόμων με αναπηρία είναι υποχρέωση των μεταφορέων βάσει του Κανονισμού 181/2011.

Άρθρο 26:

Υποβλήθηκε ένα (1) σχόλιο. Ειδικότερα, το σχόλιο με κωδικό 6427 σχετικά με τη διασφάλιση πρόσβασης και εξυπηρέτησης επιβατών με αναπηρία καταγράφηκε, ωστόσο δεν κρίθηκε απαραίτητη η ενσωμάτωσή του στο κείμενο του σχεδίου νόμου. Η εξυπηρέτηση των ατόμων με αναπηρία είναι υποχρέωση των μεταφορέων βάσει του Κανονισμού 181/2011.

Άρθρο 29:

Υποβλήθηκε ένα (1) σχόλιο. Το σχόλιο με κωδικό 6404 δεν περιέχει κάποια πρόταση.

Άρθρο 30:

Υποβλήθηκαν συνολικά δυο (2) σχόλια. Ειδικότερα:

- Το σχόλιο με κωδικό 6428 για τα άτομα με αναπηρία καταγράφηκε, ωστόσο δεν κρίθηκε απαραίτητη η ενσωμάτωσή του στο κείμενο του σχεδίου νόμου. Η έννοια «επιβάτες» είναι υπερσύνολο που καλύπτει όλο το επιβατικό κοινό.
- Το σχόλιο με κωδικό 6439 σχετικά με τις απαιτήσεις που θα καθοριστούν με υπουργική απόφαση καταγράφηκε. Σημειώνεται ότι οι ελάχιστες απαιτήσεις θα καθοριστούν με γνώμονα την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και σε καμία περίπτωση δεν θα είναι φωτογραφικές.

Άρθρο 31:

Υποβλήθηκε ένα (1) σχόλιο. Το σχόλιο με κωδικό 6440 σχετικά με τη μεταβατική περίοδο των δύο ετών και την πρόταση επαναδιατύπωσης δεν γίνεται αποδεκτό. Σημειώνεται ότι η μεταβατική περίοδος είναι απαραίτητη για την προετοιμασία όλων των απαραίτητων πράξεων, για τον σχεδιασμό του δικτύου και την προετοιμασία και δημοσίευση των προκηρύξεων. Σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να εκλείψει η μεταβατική περίοδος καθώς αυτό θα οδηγούσε σε διακοπή εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού.

Άρθρο 33:

Υποβλήθηκαν συνολικά δυο (2) σχόλια. Ειδικότερα:

- Το σχόλιο με κωδικό 6403 δεν περιέχει κάποια πρόταση, παρά μόνο θετική αξιολογική κρίση.
- Το σχόλιο με κωδικό 6441 αφορά στην κατάργηση της PAEM, την οποία και χαρακτηρίζει πλήγμα για την ανεξαρτησία και τον έλεγχο των επιβατικών μεταφορών. Σημειώνεται ότι η κατάργηση της PAEM και η μεταφορά των αρμοδιοτήτων της ως αρμόδιας αρχής στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών επιλέχθηκε ως προσφορότερος τρόπος εφαρμογής των διατάξεων του Κανονισμού 1370/2007.

ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΤ: Έκθεση νομιμότητας

24.	Συναφείς συνταγματικές διατάξεις	
25.	Ενωσιακό δίκαιο	
☐	Πρωτογενές ενωσιακό δίκαιο (συμπεριλαμβανομένου του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων)	
X	Κανονισμός	Κανονισμός (ΕΚ) 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) 1191/69 και (ΕΟΚ) 1107/70 (L 315/1) Κανονισμός (ΕΕ) 181/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και πούλμαν και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 2006/2004 (L 55/1) Κανονισμός (ΕΚ) 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και για την κατάργηση της οδηγίας 96/26/ΕΚ του Συμβουλίου (L 300/51)
☐	Οδηγία	

☐	Απόφαση	
26.	Συναφείς διατάξεις διεθνών συνθηκών ή συμφωνιών	
☐	Ευρωπαϊκή Σύμβαση των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου	
☐	Διεθνείς συμβάσεις	

27.	Συναφής νομολογία των ανωτάτων και άλλων εθνικών δικαστηρίων, καθώς και αποφάσεις των Ανεξάρτητων Αρχών	
		<i>Στοιχεία & βασικό περιεχόμενο απόφασης</i>
☐	Ανώτατο ή άλλο εθνικό δικαστήριο (αναφέρατε)	
☐	Ανεξάρτητη Αρχή (αναφέρατε)	
28.	Συναφής ευρωπαϊκή και διεθνής νομολογία	
		<i>Στοιχεία & βασικό περιεχόμενο απόφασης</i>
☐	Νομολογία Δικαστηρίου Ε.Ε.	
☐	Νομολογία Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου Δικαιωμάτων του Ανθρώπου	
☐	Άλλα ευρωπαϊκά ή διεθνή δικαστήρια ή διαιτητικά όργανα	

ΕΝΟΤΗΤΑ Ζ: Πίνακας τροποποιούμενων ή καταργούμενων διατάξεων

29.	Τροποποίηση – αντικατάσταση – συμπλήρωση διατάξεων	
	Διατάξεις αξιολογούμενης ρύθμισης	Υφιστάμενες διατάξεις
	Άρθρο 38 παρ. 3 3. Αντικαθίσταται η παρ. 1 του άρθρου 2 του ν. 3891/2010 (Α' 188) και το άρθρο 2 του ν. 3891/2010 διαμορφώνεται ως εξής: «Άρθρο 2 Μετασχηματισμός εταιριών και Ορισμοί 1. Οι εταιρίες που αποτελούν αντικείμενο των ρυθμίσεων του παρόντος νόμου είναι οι εξής: α) η εταιρία με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» (εφεξής «ΟΣΕ Α.Ε.»), β) η εταιρία με την επωνυμία "ΓΑΙΑΟΣΕ - Ανώνυμη Εταιρεία Αστικών Ακινήτων, Κτηματικών, Οικοδομικών, Τουριστικών και Συναφών Επιχειρήσεων" (εφεξής "ΓΑΙΑΟΣΕ"), η οποία ιδρύθηκε από την ΟΣΕ Α.Ε. με βάση τις διατάξεις του άρθρου 6 παρ. 2 περ. στ' του ν.δ. 674/1970 και το σύνολο των μετοχών της οποίας ανήκει στην «Ελληνική Εταιρεία Συμμετοχών και Περιουσίας Α.Ε.», γ) η εταιρία με την επωνυμία "ΤΡΑΙΝΟΣΕ Μεταφορές - Μεταφορικές Υπηρεσίες Επιβατών και Φορτίου Ανώνυμη	Άρθρο 2 παρ.1 Μετασχηματισμός εταιριών και Ορισμοί 1. Οι εταιρίες που αποτελούν αντικείμενο των ρυθμίσεων του παρόντος νόμου είναι οι εξής: α) η εταιρία με την επωνυμία "Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία" (εφεξής: "ΟΣΕ"), β) οι ακόλουθες θυγατρικές εταιρίες του ΟΣΕ οι οποίες ιδρύθηκαν με βάση τις διατάξεις του άρθρου 6 παρ. 2 περ. στ' του ν.δ. <u>674/1970</u>: (i) η εταιρία με την επωνυμία "ΓΑΙΑΟΣΕ - Ανώνυμη Εταιρεία Αστικών Ακινήτων, Κτηματικών, Οικοδομικών, Τουριστικών και Συναφών Επιχειρήσεων" (εφεξής: "ΓΑΙΑΟΣΕ"), (ii) η εταιρία με την επωνυμία "ΕΡΓΑ ΟΣΕ Ανώνυμη Εταιρεία" (εφεξής: "ΕΡΓΟΣΕ"), (iii) η εταιρία με την επωνυμία "Εθνικός Διαχειριστής Σιδηροδρομικής Υποδομής Ανώνυμη Εταιρεία" (εφεξής: "ΕΔΙΣΥ") και γ) η εταιρία με την επωνυμία "ΤΡΑΙΝΟΣΕ Μεταφορές - Μεταφορικές Υπηρεσίες Επιβατών και Φορτίου Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία" (εφεξής: "ΤΡΑΙΝΟΣΕ"), η οποία ιδρύθηκε από τον ΟΣΕ με βάση τις διατάξεις του άρθρου 6 παρ. 2 περ. στ' του ν.δ. <u>674/1970</u> και ήδη ανήκει στο Δημόσιο.

Σιδηροδρομική Εταιρεία", ήδη μετονομασθείσα σε "HELLENIC TRAIN – ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ" (εφεξής "ΤΡΑΙΝΟΣΕ"), η οποία ιδρύθηκε από την ΟΣΕ Α.Ε. με βάση τις διατάξεις του άρθρου 6 παρ. 2 περ. στ' του ν.δ. 674/1970 και το σύνολο των μετοχών της οποίας ανήκει σε τρίτη εταιρεία,

δ) η εταιρία με την επωνυμία "ΕΡΓΑ ΟΣΕ Ανώνυμη Εταιρεία" (εφεξής: "ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε."), η οποία ιδρύθηκε από την ΟΣΕ Α.Ε. με βάση τις διατάξεις του άρθρου 6 παρ. 2 περ. στ' του ν.δ. 674/1970 και το σύνολο των μετοχών της οποίας ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο.

2. Με τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως κινούνται αμελλητί οι διαδικασίες ολοκλήρωσης της συγχώνευσης των εταιριών ΟΣΕ και ΕΔΙΣΥ με απορρόφηση της δεύτερης από την πρώτη. Μέχρι τη συντέλεση της συγχώνευσης οι αρμοδιότητες του Διαχειριστή Υποδομής συνεχίζονται να ασκούνται από την προς απορρόφηση εταιρία. Οπουδήποτε στον παρόντα νόμο γίνεται αναφορά στον ΟΣΕ ή και στον ΕΔΙΣΥ, θα νοείται ο ΟΣΕ μετά τη συγχώνευση με τον ΕΔΙΣΥ, εκτός εάν προκύπτει διαφορετικά από τα συμφραζόμενα.

3. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, μεταβιβάζεται το σύνολο των μετοχών της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. από τον ΟΣΕ Α.Ε. στο Δημόσιο χωρίς αντάλλαγμα. Η μεταβίβαση αυτή απαλλάσσεται από οποιονδήποτε φόρο ή τέλος υπέρ του Δημοσίου ή

τρίτων. Κατά τη λειτουργία της, η ΓΑΙΑΟΣΕ εποπτεύεται από τους Υπουργούς Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών. Με την έκδοση της εν λόγω απόφασης, το χρέος του ΟΣΕ προς το Δημόσιο μειώνεται ισόποσα με την αξία των μεταβιβαζόμενων μετοχών στο Δημόσιο.»	
Άρθρο 41 Αρμοδιότητες ΟΣΕ Α.Ε. - Αντικατάσταση άρθρου 1 παρ. 2 του άρθρου 3 και παρ. 3 του άρθρου 7 του ν. 2671/1998 Το άρθρο 1 του ν. 2671/1998 (Α' 289) αντικαθίσταται ως εξής: "Άρθρο 1 Αρμοδιότητες της ΟΣΕ Α.Ε. 1. Η εταιρεία ΟΣΕ Α.Ε. ασκεί καθήκοντα διαχειριστή της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής (infrastructure manager), όπως ορίζεται στην περίπτωση 2 του άρθρου 3 του ν. 4408/2016 (Α' 135), σε συνδυασμό με τις διατάξεις του παρόντος. Η ΟΣΕ Α.Ε. ως διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής, ενεργεί ως ανεξάρτητος οργανισμός φέροντας ευθύνη τόσο για την κατασκευή νέας υποδομής στο ενεργό δίκτυο και στο ενεργό δίκτυο σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας, όσο και για την συντήρηση και λειτουργία της υφιστάμενης υποδομής, καθώς και όσων αρμοδιοτήτων προβλέπονται από την εθνική και ενωσιακή νομοθεσία για το διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής. 2. Ως διαχειριστής της Σιδηροδρομικής Υποδομής, η ΟΣΕ Α.Ε. αναλαμβάνει την εκπόνηση του	Άρθρο 1 του ν. 2671/1998 (Α' 289) Αρμοδιότητες του ΟΣΕ 1. Ο ΟΣΕ ασκεί καθήκοντα διαχειριστή της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής όπως αυτή ορίζεται στην περίπτωση 16 του άρθρου 2 του π.δ. 41/2005 (ΦΕΚ 60 Α'). 2. Ως διαχειριστής της Σιδηροδρομικής Υποδομής, ο ΟΣΕ 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. 3. Στις αρμοδιότητες του ΟΣΕ περιλαμβάνονται επίσης: α) οι υπηρεσίες επισκευής, ανακατασκευής και συντήρησης τροχαίου και λοιπού σιδηροδρομικού υλικού, β) η ίδρυση και λειτουργία σχολών ή εκπαιδευτικών κέντρων οποιασδήποτε φύσεως, για την παροχή εκπαίδευσης προς οποιοδήποτε πρόσωπο, όπως, ενδεικτικώς, για τους σκοπούς της Οδηγίας 2007/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 "σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο

Σχεδίου Δράσης της παραγράφου 5 του άρθρου 5 του παρόντος και την εκτέλεση όλων των εργασιών που απαιτούνται για το ενεργό σιδηροδρομικό δίκτυο και για το ενεργό δίκτυο σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας, δηλαδή τόσο την εκτέλεση της τακτικής, όσο και της βαριάς συντήρησης. Επίσης, αναλαμβάνει την εκτέλεση εργασιών ανακαίνισης και αναβάθμισης της σιδηροδρομικής υποδομής στο ενεργό δίκτυο, ώστε να ελαχιστοποιούνται ενδεχόμενες διακοπές αναφορικά με την παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών, καθώς και στο ενεργό δίκτυο σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας, ώστε να αποκαθίσταται το συντομότερο δυνατόν η λειτουργία του. Η ΟΣΕ Α.Ε., μέσω του προγραμματισμού των εργασιών συντήρησης της εν λειτουργία σιδηροδρομικής γραμμής, έχει ως στόχο τη μείωση των σφαλμάτων ώστε να σταθεροποιείται η αποτελεσματική κυκλοφορία της γραμμής και να περιορίζεται η πιθανότητα υποβάθμισης της ποιότητάς της. Η ΟΣΕ Α.Ε. έχει επίσης την εποπτεία και τον χειρισμό θεμάτων του υφιστάμενου δικτύου, όπως της επιδομής γραμμής, των γεφυρών και των μεταλλικών έργων, των υπογείων και γεωτεχνικών έργων και λοιπών υφισταμένων εγκαταστάσεων, την σύνταξη κανονισμών και προδιαγραφών, τη μεταφορά τεχνογνωσίας, την παρακολούθηση τεχνολογικών εξελίξεων στα θέματα επιδομής, υποδομής και κυκλοφορίας και ποιοτικής παρακολούθησης η/και	σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας" (ΕΕ L 315/51 της 3.12.2007), καθώς και γ) κάθε άλλη δραστηριότητα που προβλέπεται από το καταστατικό του. 3. Για την εκπλήρωση των σκοπών του, ο ΟΣΕ μπορεί να ιδρύει θυγατρικές εταιρίες οποιασδήποτε μορφής ή να συμμετέχει σε εταιρίες ή σε κοινοπραξίες και να τους εκχωρεί αρμοδιότητες ή και δραστηριότητες του." Άρθρο 3 Άρθρο 3 Κυριότητα σιδηροδρομικής υποδομής 1. Ο ΟΣΕ είναι κύριος της σιδηροδρομικής υποδομής της χώρας, όπως αυτή καθορίζεται στην παρ. 3 του άρθρου 2 του π.δ. 324/1996. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, μετά από σχετική πρόταση του ΟΣΕ, προσδιορίζονται ειδικότερα τα πράγματα που αποτελούν τη σιδηροδρομική υποδομή. 2. Η κατασκευή νέων γραμμών ή δικτύων υποδομής, καθώς επίσης η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός των υφιστάμενων εγκρίνονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών, μετά από σχετική πρόταση του ΟΣΕ. Στην απόφαση αυτή καθορίζονται επίσης το ύψος των επενδύσεων, η επιχορήγηση αυτών από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (Π.Δ.Ε.), ως και οι λοιπές πηγές χρηματοδότησής τους. Η κυριότητα των έργων σιδηροδρομικής υποδομής, τα οποία ολοκληρώνονται με την υλοποίηση των επενδυτικών προγραμμάτων του Οργανισμού,
--	--

αξιολόγησης της σιδηροδρομικής γραμμής. 3. Στις αρμοδιότητες της ΟΣΕ Α.Ε περιλαμβάνονται επίσης: α) η διαχείριση των συστημάτων ρύθμισης και ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, β) η ίδρυση και λειτουργία σχολών ή εκπαιδευτικών κέντρων οποιασδήποτε φύσεως, για την παροχή εκπαίδευσης προς οποιοδήποτε πρόσωπο, όπως, ενδεικτικώς, για τους σκοπούς της Οδηγίας 2007/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 "σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας" (ΕΕ L 315/51 της 3.12.2007), καθώς και γ) κάθε άλλη δραστηριότητα που προβλέπεται από το καταστατικό της. 4. Για την εκπλήρωση των σκοπών της, η ΟΣΕ Α.Ε. μπορεί να ιδρύει θυγατρικές εταιρίες οποιασδήποτε μορφής ή να συμμετέχει σε εταιρίες ή σε κοινοπραξίες και να τους εκχωρεί αρμοδιότητες ή και δραστηριότητες της. Επιπλέον μπορεί να συνεργάζεται με τρίτες ανεξάρτητες εταιρίες, οι οποίες δραστηριοποιούνται στον σιδηροδρομικό τομέα για την εκπλήρωση των σκοπών τους και εντός του πλαισίου των αρμοδιοτήτων τους, υπό τις προϋποθέσεις του άρθρου 7γ του ν. 4408/2016 (Α' 135)."	μεταβιβάζεται από το Δημόσιο στον ΟΣΕ. Η αξία των νέων έργων (νέες γραμμές, κτίρια, εγκαταστάσεις κ.λπ.) απεικονίζεται στη στήλη του ενεργητικού του λογαριασμού της σιδηροδρομικής υποδομής. 3. Η κυριότητα των έργων ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής, που πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις παρ. 1 και 2 του άρθρου 7 του παρόντος νόμου, μεταβιβάζεται στον ΟΣΕ από τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα ή τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που ορίζονται στις ως άνω διατάξεις. Άρθρο 7 Συμμετοχή τρίτων στην ανάπτυξη και εκμετάλλευση της σιδηροδρομικής υποδομής 1. Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών με απόφασή του, μετά από πρόταση του Διοικητικού Συμβουλίου του ΟΣΕ, δύναται να επιτρέψει την άσκηση επιχειρηματικής δραστηριότητας σε χώρους της υποδομής, καθώς και να παρέχει ειδικά ή αποκλειστικά δικαιώματα εκμετάλλευσης ή συνεκμετάλλευσης αστικών, προαστικών ή περιφερειακών υπηρεσιών μεταφορών σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα ή σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, που αναπτύσσουν νέες ή εκσυγχρονίζουν υφιστάμενες σιδηροδρομικές υποδομές. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται μετά από πρόταση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθορίζονται οι όροι, τα κριτήρια και η διαδικασία για την άσκηση των παραπάνω δραστηριοτήτων. Σε κάθε περίπτωση κύριος και διαχειριστής της υποδομής είναι ο ΟΣΕ. 2. Τα οριζόμενα στην προηγούμενη παράγραφο εφαρμόζονται και στις περιπτώσεις του άρθρου 6 του π.δ. 180/1998 (ΦΕΚ 133 Α').
--	--

2. Αντικαθίσταται η παρ. 2 του άρθρου 3 του ν. 2671/1998 (Α' 289) και το άρθρο 3 διαμορφώνεται ως εξής: «Άρθρο 3 Κυριότητα σιδηροδρομικής υποδομής 1. Ο ΟΣΕ είναι κύριος της σιδηροδρομικής υποδομής της χώρας, όπως αυτή καθορίζεται στην παρ. 3 του <u>άρθρου 2</u> του π.δ. <u>324/1996</u>. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, μετά από σχετική πρόταση του ΟΣΕ, προσδιορίζονται ειδικότερα τα πράγματα που αποτελούν τη σιδηροδρομική υποδομή. 2. Η κατασκευή νέων γραμμών ή δικτύων υποδομής, καθώς επίσης η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός των υφιστάμενων εγκρίνονται με κοινή απόφαση του αρμόδιου Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του Υπουργού Ανάπτυξης και Επενδύσεων, μετά από σχετική πρόταση της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και της ΟΣΕ Α.Ε, ανάλογα με τις αρμοδιότητες εκάστης εξ αυτών. Στην απόφαση αυτή καθορίζονται επίσης το ύψος των επενδύσεων, η επιχορήγηση αυτών από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (Π.Δ.Ε.), ως και οι λοιπές πηγές χρηματοδότησής τους. 3. Η κυριότητα των έργων ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής, που πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις παρ. 1 και 2 του άρθρου 7 του παρόντος νόμου, μεταβιβάζεται στον ΟΣΕ από τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα ή τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που ορίζονται στις ως άνω διατάξεις.»	3. Η ανάπτυξη νέας σιδηροδρομικής υποδομής, σύμφωνα με τους ορισμούς των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου, είναι δυνατή μόνον εφόσον τηρούνται οι προδιαγραφές κατασκευής, ασφάλειας και λειτουργίας, τις οποίες καθορίζει ο ΟΣΕ ως διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής. 4. Στο τέλος της παραγράφου 3 του άρθρου 10 του π.δ. 324/1996 μετά τη λέξη "εμπορευμάτων" προστίθεται και "επιβατών".
---	---

3. Αντικαθίσταται η παρ. 3 του του άρθρου 7 του ν. 2671/1998 (Α' 289) και το άρθρο 7 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 7

Συμμετοχή τρίτων στην ανάπτυξη
και εκμετάλλευση
της σιδηροδρομικής υποδομής

1. Ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών με απόφασή του, μετά από πρόταση του Διοικητικού Συμβουλίου του ΟΣΕ, δύναται να επιτρέψει την άσκηση επιχειρηματικής δραστηριότητας σε χώρους της υποδομής, καθώς και να παρέχει ειδικά ή αποκλειστικά δικαιώματα εκμετάλλευσης ή συνεκμετάλλευσης αστικών, προαστικών ή περιφερειακών υπηρεσιών μεταφορών σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα ή σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, που αναπτύσσουν νέες ή εκσυγχρονίζουν υφιστάμενες σιδηροδρομικές υποδομές. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται μετά από πρόταση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, καθορίζονται οι όροι, τα κριτήρια και η διαδικασία για την άσκηση των παραπάνω δραστηριοτήτων.

Σε κάθε περίπτωση κύριος και διαχειριστής της υποδομής είναι ο ΟΣΕ.

2. Τα οριζόμενα στην προηγούμενη παράγραφο εφαρμόζονται και στις περιπτώσεις του άρθρου 6 του π.δ. 180/1998 (Α' 133).

3. Η ανάπτυξη νέας σιδηροδρομικής υποδομής είναι δυνατή μόνον εφόσον τηρούνται οι προδιαγραφές κατασκευής, ασφάλειας και

λειτουργίας, οι οποίες καθορίζονται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών σε συμμόρφωση με την εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία. 4. Στο τέλος της παραγράφου 3 του <u>άρθρου 10</u> του π.δ. <u>324/1996</u> μετά τη λέξη "εμπορευμάτων" προστίθεται και "επιβατών".»	
Άρθρο 43 Αρμοδιότητες ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. – Αντικατάσταση παρ. 1,2, 5 και 6 του άρθρου 4 του ν. 3891/2010 1. Αντικαθίστανται οι παρ. 1, 2, 5 και 6 του άρθρου 4 του ν. 3891/2010 και το άρθρο 4 διαμορφώνεται ως εξής: «Άρθρο 4 Αρμοδιότητες ΕΡΓΟΣΕ 1. Η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. ορίζεται ως κατασκευαστής υποδομών για τα έργα τα οποία εκτελούνται στο δίκτυο υπό κατασκευή ("construction manager"). Η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. είναι υπεύθυνη για την κατασκευή και ανάπτυξη νέων σιδηροδρομικών γραμμών εντός του δικτύου υπό κατασκευή και για τυχόν εργασίες οι οποίες θα απαιτηθεί να εκτελεστούν εντός του καταργημένου δικτύου. Σε κάθε περίπτωση, η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. δεν συμμετέχει σε έργα τα οποία εκτελούνται στο ενεργό σιδηροδρομικό δίκτυο και στο ενεργό δίκτυο σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας, παρά μόνο υπό τους όρους και τις προϋποθέσεις της παρ. 2. Στις αρμοδιότητες της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. περιλαμβάνονται επίσης: α) η μελέτη, δημοπράτηση, προμήθεια και κατασκευή νέων	Άρθρο 4 Αρμοδιότητες ΕΡΓΟΣΕ 1. Στις αρμοδιότητες της ΕΡΓΟΣΕ περιλαμβάνονται: α) η μελέτη, δημοπράτηση, προμήθεια, κατασκευή, διοίκηση έργων σιδηροδρομικής υποδομής με των επ' αυτής σιδηροδρομικών συστημάτων, β) η παροχή υπηρεσιών προς τον ΟΣΕ σχετιζόμενων με το σχεδιασμό, ανάπτυξη και εφαρμογή των προγραμμάτων του, γ) η διενέργεια με μέριμνά της και δαπάνες του Δημοσίου ή τυχόν άλλων φορέων του δημόσιου τομέα, όπως αυτός ορίζεται στο άρθρο 1 του ν. 2190/1994 (Α' 28), κατά περίπτωση, απαλλοτριώσεων και επιτάξεων ιδιοκτησιών υπέρ του Δημοσίου ή τυχόν άλλων φορέων του δημόσιου τομέα για την κατασκευή έργων σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς και πάσης φύσεως έργων που της ανατίθενται, δ) η παροχή υπηρεσιών σχεδιασμού, ανάπτυξης, υποστήριξης, διαχείρισης, μελέτης, επίβλεψης και κατασκευής πάσης φύσεως έργων σε τρίτους στην Ελλάδα και το εξωτερικό και ε) κάθε άλλη δραστηριότητα που προβλέπεται από το καταστατικό της. 2. Για την εκπλήρωση του σκοπού της, η ΕΡΓΟΣΕ μπορεί να ιδρύει θυγατρικές εταιρίες οποιασδήποτε μορφής ή να

έργων σιδηροδρομικής υποδομής με των επ' αυτής σιδηροδρομικών συστημάτων που συγχρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, ή χρηματοδοτούνται αμιγώς από Εθνικούς πόρους, ή από δανεισμό, ή με αυτοχρηματοδότηση, καθώς και ο καθορισμός προτύπων υγιεινής και ασφάλειας και ο έλεγχος ποιότητας των ανωτέρω έργων, β) η διενέργεια με μέρεινά της και δαπάνες του Δημοσίου ή τυχόν άλλων φορέων του δημόσιου τομέα, όπως αυτός ορίζεται στο άρθρο 2 του ν. 4765/2021 (Α' 6), κατά περίπτωση, απαλλοτριώσεων και επιτάξεων ιδιοκτησιών υπέρ του Δημοσίου ή τυχόν άλλων φορέων του δημόσιου τομέα για την κατασκευή έργων σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς και πάσης φύσεως έργων που αναλαμβάνει ή της ανατίθενται, γ) η παροχή υπηρεσιών σχεδιασμού, ανάπτυξης, υποστήριξης, διαχείρισης, μελέτης, επίβλεψης και κατασκευής πάσης φύσεως έργων σε τρίτους στην Ελλάδα και το εξωτερικό, δ) η εν όλω ή εν μέρει ανάθεση σε τρίτους, φυσικά ή νομικά πρόσωπα ή κοινοπραξίες αυτών ή σε συνδεδεμένες επιχειρήσεις των στις προηγούμενες περιπτώσεις (α), (β) και (γ) του παρόντος άρθρου αναφερομένων έργων, μελετών, προμηθειών και υπηρεσιών και η παρακολούθηση της εκτελέσεως των σχετικών συμβάσεων και η, κατόπιν ελέγχου, παραλαβή τους, ε) η σύναψη συμβάσεων για εξεύρεση οικονομικών πόρων και η διενέργεια οιασδήποτε εργασίας για	συμμετέχει σε εταιρίες ή σε κοινοπραξίες με αντικείμενο τις δραστηριότητές της. [...] 5. Ο ΟΣΕ, δύναται με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου του να αναθέτει στην ΕΡΓΟΣΕ, εφόσον είναι συνδεδεμένη επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 42ε παρ. 5 του κ.ν. 2190/1920, την παροχή προς αυτόν υπηρεσιών, πάσης φύσεως, που σχετίζονται με το σχεδιασμό, την ανάπτυξη, την εφαρμογή των προγραμμάτων του, καθώς και να παραχωρεί και να μεταβιβάζει, χωρίς αντάλλαγμα, στην ΕΡΓΟΣΕ όλα τα κύρια και παρεπόμενα δικαιώματα και υποχρεώσεις που απορρέουν από συμβάσεις έργων. Ως «έργο» για τους σκοπούς της παρούσας παραγράφου νοείται κάθε δραστηριότητα που εμπίπτει στο αντικείμενο της ΕΡΓΟΣΕ, όπως περιγράφεται στην παρ. 1 του παρόντος άρθρου. Η ΕΡΓΟΣΕ, μετά τη μεταβίβαση, υποκαθιστά τον ΟΣΕ σε όλες ανεξαιρέτως τις διατάξεις των συμβάσεων ή των διακηρύξεων δημοπράτησης των έργων και των εγγυητικών επιστολών. Δεν μεταβιβάζονται στην ΕΡΓΟΣΕ υποχρεώσεις του ΟΣΕ από συμβάσεις εκτελούμενων έργων, που τυχόν θα δημιουργηθούν μέχρι την ημερομηνία ανάληψης των έργων από την ΕΡΓΟΣΕ. Ο τρόπος και οι όροι ανάθεσης παροχής υπηρεσιών προς τον ΟΣΕ, καθώς και μεταβίβασης έργων καθορίζονται με σύμβαση μεταξύ του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ, η οποία εγκρίνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. 6. Οι αναγκαίες διαδικασίες για τη διενέργεια των υπέρ του Δημοσίου ή
---	--

την πραγματοποίηση του σκοπού της και στ) κάθε άλλη δραστηριότητα που προβλέπεται από το καταστατικό της. Η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., στο πλαίσιο της υλοποίησης των ανωτέρω αρμοδιοτήτων της δύναται να αναλαμβάνει και τα εξής: αα) την διαχείριση όλων των τεχνικών μελετών, συμπεριλαμβανομένων και των απαραίτητων φακέλων για την ανάθεση των έργων ή για την προμήθεια του εξοπλισμού και των υλικών, ββ) την δημοπράτηση των έργων, την διακήρυξη μελετών, προμηθειών και υπηρεσιών, γγ) την σύνταξη των φακέλων που αφορούν απαλλοτριώσεις, τις άδειες οικοδόμησης και τις μελέτες επιπτώσεων, δδ) τον ποιοτικό έλεγχο των προμηθειών, εε) την παρακολούθηση και επίβλεψη των εργασιών μέχρι την οριστική παραλαβή του έργου, στστ) την διοικητική διαχείριση των συμβάσεων και των προμηθειών και την διαχείριση των χρηματοδοτήσεων και των πληρωμών.” 2. Για την εκπλήρωση του σκοπού της, η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. μπορεί να ιδρύει θυγατρικές εταιρίες οποιασδήποτε μορφής ή να συμμετέχει σε εταιρίες ή σε κοινοπραξίες με αντικείμενο τις δραστηριότητές της. Επιπλέον μπορεί να συνεργάζεται με τρίτες ανεξάρτητες εταιρείες, οι οποίες δραστηριοποιούνται στον σιδηροδρομικό τομέα για την	τυχόν άλλων φορέων του ευρύτερου δημόσιου τομέα, όπως αυτός ορίζεται στο άρθρο 1 του ν. 2190/1994, απαλλοτριώσεων και επιτάξεων ιδιοκτησιών, προκειμένου να εκτελεσθούν έργα που σχετίζονται με τη σιδηροδρομική υποδομή, καθώς και πάσης φύσεως έργων που ανατίθενται στην ΕΡΓΟΣΕ πραγματοποιούνται με μέριμνα της ΕΡΓΟΣΕ, η οποία έχει την ευθύνη σύνταξης των σχετικών κτηματολογικών διαγραμμάτων και κτηματολογικών πινάκων, εισηγείται αρμοδίως για την κήρυξη των σχετικών αναγκαστικών απαλλοτριώσεων, επιμελείται για την έγκαιρη έγκρισή τους από τις αρμόδιες υπηρεσίες και νομιμοποιείται στις σχετικές δίκες στο όνομα και για λογαριασμό του Δημοσίου ή του φορέα υπέρ του οποίου έχει κηρυχθεί η απαλλοτρίωση. Υπόχρεος προς καταβολή αποζημίωσης στους δικαιούχους, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στη νομοθεσία περί αναγκαστικών απαλλοτριώσεων, είναι το Δημόσιο ή ο φορέας υπέρ του οποίου κηρύχθηκε η αναγκαστική απαλλοτρίωση, κατά περίπτωση.
--	---

εκπλήρωση των σκοπών τους και εντός του πλαισίου των αρμοδιοτήτων τους. Η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. δύναται να αναλαμβάνει υπό τους όρους και τις προϋποθέσεις του άρθρου 7γ του ν. 4408/2016 (Α' 135) έργα επεκτάσεων ή/και αναβαθμίσεων τα οποία εκτελούνται εντός του ενεργού δικτύου και του δικτύου σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας, όπως ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, έργα υπογειοποίησης ή έργα διπλασιασμού υφιστάμενης γραμμής. Τα έργα του προηγούμενου εδαφίου ανατίθενται από την ΟΣΕ Α.Ε., η οποία συνεχίζει να έχει την πλήρη εποπτεία αυτών και φέρει την πλήρη ευθύνη για την εκτέλεσή τους, ως διαχειριστής υποδομής.

3. Στο πλαίσιο της παροχής των υπηρεσιών της η ΕΡΓΟΣΕ εκτελεί τις εργασίες της με όρους αγοράς.

4. Εντός προθεσμίας ενός (1) μηνός από τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ολοκληρώνονται οι απαραίτητες ενέργειες για την τροποποίηση του καταστατικού της ΕΡΓΟΣΕ προς τον σκοπό της προσαρμογής του στις διατάξεις του παρόντος νόμου.

5. Η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. αναλαμβάνει την εκτέλεση των έργων αρμοδιότητάς της, τα οποία περιλαμβάνονται στο ΕΣΣΜ του στοιχείου α' της παραγράφου 3 του άρθρου 5 του παρόντος και στο Σχέδιο Δράσης της παραγράφου 5 του άρθρου 5 του παρόντος, δίχως να απαιτείται η διενέργεια οιασδήποτε περαιτέρω διαδικασίας. Ως «έργο» για τους σκοπούς της παρούσας παραγράφου νοείται κάθε δραστηριότητα που

εμπίπτει στο αντικείμενο της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., όπως περιγράφεται στην παράγραφο 1. Η επίτευξη των όρων του ΕΣΣΜ του στοιχείου α' της παραγράφου 3 του άρθρου 5 του παρόντος παρακολουθείται μέσω των συμβάσεων απόδοσης του άρθρου 17 του παρόντος, οι οποίες συνάπτονται μεταξύ της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και οι οποίες περιλαμβάνουν ετήσιους στόχους επίτευξης και ορόσημα για την εταιρεία, συμπεριλαμβανομένων δεικτών επιδόσεων δικτύου

6. Οι αναγκαίες διαδικασίες για τη διενέργεια των υπέρ του Δημοσίου ή τυχόν άλλων φορέων του ευρύτερου δημόσιου τομέα, όπως αυτός ορίζεται στην περ. α' της παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 4270/2014 (Α' 143), απαλλοτριώσεων και επιτάξεων ιδιοκτησιών, προκειμένου να εκτελεσθούν έργα που σχετίζονται με τη σιδηροδρομική υποδομή, καθώς και πάσης φύσεως έργων που ανατίθενται στην ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. πραγματοποιούνται με μέριμνα της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., η οποία έχει την ευθύνη σύνταξης των σχετικών κτηματολογικών διαγραμμάτων και κτηματολογικών πινάκων, εισηγείται αρμοδίως για την κήρυξη των σχετικών αναγκαστικών απαλλοτριώσεων, επιμελείται για την έγκαιρη έγκρισή τους από τις αρμόδιες υπηρεσίες και νομιμοποιείται στις σχετικές δίκες στο όνομα και για λογαριασμό του Δημοσίου ή του φορέα υπέρ του οποίου έχει κηρυχθεί η απαλλοτρίωση. Υπόχρεος προς καταβολή αποζημίωσης στους

	δικαιούχους, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στη νομοθεσία περί αναγκαστικών απαλλοτριώσεων, είναι το Δημόσιο ή ο φορέας υπέρ του οποίου κηρύχθηκε η αναγκαστική απαλλοτρίωση, κατά περίπτωση.» 2. Εντός προθεσμίας έξι (6) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ολοκληρώνονται οι απαραίτητες ενέργειες για την τροποποίηση του καταστατικού της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. προς τον σκοπό της προσαρμογής του στις διατάξεις του παρόντος νόμου.	
30.	Κατάργηση διατάξεων	
	<i>Διατάξεις αξιολογούμενης ρύθμισης που προβλέπουν κατάργηση</i>	<i>Καταργούμενες διατάξεις</i>
	Άρθρο 32 παρ. 1	1. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργούνται: α) τα άρθρα 33 έως και 49 του ν. 4568/2018 (Α' 178) περί αστικών οδικών μεταφορών και β) τα άρθρα 1 έως 49 του ν. 4199/2013 (Α' 216) περί δημόσιων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών
	Άρθρο 32 παρ. 2	2. Από την έναρξης εκτέλεσης σε όλη την επικράτεια του μεταφορικού έργου που παραχωρείται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος, καταργούνται: α) τα άρθρα 1 έως 32 του ν. 2963/2001 (Α' 268) περί οργάνωσης και λειτουργίας των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία,

	β) το άρθρο 54Α του ν. 4199/2013 περί παροχής συγκοινωνιακού έργου εντός κλειστών γεωγραφικών περιοχών (νήσων) που δεν αποτελούν ίδιο νομό, γ) το π.δ. 967/1979 (Α' 272) περί καθορισμού όρων, προϋποθέσεων και διαδικασίας αναθέσεως της εκμεταλλεύσεως εις το οικείο ΚΤΕΛ αγόνων γραμμών, εντάξεως εις τα ΚΤΕΛ αυτοκινήτων οχημάτων ως και περί υπεραστικών λεωφορειακών γραμμών κλειστών γεωγραφικών περιοχών (νήσων) και δ) το άρθρο 67 του ν. 4850/2021 (Α' 208) περί παραχώρησης μικροσυγκοινωνίας άγονης γραμμής σε νήσους με πληθυσμό κάτω των 10.000 κατοίκων
Άρθρο 35	Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργούνται τα άρθρα 55 έως και 84 του ν. 4199/2013 (Α' 216) περί Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών.
Άρθρο 53	α) Η παρ. 2 του άρθρου 3 του ν. 3891/2010 (Α' 188). β) Η παρ. 4 του άρθρου 3 του ν. 3891/2010. γ) Η παρ. 1 του άρθρου 10 του ν. 3891/2010. δ) Η παρ. 4 του άρθρου 4 του ν. 3891/2010.

Η. Έκθεση εφαρμογής της ρύθμισης

31.	Συναρμοδιότητα Υπουργείων / υπηρεσιών / φορέων				
	Σχετική διάταξη αξιολογούμενης ρύθμισης	Συναρμόδια Υπουργεία – Συναρμόδιες υπηρεσίες / φορείς	Αντικείμενο συναρμοδιότητας		
	Άρθρο 30 παρ. 6	Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών	Καθορίζεται η διαδικασία διαπίστωσης παράβασης και επιβολής προστίμων και εξειδικεύονται τα διοικητικά πρόστιμα του άρθρου 23 για κάθε παράβαση των υποχρεώσεων του αναδόχου, όπως αυτές απορρέουν από τη σύμβαση, τον παρόντα και τον Κανονισμό (ΕΚ) 1370/2007.		
	Άρθρο 34 παρ. 1	Υποδομών και Μεταφορών και Εσωτερικών	Καθορίζονται τα προσόντα και κάθε άλλο σχετικό θέμα για τις θέσεις που μεταφέρονται στη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, προς τον σκοπό της στελέχωσης αυτής.		
	Άρθρο 34 παρ. 2	Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών	Εκκαθάριση της Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών (Ρ.Α.Ε.Μ.) και τακτοποίηση οιασδήποτε μορφής οικονομικών υποχρεώσεων της Ρ.Α.Ε.Μ..		
32.	Έκδοση κανονιστικών πράξεων και εγκυκλίων				
	Εξουσιοδοτική διάταξη	Είδος πράξης	Αρμόδιο ή επισπεύδον Υπουργείο ή υπηρεσία	Αντικείμενο	Χρονοδιάγραμμα αμμια (ενδεικτική ή αποκλειστική ή προθεσμία)
	Άρθρο 30 παρ. 1	Υπουργική Απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Καθορίζονται οι κανόνες και τα κριτήρια στα οποία πρέπει να ανταποκρίνεται ο σχεδιασμός του	Εντός τριών μηνών από την έναρξη ισχύος

			δικτύου τακτικών οδικών υπεραστικών και αστικών επιβατικών μεταφορών από τις Περιφέρειες, καθώς επίσης και οι ελάχιστες απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται κατά την εκτέλεση των δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών μεταφορών επιβατών. Για τον καθορισμό αυτό λαμβάνονται υπόψη κατ' ελάχιστον τα γεωγραφικά και πληθυσμιακά δεδομένα, οι ανάγκες μετακινήσεων του επιβατικού κοινού σε κάθε Περιφερειακή Ενότητα, το κόστος των ελαχίστων προσφερομένων δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών μεταφορών επιβατών, αλλά και η ανάγκη πρόσβασης των επιβατών στο δίκτυο υπεραστικών και αστικών μεταφορών έναντι εύλογου κομίστρου. Με την ίδια απόφαση καθορίζονται τα κριτήρια που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για τον καθορισμό των ελαχίστων υποχρεωτικών δρομολογίων σε	
--	--	--	---	--

			κάθε γραμμή υπεραστικών και αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών, καθώς και τα κριτήρια για τον καθορισμό του χρόνου εκτέλεσης κάθε δρομολογίου, ώστε να εξυπηρετούνται κατά το δυνατόν όλες οι κατηγορίες του επιβατικού κοινού.	
Άρθρο 30 παρ. 2	Υπουργική Απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Καθορίζονται τα δίκτυα τακτικών υπεραστικών και αστικών γραμμών δημοσίων οδικών μεταφορών επιβατών σύμφωνα με το άρθρο 11. Για τις γραμμές αυτές υφίσταται υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος.	Εντός έξι μηνών από την έναρξη ισχύος
Άρθρο 30 παρ. 3	Υπουργική Απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Καθορίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές για την άδεια ίδρυσης και λειτουργίας αμαξοστασίων της παρ. 3 του άρθρου 12.	
Άρθρο 30 παρ. 4	Απόφαση Περιφερειάρχη	Κατά τόπους αρμόδιος περιφερειάρχης	Καθορίζονται οι προδιαγραφές των στάσεων και των στεγάστρων αναμονής επιβατών του άρθρου 13.	Εντός έξι μηνών από την έναρξη ισχύος
Άρθρο 30 παρ. 5	Υπουργική απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Θεσπίζονται κανόνες: α) για την παρακολούθηση του τρόπου εκτέλεσης	Εντός έξι μηνών από την έναρξη ισχύος

			των συμβάσεων από τους αναδόχους, β) για την έρευνα ικανοποίησης των επιβατών και γ) για την έρευνα και διαπίστωση των ποιοτικών παραμέτρων του προσφερόμενου μεταφορικού έργου.	
Άρθρο 30 παρ. 6	Κοινή Υπουργική Απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Καθορίζεται η διαδικασία διαπίστωσης παράβασης και επιβολής προστίμων και εξειδικεύονται τα διοικητικά πρόστιμα του άρθρου 23 για κάθε παράβαση των υποχρεώσεων του αναδόχου, όπως αυτές απορρέουν από τη σύμβαση, τον παρόντα και τον Κανονισμό (ΕΚ) 1370/2007.	Εντός ενός έτους από την έναρξη ισχύος
Άρθρο 30 παρ. 7	Υπουργική Απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Μπορεί να επιβληθεί η παροχή δημοσίων τακτικών υπεραστικών ή και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών κατ' εφαρμογή του άρθρου 24 σε φορείς που είναι σε θέση να ανταποκριθούν εν όλω ή εν μέρει, με όρους ανάλογους αυτών που ισχύουν για αναδόχους παρομοίων υπηρεσιών, ώστε να διασφαλισθεί η συνεχής εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού. Η επιβολή της	Δυνητική

			υποχρέωσης αυτής δεν μπορεί να υπερβαίνει τα δύο έτη.	
Άρθρο 30 παρ. 8	Υπουργική Απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Κατόπιν εισήγησης της αρμόδιας αρχής, καθορίζονται οι ειδικότεροι όροι και προϋποθέσεις για τις απευθείας αναθέσεις σε τρίτους λόγω περιορισμένου μεταφορικού έργου, κατ' εφαρμογή του άρθρου 25.	
Άρθρο 30 παρ. 9	Υπουργική απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Καθορίζονται: α) τα στοιχεία και τα δικαιολογητικά που πρέπει να περιέχει ο «φάκελος πρότασης εκτέλεσης νέας υπεραστικής ή αστικής γραμμής», ο οποίος υποβάλλεται από τις αρμόδιες τοπικές αρχές, β) οι νέες τακτικές υπεραστικές ή αστικές γραμμές, γ) η αφετηρία, οι τυχόν ενδιάμεσες στάσεις και το τέρμα των νέων γραμμών, οι όροι και οι προϋποθέσεις λειτουργίας τους, καθώς και ο τρόπος διενέργειας των δρομολογίων, κατ' εφαρμογή του άρθρου 27.	Εντός ενός έτους από την έναρξη ισχύος
Άρθρο 34 παρ. 1	Κοινή υπουργική απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Καθορίζονται τα προσόντα και κάθε άλλο σχετικό θέμα για τις θέσεις που μεταφέρονται στη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου	

			Υποδομών και Μεταφορών, προς τον σκοπό της στελέχωσης αυτής.	
Άρθρο 34 παρ. 2	Κοινή Υπουργική απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Γίνεται εκκαθάριση της Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών (ΡΑΕΜ) και προβλέπεται η τακτοποίηση οιασδήποτε μορφής οικονομικών υποχρεώσεων της ΡΑΕΜ.	
Άρθρο 38 παρ.1	Κοινή Υπουργική απόφαση	Υπουργοί Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων και Υποδομών και Μεταφορών		
Άρθρο 41 παρ. 1	Κοινή Υπουργική απόφαση	Υπουργοί Υποδομών και Μεταφορών και Ανάπτυξης και Επενδύσεων		
Άρθρο 49 παρ. 1	Υπουργική απόφαση	Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών		

	Ανάγκη σύστασης νέου νομικού προσώπου, ανώνυμης εταιρίας ή δημόσιας υπηρεσίας
33.	Ποιες διατάξεις της αξιολογούμενης ρύθμισης προβλέπουν τη σύσταση νέου νομικού προσώπου, ανώνυμης εταιρίας ή δημόσιας υπηρεσίας;
	Δεν προβλέπεται σύσταση νέου οργάνου.
34.	Γιατί προτείνεται η σύσταση αυτού του νέου οργάνου και δεν επαρκούν οι υφιστάμενες διοικητικές δομές για να επιτευχθεί ο στόχος της αξιολογούμενης ρύθμισης;

35.	Χρόνος έναρξης λειτουργίας του νέου οργάνου
36.	Έχει γίνει η σχετική οικονομοτεχνική μελέτη αναφορικά με τη σύσταση του νέου οργάνου; ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☐ Εάν ΝΑΙ, να επισυναφθεί ηλεκτρονικά.
	Στοιχεία νέου νομικού προσώπου, ανώνυμης εταιρίας ή δημόσιας υπηρεσίας
37.	Επωνυμία ή ονομασία και νομική μορφή
38.	Χώρος λειτουργίας του νέου οργάνου
39.	Διασφάλιση επαρκούς υλικοτεχνικού & ηλεκτρονικού εξοπλισμού
40.	Τρόπος στελέχωσης του νέου οργάνου



ΓΕΝΙΚΟ ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Αριθ. 233 / 15 / 2022

Ε Κ Θ Ε Σ Η
Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους
(άρθρο 75 παρ.1 του Συντάγματος)

Στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Διατάξεις για τις δημόσιες υπεραστικές και αστικές τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών. Αναδιοργάνωση των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και λοιπές διατάξεις»

Α. Με το υπόψη σχέδιο νόμου προβλέπονται τα ακόλουθα:

ΜΕΡΟΣ Α΄

Θεσπίζεται ενιαίο πλαίσιο για την οργάνωση και λειτουργία δικτύων δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών (πλην των οριζόμενων εξαιρέσεων), με την εισαγωγή νέων και την επικαιροποίηση ρυθμίσεων των νόμων 4199/2013 και 4568/2018, οι οποίες καταργούνται από την έναρξη ισχύος του υπό ψήφιση σχεδίου νόμου. Ειδικότερα:

1.α. Καθορίζονται οι αρχές που έχουν την αρμοδιότητα να επεμβαίνουν στον συγκεκριμένο τομέα (το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και, σε τοπικό επίπεδο, οι περιφέρειες), οι φορείς εκτέλεσης των δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών (επιχειρήσεις που εκτελούν κατ' επάγγελμα οδικές μεταφορές επιβατών και διαθέτουν λεωφορεία με συγκεκριμένες προδιαγραφές) και προσδιορίζονται οι βασικές κατευθύνσεις σχεδιασμού των εν λόγω δικτύων.

β. Η ανάθεση του προαναφερόμενου μεταφορικού έργου γίνεται με τη διενέργεια ανοικτού διαγωνισμού ή, κατ' εξαίρεση με απευθείας ανάθεση, κατ' εφαρμογή του σχετικού Κανονισμού [(ΕΚ)1370/2007] και περιλαμβάνει τη χορήγηση είτε αποκλειστικού δικαιώματος παροχής των υπηρεσιών αυτών, είτε αποκλειστικού δικαιώματος παροχής των υπηρεσιών και αποζημίωση ως αντιστάθμισμα, όπου κρίνεται αναγκαίο.

γ. Προσδιορίζονται οι προδιαγραφές των υποδομών (σταθμοί, εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επιβατών κ.λπ.) και ορίζεται ότι:

- οι δαπάνες τοποθέτησης στάσεων και στεγάστρων αναμονής επιβατών επιβαρύνουν τους συγκοινωνιακούς φορείς και, σε περίπτωση άρνησης αυτών, τους οικείους δήμους,
- η διαφημιστική εκμετάλλευση επί των λεωφορείων και των προαναφερόμενων υποδομών που τοποθετούνται από τους συγκοινωνιακούς

φορείς γίνεται από αυτούς, οι οποίοι εξαιρούνται από την υποχρέωση καταβολής ανταποδοτικού τέλους υπαίθριας διαφήμισης υπέρ των δήμων.

(άρθρα 1 - 13)

2.α. Καθορίζεται το πλαίσιο προκήρυξης των ανοικτών διαγωνισμών ανάθεσης του συγκοινωνιακού έργου (περιεχόμενο προκηρύξεων, καθορισμός του ανώτατου ορίου χρέωσης επιβατών και αποσκευών καθώς και της χορηγούμενης αποζημίωσης, αξιολόγηση προσφορών διαγωνιζομένων, διάρκεια συμβάσεων και δυνατότητα παράτασης κ.λπ.).

β. Ορίζεται ότι, απώλειες εσόδων λόγω έκδοσης μειωμένων ή δωρεάν εισιτηρίων επιβατών ειδικών κατηγοριών, υπολογίζονται και καταβάλλονται στον ανάδοχο κατά τα ισχύοντα (άρθρο 86 του ν.4530/2018).

γ. Προβλέπεται η άσκηση εποπτείας επί των αναδόχων από τις αρμόδιες τοπικές αρχές και η επιβολή διοικητικών προστίμων, τα οποία εξειδικεύονται με κ.υ.α. και εισπράττονται υπέρ του τακτικού προϋπολογισμού.

(άρθρα 14 - 23)

3.α. Επιτρέπεται, σε περίπτωση διακοπής ή επικείμενου κινδύνου διακοπής των τακτικών μεταφορών και για διάστημα που δεν υπερβαίνει τα δύο (2) έτη, η απευθείας ανάθεση περιορισμένου μεταφορικού έργου σε τρίτο ή η παράταση σύμβασης με ανάδοχο πέραν των ορίων που προβλέπονται, υπό τις οριζόμενες προϋποθέσεις και διαδικασία (μέση ετήσια αξία παρεχόμενων υπηρεσιών, ετήσιο μεταφορικό έργο κ.λπ.).

β. Προβλέπεται η διαδικασία ίδρυσης και ανάθεσης νέων υπεραστικών και αστικών γραμμών, με όρους και διάρκεια ανάλογους της υφιστάμενης σύμβασης.

(άρθρα 24 - 29)

4.α. Παρέχονται εξουσιοδοτήσεις για την έκδοση των απαιτούμενων κανονιστικών πράξεων και προβλέπεται μεταβατική περίοδος δύο (2) ετών, μέχρι την ολοκλήρωση των διαδικασιών ανάθεσης του μεταφορικού έργου.

β. Παρατίθενται οι καταργούμενες διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας.

Ειδικά, από την έναρξη εκτέλεσης στην επικράτεια του μεταφορικού έργου με το νέο θεσμικό πλαίσιο, καταργούνται μεταξύ άλλων ρυθμίσεις που αναφέρονται:

- στην οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία (καθορισμός και είσπραξη κομίστρου, παροχή ενισχύσεων σε Κ.Τ.Ε.Λ. για τον εκσυγχρονισμό υποδομών και λεωφορείων, εισφορές αστικών και υπεραστικών Κ.Τ.Ε.Λ. σύμφωνα με τον ν.2963/2001 κ.λπ.).

- στην παροχή συγκοινωνιακού έργου σε νησιά, σε άγονες γραμμές κ.λπ.

(άρθρα 30 - 32)

ΜΕΡΟΣ Β΄

Καταργείται η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών (Ρ.Α.Ε.Μ.), από την ημερομηνία έκδοσης της κ.υ.α. για την εκκαθάριση αυτής, η οποία είναι αρμόδια για τον τομέα των υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών (ν.4199/2013).

Προς τούτο, μεταφέρονται τριάντα τρεις (33) κενές οργανικές θέσεις προσωπικού της Ρ.Α.Ε.Μ., ως εξής:

- οι είκοσι τρεις (23) θέσεις Ειδικού Επιστημονικού προσωπικού στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και
- οι δέκα (10) θέσεις στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.).

Οι κανονιστικές και ρυθμιστικές αρμοδιότητες της Ρ.Α.Ε.Μ. επανέρχονται στους φορείς που τις ασκούσαν πριν την ίδρυσή της (υπουργεία, περιφέρειες κ.λπ.).

(άρθρο 33 - 35)

ΜΕΡΗ Γ', Δ', Ε'

Με τις προτεινόμενες διατάξεις σκοπείται η αναδιάρθρωση του σιδηροδρομικού τομέα της Χώρας μέσω της αναδιοργάνωσης των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., με τη μεταβίβαση του συνόλου των μετοχών της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. από την ΟΣΕ Α.Ε. στο Ελληνικό Δημόσιο. Ειδικότερα:

1.α. Προβλέπεται η έκδοση κ.υ.α. για την κατά τα ανωτέρω μεταβίβαση των μετοχών, με αντάλλαγμα (σε είδος ή σε χρήμα) που θα λάβει η ΟΣΕ Α.Ε. από το Ελληνικό Δημόσιο, το οποίο θα προσδιοριστεί στην εν λόγω κ.υ.α., μετά τη διενέργεια ανεξάρτητου νομικού και οικονομικού ελέγχου. Η εν λόγω μεταβίβαση απαλλάσσεται από οποιονδήποτε φόρο ή τέλος υπέρ του Δημοσίου ή τρίτων.

β. Καθορίζεται το αντικείμενο της μεταβίβασης (10.000 ονομαστικές μετοχές ονομαστικής αξίας 30 ευρώ η καθεμία, οι οποίες αντιστοιχούν στο 100% του συνολικού μετοχικού κεφαλαίου της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., ύψους 300.000 ευρώ). Στο πλαίσιο του προαναφερόμενου ελέγχου και προκειμένου να καθορισθεί το αντάλλαγμα της μεταβίβασης, το Ελληνικό Δημόσιο μπορεί να αναθέτει σε ανεξάρτητους εμπειρογνώμονες τον καθορισμό της καθαρής αξίας κάθε μεταβιβαζόμενης μετοχής.

γ. Προβλέπεται η κατάρτιση από την ΟΣΕ Α.Ε., ως διαχειριστή της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής, Σχεδίου Δράσης με βάση το Εθνικό Σχέδιο Σιδηροδρομικών Μεταφορών (ΕΣΣΜ). Ειδικά για την κατάρτιση του πρώτου Σχεδίου Δράσης, συνάπτεται σύμβαση παροχής τεχνικής βοήθειας με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ).

δ. Επανακαθορίζονται οι αρμοδιότητες της ΟΣΕ Α.Ε. **(άρθρα 36- 41)**

2.α. Διευρύνονται οι αρμοδιότητες της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., ως διαχειριστή έργων τα οποία εκτελούνται στο υπό κατασκευή σιδηροδρομικό δίκτυο και προβλέπονται:

- η ανάθεση σε τρίτους, φυσικά ή νομικά πρόσωπα ή κοινοπραξίες αυτών, έργων, μελετών, προμηθειών και υπηρεσιών και η παρακολούθηση της εκτελέσεως των σχετικών συμβάσεων,
- η σύναψη συμβάσεων για εξεύρεση οικονομικών πόρων και η διενέργεια οποιασδήποτε εργασίας για την πραγματοποίηση του σκοπού της εταιρείας,
- η δυνατότητα συνεργασίας με τρίτες ανεξάρτητες εταιρείες, οι οποίες

δραστηριοποιούνται στον σιδηροδρομικό τομέα καθώς και ανάληψης έργων επεκτάσεων ή/και αναβαθμίσεων που εκτελούνται εντός του ενεργού δικτύου και του δικτύου σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας.

β. Προβλέπονται επίσης:

- η προκήρυξη διαγωνισμού από την ΟΣΕ Α.Ε. για την πρόσληψη ενός (1) εξωτερικού τεχνικού συμβούλου διαχείρισης, με τριετή τουλάχιστον απασχόληση,
- η δυνατότητα πρόσληψης από την ΟΣΕ Α.Ε. και την ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. του αναγκαίου ειδικευμένου προσωπικού καθώς και συμβούλων. **(άρθρα 42, 43)**

3.α. Επιτρέπεται:

- η μεταφορά εργαζομένου από την ΟΣΕ Α.Ε. στην ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και αντίστροφα, υπό τις οριζόμενες προϋποθέσεις και διαδικασία,
- ο δανεισμός εργαζομένων με σύμβαση που συνάπτεται μεταξύ των εταιρειών για το οριζόμενο χρονικό διάστημα και το κόστος μισθοδοσίας του δανειζόμενου επιβαρύνει την εταιρεία υποδοχής.

β. Προβλέπεται η σύναψη, εντός της οριζόμενης προθεσμίας, συμβάσεων απόδοσης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με καθεμία των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., όπου καθορίζονται τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των εταιρειών και του υπουργείου. **(άρθρα 44, 45)**

4.α. Ρυθμίζονται ζητήματα που άπτονται της εταιρικής διακυβέρνησης των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. Ειδικότερα, καθορίζεται το περιεχόμενο του Κανονισμού Λειτουργίας του Διοικητικού Συμβουλίου (Δ.Σ.) καθεμιάς εταιρείας, όπου περιλαμβάνεται, μεταξύ άλλων, πρόβλεψη για το Δ.Σ. (επταμελές), συμπεριλαμβανομένου του Προέδρου και του Διευθύνοντος Συμβούλου, τα μέλη του οποίου διορίζονται με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης, σύμφωνα με την οριζόμενη διαδικασία (Επιτροπή Επιλογής κ.λπ.).

β. Προβλέπονται: **i)** η υποβολή στη Γενική Συνέλευση, προς έγκριση, των επιχειρησιακών και στρατηγικών σχεδίων των ανωτέρω εταιρειών, τα οποία καταρτίζονται σύμφωνα με το ΕΣΣΜ καθώς και των ετήσιων προϋπολογισμών τους,

ii) η σύναψη συμβάσεων καθεμιάς των εν λόγω εταιρειών με το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών για την κάλυψη των λειτουργικών δαπανών τους που αφορούν σε υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος.

(άρθρα 46 – 48)

5.α. Συστήνεται πενταμελής Ειδική Επιτροπή Παρακολούθησης για την παρακολούθηση και τον συντονισμό της αναδιοργάνωσης και της αναδιάρθρωσης του σιδηροδρομικού τομέα και καθορίζονται οι αρμοδιότητες αυτής, στην οποία συμμετέχουν μεταξύ άλλων ένας ανεξάρτητος τεχνικός σύμβουλος και ένας ανεξάρτητος νομικός σύμβουλος. Η Επιτροπή δύναται να υποστηρίζεται από τεχνικό κλιμάκιο που συστήνεται με απόφασή της.

β. Εισάγεται μεταβατικής ισχύος διάταξη, με την οποία προβλέπεται η εκτέλεση και ολοκλήρωση από τον φορέα που τα προκήρυξε, των έργων ή

μελετών που έχουν προκηρυχθεί ή συμβασιοποιηθεί έως την έναρξη ισχύος των προτεινόμενων διατάξεων.

γ. Καταργούνται, από την έναρξη ισχύος των προτεινόμενων διατάξεων, τα Τεχνικά Συμβούλια που έχουν ιδρυθεί ή λειτουργούν σε εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και καθορίζεται η διαδικασία διεκπεραίωσης των εκκρεμών σε αυτά υποθέσεων, σύμφωνα με το άρθρο 174 του ν.4412/2016.

δ. Παρατίθενται οι καταργούμενες διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας.

(άρθρα 49 – 54)

Β. Από τις προτεινόμενες διατάξεις, προκαλούνται σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού και του προϋπολογισμού λοιπών φορέων Γενικής Κυβέρνησης [ο.τ.α. α' βαθμού, Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ Α.Ε.), ΕΡΓΑ ΟΣΕ Ανώνυμη Εταιρεία (ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.)], κατά περίπτωση, τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

1. Ετήσια δαπάνη του κρατικού προϋπολογισμού, από το χρονικό διάστημα εκτέλεσης του μεταφορικού έργου σύμφωνα με το νέο θεσμικό πλαίσιο και εφεξής, λόγω της καταβολής αποζημίωσης στους αναδόχους για την εκτέλεση του έργου των δημόσιων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών, είτε με διαγωνισμό (συμβάσεις δεκαετούς διάρκειας, με πενταετή παράταση) είτε με απευθείας ανάθεση (συμβάσεις διάρκειας έως δύο ετών). **(άρθρα 8 και 16)** Το ύψος της δαπάνης αυτής εξαρτάται από το περιεχόμενο των συναπτόμενων συμβάσεων, σε συνδυασμό και με τον σχεδιασμό και τον καθορισμό των γεωγραφικών περιοχών και δικτύων τακτικών υπεραστικών και αστικών γραμμών δημόσιων οδικών μεταφορών επιβατών.

2. Δαπάνη του κρατικού προϋπολογισμού από την καταβολή:

α. ανταλλάγματος από το Ελληνικό Δημόσιο στην ΟΣΕ Α.Ε, για την απόκτηση του συνόλου των μετοχών της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., με αντίστοιχη αύξηση εσόδων της ΟΣΕ Α.Ε. κατά το ποσό του ανταλλάγματος, το ύψος του οποίου θα καθορισθεί με την έκδοση κ.υ.α., **(άρθρο 38 παρ. 1)**

β. αποζημίωσης στους ανεξάρτητους εμπειρογνώμονες, στην περίπτωση που τους ανατεθεί από το Ελληνικό Δημόσιο ο καθορισμός της καθαρής αξίας κάθε μεταβιβαζόμενης μετοχής στο πλαίσιο διενέργειας του νομικού και οικονομικού ελέγχου της υπό μεταβίβαση εταιρείας ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., **(άρθρο 39 παρ. 2)**

γ. αμοιβής στον ανεξάρτητο τεχνικό σύμβουλο και στον ανεξάρτητο νομικό σύμβουλο που συμμετέχουν στη συνιστώμενη Ειδική Επιτροπή Παρακολούθησης της αναδιοργάνωσης του σιδηροδρομικού τομέα. **(άρθρο 49 παρ. 1)**

3. Δαπάνη του προϋπολογισμού της ΟΣΕ Α.Ε. από την αντιμετώπιση του κόστους:

α. σύναψης σύμβασης παροχής τεχνικής βοήθειας με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) για την κατάρτιση του πρώτου Σχεδίου Δράσης για τα έργα σιδηροδρομικής υποδομής, **(άρθρο 40 παρ. 5)**

β. πρόσληψης ενός (1) εξωτερικού τεχνικού συμβούλου διαχείρισης, με τουλάχιστον τριετή διάρκεια απασχόλησης. **(άρθρο 45 παρ. 1)**

4. Δαπάνη του προϋπολογισμού της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. από την αντιμετώπιση του κόστους:

α. ανάθεσης σε τρίτα φυσικά ή νομικά πρόσωπα έργων, μελετών προμηθειών και υπηρεσιών,

β. σύναψης συμβάσεων για την εξεύρεση οικονομικών πόρων. **[άρθρο 42 παρ. 1 περ. δ) και ε)]**

5. Δαπάνη του προϋπολογισμού της ΟΣΕ Α.Ε. και της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. από τη δυνατότητα πρόσληψης του αναγκαίου επιστημονικού, τεχνικού και ειδικευμένου προσωπικού καθώς και συμβούλων για τη διεξαγωγή των εργασιών τους και την ως εκ τούτου καταβολή των αποδοχών αυτών. **(άρθρο 43 παρ. 2)**

6. Ενδεχόμενη δαπάνη του κρατικού προϋπολογισμού: **α.** από την κάλυψη υποχρεώσεων που προκύπτουν από την εκκαθάριση της Ρ.Α.Ε.Μ., το ύψος της οποίας εξαρτάται από την έκδοση κ.υ.α. και από πραγματικά περιστατικά, **(άρθρο 34)**

β. σε περίπτωση υποστήριξης της Ειδικής Επιτροπής Παρακολούθησης από τεχνικό κλιμάκιο κατά την εκτέλεση των αρμοδιοτήτων της και την ως εκ τούτου καταβολή αμοιβής στα μέλη αυτού. **(άρθρο 49 παρ. 4)**

7. Ενδεχόμενη δαπάνη του προϋπολογισμού των δήμων, για την τοποθέτηση των προβλεπόμενων υποδομών επιβατών, σε περίπτωση άρνησης τοποθέτησης αυτών από τους οικείους συγκοινωνιακούς φορείς, το ύψος της οποίας εξαρτάται από πραγματικά περιστατικά. **(άρθρο 13 παρ.1)**

8. Απώλεια εσόδων του προϋπολογισμού των δήμων από τη μη είσπραξη του προβλεπόμενου ανταποδοτικού τέλους υπαίθριας διαφήμισης από συγκοινωνιακούς φορείς, κατ' εφαρμογή του **άρθρου 13 παρ.2**, το ύψος της οποίας εξαρτάται από πραγματικά περιστατικά.

9. Ενδεχόμενη αύξηση εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού, από την είσπραξη των επιβαλλόμενων διοικητικών προστίμων στους αναδόχους του οριζόμενου μεταφορικού έργου, το ύψος της οποίας εξαρτάται από την έκδοση κ.υ.α. και από πραγματικά περιστατικά (είδος, συχνότητα παράβασης κ.λπ.). **(άρθρο 23)**

10. Εξοικονόμηση δαπάνης του κρατικού προϋπολογισμού λόγω της κατάργησης της Ρ.Α.Ε.Μ. (κόστος λειτουργίας, αμοιβές των μελών της κ.λπ.). **(άρθρο 33)**

11. Μελλοντική εξοικονόμηση δαπάνης του κρατικού προϋπολογισμού από την κατάργηση εφαρμογής των διατάξεων του ν.2963/2001, αναφορικά με την παροχή ενισχύσεων σε Κ.Τ.Ε.Λ. για τον εκσυγχρονισμό υποδομών και λεωφορείων. **(άρθρο 32 παρ.2)**

Αθήνα, 21 Σεπτεμβρίου 2022

Η Γενική Διευθύντρια

ΙΟΥΛΙΑ ΑΡΜΑΓΟΥ

21.09.2022 20:53

Ιουλία Γ. Αρμάγου

ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ
(άρθρο 75 παρ.3 του Συντάγματος)

Επί του σχεδίου νόμου «Διατάξεις για τις δημόσιες υπεραστικές και αστικές τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών. Αναδιοργάνωση των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και λοιπές διατάξεις»

Από τις διατάξεις του υπόψη σχεδίου νόμου, προκαλούνται σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού και του προϋπολογισμού λοιπών φορέων Γενικής Κυβέρνησης [ο.τ.α. α' βαθμού, Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ Α.Ε.), ΕΡΓΑ ΟΣΕ Ανώνυμη Εταιρεία (ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.)], κατά περίπτωση, τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

1. Ετήσια δαπάνη του κρατικού προϋπολογισμού, από το χρονικό διάστημα εκτέλεσης του μεταφορικού έργου σύμφωνα με το νέο θεσμικό πλαίσιο και εφεξής, λόγω της καταβολής αποζημίωσης στους αναδόχους για την εκτέλεση του έργου των δημόσιων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών, είτε με διαγωνισμό (συμβάσεις δεκαετούς διάρκειας, με πενταετή παράταση) είτε με απευθείας ανάθεση (συμβάσεις διάρκειας έως δύο ετών). **(άρθρα 8 και 16)** Το ύψος της δαπάνης αυτής εξαρτάται από το περιεχόμενο των συναπτόμενων συμβάσεων, σε συνδυασμό και με τον σχεδιασμό και τον καθορισμό των γεωγραφικών περιοχών και δικτύων τακτικών υπεραστικών και αστικών γραμμών δημόσιων οδικών μεταφορών επιβατών.
2. Δαπάνη του κρατικού προϋπολογισμού από την καταβολή:
 - α. ανταλλάγματος από το Ελληνικό Δημόσιο στην ΟΣΕ Α.Ε. για την απόκτηση του συνόλου των μετοχών της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., με αντίστοιχη αύξηση εσόδων της ΟΣΕ Α.Ε. κατά το ποσό του ανταλλάγματος, το ύψος του οποίου θα καθορισθεί με την έκδοση κ.υ.α., **(άρθρο 38 παρ. 1)**
 - β. αποζημίωσης στους ανεξάρτητους εμπειρογνώμονες, στην περίπτωση που τους ανατεθεί από το Ελληνικό Δημόσιο ο καθορισμός της καθαρής αξίας κάθε μεταβιβαζόμενης μετοχής στο πλαίσιο διενέργειας του νομικού και οικονομικού ελέγχου της υπό μεταβίβαση εταιρείας ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., **(άρθρο 39 παρ. 2)**
 - γ. αμοιβής στον ανεξάρτητο τεχνικό σύμβουλο και στον ανεξάρτητο νομικό σύμβουλο που συμμετέχουν στη συνιστώμενη Ειδική Επιτροπή Παρακολούθησης της αναδιοργάνωσης του σιδηροδρομικού τομέα. **(άρθρο 49 παρ. 1)**
3. Δαπάνη του προϋπολογισμού της ΟΣΕ Α.Ε. από την αντιμετώπιση του κόστους:
 - α. σύναψης σύμβασης παροχής τεχνικής βοήθειας με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) για την κατάρτιση του πρώτου Σχεδίου Δράσης για τα έργα σιδηροδρομικής υποδομής, **(άρθρο 40 παρ. 5)**
 - β. πρόσληψης ενός (1) εξωτερικού τεχνικού συμβούλου διαχείρισης, με τουλάχιστον τριετή διάρκεια απασχόλησης. **(άρθρο 45 παρ. 1)**
4. Δαπάνη του προϋπολογισμού της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. από την αντιμετώπιση του κόστους:
 - α. ανάθεσης σε τρίτα φυσικά ή νομικά πρόσωπα έργων, μελετών προμηθειών και υπηρεσιών,

β. σύναψης συμβάσεων για την εξεύρεση οικονομικών πόρων. [άρθρο 42 παρ. 1 περ. δ) και ε)]

5. Δαπάνη του προϋπολογισμού της ΟΣΕ Α.Ε. και της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. από τη δυνατότητα πρόσληψης του αναγκαίου επιστημονικού, τεχνικού και ειδικευμένου προσωπικού καθώς και συμβούλων για τη διεξαγωγή των εργασιών τους και την ως εκ τούτου καταβολή των αποδοχών αυτών. (άρθρο 43 παρ. 2)

6. Ενδεχόμενη δαπάνη του κρατικού προϋπολογισμού: **α.** από την κάλυψη υποχρεώσεων που προκύπτουν από την εκκαθάριση της Ρ.Α.Ε.Μ., το ύψος της οποίας εξαρτάται από την έκδοση κ.υ.α. και από πραγματικά περιστατικά, (άρθρο 34)

β. σε περίπτωση υποστήριξης της Ειδικής Επιτροπής Παρακολούθησης από τεχνικό κλιμάκιο κατά την εκτέλεση των αρμοδιοτήτων της και την ως εκ τούτου καταβολή αμοιβής στα μέλη αυτού. (άρθρο 49 παρ. 4)

7. Ενδεχόμενη δαπάνη του προϋπολογισμού των δήμων, για την τοποθέτηση των προβλεπόμενων υποδομών επιβατών, σε περίπτωση άρνησης τοποθέτησης αυτών από τους οικείους συγκοινωνιακούς φορείς, το ύψος της οποίας εξαρτάται από πραγματικά περιστατικά. (άρθρο 13 παρ.1)

Οι ανωτέρω δαπάνες θα αντιμετωπίζονται από τις πιστώσεις του κρατικού προϋπολογισμού, του προϋπολογισμού των δήμων και του προϋπολογισμού των προαναφερόμενων εταιρειών, κατά περίπτωση.

8. Απώλεια εσόδων του προϋπολογισμού των δήμων από τη μη είσπραξη του προβλεπόμενου ανταποδοτικού τέλους υπαίθριας διαφήμισης από συγκοινωνιακούς φορείς, κατ' εφαρμογή του άρθρου 13 παρ.2.

Η ανωτέρω απώλεια εσόδων, το ύψος της οποίας εξαρτάται από πραγματικά περιστατικά, θα αναπληρώνεται από άλλες πηγές εσόδων του προϋπολογισμού των δήμων.

Αθήνα, 21 Σεπτεμβρίου 2022

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

**ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

CHRISTOS STAIKOURAS CHRISTOS STAIKOURAS
21.09.2022 21:39

KONSTANTINOS KARAMANLIS KONSTANTINOS KARAMANLIS
21.09.2022 21:37

Χ. ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ

Κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ