

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

στο σχέδιο νόμου «Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα»

Προς τη Βουλή των Ελλήνων

Με το σχέδιο νόμου αποσκοπείται η εξυγίανση, η βιωσιμότητα και η στο μέτρο του εφικτού από δημοσιονομική και επιχειρηματική άποψη, ανάπτυξη του σιδηροδρομικού συστήματος και του συνόλου των εταιριών που το απαρτίζουν. Διασφαλίζεται επίσης η προσαρμογή του στις διατάξεις της κοινοτικής νομοθεσίας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Ειδικότερα, επιχειρείται μία εκ βάθρων λειτουργική και οικονομική εξυγίανση του σιδηροδρομικού συστήματος με τη ρύθμιση του ζητήματος των συσσωρευμένων χρεών, την αναθεώρηση των ζημιολόγων δραστηριοτήτων, τη ρύθμιση ζητημάτων που σχετίζονται με τη σύναψη συμβάσεων Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ) με το Δημόσιο ή ΟΤΑ για τα ζημιολόγια δρομολόγια και γενικότερα την ανάθεση συγκεκριμένων ρόλων στους εμπλεκόμενους φορείς, προκειμένου να λειτουργήσει ο υγιής ανταγωνισμός στο σιδηροδρομικό σύστημα. Τα συσσωρευμένα χρέη αναλαμβάνονται από το Δημόσιο και ως μερική αντιστάθμιση, του μεταβιβάζεται η ακίνητη περιουσία και εισάγονται ρυθμίσεις για την αποδοτική αξιοποίησή της, ως μερική συμβολή στην αντιμετώπιση των χρεών. Εδραιώνεται η οικονομική και λειτουργική αυτοτέλεια της ΤΡΑΙΝΟΣΕ που δεν είναι πλέον μέρος του ομίλου ΟΣΕ και δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για την άμεση λειτουργική και οικονομική εξυγίανσή της.

Έτσι, με τις προτεινόμενες διατάξεις δημιουργείται το κατάλληλο θεσμικό πλαίσιο προκειμένου, μεταξύ άλλων να ισχύσουν τα ακόλουθα: -Η αναβάθμιση του ΟΣΕ σε αποκλειστικό διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με ουσιαστικό ρόλο και ευθύνη στη σχεδίαση της ανάπτυξης του δικτύου. -Η ενίσχυση του ρόλου του ΟΣΕ για την τεκμηρίωση των προτάσεων του για αναπτυξιακά σχέδια του δικτύου με ολοκληρωμένες μελέτες κόστους – οφέλους προκειμένου αυτά να εγκριθούν από την αρμόδια διύπουργική επιτροπή. -Ο εκ μέρους του ΟΣΕ σχεδιασμός και η λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου λαμβανομένης υπόψη της ζήτησης που υπάρχει από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. -Η διεύρυνση του πεδίου παροχής εκπαίδευσης από τις σχολές ή τα εκπαιδευτικά κέντρα του ΟΣΕ σε διάφορες ειδικότητες και για προσωπικό άλλων εταιριών, όπως είναι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. -Η συντήρηση του τροχαίου υλικού της με ανταγωνιστικές τιμές. -Ο συνεχής έλεγχος του κόστους των υπηρεσιών της ΕΡΓΟΣΕ προς τον ΟΣΕ βάσει τιμών της αγοράς για παροχή υπηρεσιών project management και η διεύρυνση των αρμοδιοτήτων της ΕΡΓΟΣΕ. -Η σημαντική διεύρυνση των αρμοδιοτήτων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. -Η εκ μέρους της ΤΡΑΙΝΟΣΕ λειτουργία μόνο βιώσιμων επιβατικών δρομολογίων με ανταγωνιστικά τιμολόγια και η εκ μέρους του αιτούντος φορέα χρηματοδότηση τυχόν διαφορών λόγω μειωμένων χρεώσεων ή πρόσθετων δρομολογίων. -Η εκ μέρους της ΤΡΑΙΝΟΣΕ τιμολόγηση των εμπορευματικών μεταφορών με όρους αγοράς προκειμένου να της αποφέρουν κέρδος και όχι ζημιές. -Η απελευθέρωση της ακίνητης περιουσίας του ΟΣΕ από πολυετείς χρονίζουσες δεσμεύσεις και αγκυλώσεις που

καθιστούσαν αδύνατη πρακτικά την αξιοποίησή της. -Η σύναξη νέων σύγχρονων κανονισμών λειτουργίας για τον ΟΣΕ και την ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Σημαντικό τμήμα του σχεδίου νόμου για τη εξυγίανση του ΟΣΕ αποτελούν οι προτεινόμενες διατάξεις για ζητήματα προσωπικού, που στοχεύουν στην αντιμετώπιση τριών κατηγοριών προβλημάτων: α) Στη μεταφορά σημαντικού αριθμού εργαζομένων σε οργανισμούς και υπηρεσίες του δημοσίου, όχι ως υπεράριθμων αλλά προς κάλυψη υπαρκτών αναγκών, και μάλιστα κατά τρόπο ώστε να μη γίνει καμία απόλυση και να μη μειωθούν οι τακτικές αποδοχές κανενός, β) Στην αναδιοργάνωση του εργασιακού καθεστώτος των εργαζομένων του Ομίλου ΟΣΕ που δεν θα μεταφερθούν, ιδίως σε επίπεδο συλλογικού εργατικού δικαίου, με σεβασμό στη συνταγματική νομιμότητα. γ) Στον εξορθολογισμό ρυθμίσεων ατομικού εργατικού δικαίου.

Επίσης, σε συμμόρφωση και προς τις υποδείξεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, με το σχέδιο νόμου προτείνεται η σύσταση ανεξάρτητης διοικητικής αρχής, της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), στο πρότυπο των υφισταμένων ανεξάρτητων διοικητικών αρχών όπως η Ε.Ε.Τ.Τ και καταργείται το Εθνικό Συμβούλιο Σιδηροδρόμων με στόχο το άνοιγμα της σιδηροδρομικής αγοράς και τον έλεγχο της εφαρμογής των κανόνων του ανταγωνισμού. Τέλος, περιέχονται και ορισμένες άλλες ρυθμίσεις σιδηροδρομικών θεμάτων όπως σχετικά με την Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, την είσπραξη προστίμων, την τροποποίηση διατάξεων του π.δ. 41/2005 κλπ..

ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΤ' ΑΡΘΡΟ

Άρθρο 1
Σκοπός

Προσδιορίζεται ο σκοπός του σχεδίου νόμου που συνίσταται στην αναδιάρθρωση του σιδηροδρομικού τομέα με σκοπό την διασφάλιση της εφαρμογής όλης της, σχετικής με το σιδηροδρομικό τομέα, κοινοτικής νομοθεσίας για την αποτελεσματική εφαρμογή της πολιτικής σχετικά με τον ανταγωνισμό, την απασχόληση, την κοινωνική ασφάλιση καθώς και τις κρατικές ενισχύσεις και την αναδιάρθρωση εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου εταιριών του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ) και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α' ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗ, ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΟΜΙΛΟΥ ΟΣΕ ΚΑΙ ΤΡΑΙΝΟΣΕ

Άρθρο 2
Μετασχηματισμός εταιριών και ορισμοί

Περιγράφονται οι ανώνυμες εταιρίες που εμπίπτουν στο ρυθμιστικό πεδίο του σχεδίου νόμου. Πρόκειται για τον ΟΣΕ και τις θυγατρικές του ΓΑΙΑΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ και ΕΔΙΣΥ (η οποία προβλέπεται να συγχωνευθεί με απορρόφηση από τον ΟΣΕ), και την εταιρία ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Καθορίζεται ότι με τη δημοσίευση του νόμου κινούνται αμελλητί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως οι διαδικασίες ολοκλήρωσης της συγχώνευσης με απορρόφηση του ΕΔΙΣΥ από τον ΟΣΕ και ότι μέχρι τη συντέλεση της συγχώνευσης οι αρμοδιότητες του διαχειριστή σιδηροδρομικής υ-

ποδομής συνεχίζονται να ασκούνται από τον ΕΔΙΣΥ, ενώ διευκρινίζεται ότι μετά την απορρόφηση του ΕΔΙΣΥ από τον ΟΣΕ, όπου γίνεται αναφορά στον ΕΔΙΣΥ θα νοείται ο ΟΣΕ, εκτός εάν προκύπτει διαφορετικά από τα συμφραζόμενα. Προβλέπεται η δυνατότητα να μεταβιβασθεί το σύνολο των μετοχών της ΓΑΙΑΟΣΕ από τον ΟΣΕ στο Δημόσιο χωρίς αντάλλαγμα με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Άρθρο 3 Αρμοδιότητες ΟΣΕ

Παράγραφος 1: Ρυθμίζονται ζητήματα σχετικά με τις αρμοδιότητες του ΟΣΕ και την οργάνωσή του. Με την παράγραφο 1 αντικαθίσταται το άρθρο 1 του ν. 2671/1998 που προβλέπει τις αρμοδιότητες του ΟΣΕ. Με τη νέα ρύθμιση καθορίζονται οι αρμοδιότητες του ΟΣΕ, ο οποίος ασκεί καθήκοντα διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής ενόψει της απορρόφησης του ΕΔΙΣΥ και εξειδικεύεται το ειδικότερο αντικείμενό τους ως η ευθύνη κατασκευής νέας υποδομής, συντήρησης και λειτουργίας της υφιστάμενης υποδομής, διαχείρισης των συστημάτων ρύθμισης και ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, και όσων αρμοδιοτήτων προβλέπονται από την εθνική και κοινοτική νομοθεσία για το διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής.

Στο νέο πλέγμα σχέσεων στο σιδηροδρομικό σύστημα, ο ΟΣΕ θα είναι ο διαχειριστής υποδομής σύμφωνα με τις διατάξεις της κοινοτικής νομοθεσίας και το εθνικό δίκαιο προσαρμογής και θα παρέχει επιπλέον υπηρεσίες συντήρησης τροχαίου υλικού και υπηρεσίες κατάρτισης και εκπαίδευσης, λειτουργώντας σχολές ή εκπαιδευτικά κέντρα οποιασδήποτε φύσεως, για την παροχή εκπαίδευσης προς οποιοδήποτε πρόσωπο, όπως, ενδεικτικώς, για τους σκοπούς της οδηγίας 2007/59/ΕΚ σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ε.Ε.. Προβλέπεται επίσης ότι ο ΟΣΕ μπορεί για την εκπλήρωση των σκοπών του να ιδρύει θυγατρικές εταιρίες οποιασδήποτε μορφής ή να συμμετέχει σε εταιρίες ή σε κοινοπραξίες, στις οποίες δύναται να εκχωρεί ορισμένες από τις δραστηριότητες που εκτελεί.

Παράγραφος 2: Προβλέπεται ότι εντός προθεσμίας ενός (1) μηνός από τη δημοσίευση του νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως ολοκληρώνονται οι απαραίτητες ενέργειες για την τροποποίηση του καταστατικού του ΟΣΕ προς τον σκοπό της προσαρμογής του στις διατάξεις του νόμου.

Παράγραφος 3: Ενόψει της επικείμενης απορρόφησης του ΕΔΙΣΥ από τον ΟΣΕ, αντικαθίσταται ο ορισμός του διαχειριστή υποδομής που προβλέπεται στο π.δ. 41/2005 με το οποίο ενσωματώθηκαν στο εθνικό δίκαιο οι κοινοτικές οδηγίες για την απελευθέρωση των σιδηροδρομικών μεταφορών, το διαχωρισμό διαχείρισης της υποδομής και διενέργειας σιδηροδρομικών μεταφορών, τη διαχείριση του σιδηροδρομικού δικτύου και την κατανομή χωρητικότητας και την αδειοδότηση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

Παράγραφος 4: Αντικαθίσταται η παράγραφος 1 του άρθρου 5 του π.δ. 41/2005 που προέβλεπε την ίδρυση του ΕΔΙΣΥ και την ανάληψη από αυτόν της διαχείρισης της υποδομής και προβλέπεται ότι οι αρμοδιότητες αυτές ασκούνται από τον ΟΣΕ, σύμφωνα με τη νέα ρύθμιση του άρθρου 1 του ν. 2671/1998.

Παράγραφοι 5 και 6: Με τις διατάξεις τίθενται οι νέες οργανωτικές βάσεις της λειτουργίας του ΟΣΕ σε τέσσερις κατ' ελάχιστο τομείς λειτουργίας που περιλαμβάνουν: (α) Τομέας Λειτουργίας 1: Ανάπτυξη, οικονομική διαχείριση, διοίκηση και υποστήριξη, (β) Τομέας Λειτουργίας 2: Σχεδίαση και διαχείριση δικτύου και εγκαταστάσεων, (γ) Τομέας Λειτουργίας 3: Διαχείριση Κυκλοφορίας, (δ) Τομέας Λειτουργίας 4: Συντήρηση Τροχαίου Υλικού και εξειδικεύεται το ελάχιστο περιεχόμενό τους. Ενόψει του προγράμματος εξυγίανσης και ανάπτυξης του ομίλου προσδιορίζεται το αναγκαίο προσωπικό ανά Τομέα Λειτουργίας, το οποίο ανέρχεται συνολικά σε 2.800 άτομα. Ο αριθμός αυτός δύναται να αναθεωρείται από τον ΟΣΕ ανάλογα με τις εκάστοτε οργανωτικές ανάγκες, τον σχεδιασμό και την ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου.

Άρθρο 4 Αρμοδιότητες ΕΡΓΟΣΕ

Παράγραφοι 1 και 2: Προβλέπονται οι αρμοδιότητες της ΕΡΓΟΣΕ στις οποίες περιλαμβάνονται η δημοπράτηση και εκτέλεση έργων σιδηροδρομικής υποδομής με των επί αυτής σιδηροδρομικών συστημάτων, η παροχή υπηρεσιών προς τον ΟΣΕ, η διενέργεια απαλλοτριώσεων και επιτάξεων ιδιοκτησιών υπέρ του Δημοσίου για την κατασκευή έργων σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και πάσης φύσεως έργων που της ανατίθενται, η παροχή υπηρεσιών σχεδιασμού, ανάπτυξης, υποστήριξης, διαχείρισης, μελέτης, επίβλεψης και κατασκευής πάσης φύσεως έργων σε τρίτους στην Ελλάδα αλλά και το εξωτερικό. Για την εκπλήρωση των σκοπών της η ΕΡΓΟΣΕ μπορεί να ιδρύει θυγατρικές εταιρίες οποιασδήποτε μορφής ή να συμμετέχει σε εταιρίες ή σε κοινοπραξίες.

Παράγραφος 3: Προβλέπεται ότι στο πλαίσιο της παροχής των υπηρεσιών της η ΕΡΓΟΣΕ εκτελεί τις εργασίες της με όρους αγοράς.

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

Παράγραφος 5: Η διάταξη προβλέπει ότι ο ΟΣΕ δύναται με απόφαση του διοικητικού του 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, καθώς και να παραχωρεί και να μεταβιβάζει, χωρίς αντάλλαγμα, στην ΕΡΓΟΣΕ όλα τα κύρια και παρεπόμενα δικαιώματα και υποχρεώσεις που απορρέουν από συμβάσεις έργων. 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.

Παράγραφος 6: Σύμφωνα με τις νέες ρυθμίσεις, οι αναγκαίες διαδικασίες για τη διενέργεια απαλλοτριώσεων και επιτάξεων ιδιοκτησιών, προκειμένου να εκτελεστούν 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 κτηματο-

λογικών 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, ενώ 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.

Παράγραφος 7: Προς το σκοπό της προσαρμογής με τις νέες ρυθμίσεις του σχεδίου νόμου, η παράγραφος 7 προβλέπει ότι οι εταιρίες ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ και ΕΔΙΣΥ προβαίνουν αμελλητί στην κατάργηση ή τροποποίηση των όρων της από 20.5.2009 σύμβασης που κυρώθηκε με την απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών υπ' αριθμ. Φ8/οικ. 33372/3011/16.6.2009 η οποία συνάφθηκε σε εκτέλεση των ρυθμίσεων του άρθρου 6 παρ. 3, 4 και 5 του ν.δ. 674/1970 που προστέθηκαν με το άρθρο 39 του ν. 3710/2008 (και οι οποίες καταργούνται με το άρθρο 44 του σχεδίου νόμου).

Άρθρο 5 Αρμοδιότητες ΓΑΙΑΟΣΕ

Παράγραφος 1: Προβλέπονται οι αρμοδιότητες της ΓΑΙΑΟΣΕ στις οποίες περιλαμβάνεται η μελέτη και επίλυση νομικών, πολεοδομικών, τεχνικών ή άλλων ζητημάτων προς τον σκοπό της αξιοποίησης, διαχείρισης και εκμετάλλευσης ακινήτων, αστικών ή μη, που ανήκουν στον ΟΣΕ, στο Δημόσιο, στην ΓΑΙΑΟΣΕ ή σε τρίτους, η αγορά ή η πώληση ακινήτων, καθώς και η άσκηση κάθε είδους κτηματικών εργασιών και συναλλαγών, η ανάληψη και εκτέλεση οικοδομικών εργασιών εν γένει, εργασιών ανέγερσης, επισκευής, συντήρησης ή ανακαίνισης ακινήτων, η ανέγερση ή εκμετάλλευση οικιστικών, εμπορικών, ξενοδοχειακών, τουριστικών και κάθε είδους εμπορικών εν γένει εγκαταστάσεων, η παροχή υπηρεσιών συμβούλου – εμπειρογνώμονος, καθώς και η εκπόνηση και η σύνταξη μελετών σκοπιμότητας, σχετικών με την αξιοποίηση, εκτίμηση, διαχείριση ή εκμετάλλευση ακινήτων, οικονομοτεχνικών μελετών, ερευνών αγοράς, μελετών βιωσιμότητας, καθώς και μελετών συναφών με την κατάρτιση επιχειρησιακού σχεδιασμού και προγραμμάτων αξιοποίησης και εκμετάλλευσης ακινήτων, η ίδρυση και λειτουργία εμπορευματικών κέντρων σε ακίνητα ιδιοκτησίας της ΓΑΙΑΟΣΕ ή τρίτων, η απόκτηση με αγοραπωλησία, απαλλοτρίωση ή ανταλλαγή ακινήτων, η παραγωγή και πώληση ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (Α.Π.Ε.) σε ακίνητα που διαχειρίζεται η ΓΑΙΑΟΣΕ, η τήρηση του μητρώου του συνόλου της ακίνητης περιουσίας που διαχειρίζεται η ΓΑΙΑΟΣΕ καθώς και της ακίνητης περιουσίας στην οποία περιλαμβάνεται σιδηροδρομική υποδομή. Η ΓΑΙΑΟΣΕ αναλαμβάνει επίσης την ευθύνη συντονισμού, υπό τις οδηγίες και την εποπτεία της Διυπουργικής Επιτροπής Αποκρατικοποιήσεων, του έργου των αρμόδιων Υπουργείων και υπηρεσιών για την ταχεία και αποτελεσματική έκδοση των διοικητικών πράξεων που είναι αναγκαίες για την αξιοποίηση των ακινήτων που διαχειρίζεται η ΓΑΙΑΟΣΕ και έχουν υπαχθεί, στη διαδικασία αξιοποίησης και εκμετάλλευσης σύμφωνα με τον ν. 3049/2002.

Παράγραφος 2: Προβλέπεται ότι η ΓΑΙΑΟΣΕ μπορεί να συνάπτει συμβάσεις με τρίτους, να προβαίνει σε εκμι-

σθώσεις ορισμένης ή αόριστης διάρκειας και εν γένει στην παραχώρηση της χρήσης ακινήτων καθώς και ότι στις εν λόγω συμβάσεις μισθώσεως δεν εφαρμόζεται η διάταξη του άρθρου 610 του Αστικού Κώδικα.

Παράγραφος 3: Με τη διάταξη ορίζεται μεταξύ άλλων ότι για την εκπλήρωση του σκοπού της, η ΓΑΙΑΟΣΕ μπορεί να συστήνει εταιρίες στις οποίες να εισφέρει δικαιώματα διαχείρισης ή και εμπράγματα ή και άλλα ενοχικά δικαιώματα σε ακίνητα που διαχειρίζεται, να εκπονεί τις απαραίτητες μελέτες και να προβαίνει στις απαραίτητες ενέργειες ωρίμανσης για την αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας για την οποία της έχει ανατεθεί η διαχείριση, να συνάπτει συμβάσεις παραχώρησης με τρίτους ή ΣΔΙΤ, να συμμετέχει σε εταιρίες ειδικού σκοπού για την αξιοποίηση ακινήτων και να προβαίνει σε εκμισθώσεις ακινήτων ορισμένης ή αόριστης διάρκειας, ενώ δεν εφαρμόζεται στις μισθώσεις της η διάταξη του άρθρου 610 του Αστικού Κώδικα με την οποία προβλέπεται ότι μίσθωση που έχει συμφωνηθεί για χρονικό διάστημα πέραν των 30 ετών θεωρείται αόριστης διάρκειας..

Παράγραφος 4: Η διάταξη ορίζει ότι οι μελέτες και οι υπηρεσίες συμβούλου που αναθέτει η ΓΑΙΑΟΣΕ και σχετίζονται με τη διαχείριση ή την αξιοποίηση των ακινήτων που διαχειρίζεται, ανατίθενται και συνάπτονται σύμφωνα με τον κανονισμό σύναψης και εκτέλεσης συμβάσεων υπηρεσιών και μελετών της εταιρίας.

Παράγραφος 5: Προβλέπεται ότι εντός προθεσμίας ενός (1) μηνός από τη δημοσίευση του νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως ολοκληρώνονται οι απαραίτητες ενέργειες για την τροποποίηση του καταστατικού της ΓΑΙΑΟΣΕ προς τον σκοπό της προσαρμογής του στις διατάξεις του νόμου.

Παράγραφος 6: Προβλέπεται ότι εντός προθεσμίας τριών (3) μηνών από τη δημοσίευση του νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως θα εκδοθεί απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η οποία θα προσδιορίζει τα ζητήματα σχετικά με την διαχείριση της ακίνητης περιουσίας από τη ΓΑΙΑΟΣΕ. Στα ζητήματα αυτά περιλαμβάνονται κατ' ελάχιστο ο μηχανισμός παρακολούθησης, με πρόβλεψη για αναφορές της πορείας εκμετάλλευσης των ακινήτων και πιθανών αποκλίσεων από τον χρονικό και οικονομικό προγραμματισμό, ο τρόπος απόδοσης από τη ΓΑΙΑΟΣΕ προς τον κύριο των ακινήτων των πάσης φύσεως εισοδημάτων και ωφελημάτων από την αξιοποίηση των ακινήτων που διαχειρίζεται και το ποσό που η ίδια παρακρατεί για την κάλυψη των λειτουργικών της αναγκών καθώς και ενδεχόμενες ρήτρες και αρχές κοστολόγησης και τιμολόγησης της ΓΑΙΑΟΣΕ προς τον κύριο των ακινήτων για τις παρεχόμενες υπηρεσίες οι οποίες θα πρέπει να προσδιορίζονται με όρους αγοράς. Τέλος προβλέπεται ότι μετά τη μεταβίβαση των μετοχών της ΓΑΙΑΟΣΕ στο Δημόσιο κατά την παράγραφο 3 του άρθρου 2 του νόμου, η αρμοδιότητα για την έκδοση της ανωτέρω απόφασης ανήκει αποκλειστικά στον Υπουργό Οικονομικών.

Άρθρο 6 Ρυθμίσεις για ακίνητη περιουσία

Παράγραφος 1: Προβλέπεται μετά από απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η μεταβίβαση του συνόλου της ακίνητης περιουσίας που ανήκει στον ΟΣΕ στο Δημόσιο και ρυθμίζονται ζητήματα σχετικά με την αξιοποίηση των ακινήτων. Η ρύθμιση αυτή συνδυάζεται με τη ρύθμιση για το συσ-

σφραγισμένο χρέος του ΟΣΕ που προβλέπεται στο άρθρο 13 και τη γενικότερη μέριμνα για βελτίωση των οικονομικών αποτελεσμάτων του ΟΣΕ, αλλά και την ανάγκη δημιουργίας των κατάλληλων συνθηκών για την αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας για την είσπραξη εσόδων τα οποία θα χρησιμοποιηθούν για την κάλυψη των ελλειμμάτων που έχουν δημιουργηθεί από τη δραστηριότητα του σιδηρόδρομου.

Μετά τη δημοσίευση της ανωτέρω απόφασης, το σύνολο της ακίνητης περιουσίας που ανήκει στον ΟΣΕ, συμπεριλαμβανομένων των ακινήτων της σιδηροδρομικής υποδομής, περιέρχεται κατά κυριότητα στο Δημόσιο και το Δημόσιο, δια των αρμόδιων εκάστοτε υπηρεσιών, οργανισμών ή εταιριών, μεριμνά για την επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου, που αποτελεί την Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή, αποκτώντας τα αναγκαία προς τούτο ακίνητα κατά κυριότητα και διαθέτοντάς τα για τον ανωτέρω σκοπό. Από τη μεταβίβαση κυριότητας εξαιρούνται πάντε συγκεκριμένα ακίνητα (Οινόη, Εμπορικός Σταθμός Θεσσαλονίκης, Διαλογή, Νέα Μαγνησία, Λαχανόκηποι), τα οποία περιέρχονται κατά κυριότητα στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ και τα οποία περιγράφονται συνοπτικώς ενώ αποσπάσματα τοπογραφικών διαγραμμάτων αυτών, κλίμακας 1:1000, περιλαμβάνονται ως παραρτήματα (παραρτήματα Α-Ε) στο νόμο.

Παράγραφοι 2, 3 και 4: Ενόψει της μεταβίβασης της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής στο Δημόσιο, προβλέπεται η αντικατάσταση του ορισμού της στο τελευταίο εδάφιο της περίπτωσης 16 του άρθρου 2 του π.δ. 41/2005 με τρόπο που να ανταποκρίνεται στο μελλοντικό καθεστώς, και προβλέπονται οι διαδικασίες προσδιορισμού των ακινήτων που εξυπηρετούν λειτουργικά εγκαταστάσεις και εξοπλισμό της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής. Ο προσδιορισμός θα διενεργηθεί από ειδική επιτροπή στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων στην οποία τάσσεται προθεσμία 30 ημερών για την ολοκλήρωση του έργου της, ενώ ο προσδιορισμός μπορεί να αναθεωρείται μελλοντικά, μετά από τυχόν μεταβολή της κατάστασης ή και του σχεδιασμού των ακινήτων. Η παράγραφος 3 προβλέπει ότι μέχρι το προσδιορισμό των ακινήτων που εξυπηρετούν λειτουργικά την Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή, για την αξιοποίηση και εν γένει εμπορική εκμετάλλευση των ακινήτων η ΓΑΙΑΟΣΕ λαμβάνει προηγουμένως τη σύμφωνη γνώμη του Διαχειριστή Υποδομής. Η παράγραφος 4 αναφέρει ρητά τα στοιχεία που αποτελούν τις εγκαταστάσεις και τον εξοπλισμό της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής, όπως αυτά προβλέπονται στην κοινοτική νομοθεσία (οδηγία 91/440/ΕΟΚ) και το π.δ. 41/2005.

Παράγραφοι 5 και 6: Ορίζεται ότι η αποκλειστική διαχείριση, αξιοποίηση και εμπορική εκμετάλλευση όλων των ακινήτων του ΟΣΕ που μεταβιβάζονται με το νόμο αυτό στο Δημόσιο αποτελεί αρμοδιότητα και ευθύνη της ΓΑΙΑΟΣΕ και διευκρινίζεται το περιεχόμενό της. Ως διαχειριστής των ακινήτων, η ΓΑΙΑΟΣΕ, ενεργώντας στο όνομα και για λογαριασμό του Δημοσίου, ως κυρίου των διαχειριζόμενων εκ μέρους της ακινήτων, υπογράφει κάθε σύμβαση, ενοχική ή εμπράγματη, για την παραχώρηση της χρήσης, εκμετάλλευση με κάθε τρόπο, μεταβίβαση, επιβάρυνση με κάθε είδους βάρη και παραίτηση από δικαιώματα κάθε είδους σχετικά με τα εν λόγω ακίνητα. Πριν από την υπογραφή οποιασδήποτε σύμβασης για τη μεταβίβαση της ακίνητης περιουσίας του Δημοσίου που διαχειρίζεται η ΓΑΙΑΟΣΕ ή της ανήκει κατά κυριότητα, λαμβάνεται η έγκριση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Στην αρμοδιότητα της ΓΑΙΑΟΣΕ δεν περιλαμβάνονται οι διαχειριστικές δραστηριότητες στα σχετιζόμενα με τη σιδηροδρομική υποδομή ακίνητα και τις λειτουργικές ανάγκες διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής, οι οποίες ανήκουν κατά την κείμενη νομοθεσία στον Διαχειριστή Υποδομής, και παραμένουν στην αποκλειστική αρμοδιότητά του. Για την αξιοποίηση και εν γένει εμπορική εκμετάλλευση και των ακινήτων που εξυπηρετούν λειτουργικά την Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή, εφόσον αυτή είναι δυνατή, αποκλειστικά αρμόδια είναι η ΓΑΙΑΟΣΕ. Στην περίπτωση αυτή, η ΓΑΙΑΟΣΕ λαμβάνει προηγουμένως τη σύμφωνη γνώμη του Διαχειριστή Υποδομής ως προς τις προδιαγραφές, τις προϋποθέσεις και τους λειτουργικούς περιορισμούς των σχεδιαζόμενων κατασκευών και τη λειτουργία για την οποία αυτές προορίζονται, προκειμένου να μην τίθεται σε κίνδυνο ή να μην παρεμποδίζεται η δραστηριότητα του Διαχειριστή Υποδομής.

Η αξιοποίηση των ακινήτων που διαχειρίζεται η ΓΑΙΑΟΣΕ γίνεται σύμφωνα με το Επιχειρηματικό της Σχέδιο που εγκρίνεται από τη Διυπουργική Επιτροπή ΔΕΚΟ κατά τις διατάξεις του άρθρου 10 του ν. 3429/2005 και τίθενται οι όροι για τη μεταβίβαση ή παραχώρηση ακινήτων. Με απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Αποκρατικοποιήσεων προσδιορίζονται τα ακίνητα, η αξιοποίηση και εν γένει εκμετάλλευση των οποίων κρίνεται ότι συμβάλλει στην ανάπτυξη της χώρας. Για την αξιοποίηση και εκμετάλλευση των ακινήτων αυτών η ΓΑΙΑΟΣΕ ακολουθεί τις εντολές και οδηγίες της ανωτέρω Διυπουργικής Επιτροπής Αποκρατικοποιήσεων, ενώ για τα λοιπά, και μόνο εφόσον αυτά εξαιρούνται από την παραπάνω απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Αποκρατικοποιήσεων, ακολουθεί τις εντολές της Διυπουργικής Επιτροπής ΔΕΚΟ. Για την υλοποίηση του προγράμματος αξιοποίησης ακινήτων που έχουν υπαχθεί στην αρμοδιότητα της Ειδικής Γραμματείας Αποκρατικοποιήσεων, εφόσον αυτή προϋποθέτει κατασκευή ή ανακατασκευή τμήματος της σιδηροδρομικής υποδομής, για την οποία αρμόδια, είναι η ΕΡΓΟΣΕ, συμπράττει και η ΕΡΓΟΣΕ, η παρακολούθηση όμως της εμπορικής εκμετάλλευσης και αξιοποίησης παραμένει στην αρμοδιότητα της ΓΑΙΑΟΣΕ. Ειδικότερες λεπτομέρειες καθορίζονται στην εκάστοτε απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Αποκρατικοποιήσεων.

Παράγραφοι 7 και 8: Για την ασφάλεια δικαίου ορίζεται ρητά ότι η ΓΑΙΑΟΣΕ συνεχίζει και ολοκληρώνει όλες τις συμβάσεις που αφορούν τα ακίνητα που διαχειρίζεται η ΓΑΙΑΟΣΕ και έχουν συναφθεί από τον ΟΣΕ, την ΕΔΙΣΥ ή την ΕΡΓΟΣΕ καθώς και ότι απαιτήσεις και κάθε άλλο δικαίωμα από τις ανωτέρω συμβάσεις εκχωρούνται αυτοδικαίως στη ΓΑΙΑΟΣΕ. Παρομοίως ορίζεται ότι η ΓΑΙΑΟΣΕ νομιμοποιείται αποκλειστικά ενεργητικά και παθητικά σε όλες τις δίκες με αντικείμενο δικαιώματα που σχετίζονται με τα ακίνητα που διαχειρίζεται, με εξαίρεση τις σχετικές δίκες με τις διενεργούμενες από την ΕΡΓΟΣΕ απαλλοτριώσεις για την επέκταση και βελτίωση της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής. Επίσης προβλέπεται ότι οι εκκρεμείς δίκες για τα ακίνητα που διαχειρίζεται η ΓΑΙΑΟΣΕ συνεχίζονται αυτοδικαίως από τη ΓΑΙΑΟΣΕ, κατά παρέκκλιση του άρθρου 225 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, στο όνομα της οποίας εκτελούνται σχετικές ανεκτέλεστες δικαστικές αποφάσεις.

Παράγραφος 9: Η ΓΑΙΑΟΣΕ αναλαμβάνει την ευθύνη της καταγραφής της ακίνητης περιουσίας που διαχειρίζεται, καθώς επίσης της ακίνητης περιουσίας που περιλαμβάνει εγκαταστάσεις της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής, συντάσσοντας και ενημερώνοντας μητρώο α-

κίνητης περιουσίας στο οποίο περιλαμβάνονται τα ακίνητα, οι τίτλοι κτήσης αυτών, οι χρήσεις γης και οι όροι δόμησης, καθώς και ότι η ΕΡΓΟΣΕ ενημερώνει αμελλητί την ΓΑΙΑΟΣΕ για ακίνητα που απαλλοτριώνονται για την κατασκευή νέων σιδηροδρομικών έργων και παρέχει όλες τις απαιτούμενες πληροφορίες για την ενημέρωση και τήρηση του μητρώου.

Παράγραφος 10: Με τη διάταξη ορίζεται ότι μισθώσεις ακινήτων που περιέρχονται στη διαχείριση της ΓΑΙΑΟΣΕ δεν θεωρούνται εμπορικές και δεν υπάγονται στο π.δ. 34/1995 περί εμπορικών μισθώσεων. Υφιστάμενες μισθώσεις κάθε είδους σε ακίνητα διαχειριζόμενα από τη ΓΑΙΑΟΣΕ, τα οποία αποκτούν τρίτοι, εφόσον δεν λήγουν εξ άλλου λόγου ενωρίτερα, λήγουν αυτοδικαίως έξι (6) μήνες μετά τη μεταβίβασή τους στον νέο ιδιοκτήτη, υπό την προϋπόθεση ότι αυτός καταβάλλει στον μισθωτή τέσσερα (4) μηνιαία μισθώματα.

Παράγραφος 11: Ρυμοτομικές απαλλοτριώσεις ακινήτων που περιέρχονται στη διαχείριση της ΓΑΙΑΟΣΕ οι οποίες έχουν κηρυχθεί και δεν έχουν συντελεσθεί, θεωρούνται ως αυτοδικαίως ανακληθείσες μετά την παρέλευση έτους από την κήρυξή τους. Στην περίπτωση αυτή δεν δύναται να κηρυχθεί για τον ίδιο ή παρόμοιο σκοπό απαλλοτρίωση πριν από την πάροδο δύο (2) ετών από την αυτοδίκαιη άρση της απαλλοτρίωσης. Σε περίπτωση αμφισβήτησης ως προς την αυτοδίκαιη άρση της απαλλοτρίωσης ή τη μη σύνομη εκ νέου κήρυξη αυτής, εκδίδεται σχετική διαπιστωτική πράξη του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής ύστερα από αίτηση της ΓΑΙΑΟΣΕ.

Παράγραφος 12: Εισάγονται ρυθμίσεις για την ταχύτερη αξιοποίηση των ακινήτων που διαχειρίζεται η ΓΑΙΑΟΣΕ, τη χωροταξική και πολεοδομική ρύθμιση ακινήτων με την έκδοση προεδρικών διαταγμάτων, εισάγονται ρυθμίσεις για την άρση δεσμεύσεων ακινήτων και ειδική διαδικασία τακτοποίησης ακινήτων που ανήκαν στον ΟΣΕ για τα οποία λόγω παλαιότητας ή άλλου λόγου δεν είχαν εκδοθεί όλες οι απαιτούμενες άδειες.

Παράγραφος 13: Σε ακίνητα που ανήκαν στο κατηγορημένο δίκτυο μπορεί να κινείται διαδικασία τακτοποίησης με υποχρεωτικές συνενώσεις με όμορες ιδιοκτησίες είτε στο πλαίσιο αναδασμού, εφόσον εμπίπτουν σε αγροτικές εκτάσεις, είτε με προσκυρώσεις σε όμορες ιδιοκτησίες είτε με κάθε άλλο προβλεπόμενο τρόπο.

Παράγραφος 14: Για τα ακίνητα που διαχειρίζεται η ΓΑΙΑΟΣΕ, τα οποία διακατέχονται παρανόμως από τρίτους, εφαρμόζεται η προβλεπόμενη για την προστασία των δημοσίων κτημάτων νομοθεσία με την άμεση αποβολή των παρανόμως διακατεχόντων αυτά προσώπων και την εφαρμογή εν γένει της σχετικής προστατευτικής για τη δημόσια κτήση νομοθεσίας καθώς και ότι αρμόδια για τη διενέργεια κάθε αναγκαίας προς τούτο διοικητικής ή δικαστικής ενέργειας είναι η ΓΑΙΑΟΣΕ.

Παράγραφος 15: Ρυθμίζονται ζητήματα σχετικά με την επιβολή τελών υπέρ Ο.Τ.Α. προκειμένου για ορισμένα ακίνητα σχετικά με τη σιδηροδρομική υποδομή.

Παράγραφος 16: Προβλέπεται ότι οι ρυθμίσεις των παραγράφων 10, 11, 12 και 14 του παρόντος άρθρου επεκτείνονται και στα ακίνητα της ΓΑΙΑΟΣΕ.

Παράγραφος 17: Προβλέπεται ότι κάθε αντίθετη, άμεσα ή έμμεσα, προς τις διατάξεις του άρθρου αυτού ρύθμιση, καταργείται.

Άρθρο 7 Αρμοδιότητες ΤΡΑΙΝΟΣΕ

Παράγραφος 1: Προσδιορίζονται οι διευρυμένες αρμοδιότητες της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, στις οποίες περιλαμβάνονται μεταξύ άλλων η παροχή υπηρεσιών έλξης για τη σιδηροδρομική μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων, η οργάνωση και εκμετάλλευση επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών με σιδηρόδρομο αλλά και λεωφορεία, η ίδρυση και λειτουργία γραφείων γενικού τουρισμού και η πρακτόρευση μεταφορικών εταιριών και γραφείων γενικού τουρισμού, η παροχή πάσης φύσεως υπηρεσιών διαχείρισης εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics), η παροχή υπηρεσιών κατάκλισης και εστίασης επιβατών, η οργάνωση και λειτουργία εργασιών κατασκευής, επισκευής και συντήρησης τροχαίου υλικού, η ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση μεταφορών που αποσκοπούν στη βελτίωση της συμπληρωματικότητας του συστήματος μεταφορών της χώρας και στην αρτιότερη εξυπηρέτηση του κοινού, η ανάπτυξη κάθε άλλης δραστηριότητας που αποσκοπεί στην ανάπτυξη του μεταφορικού έργου και την άρτια εξυπηρέτηση του κοινού, όπως η παροχή υπηρεσιών τουριστικού χαρακτήρα, η εκτέλεση διαμεταφορικού έργου, η θέση σε λειτουργία και η εκμετάλλευση τηλεπικοινωνιακού δικτύου, η κατασκευή έργων σχετικών με την εκπλήρωση του σκοπού της και η παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών και η εκπόνηση μελετών σχετικών με τις δραστηριότητές της.

Παράγραφος 2: Προβλέπεται ότι, για την εκπλήρωση των σκοπών της, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ μπορεί να ιδρύει θυγατρικές εταιρίες οποιασδήποτε μορφής ή να συμμετέχει σε εταιρίες ή σε κοινοπραξίες και να εκχωρεί ορισμένες από τις δραστηριότητές τις.

Παράγραφος 3: Προβλέπεται ότι εντός προθεσμίας ενός (1) μηνός από τη δημοσίευση του νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως ολοκληρώνονται οι απαραίτητες ενέργειες για την τροποποίηση του καταστατικού της ΤΡΑΙΝΟΣΕ προς τον σκοπό της προσαρμογής του στις διατάξεις του νόμου.

Παράγραφος 4: Ενόψει της απελευθέρωσης των σιδηροδρομικών μεταφορών, με τη ρύθμιση ορίζεται ότι δεν εφαρμόζονται στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ οι πάσης φύσεως φορολογικές ή άλλου είδους απαλλαγές, ατέλειες και εν γένει προνόμια που προβλέπονται στις ιδρυτικές της διατάξεις και ειδικούς νόμους.

Άρθρο 8 Μεταβίβαση τροχαίου υλικού

Παράγραφος 1: Προβλέπεται η δυνατότητα χωρίς αντάλλαγμα μεταβίβασης τροχαίου υλικού του ΟΣΕ στο Δημόσιο και στη συνέχεια στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ και τίθεται νομοθετική εξουσιοδότηση για την έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με την οποία θα προσδιορίζεται το προς μεταβίβαση τροχαίο υλικό και κάθε σχετικό θέμα. Η ρύθμιση προβλέπει ότι με την ίδια απόφαση καθορίζεται και κάθε θέμα για την απόκτηση τροχαίου υλικού από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ το οποίο ανήκει στην EUROFIMA και χρησιμοποιείται από τον ΟΣΕ βάσει σύμβασης χρηματοδοτικής μίσθωσης. Η διάταξη προβλέπει ότι οι μεταβιβάσεις που πραγματοποιούνται δυνάμει της παρούσας παραγράφου απαλλάσσονται από οποιονδήποτε φόρο συναλ-

λαγής ή εισοδήματος ή άλλης φύσεως, τέλος ή δικαίωμα υπέρ του Δημοσίου ή οποιουδήποτε τρίτου που τυχόν προβλέπεται από την κείμενη νομοθεσία σε βάρος του μεταβιβάζοντος ή του αποκτώντος. Για τη μεταβίβαση, απαιτείται η έγκριση της Ε.Ε. για ζητήματα κρατικών ενισχύσεων.

Παράγραφος 2: Γίνεται ειδική πρόβλεψη για τις μηχανές έλξης που ανήκουν στον ΟΣΕ και οι οποίες δεν μεταβιβάζονται στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ δυνάμει της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου αλλά και δεν χρησιμοποιούνται από τον ΟΣΕ για την συντήρηση των γραμμών. Αυτές οι μηχανές έλξης θα επιδιωχθεί να διατεθούν, εφόσον είναι δυνατό, από τον ΟΣΕ σε τρίτους, με σκοπό την επικερδή αξιοποίησή τους, όπως η πώληση ή εκμίσθωσή τους.

Άρθρο 9

Διαχωρισμός Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής

Παράγραφος 1: Τίθενται οι βάσεις για την εξυγίανση του σιδηροδρομικού συστήματος με το διαχωρισμό του σιδηροδρομικού δικτύου σε κατηγορίες και την πρόβλεψη για κατάργηση τμημάτων στα οποία δεν διενεργούνται πλέον δρομολόγια.

Η Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή, διαχωρίζεται στις κατηγορίες: (1) Ενεργό Δίκτυο: το σιδηροδρομικό δίκτυο στο οποίο διενεργούνται σιδηροδρομικές μεταφορές. (2) Δίκτυο υπό Κατασκευή: το σιδηροδρομικό δίκτυο που βρίσκεται στο στάδιο της κατασκευής. Μετά την ολοκλήρωση των κατασκευών και τη διασύνδεσή του με το Ενεργό Δίκτυο, το ολοκληρωμένο πλέον τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου κατατάσσεται στην Κατηγορία 1. (3) Ενεργό Δίκτυο σε Προσωρινή Αναστολή Λειτουργίας: το σιδηροδρομικό δίκτυο στο οποίο αναστέλλεται η διενέργεια σιδηροδρομικών μεταφορών για διάρκεια όχι μεγαλύτερη του ενός έτους. (4) Καταργημένο Δίκτυο: το σιδηροδρομικό δίκτυο στο οποίο ήδη δεν διενεργούνται σιδηροδρομικές μεταφορές.

Παράγραφοι 2, 3, 4 και 5: Ο διαχωρισμός της Σιδηροδρομικής Υποδομής διενεργείται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων που εκδίδεται μετά από εισήγηση του διαχειριστή υποδομής και δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ενώ τίθεται προθεσμία δύο (2) μηνών από τη δημοσίευση του νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως για την έκδοση της πρώτης απόφασης διαχωρισμού της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής στις κατηγορίες της παραγράφου 1 και προσδιορίζεται ότι για την εισήγησή του ο διαχειριστής υποδομής λαμβάνει υπόψη του πίνακα δρομολογίων που πληροί τα κριτήρια δρομολόγησης τον οποίο του υποβάλλει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ εντός ενός (1) μηνός από τη δημοσίευση του νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Ο διαχωρισμός της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής στις κατηγορίες της παραγράφου 1 αναθεωρείται ετησίως ή και εκτάκτως μετά από εισήγηση του διαχειριστή υποδομής. Η εξειδίκευση και ο ακριβής προσδιορισμός της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής πραγματοποιείται στη δήλωση δικτύου την οποία συντάσσει και δημοσιεύει ο διαχειριστής υποδομής κατά τις διατάξεις του π.δ. 41/2005. Τέλος, προβλέπεται ότι οι ως άνω αναφερόμενες στις παραγράφους 2 και 3 εισηγήσεις του διαχειριστή υποδομής θα πρέπει να είναι σύμφωνες με τις διατάξεις της κοινής συμφωνίας της παραγράφου 3 και των όρων της παραγράφου 1 του άρθρου 14 του π.δ. 41/2005.

Άρθρο 10

Διεταιρικές σχέσεις

Παράγραφοι 1, 2, 3 και 5: Προβλέπεται η σύναψη απευθείας συμβάσεων μεταξύ ΟΣΕ - ΕΡΓΟΣΕ για τις διαδικασίες παροχής υπηρεσιών από την ΕΡΓΟΣΕ στον ΟΣΕ καθώς και μεταξύ ΟΣΕ - ΤΡΑΙΝΟΣΕ για τη συντήρηση του τροχαίου υλικού, τη χρήση χώρων και εγκαταστάσεων, την παροχή υπηρεσιών εκπαίδευσης προσωπικού και υπηρεσιών υγειονομικού και υγιεινής.

Παράγραφος 4: Η ρύθμιση προβλέπει ότι οι συμβάσεις ΟΣΕ-ΕΡΓΟΣΕ και ΟΣΕ-ΤΡΑΙΝΟΣΕ, συνάπτονται κατ' εξαίρεση οποιωνδήποτε περιορισμών της εθνικής νομοθεσίας για τις δημόσιες συμβάσεις. Επίσης προβλέπεται η δυνατότητα μεταβίβασης ή εκμίσθωσης από τον ΟΣΕ προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ λεωφορείων δημοσίας χρήσεως βάσει των διατάξεων της παρούσας παραγράφου.

Παράγραφος 6: Προβλέπεται ρητώς ότι τα όργανα διοίκησης του ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα διασφαλίζουν ότι δεν θα λαμβάνει χώρα οποιασδήποτε μορφής άμεση ή έμμεση σταυροειδής επιδότηση μεταξύ ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Άρθρο 11

Τιμολογιακές υποχρεώσεις ΤΡΑΙΝΟΣΕ

Παράγραφος 1: Προβλέπεται η εκπόνηση από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, μέσα σε προθεσμία ενός (1) μηνός από τη δημοσίευση του νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, επιχειρησιακού σχεδίου για το σύνολο της δραστηριότητάς της, στο πλαίσιο του οποίου εξετάζονται ιδίως, οι παρεχόμενες υπηρεσίες, τα δρομολόγια τα οποία θα διενεργεί, οι όροι μεταφοράς και η τιμολογιακή της πολιτική με σκοπό την άμεση κερδοφορία της.

Παράγραφος 2: Η ρύθμιση προβλέπει ότι στα δρομολόγια που διενεργεί η ΤΡΑΙΝΟΣΕ στο εθνικό ή προαστιακό δίκτυο, καταργούνται από 31.12.2010 κάθε είδους υφιστάμενες τιμολογιακές υποχρεώσεις. Ως τιμολογιακές υποχρεώσεις εξειδικεύεται ότι νοούνται κάθε είδους εκπτώσεις στα κόμιστρα, ειδικές τιμολογήσεις μεταφοράς καθώς και κάθε άλλη υποχρέωση μεταφορών ή φορτίου με οικονομικούς όρους που δεν καλύπτουν το κόστος μεταφοράς της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και το εύλογο επιχειρηματικό της κέρδος, οι οποίες επιβάλλονται από διατάξεις νόμου ή κανονιστικές διατάξεις. Σύμφωνα με τη ρύθμιση, από την 1.1.2011, προκειμένου να επιβληθεί οποιαδήποτε τιμολογιακή υποχρέωση σε σιδηροδρομική επιχείρηση, αυτή πρέπει είτε να έχει τεθεί στο πλαίσιο σύμβασης ΥΔΥ σε επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές, είτε να καλύπτεται το κόστος μεταφοράς και το εύλογο κέρδος της σιδηροδρομικής επιχείρησης με αντισταθμιστική καταβολή που προβλέπεται από ειδικές διατάξεις σύμφωνα και με τον Κανονισμό 1370/2007/ΕΚ 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».

Άρθρο 12

Ανάθεση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ)

Παράγραφοι 1, 2, 3 και 5: Τίθενται οι προϋποθέσεις για τη σύναψη συμβάσεων ανάθεσης Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφο-

ρές, σύμφωνα με τον κανονισμό 1370/2007/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Σύμφωνα με τη ρύθμιση, σε περίπτωση που δεν υποβάλλονται αιτήματα στο διαχειριστή υποδομής από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για τη διενέργεια επιβατικού δρομολογίου ή τα αιτήματα που έχουν υποβληθεί δεν ανταποκρίνονται στις ανάγκες περιφερειακής εξυπηρέτησης των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών, είναι δυνατή η σύναψη σύμβασης με την οποία ανατίθεται η εκτέλεση σιδηροδρομικού επιβατικού δρομολογίου ως Υποχρέωση Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ). Οι συμβάσεις ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές υπογράφονται με το Δημόσιο ή φορέα ΟΤΑ και η ανάθεση των εν λόγω συμβάσεων ΥΔΥ θα πρέπει να είναι σύμφωνη με το άρθρο 5 του κανονισμού 1370/2007/ΕΚ από 1.1.2014, ή και νωρίτερα, σε περίπτωση ανάθεσης ΥΔΥ μετά από λύση προϋφιστάμενης σύμβασης ΥΔΥ, ή σε περίπτωση έκδοσης σχετικής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Επίσης προβλέπεται η έκδοση απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με την οποία εξειδικεύεται η διαδικασία διαγωνισμού, το περιεχόμενο, τα απαιτούμενα δικαιολογητικά, οι τεχνικοί και οικονομικοί όροι, ο τρόπος υπολογισμού της αντιστάθμισης και κάθε απαραίτητη λεπτομέρεια για τη σύναψη συμβάσεων ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές. Επίσης προβλέπεται πως για τους σκοπούς της πρώτης εφαρμογής των διατάξεων της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, οι αρμόδιες υπηρεσίες προβαίνουν στην κατάλληλη προεργασία ώστε να καταστεί δυνατή η υπογραφή συμβάσεων ανάθεσης ΥΔΥ έως την 31.12.2010.

Παράγραφος 4: Ορίζεται ότι οι λογαριασμοί που αντιστοιχούν σε καθεμία από τις ως άνω υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας είναι ξεχωριστοί και τα αντίστοιχα στοιχεία του ισολογισμού κατανέμονται σύμφωνα με τους παραδεδεδεμένους λογιστικούς κανόνες. Οι δαπάνες που αντιστοιχούν σε καθεμία από τις ως άνω ΥΔΥ ισοσκελίζονται από τα έσοδα εκμετάλλευσης και από τις καταβολές δυνάμει της σύμβασης ΥΔΥ, χωρίς να είναι δυνατή η μεταφορά πόρων από ή προς άλλον τομέα της δραστηριότητας της σιδηροδρομικής επιχείρησης. Επίσης προβλέπεται ότι τα προαναφερόμενα στοιχεία ισολογισμού σχετικά με τις συμβάσεις ΥΔΥ μπορούν να εξειδικεύονται περαιτέρω με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Παράγραφος 6: Ορίζεται ότι το συνολικό ποσό αποζημιώσεων για ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσό των πενήντα εκατομμυρίων (50.000.000) ευρώ ετησίως για τα έτη 2011, 2012 και 2013. Μετά την χρονική περίοδο που αναφέρεται στο προηγούμενο εδάφιο, το επίπεδο του συνολικού ετήσιου ποσού αποζημιώσεων για ΥΔΥ θα συμφωνεί πλήρως με την ελληνική και κοινοτική νομοθεσία για τις κρατικές ενισχύσεις και τον έλεγχο και εκτέλεση των δημοσιονομικών του Κράτους.

Άρθρο 13 Ρυθμίσεις χρεών

Με το άρθρο αυτό διαγράφονται τα χρέη της ΤΡΑΙΝΟΣΕ προς τον ΟΣΕ και τον ΕΔΙΣΥ και προβλέπεται η ανάληψη των χρεών του ΟΣΕ από το Δημόσιο.

Μετά από έγκριση της Ε.Ε. για ζητήματα κρατικών ενισχύσεων, διαγράφονται όλα τα χρέη της ΤΡΑΙΝΟΣΕ προς τον ΟΣΕ και τον ΕΔΙΣΥ και ορίζεται ότι η εξειδίκευση της διαδικασίας διαπίστωσης, βεβαίωσης και διαγραφής των χρεών γίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων η οποία εκδίδεται εντός δέκα (10) ημερών από την παροχή της ως άνω έγκρισης.

Επίσης, μετά από έγκριση της Ε.Ε. για ζητήματα κρατικών ενισχύσεων, διαγράφονται τα χρέη του ΟΣΕ και του ΕΔΙΣΥ έναντι του Δημοσίου, και ορίζεται ότι με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να οριστεί η ανάληψη χρεών του ΟΣΕ ή και του ΕΔΙΣΥ έναντι τρίτων από το Δημόσιο, η διαγραφή των χρεών από τις οικονομικές καταστάσεις του ΟΣΕ ή και του ΕΔΙΣΥ και να εξειδικεύονται η διαδικασία διαπίστωσης, συμψηφισμού, βεβαίωσης και ανάληψης των χρεών καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

Τέλος, ορίζεται ότι οι ως άνω υπουργικές αποφάσεις θα προβλέπουν ότι η διαγραφή ή και ανάληψη χρεών θα πραγματοποιηθούν μετά την υλοποίηση των κρίσιμων πράξεων που θα αναφέρονται για τον σκοπό αυτό στο επιχειρησιακό σχέδιο του άρθρου 14 παρ. 2 του νόμου.

Άρθρο 14 Παρακολούθηση υλοποίησης αναδιοργάνωσης σιδηροδρόμου

Ορίζεται ότι η Διυπουργική Επιτροπή ΔΕΚΟ που προβλέπεται από το ν. 3429/2005 εγκρίνει τα στρατηγικά, επιχειρησιακά και επενδυτικά σχέδια των εταιριών που αναφέρονται στο άρθρο 2 του νόμου, παρακολουθεί την πρόοδο υλοποίησής τους και παρέχει οδηγίες και κατευθύνσεις στις εμπλεκόμενες εταιρίες για όλα τα σχετικά ζητήματα, ανεξάρτητα από το εάν οι εν λόγω εταιρίες υπόκεινται στις διατάξεις του ν. 3429/2005. Ωστόσο, από 1.1.2011, ζητήματα συνδεδεμένα με τιμολόγηση ή και δρομολόγια εξαιρούνται από οποιαδήποτε διαδικασία έγκρισης σε σχέση με την κατά το ν. 3429/2005 υποβολή από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ επιχειρησιακού σχεδίου στη Διυπουργική Επιτροπή ΔΕΚΟ ενώ η ως άνω εποπτεία της Διυπουργικής Επιτροπής ΔΕΚΟ παύει να εφαρμόζεται στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ μόλις η τελευταία παύσει να υπόκειται στις διατάξεις του κεφαλαίου Α του ν. 3429/2005.

Επίσης προβλέπεται ότι με τη δημοσίευση του νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως η Διυπουργική Επιτροπή ΔΕΚΟ εγκρίνει επιχειρησιακό σχέδιο για το σιδηροδρομικό τομέα, σύμφωνα με το κατά το άρθρο πρώτο του ν. 3845/2010 μνημόνιο συνεννόησης, όπως μπορεί να τροποποιείται ή επικαιροποιείται.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β' ΘΕΜΑΤΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ

Άρθρο 15 Ορισμοί

Δίδονται οι ορισμοί των εννοιών "Εταιρία", "Τακτικό Προσωπικό", "Εργαζόμενος", "Πλεονάζον Τακτικό Προσωπικό", "Τακτικές μηνιαίες αποδοχές", "Φορέας Υποδοχής" και "μεταφορά", όπως χρησιμοποιούνται στη συνέχεια του παρόντος κεφαλαίου.

Άρθρο 16
Διαδικασία Μεταφοράς Πλεονάζοντος
Τακτικού Προσωπικού

Παράγραφος 1: Ορίζεται η αποκλειστικότητα της διαδικασίας του παρόντος άρθρου για τη μεταφορά προσωπικού.

Παράγραφος 2: Λήγουν όλες οι αποσπάσεις προσωπικού από εταιρία του ομίλου ΟΣΕ σε άλλη εταιρία, εντός ή εκτός ομίλου.

Παράγραφος 3: Η κατά το παρόν άρθρο πρώτη εφαρμογή της διαδικασίας μεταφοράς προσωπικού περιορίζεται στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ και την ΟΣΕ / ΕΔΙΣΥ.

Παράγραφος 4: Ανατίθεται στη Γενική Γραμματεία Δημόσιας Διοίκησης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης η εντός είκοσι πέντε (25) ημερών αναζήτηση και σύνταξη καταλόγου κενών οργανικών θέσεων και υπηρεσιακών αναγκών, και η αποστολή του στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, το οποίο τον προωθεί στον ΟΣΕ/ΕΔΙΣΥ και στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Παράγραφος 5: Ανατίθεται στη Διοίκηση κάθε Εταιρίας η εντός τριών (3) ημερών ανακοίνωση του καταλόγου της παραγράφου 2 στο Τακτικό της Προσωπικό και η πρόσκλησή του για την, εντός μίας (1) εβδομάδας, υποβολή αιτήσεων μεταφοράς και τον προσδιορισμό νομού προτίμησης και τριών (3) θέσεων προτίμησης.

Παράγραφος 6: Ανατίθεται στη Διοίκηση κάθε Εταιρίας η εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών από το πέρας της 7ήμερης προθεσμίας της προηγούμενης παραγράφου για υποβολή αιτήσεων σύνταξη καταλόγου του Πλεονάζοντος Τακτικού Προσωπικού. Προσδιορίζεται ότι αυτό επιλέγεται, ανά ειδικότητα τομέα λειτουργίας, με βάση το κριτήριο της υποβολής αίτησης και εν συνεχεία της μεγαλύτερης πραγματικής και αναγνωρισμένης προϋπηρεσίας στον Όμιλο ΟΣΕ και την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Παρέχεται στο Διοικητικό Συμβούλιο κάθε εταιρίας η δυνατότητα εξαίρεσης εργαζομένων ή κλάδου ή ειδικότητας προς προάσπιση της εύρυθμης λειτουργίας της. Στην περίπτωση αυτή, ο κατάλογος συμπληρώνεται με τους επόμενους Εργαζομένους, κατά το κριτήριο της μεγαλύτερης προϋπηρεσίας, μέχρι τη συμπλήρωση των συνολικών αριθμών του άρθρου 15, χωρίς περιορισμό αριθμού ανά τομέα λειτουργίας. Αντίστοιχα, αν αίτηση μεταφοράς υποβάλει αριθμός εργαζομένων μεγαλύτερος του προβλεπόμενου στο άρθρο 15, από τον κατάλογο εξαιρούνται οι έχοντες τη μικρότερη προϋπηρεσία, μέχρι τη συμπλήρωση των αριθμών του άρθρου 15. Προσδιορίζεται ο νομός και η θέση προτίμησης όσων δεν υποβάλλουν δήλωση εθελοντικής. Ορίζεται η ανακοίνωση του τελικού καταλόγου στο Τακτικό Προσωπικό κάθε Εταιρίας.

Παράγραφος 7: Ορίζεται ότι η μεταφορά γίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Οικονομικών, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού. Προσδιορίζονται τα κριτήρια με βάση τα οποία επιλέγεται η θέση μεταφοράς.

Παράγραφος 8: Προσδιορίζονται τα κριτήρια επιλογής θέσης μεταξύ περισσότερων ενδιαφερομένων, με έμφαση στα τυπικά προσόντα, αλλά και κοινωνικό χαρακτήρα.

Παράγραφος 9: Ορίζεται το εργασιακό καθεστώς κάθε μεταφερομένου στο Φορέα Υποδοχής. Διευκρινίζεται ότι η σύμβασή του παραμένει ίδια, προσδιορίζονται κανόνες βαθμολογικής ένταξης, διασφαλίζεται ότι ο εργαζόμενος διατηρεί ως συμψηφιζόμενη προσωπική διαφορά

τυχόν τακτικές μηνιαίες αποδοχές επιπλέον όσων θα έπρεπε κανονικά να λαμβάνει στο Φορέα Υποδοχής, ενώ ξεκαθαρίζεται ότι οι μεταφερόμενοι διατηρούν το ίδιο καθεστώς κοινωνικής ασφάλισης όπως και πριν από τη μεταφορά.

Παράγραφος 10: Τονίζεται ρητώς η υποχρεωτικότητα της διαδικασίας και τίθεται προθεσμία δεκαπέντε (15) ημερών για εμφάνιση προς ανάληψη υπηρεσίας στο Φορέα Υποδοχής.

Άρθρο 17
Τεκμήριο αποδοχής

Ορίζεται ότι αν εργαζόμενος δεν μεταφερθεί, τεκμαίρεται αμάχητα ότι αποδέχεται ανεπιφύλακτα όλες τις εργασιακές μεταβολές που προκαλεί το παρόν κεφάλαιο.

Άρθρο 18
Οργανόγραμμα και Κανονισμός Εσωτερικής
Οργάνωσης και Λειτουργίας

Παράγραφος 1: Τίθεται προθεσμία τριών (3) μηνών στο διοικητικό συμβούλιο κάθε εταιρίας του Ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ για την κατάρτιση οργανογράμματος και κανονισμού εσωτερικής οργάνωσης και λειτουργίας.

Παράγραφος 2: Προβλέπεται διαδικασία διατήρησης και αξιοποίησης κάθε εργαζομένου, του οποίου τυχόν θα καταργηθεί η οργανική θέση.

Παράγραφος 3: Επιλέγεται η ταχεία εκ των διαδικασιών πρόσληψης προσωπικού υπό τον έλεγχο του Α.Σ.Ε.Π για την πλήρωση τυχόν κενών οργανικών θέσεων προσωπικού που δεν πληρώθηκαν από ήδη εργαζομένους στον Όμιλο ΟΣΕ και στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Παράγραφος 4: Διευκρινίζεται ότι τα παραπάνω εφαρμόζονται άπαξ και ότι εν συνεχεία σε όλες τις εταιρίες του ομίλου εφαρμόζεται το εκάστοτε εφαρμοστέο σε κάθε εταιρία δίκαιο, ιδίως για πρόσληψης.

Παράγραφος 5: Ορίζεται η διαδικασία τροποποίησης του οργανογράμματος και του κανονισμού εσωτερικής λειτουργίας κάθε εταιρίας του Ομίλου ΟΣΕ και στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, εφόσον η διοίκησή της δεν θα έχει ή θα έχει ανατεθεί σε ιδιωτικό φορέα.

Άρθρο 19
Ειδική, κατ' εξαίρεση διαδικασία
συλλογικής διαπραγμάτευσης

Παράγραφος 1: Ορίζεται η έναρξη των ειδικών, κατ' εξαίρεση διαδικασιών συλλογικής διαπραγμάτευσης και καταγγελίας συλλογικών ρυθμίσεων.

Παράγραφος 2: Προβλέπεται μεταβατική ισχύς των καταργημένων διατάξεων και όρων, έτσι ώστε να μη δημιουργηθεί κενό δικαίου και να διασφαλιστεί η εύρυθμη λειτουργία.

Παράγραφος 3: Καθορίζεται το, επιβαλλόμενο από κατεπείγον και επιτακτικό γενικότερο δημόσιο συμφέρον, τμήμα του αντικείμενου της συλλογικής διαπραγμάτευσης και ορίζεται ρητώς ότι αντικείμενό της μπορεί να αποτελέσει και οιοδήποτε άλλο θέμα τεθεί από οιοδήποτε από τα μέρη.

Παράγραφος 4: Ορίζονται τα χρονικά πλαίσια της ειδικής, κατ' εξαίρεση διαδικασίας συλλογικής διαπραγμάτευσης, τα οποία επιβάλλονται από κατεπείγον και επι-

τακτικό γενικότερο δημόσιο συμφέρον.

Παράγραφος 5: Προσδιορίζεται ότι αν δεν καταρτιστεί συλλογική σύμβαση εργασίας εμπροθέσμως, μεσολαβεί νόμος που ρυθμίζει το ίδιο αντικείμενο, ένεκα λόγων επιτακτικού γενικού δημοσίου συμφέροντος.

Παράγραφος 6: Ορίζεται η ισχύς της συλλογικής σύμβασης εργασίας που τυχόν καταρτιστεί εμπροθέσμως ή του νόμου που θα μεσολαβήσει σε αντίθετη περίπτωση.

Παράγραφος 7: Αποκλείεται η, κατά τη διάρκεια της εξαιρετικής αυτής διαδικασίας, μονομερής προσφυγή σε οιασδήποτε φύσης υπηρεσίες του Οργανισμού Μεσολάβησης και Διαιτησίας για τα θέματα του παρόντος κεφαλαίου.

Παράγραφος 8: Προσδιορίζονται οι πηγές δικαίου που θα διέπουν την εργασιακή σχέση ή σύμβαση κάθε εργαζομένου, μετά από την ολοκλήρωση της διαδικασίας του παρόντος άρθρου, με ρητή αναφορά και στις τυχόν μελλοντικές, μετά από την υπογραφή της συλλογικής σύμβασης εργασίας ή τη δημοσίευση του νόμου της παραγράφου 5, συλλογικές συμβάσεις εργασίας, διαιτητικές αποφάσεις και συλλογικές συμφωνίες μεταξύ της κάθε εταιρίας του Ομίλου ΟΣΕ ή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και της πιο αντιπροσωπευτικής συνδικαλιστικής οργάνωσης του προσωπικού της.

Παράγραφος 9: Διευκρινίζεται και ρητώς ότι η διαδικασία του παρόντος άρθρου είναι εξαιρετική και ότι, μετά από την ολοκλήρωσή της, κάθε εταιρία του Ομίλου ΟΣΕ και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα επανέλθει στο κοινό δίκαιο συλλογικής διαπραγμάτευσης ή / και διαιτησίας.

Άρθρο 20 Λοιπά θέματα

Παράγραφος 1: Επαναφέρονται στα πλαίσια του μισθολογικού συστήματος της κάθε εταιρίας του Ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ τυχόν αποδοχές μεμονωμένων εργαζομένων που διαφοροποιούνται.

Παράγραφος 2: Τα, κατά το κοινό δίκαιο, όρια στα ύψη αποζημιώσεων απόλυσης, συνταξιοδότησης και παραίτησης εργαζομένων και δικηγόρων επαναφέρονται σε ισχύ, κατά τροποποίηση κάθε αντίθετης συλλογικής ρύθμισης ή ατομικής συμφωνίας.

Παράγραφος 3: Αποκλείεται η εφαρμογή του άρθρου 7 του ν. 2112/1920 περί μονομερούς βλαπτικής μεταβολής των όρων εργασίας.

Άρθρο 21 Κατεπείγον επιτακτικό γενικότερο δημόσιο συμφέρον και ρύθμιση γενικών όρων εργασίας

Παράγραφος 1: Ορίζεται ρητώς ότι το παρόν κεφάλαιο τίθεται σε ισχύ ένεκα λόγων κατεπείγοντος επιτακτικού γενικότερου δημόσιου συμφέροντος. Προσδιορίζεται η ισχύς των διατάξεών του.

Παράγραφος 2: Καταργείται κάθε ρύθμιση αντίθετη, άμεσα ή έμμεσα, προς τις διατάξεις των άρθρων 15-21 του νόμου, των διατάξεων των άρθρων 15-21 θεωρούμενων ως ειδικότερων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄ ΣΥΣΤΑΣΗ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

Άρθρο 22 Σύσταση

Συνίσταται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.) ως Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή, η οποία αναλαμβάνει τις αρμοδιότητες του Ρυθμιστικού Φορέα σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία περί σιδηροδρομικών μεταφορών. Οι αρμοδιότητες του ρυθμιστικού φορέα της σιδηροδρομικής αγοράς, όπως αυτός ορίζεται στο άρθρο 30 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ, που έχει ενσωματωθεί στο άρθρο 38 του π.δ. 41/2005, ανατέθηκαν, από την 1.1.2009, στο Εθνικό Συμβούλιο Σιδηροδρόμων (Ε.Σ.Σ.) με άρθρο 20 του ν. 3710/2008. Κατά την εφαρμογή του εν λόγω άρθρου εντοπίστηκαν αδυναμίες, σε σχέση με τη συγκρότηση και λειτουργία του Ε.Σ.Σ., τις οποίες καλείται να αντιμετωπίσει η σύσταση της Ρ.Α.Σ.. Η Ρ.Α.Σ. θα λειτουργεί ως ανεξάρτητη διοικητική αρχή με λειτουργική ανεξαρτησία και οικονομική αυτονομία, δεν θα υπόκειται σε έλεγχο από κυβερνητικά όργανα ή άλλη διοικητική αρχή, θα γνωστοποιεί τις αποφάσεις της στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και θα υποβάλλει έκθεση πεπραγμένων κατ' έτος στον Πρόεδρο της Βουλής και στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Άρθρο 23 Συγκρότηση

Η Ρ.Α.Σ. συγκροτείται από α) τον Πρόεδρο, β) τον Αντιπρόεδρο και γ) τρία μέλη, το καθένα με τον αναπληρωματικό του. Και τα οκτώ αυτά μέλη επιλέγονται και διορίζονται, με πλήρως διαφανή τρόπο, από το Υπουργικό Συμβούλιο, ύστερα από πρόταση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και γνώμη της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής, και απολαύουν λειτουργικής και προσωπικής ανεξαρτησίας κατά την άσκηση των καθηκόντων τους. Η θητεία του Προέδρου, του Αντιπροέδρου και των μελών της Ρ.Α.Σ. είναι πενταετής και μπορεί να ανανεωθεί μία μόνο φορά. Ο Πρόεδρος και ο Αντιπρόεδρος της Ρ.Α.Σ. είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης.

Άρθρο 24 Ασυμβίβαστα -Υποχρεώσεις των μελών της Ρ.Α.Σ.

Ορίζονται, αναλυτικά, τα ασυμβίβαστα και οι υποχρεώσεις που αφορούν στα μέλη της Ρ.Α.Σ., προκειμένου να διασφαλίζεται η αμερόληπτη και αντικειμενική άσκηση των καθηκόντων τους. Για κάθε παράβαση των υποχρεώσεών τους, τα μέλη της Ρ.Α.Σ. υπέχουν πειθαρχική ευθύνη. Την πειθαρχική διαδικασία ενώπιον του πειθαρχικού συμβουλίου κινεί ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για τον Πρόεδρο, τον Αντιπρόεδρο και τα μέλη της Ρ.Α.Σ., καθώς και ο Πρόεδρος για τον Αντιπρόεδρο και τα μέλη της Ρ.Α.Σ.. Το πειθαρχικό συμβούλιο αποτελείται από έναν Αντιπρόεδρο του Συμβουλίου της Επικρατείας, ως πρόεδρο, έναν Αρεοπαγίτη και τρεις Καθηγητές Α.Ε.Ι. με γνωστικό αντικείμενο το δίκαιο.

Άρθρο 25
Έλλειψη - Έκπτωση –Αναστολή Μελών

Ορίζονται τα ζητήματα που σχετίζονται με τα ενδεχόμενα έλλειψης, έκπτωσης και αναστολής της θητείας των μελών της Ρ.Α.Σ.

Άρθρο 26
Υπηρεσιακή κατάσταση Μελών

Ρυθμίζεται η υπηρεσιακή κατάσταση των μελών της Ρ.Α.Σ. Ειδικότερα, με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, καθορίζονται οι αποδοχές όλων των μελών της Ρ.Α.Σ. και, επιπλέον, γίνεται αναφορά σε λεπτομέρειες για την υπηρεσιακή κατάσταση των μελών, με βάση το φορέα ή την υπηρεσία προέλευσης.

Άρθρο 27
Σύνθεση – Συνεδριάσεις –Λειτουργία -
Αποφάσεις της Ρ.Α.Σ.

Ρυθμίζονται ζητήματα σχετικά με τη σύνθεση, τις συνεδριάσεις, τη λειτουργία και τις αποφάσεις της Ρ.Α.Σ.

Άρθρο 28
Αρμοδιότητες της Ρ.Α.Σ.

Καταγράφονται διεξοδικά οι αρμοδιότητες της Ρ.Α.Σ. ως ρυθμιστικού φορέα για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα. Επισημαίνεται ότι η Ρ.Α.Σ. θα ασκεί τις αρμοδιότητες που εκάστοτε επιφυλάσσει η ελληνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία για το ρυθμιστικό φορέα στις σιδηροδρομικές μεταφορές αυτεπαγγέλτως ή κατόπιν προσφυγής. Συνοπτικά η Ρ.Α.Σ. θα ασκεί τις αρμοδιότητες που έχουν ανατεθεί, έως σήμερα, από όλες τις ισχύουσες διατάξεις στο Εθνικό Συμβούλιο Σιδηροδρόμων δηλαδή: α) αρμοδιότητες των άρθρων 30 και 31 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ, που έχουν ενσωματωθεί στα άρθρα 38 και 39 του π.δ. 41/2005, όπως ισχύει, β) χορήγηση αδειών σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 41/2005, αλλά και ανάκλησή τους γ) καθήκοντα που απορρέουν από το π.δ. 41/2005, ενώ, επιπλέον, θα επιφορτιστεί με πρόσθετες αρμοδιότητες, οι οποίες πρέπει, με βάση το κοινοτικό δίκαιο, να ασκούνται από ανεξάρτητο φορέα, ως ακολούθως:

- Θα παρακολουθεί και θα ελέγχει την τήρηση της εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371 (ΕΕ L315/14 της 3.12.07) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών, και θα λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα με τα οποία θα εξασφαλίζεται ο σεβασμός των δικαιωμάτων των επιβατών.

- Θα εξετάζει καταγγελίες επιβατών για παραβίαση των διατάξεων του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371 (ΕΕ L315/14 της 3.12.07) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών. Θα έχει το δικαίωμα να ζητήσει πληροφορίες από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, πωλητές εισιτηρίων, υπεύθυνους σταθμών, τον επιβάτη και τυ-

χόν τρίτα μέρη που θα εμπλέκονται προς εξέταση της υποβληθείσας καταγγελίας.

- Θα εξετάζει τις προσφυγές που προβλέπονται από το άρθρο 21 της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ (ΕΕ L191/1 της 18.7.2008) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος.

Άρθρο 29
Πόροι-Οικονομική Διαχείριση

Καθορίζονται οι πόροι και η οικονομική διαχείριση της Ρ.Α.Σ.. Οι αναγκαίες για τη λειτουργία της Ρ.Α.Σ. πιστώσεις εγγράφονται υπό ίδιο φορέα στον προϋπολογισμό του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Τον προϋπολογισμό εισηγείται στον Υπουργό Οικονομικών ο Πρόεδρος της Ρ.Α.Σ. Οι σχετικές δαπάνες εκκαθαρίζονται από την αρμόδια Υπηρεσία Δημοσιονομικού Ελέγχου (Υ.Δ.Ε.). Η Ρ.Α.Σ. έχει υποχρέωση να τηρεί λογαριασμούς και αρχεία, στα οποία συμπεριλαμβάνονται τα αποτελέσματα χρήσης, και να δημοσιεύει ισολογισμό. Ο έλεγχος των οικονομικών στοιχείων και των ετήσιων λογαριασμών και οικονομικών καταστάσεων γίνεται από δύο (2) ορκωτούς ελεγκτές. Τα στοιχεία αυτά και οι οικονομικές καταστάσεις δημοσιεύονται σε δύο (2) ημερήσιες εφημερίδες ευρείας κυκλοφορίας και στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Τα στοιχεία αυτά και ο προϋπολογισμός του επόμενου έτους υποβάλλονται στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και στον Πρόεδρο της Βουλής. Η Ρ.Α.Σ. υπόκειται στον προληπτικό και κατασταλτικό έλεγχο του Ελεγκτικού Συνεδρίου.

Άρθρο 30
Προσωπικό της Ρ.Α.Σ.

Παράγραφοι 1, 2, 3 και 7: Ορίζεται ότι η Ρ.Α.Σ. θα έχει ίδιο προσωπικό και ότι θα στελεχωθεί με την προκήρυξη διαγωνισμού για την πρόσληψη προσωπικού μέσω του Ανώτατου Συμβουλίου Επιλογής Προσωπικού (ΑΣΕΠ), αλλά και με την απόσπαση και μετάταξη προσωπικού, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις. Η δυνατότητα απόσπασης εξαιρεί συγκεκριμένους φορείς και υπηρεσίες ως προς την προέλευση του αποσπώμενου, ώστε να μην τεθεί ζήτημα ανεξαρτησίας της Ρ.Α.Σ. από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Συνιστώνται έως πενήντα (50) θέσεις προσωπικού, για την πλήρωση των οποίων προσδιορίζονται λεπτομερώς τα απαιτούμενα προσόντα. Ο συνολικός αριθμός θέσεων προσωπικού και η διάκρισή του σε επιμέρους κατηγορίες δύναται να τροποποιηθεί με τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης, εάν οι ανάγκες της Ρ.Α.Σ. το απαιτούν. Επίσης προβλέπεται ότι η μισθοδοσία των αποσπασμένων υπαλλήλων γίνεται από την Ρ.Α.Σ. ενώ το σύνολο των τυχόν αποδοχών και των επιδομάτων της οργανικής θέσης των αποσπασμένων που συνδέονται με την ενεργό άσκηση των καθηκόντων τους στο φορέα από τον οποίο προέρχονται συνεχίζεται να καταβάλλεται από το φορέα από τον οποίο προέρχονται. Τέλος, οι αποδοχές και πρόσθετες απολαβές του προσωπικού της Ρ.Α.Σ. καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ενώ οι αποσπασμένοι υπάλληλοι θα συμψη-

φίζουν τις ανωτέρω πρόσθετες απολαβές με όμοιες που τυχόν διατηρούν από την οργανική τους θέση.

Παράγραφοι 4, 5 και 6: Προβλέπεται η κατανομή των θέσεων του τακτικού και ειδικού επιστημονικού προσωπικού κατά κατηγορίες και κλάδους καθώς η και περιγραφή των απαραίτητων προσόντων που πρέπει να έχει ο Νομικός Σύμβουλος.

Άρθρο 31

Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης

Παράγραφος 1: Θεσπίζονται διατάξεις που σχετίζονται με τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Ρ.Α.Σ. Με Προεδρικό Διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Οικονομικών, Περιφερειακής Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ύστερα από γνώμη της Ρ.Α.Σ., θεσπίζεται ο Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Ρ.Α.Σ. Με τον Κανονισμό ρυθμίζονται: α) η εσωτερική οργάνωση και λειτουργία της Ρ.Α.Σ., β) ο αριθμός των οργανικών της θέσεων και η διάκρισή τους σε κατηγορίες προσωπικού, όπως τακτικό ή ειδικό επιστημονικό προσωπικό και κλάδους, γ) ο τρόπος διαχείρισης των πόρων της, δ) ζητήματα προμηθειών και ε) κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη λειτουργία της Ρ.Α.Σ. και του προσωπικού της.

Παράγραφος 2: Προβλέπεται ότι μέχρι την έκδοση του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης ο Πρόεδρος της Ρ.Α.Σ. ορίζεται ως διατάκτης και μπορεί να εκδίδει χρηματικά εντάλματα και να διαχειρίζεται το λογαριασμό της Ρ.Α.Σ., καθώς και να συνάπτει συμβάσεις και να αποφασίζει για την ανάθεση προμηθειών, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

Παράγραφος 3: Προβλέπεται ότι η Ρ.Α.Σ., συμφώνως πάντοτε με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις της οικείας νομοθεσίας και του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισής της, δύναται να προβαίνει στην ανάθεση μελετών, έργων παροχής υπηρεσιών και προμηθειών, για θέματα που άπτονται της λειτουργίας της.

Παράγραφος 4: Προβλέπεται ότι η Ρ.Α.Σ. θα διατηρεί ενημερωμένη ιστοσελίδα και τηλεφωνική γραμμή για την ενημέρωση και επικοινωνία των ενδιαφερομένων, οι οποίες θα δημοσιοποιούνται με τρόπο ώστε να διασφαλίζεται η πληροφόρηση του κοινού (π.χ. δημοσίευση στην ιστοσελίδα του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, σε εξειδικευμένα περιοδικά και φυλλάδια του Υπουργείου κτλ).

Άρθρο 32

Προσθήκη και τροποποίηση διατάξεων

Προστίθενται διατάξεις στο π.δ. 41/2005, με τις οποίες προβλέπονται ρητά: α) η επιβολή ποινικών κυρώσεων σε περίπτωση χρήσης της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής χωρίς την κατοχή άδειας σιδηροδρομικής επιχείρησης και β) η δυνατότητα της Ρ.Α.Σ. να επιβάλει διοικητικές κυρώσεις, με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της και ύστερα από προηγούμενη κλήση των ενδιαφερομένων για παροχή εξηγήσεων, σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του π.δ. 41/2005 ή των κανονιστικών πράξεων που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότησή του, των συστάσεων της για συμμόρφωση, των όρων των αδειών που χορηγούνται καθώς και σε περίπτωση παράλειψης ή μη

προσήκουσας παροχής πληροφοριών σε σχετικό αίτημά της. Στη ρύθμιση ορίζεται ότι όπου στην ισχύουσα νομοθεσία γίνεται αναφορά στο Εθνικό Συμβούλιο Σιδηροδρόμων ή στον Φορέα Χορήγησης Άδειας, νοείται η Ρ.Α.Σ.

Άρθρο 33

Διοικητικές κυρώσεις για την παράβαση των διατάξεων του Κανονισμού 1371/2007

Ορίζεται λεπτομερώς η δυνατότητα της Ρ.Α.Σ. να επιβάλει διοικητικές κυρώσεις, με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της και ύστερα από προηγούμενη κλήση των ενδιαφερομένων για παροχή εξηγήσεων, σε περίπτωση παραβάσεως των διατάξεων του Κανονισμού 1371/07, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών.

Άρθρο 34

Μεταβατικές διατάξεις

Προβλέπεται ότι μέχρι την έναρξη λειτουργίας της Ρ.Α.Σ. και το διορισμό των μελών της, οι πράξεις, για την έκδοση των οποίων προβλέπεται γνώμη ή πρόταση της Ρ.Α.Σ., εκδίδονται χωρίς αυτήν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄

ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ

Άρθρο 35

Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων

Ρυθμίζονται ζητήματα σχετικά με την Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων και αντικαθίσταται οι παράγραφοι 4, 6 και 13 του άρθρου 21 του ν. 3710/2008 που διέπει τη συγκρότηση και λειτουργία της. Με τις νέες ρυθμίσεις ορίζεται ότι ο Πρόεδρος της Επιτροπής είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης και διορίζεται με βαθμό πρώτο (1ο) της κατηγορίας ειδικών θέσεων αντί για βαθμό δεύτερο (2ο) που ήταν το προϊσχύον καθεστώς και παραλείπεται η πρόβλεψη ότι τα μέλη της Επιτροπής είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης. Επίσης προβλέπεται ότι σε περίπτωση μη υποβολής αιτήσεων για το αυτοτελές «Γραφείο Διοικητικής και Γραμματειακής Υποστήριξης της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων» που έχει δημιουργηθεί στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων η τοποθέτηση υπαλλήλων σε αυτό γίνεται με απόφαση του Υπουργού. Με την εισαγόμενη ρύθμιση καθορίζονται επίσης τα ζητήματα που σχετίζονται με τη λειτουργία της Επιτροπής και την αποζημίωση του Προέδρου και των μελών της Επιτροπής.

Άρθρο 36

Ενσωμάτωση στην Ελληνική νομοθεσία μέτρων που θεσπίζονται κατ' εφαρμογή της διαδικασίας του άρθρου 5α (Κανονιστική διαδικασία με έλεγχο) της απόφασης 1999/468/ΕΚ

Ρυθμίζεται ο τρόπος ενσωμάτωσης στην Ελληνική νομοθεσία μέτρων που εκδίδονται από την Επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με την περ. δ της παρα-

γράφου 3 και την περ. ζ' της παρ. 4 του άρθρου 5α, και του άρθρου 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, όπως ισχύει, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης, και αφορούν στις τροποποιήσεις μη ουσιωδών στοιχείων ή/και προσαρμογή των παραρτημάτων οδηγιών.

Με την εν λόγω διαδικασία τροποποιούνται μη ουσιώδη στοιχεία ή/και παραρτήματα, τεχνικής φύσεως, των οδηγιών: 2004/49/ΕΚ της 29ης Απριλίου 2004, 2007/58/ΕΚ της 23ης Οκτωβρίου 2007, 2007/59/ΕΚ της 23ης Οκτωβρίου 2007 και 2008/57/ΕΚ της 17ης Ιουνίου 2008.

Για την ενσωμάτωση των αλλαγών αυτών στην Ελληνική νομοθεσία θα απαιτείτο έκδοση προεδρικών διαταγμάτων για την τροποποίηση των υφισταμένων, (ν. 1338/1983). Δεδομένου, του μειωμένου χρόνου ενσωμάτωσης που δίδεται με τη συγκεκριμένη διαδικασία και προς αποφυγή καθυστερήσεων, οι οποίες θα επέφεραν την παραπομπή της χώρας στο Δ.Ε.Κ., προβλέπεται η ενσωμάτωση να πραγματοποιείται με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Περιφερειακής Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού.

Άρθρο 37

Υπεύθυνος φορέας συντήρησης των σιδηροδρομικών εμπορευματικών φορταμαξών

Καθιερώνεται ο τρόπος με τον οποίο συντηρούνται οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές φορτάμαξες. Σύμφωνα με την οδηγία 2008/110/ΕΚ, που τροποποιεί την οδηγία 2004/49/ΕΚ για την ασφάλεια των κοινωτικών σιδηροδρόμων, ο κάτοχος κάθε οχήματος πριν τεθεί σε λειτουργία ή χρησιμοποιηθεί στο σιδηροδρομικό δίκτυο έχει φορέα, που είναι υπεύθυνος για τη συντήρηση του. Σε περίπτωση που ο κάτοχος είναι σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστής υποδομής τότε η συντήρηση διενεργείται στο πλαίσιο συστήματος συντήρησης σιδηροδρομικών εμπορευματικών φορταμαξών, το οποίο αποτελεί μέρος του οικείου συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας της σιδηροδρομικής επιχείρησης και του διαχειριστή υποδομής, που προβλέπεται στα άρθρα 10 και 11 αντίστοιχα του π.δ. 160/2007.

Ιδιαίτερες απαιτήσεις και έλεγχοι για το οικείο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας καθώς και οι απαιτήσεις για τον υπεύθυνο συντήρησης, όταν δεν είναι σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστής καθορίζονται με κοινή Υπουργική απόφαση.

Η διάταξη αυτή προτείνεται για την υλοποίηση του Μνημονίου Κατανόησης μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και κρατών μελών, σε εθελοντική βάση, για την πιστοποίηση φορέων που είναι υπεύθυνοι για τη συντήρηση εμπορευματικών βαγονιών από το έτος 2010. Το μνημόνιο αυτό υπέγραψαν αρχικά 10 κράτη - μέλη στις 14 Μαΐου 2009 στις Βρυξέλλες, μεταξύ των οποίων και η Χώρα μας.

Άρθρο 38

Πρατήρια Καυσίμων

Παρέχεται το δικαίωμα στον ΟΣΕ ή σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να καθορίζουν τους όρους και προϋποθέσεις για την ίδρυση και λειτουργία των πρατηρίων υγρών

καυσίμων που εξυπηρετούν αποκλειστικά τον εφοδιασμό των ντίζελομηχανών με καύσιμα και παρέχεται νομοθετική εξουσιοδότηση με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να καθορίζονται οι όροι, προϋποθέσεις και διαδικασίες ίδρυσης και λειτουργίας των πρατηρίων για τον εφοδιασμό των ντίζελομηχανών του ΟΣΕ ή σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

Άρθρο 39

Οδηγοί Ηλεκτροδηζελαμαξών

Ρυθμίζονται ζητήματα σχετικά με την άδεια οδήγησης Ηλεκτροδηζελαμαξών. Η Αττικό Μετρό Εταιρία Λειτουργίας διαθέτει τέσσερις μη επιβατικές Ηλεκτροδηζελαμαξες, και βαγόνια για την μεταφορά ανταλλακτικών, υλικών και εξοπλισμού. Οι Ηλεκτροδηζελαμαξες χρησιμεύουν για εργασίες συντήρησης και επισκευής του δικτύου του Μετρό της Αθήνας, καθώς και για την αντιμετώπιση εκτάκτων περιστατικών. Για την αξιοποίηση αυτών και την κίνησή τους εντός του δικτύου του Μετρό, τόσο κατά τις ώρες συντήρησης όσο και κατά τις ώρες κυκλοφορίας, όταν απαιτείται, είναι απαραίτητη η έκδοση αδειών οδηγών. Το υφιστάμενο π.δ. 397/1984 «Προσόντα, δοκιμασία και έκδοση αδειών οδηγών ηλεκτροκίνητων λεωφορείων με κεραία, τροχιοδρόμων και σιδηροδρόμων, πλην εκείνων του ΟΣΕ», όπως τροποποιήθηκε με το π.δ. 122/1986, δεν καλύπτει τον τύπο των Ηλεκτροδηζελαμαξών της ΑΜΕΛ. Για το λόγο αυτό, είναι απαραίτητη η σχετική νομοθετική ρύθμιση.

Άρθρο 40

Είσπραξη Προστίμων

Παράγραφος 1: Περιγράφεται η υποχρέωση των επιβατών να καταβάλλουν το νόμιμο κατά περίπτωση κόστος της αντίστοιχης διαδρομής, να φυλάσσουν το αποδεικτικό καταβολής, όταν τούτο εκδίδεται, καθ' όλη την διάρκεια της διαδρομής, να το επιδεικνύουν όταν τους το ζητήσει ο αρμόδιος ελεγκτής καθώς και η υποχρέωση φύλαξης του εισιτηρίου κατά το χρόνο παραμονής τους εντός των σιδηροδρομικών σταθμών στο χώρο μετά τα ακυρωτικά μηχανήματα.

Παράγραφοι 2 και 3: Με την παρούσα διάταξη ρυθμίζονται θέματα που αφορούν την διαδικασία επιβολής και είσπραξης προστίμων σε όσους δεν καταβάλλουν το νόμιμο κόστος κατά τη μεταφορά τους με σιδηροδρομικά οχήματα από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Αρμόδια για τη διενέργεια του ελέγχου καταβολής κόστους και για την επιβολή του προστίμου είναι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Η επιβολή του προστίμου θα γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις που ήδη ισχύουν για την είσπραξη και βεβαίωση προστίμων σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 2 του ν. 1214/1981, οι οποίοι ήδη ισχύουν για την περιοχή αρμοδιότητας του ΟΑΣΑ. Δηλαδή η επιβολή του προστίμου θα γίνεται από ειδικά εξουσιοδοτημένους υπαλλήλους της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, και σε περίπτωση που το πρόστιμο δεν καταβληθεί εντός 20 ημερών, η είσπραξη του θα γίνεται μέσω ΚΕΔΕ, σύμφωνα δηλ. με τις διατάξεις που ισχύουν κάθε φορά για την είσπραξη των δημοσίων εσόδων.

Παράγραφος 4: Ρυθμίζεται ότι για τους επιβάτες που μεταφέρονται με σιδηροδρομικά οχήματα στο προαστια-

κό σιδηροδρομικό δίκτυο που βρίσκεται εντός της περιοχής αρμοδιότητας ΟΑΣΑ, για το ύψος του προστίμου, τη διαδικασία και τα όργανα επιβολής του προστίμου, καθώς και τη βεβαίωση αυτού, εξακολουθούν να ισχύουν τα ήδη προβλεπόμενα στο άρθρο 2 του ν. 1214/1981.

Παράγραφος 5: Ορίζεται ότι για όσα θέματα δεν ρυθμίζονται με το παρόν άρθρο εξακολουθούν να ισχύουν και να εφαρμόζονται οι λοιπές διατάξεις που αφορούν καθορισμό και είσπραξη προστίμων για διακίνηση με σιδηροδρομικά οχήματα.

Άρθρο 41

Τροποποιήσεις διατάξεων π.δ. 41/2005
για σιδηροδρομικά θέματα

Με το άρθρο 41 προβλέπονται ορισμένες τροποποιήσεις των διατάξεων του π.δ. 41/2005 που αποσκοπούν στην πληρέστερη και αποτελεσματικότερη ενσωμάτωση της κοινοτικής νομοθεσίας για το σιδηροδρομικό τομέα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄ ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 42

Εφαρμογή διατάξεων του ν. 3429/2005

Εισάγεται νέα διάταξη στο άρθρο 1 για το πεδίο εφαρμογής του 3429/2005 με την οποία προβλέπεται ότι το κεφάλαιο β΄ του νόμου εφαρμόζεται στις ανώνυμες εταιρίες των οποίων έχει εκχωρηθεί το management σε ιδιώτες, με απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Αποκρατικοποιήσεων, εφόσον το Δημόσιο ή ΔΕΚΟ εξακολουθούν να συμμετέχουν στο μετοχικό τους κεφάλαιο με οποιοδήποτε ποσοστό συμμετοχής.

Άρθρο 43

Καταργούμενες διατάξεις

Με το άρθρο αυτό γίνεται αναφορά στις καταργούμενες διατάξεις.

Άρθρο 44

Έναρξη ισχύος

Παράγραφος 1: Ορίζεται ότι η ισχύς των διατάξεων των άρθρων 9, 13, 16, 18 και 19 του νόμου αρχίζει μετά την παροχή της έγκρισης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με ζητήματα κρατικών ενισχύσεων που παρέχεται σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 93, 107, 108 και 109, της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (πρώην άρθρα 73 87, 88 και 89 αντίστοιχα της ΣΕΚ). Σε περίπτωση που δεν απαιτείται τέτοια έγκριση ως προς οποιασδήποτε από τις προαναφερόμενες

διατάξεις του παρόντος νόμου, οι προθεσμίες για τις εκεί αναφερόμενες πράξεις αρχίζουν από την ημερομηνία που ορίζεται με απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής ΔΕΚΟ η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Παράγραφος 2: Ορίζεται ότι η ισχύς των υπολοίπων διατάξεων του παρόντος νόμου, αρχίζει από τη δημοσίευσή του.

Αθήνα, 7 Οκτωβρίου 2010

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ,
ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ
ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ
ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

Ι. Ραγκούσης

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ,
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Μ. Χρυσοχοϊδης

ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

Δ. Ρέππας

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

Χ. Καστανίδης

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Γ. Παπακωνσταντίνου

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ

Κ. Μπιρμπίλη

ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ
ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Λ. Κατσέλη

ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΟΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΜΕ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

«Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα»

1. Το άρθρο 1 του ν. 2671/1998 που αντικαθίσταται με την παρ. 1 του άρθρου 3 του σχεδίου νόμου έχει ως εξής:

«Άρθρο 1 Σκοπός του ΟΣΕ

1. Σκοπός του ΟΣΕ είναι η ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση :

α. Αστικών, προαστιακών, περιφερειακών, υπεραστικών και διεθνών, σιδηροδρομικών μεταφορών, εμπορευματικών και επιβατικών. Στις "σιδηροδρομικές μεταφορές" περιλαμβάνονται οι μεταφορές με τους συμβατικά γνωστούς σιδηροδρόμους, καθώς και οι μεταφορές με πάσης φύσεως σιδηροδρόμους, καθώς και οι μεταφορές με πάσης φύσεως σιδηροδρόμους ειδικής μορφής ή συστήματα σταθερής τροχιάς, τα οποία θα προκύψουν από την εξέλιξη της τεχνολογίας.

β. Συνδυασμένων επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών.

γ. Υπηρεσιών κατασκευής, επισκευής και συντήρησης του τροχαίου και λοιπού σιδηροδρομικού υλικού.

δ. Υπηρεσιών κατάκλισης και εστίασης επιβατών.

ε. Κάθε άλλης δραστηριότητας που αποσκοπεί στην ανάπτυξη του μεταφορικού έργου, την άρτια εξυπηρέτηση του κοινού και των γενικότερων μεταφορικών αναγκών της χώρας. Στις δραστηριότητες αυτές περιλαμβάνονται ιδίως : η παροχή υπηρεσιών τουριστικού χαρακτήρα, η εκτέλεση διαμεταφορικού έργου, η θέση σε λειτουργία και η εκμετάλλευση τηλεπικοινωνιακού δικτύου, η κατασκευή έργων ή υλικών σχετικών με την εκπλήρωση του σκοπού του.

στ. Η παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών και η εκπόνηση μελετών σχετικών με τις δραστηριότητες που περιγράφονται στα παραπάνω εδάφια.

2. Ο ΟΣΕ είναι ο αποκλειστικός διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής της χώρας. Σε αυτήν περιλαμβάνονται :

α. Η κατασκευή νέας υποδομής, καθώς και η συντήρηση και λειτουργία της υφισταμένης.

β. Η διαχείριση των συστημάτων ρύθμισης και ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας.

γ. Η εισήγηση για χρέωση τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής.

δ. Η χορήγηση δικαιωμάτων χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής.

3. Ο ΟΣΕ, για την εκπλήρωση των σκοπών του, δύναται να ιδρύει θυγατρικές εταιρείες οποιασδήποτε μορφής ή να συμμετέχει σε εταιρείες ή σε κοινοπραξίες με αντικείμενο τις δραστηριότητες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου και στις οποίες δύναται να εκχωρεί ορισμένες από αυτές τις δραστηριότητες.

"Μπορεί να ιδρύει θυγατρικές εταιρείες οποιασδήποτε μορφής ή να συμμετέχει σε επιχειρήσεις ή κοινοπραξίες εταιρειών με αντικείμενο την παροχή και εκμετάλλευση υπηρεσιών, που δεν έχουν σχέση με το μεταφορικό του έργο."

*** Το άνω εντός " " εδάφιο προστέθηκε με την παρ.12 άρθρ.10 Ν.2898/2001, ΦΕΚ Α 71.

4. Ο ΟΣΕ έχει το δικαίωμα να παραχωρεί, να εκχωρεί και να αναθέτει την εκτέλεση ή την εκμετάλλευση έργων, καθώς και η παροχή υπηρεσιών σχετικών με τις δραστηριότητες που αναφέρονται στο παρόν άρθρο σε οποιονδήποτε τρίτο.

5. Τις δραστηριότητες που αναφέρονται στο παρόν άρθρο μπορεί να ασκεί ο ΟΣΕ είτε για δικό του λογαριασμό είτε για λογαριασμό τρίτων, στο εσωτερικό ή το εξωτερικό, στο πλαίσιο της άσκησης της επιχειρησιακής του δραστηριότητας.»

2. Η περίπτωση 6 του άρθρου 2 του π.δ. 41/2005 που αντικαθίσταται με την παρ. 3 του άρθρου 3 του σχεδίου νόμου έχει ως εξής:

«Άρθρο 2: Ορισμοί (άρθρο 3 Οδηγίας 91/440 όπως ισχύει, άρθρο 2 Οδηγίας 95/18 όπως ισχύει και άρθρο 2 Οδηγίας 2001/14)

"6. Διαχειριστής Υποδομής: η εταιρία της παραγράφου 1 του άρθρου 5 του παρόντος μέχρις ότου συσταθεί ο φορέας της παραγράφου 5 του άρθρου 5 του παρόντος ή ο φορέας αυτός από την σύσταση του, που έχει την ευθύνη για τη διαχείριση, εκμετάλλευση και συντήρηση της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής, καθώς και τη διαχείριση των συστημάτων ελέγχου και ασφάλειας της υποδομής".»

*** Η περ.6 αντικαταστάθηκε ως άνω με την παρ.2 άρθρου 1 ΠΔ 145/2008, ΦΕΚ Α 201/7.10.2008.

3. Η παρ. 1 του άρθρου 5 του π.δ. 41/2005 που αντικαθίσταται με την παρ. 4 του άρθρου 3 του σχεδίου νόμου έχει ως εξής:

«Άρθρο 5: Διαχωρισμός διαχείρισης υποδομής και μεταφορικής δραστηριότητας (άρθρο 6 Οδηγίας 91/440 όπως ισχύει)

1. Εντός οκτώ (8) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος, ο ΟΣΕ ιδρύει ανώνυμη εταιρεία, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 1, παρ. 3 του Ν. 2366/1995, του άρθρου 4, παρ. 4 του Ν. 2671/1998 και του Κ.Ν. 2190/1920, με την επωνυμία "Εθνικός Διαχειριστής σιδηροδρομικής υποδομής Α.Ε. Ε.ΔΙ.Σ.Υ.". Η εταιρεία αυτή ασκεί κατ' αποκλειστικότητα τη διαχείριση και εκμετάλλευση της Εθνικής Σιδηροδρομικής

Υποδομής. Έχει ιδίως την ευθύνη της συντήρησης και μεριμνά για τη βελτίωση και επέκταση της Σιδηροδρομικής υποδομής και φέρει την ευθύνη της διαχείρισης των σχετικών επενδύσεων, στο πλαίσιο της γενικότερης εθνικής πολιτικής για τους σιδηρόδρομους, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 1 παρ. 2 του Ν. 2671/1998 (Α' 289) (εφεξής ο "Διαχειριστής υποδομής").

Διαχειριστής της υποδομής παραμένει ο ΟΣΕ ΑΕ σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 2 παράγρ. 2 και 5 του Π.Δ/τος 324/1996 μέχρι τη σύσταση της παραπάνω εταιρείας.»

4. Το τελευταίο εδάφιο της περίπτωσης 16 του άρθρου 2 του π.δ. 41/2005 που αντικαθίσταται με την παρ. 2 του άρθρου 6 του σχεδίου νόμου έχει ως εξής:

Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή: η παραπάνω Σιδηροδρομική Υποδομή που βρίσκεται εντός της ελληνικής επικράτειας και ανήκει, κατά κυριότητα ή κατά χρήση κατά τη θέση σε ισχύ του παρόντος, στον ΟΣΕ ΑΕ καθώς και κάθε μελλοντική επέκταση αυτής.

5. Με το άρθρο 13 του ν. 2671/1998, το οποίο καταργείται με την παρ. 1 εδ. α' του άρθρου 18 του σχεδίου νόμου, κυρώθηκε ο Γενικός Κανονισμός Προσωπικού (ΓΕΚΑΠ) του ΟΣΕ, που είναι κείμενο συμβατικής ισχύος και ως εκ τούτου παραλείπεται.
6. Με το άρθρο 14 του ν. 2671/1998, το οποίο καταργείται με την παρ. 1 εδ. β' του άρθρου 18 του σχεδίου νόμου, κυρώθηκε ο Κανονισμός Ωρών Εργασίας και Ανάπαυσης Προσωπικού (ΚΩΕΑΠ) του ΟΣΕ, που είναι κείμενο συμβατικής ισχύος και ως εκ τούτου παραλείπεται.
7. Με το άρθρο 15 του ν. 2671/1998, το οποίο καταργείται με την παρ. 1 εδ. γ' του άρθρου 18 του σχεδίου νόμου, συμπληρώνεται και τροποποιείται ο κανονισμός δευτερευουσών απολαβών (ΚΔΑ) του προσωπικού των ΣΕΚ, που είναι κείμενο συμβατικής ισχύος και ως εκ τούτου παραλείπεται.
8. Με την παρ. 1 εδ. δ' του άρθρου 19 του σχεδίου νόμου, καταργούνται κείμενα συμβατικής ισχύος (εσσε μεταξύ προσωπικού και ΟΣΕ) τα οποία παραλείπονται.
9. Με την παρ. 1 εδ. ε' του άρθρου 19 του σχεδίου νόμου, καταργούνται κείμενα συμβατικής ισχύος (η από 25.11.2008 εσσε προσωπικού – ΕΡΓΟΣΕ και προηγούμενες σσε που κωδικοποιούνται με αυτή), τα οποία παραλείπονται.
10. Με την παρ. 1 εδ. στ' του άρθρου 19 του σχεδίου νόμου, καταργούνται κείμενα συμβατικής ισχύος (εσσε, δ.α., συλλογικές συμφωνίες, κανονισμοί, οργανισμοί κτλ), τα οποία παραλείπονται.
11. Η περίπτωση 21 του άρθρου 2 του π.δ. 41/2005 που αντικαθίσταται με την παρ. 1 του άρθρου 32 του σχεδίου νόμου έχει ως εξής:

«Άρθρο 2: Ορισμοί (άρθρο 3 Οδηγίας 91/440 όπως ισχύει, άρθρο 2 Οδηγίας 95/18 όπως ισχύει και άρθρο 2 Οδηγίας 2001/14)

21. Φορέας Χορήγησης της Άδειας: Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, στο οποίο ανατίθεται η έκδοση των αδειών σιδηροδρομικής επιχείρησης.»

12. Η παρ. 1 του άρθρου 38 του π.δ. 41/2005 που αντικαθίσταται με την παρ. 2 του άρθρου 32 του σχεδίου νόμου έχει ως εξής:

«Άρθρο 38: Ρυθμιστικός Φορέας (άρθρο 30 Οδηγίας 2001/14)

1. Ως Ρυθμιστικός Φορέας ορίζεται το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών.»

13. Το κεφάλαιο IX του π.δ. 41/2005 με τίτλο «Άδειες σιδηροδρομικών επιχειρήσεων» του π.δ. 41/2005 που τροποποιείται με την παρ. 6 του άρθρου 32 του σχεδίου νόμου έχει ως εξής:

**«ΚΕΦΑΛΑΙΟ IX:
ΑΔΕΙΕΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

Άρθρο 41: Πεδίο εφαρμογής Εξαιρέσεις (άρθρα 1, 3 και 15 Οδηγίας 95/18 όπως ισχύει)

1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες ή πρόκειται να εγκατασταθούν στην Ελλάδα υποχρεούνται να λάβουν άδεια από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών. Η εν λόγω άδεια ισχύει για το σύνολο του Κοινοτικού εδάφους.

2. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών αποφασίζει επί της αίτησης χορήγησης άδειας που του υποβάλλεται το συντομότερο δυνατόν και πάντως όχι πέραν των τριών μηνών από την υποβολή όλων των αναγκαίων πληροφοριών. Η απόφαση κοινοποιείται στην αιτούσα σιδηροδρομική επιχείρηση και σε περίπτωση απόρριψης αναφέρονται οι σχετικοί λόγοι.

3. Οι άδειες που έχουν χορηγηθεί σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις από τους αρμόδιους φορείς των άλλων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ισχύουν και στην Ελλάδα.

4. Από την υποχρέωση της παραγράφου 1 εξαιρούνται, οι επιχειρήσεις που εκτελούν μόνον μεταφορές φορτίου σε σιδηροδρομική υποδομή που ανήκει σε ιδιώτες και υπάρχει για να χρησιμοποιείται αποκλειστικά από τον κύριο της υποδομής για τις δικές του μεταφορές φορτίου.

5. Η άδεια που χορηγείται σε μία σιδηροδρομική επιχείρηση δεν δίνει από μόνη της και πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή.

Άρθρο 42: Γενικές προϋποθέσεις άδειας (άρθρο 5 Οδηγίας 95/18 όπως ισχύει)

1. Για να λάβει Άδεια, κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει, ήδη πριν από την έναρξη των δραστηριοτήτων της, να αποδεικνύει ότι είναι σε θέση να πληροί ορισμένες απαιτήσεις εντιμότητας, χρηματοοικονομικής επιφάνειας, επαγγελματικής ικανότητας και κάλυψης της αστικής ευθύνης, όπως αυτές καθορίζονται στα άρθρα 43 έως και 47 του παρόντος Διατάγματος.

2. Κάθε επιχείρηση παρέχει όλες τις απαιτούμενες πληροφορίες κατά την υποβολή της αίτησης για τη χορήγηση άδειας καθώς και σε κάθε άλλη χρονική στιγμή εφόσον της ζητηθεί από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, σύμφωνα με τα οριζόμενα στη παράγραφο 1 του άρθρου 47 του παρόντος.

3. Για τη χορήγηση άδειας λειτουργίας σιδηροδρομικής επιχείρησης, οι αιτούντες θα πρέπει να υποβάλλουν στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται, σύμφωνα με το Παράρτημα Ι του άρθρου 49 του παρόντος, καθώς και τα αποδεικτικά αυτών έγγραφα. Επιπλέον οι αιτούντες προσκομίζουν τα ακόλουθα:

α. πιστοποιητικά ποινικού μητρώου των νομίμων εκπροσώπων του αιτούντος.

β. πιστοποιητικά ασφαλιστικής και φορολογικής ενημερότητας.

γ. πιστοποιητικό περί μη πτωχεύσεως.

δ. πιστοποιητικό περί μη θέσεως σε εκκαθάριση.

ε. αντίγραφα ασφαλιστηρίων συμβολαίων.

στ. οργανόγραμμα.

Συμπληρωματικά έγγραφα και πιστοποιητικά καθώς και σχετικές με την κατάθεση της αίτησης άδειας λεπτομέρειες μπορούν να ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Άρθρο 43: Φερεγγυότητα

1. Η προϋπόθεση της φερεγγυότητας για τη σιδηροδρομική επιχείρηση, δεν πληρούται όταν έχει κηρυχθεί σε πτώχευση ή έχει τεθεί υπό αναγκαστική διαχείριση ή εκκαθάριση, ή όταν εκκρεμεί πτωχευτικός συμβιβασμός.

2. Η προϋπόθεση της φερεγγυότητας, για τα αρμόδια για τη διαχείριση της σιδηροδρομικής επιχείρησης πρόσωπα ή για τα πρόσωπα που ορίζονται από το καταστατικό ή με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου της επιχείρησης ότι εκπροσωπούν τη σιδηροδρομική επιχείρηση, δεν πληρούται, όταν συντρέχει ένας από τους παρακάτω λόγους:

α) τελεσίδικη ποινική καταδίκη σε στερητική της ελευθερίας ποινή, τουλάχιστον τριών μηνών, για λαθρεμπορία, εμπορία ή χρήση ναρκωτικών, σωματεμπορία, ανθρωποκτονία από πρόθεση, απόπειρα ανθρωποκτονίας από πρόθεση, απάτη, κλοπή, πλαστογραφία, ληστεία και αλητεία.

β) τελεσίδικη ποινική καταδίκη σε στερητική της ελευθερίας ποινή, τουλάχιστον τριών μηνών για παραβάσεις εκ δόλου ή εξ αμελείας της εμπορικής νομοθεσίας.

γ) τελεσίδικη ποινική καταδίκη σε στερητική της ελευθερίας ποινή τουλάχιστον τριών μηνών για παραβάσεις εκ δόλου ή εξ αμελείας των διατάξεων της ασφαλιστικής ή εργατικής νομοθεσίας ή οποιαδήποτε ποινική καταδίκη για παραβάσεις των ανωτέρω διατάξεων, καθ' υποτροπή.

δ) τελεσίδικη ποινική καταδίκη σε στερητική της ελευθέριας ποινή τουλάχιστον τριών μηνών για παραβάσεις εκ δόλου ή εξ αμελείας των διατάξεων που ισχύουν στον τομέα των μεταφορών.

ε) στην περίπτωση επιχείρησης η οποία σκοπεύει να εκτελέσει διασυνοριακές εμπορευματικές μεταφορές που υπόκεινται σε τελωνειακές διαδικασίες, αμετάκλητη ποινική καταδίκη σε στερητική της ελευθέριας ποινή τουλάχιστον τριών μηνών για παραβάσεις εκ δόλου και εξ αμελείας των διατάξεων της φορολογικής νομοθεσίας και του τελωνειακού κώδικα ή οποιαδήποτε ποινική καταδίκη για παραβάσεις των ανωτέρω διατάξεων καθ' υποτροπή.

Άρθρο 44: Χρηματοοικονομική επιφάνεια (άρθρο 7 Οδηγίας 95/18 όπως ισχύει)

1. Οι απαιτήσεις που αφορούν τη χρηματοοικονομική επιφάνεια πληρούνται, όταν η σιδηροδρομική επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας μπορεί να αποδείξει ότι είναι σε θέση να ανταποκριθεί στις τρέχουσες και μελλοντικές υποχρεώσεις της, για περίοδο 12 μηνών.

2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, κάθε αίτηση για άδεια συνοδεύεται τουλάχιστον από τα στοιχεία που ορίζονται στο τμήμα Α του Παραρτήματος II του άρθρου 49 του παρόντος.

Άρθρο 45 Επαγγελματική Ικανότητα

"1. Οι απαιτήσεις όσον αφορά την επαγγελματική ικανότητα πληρούνται όταν η αιτούσα σιδηροδρομική επιχείρηση έχει ή θα έχει διαχειριστική οργάνωση με τις απαραίτητες γνώσεις και πείρα για την ασφαλή και αξιόπιστη άσκηση επιχειρησιακού ελέγχου και εποπτείας όσον αφορά το είδος των υπηρεσιών που ορίζονται στην άδεια εκμετάλλευσης".

*** Το άρθρο 45 αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 28 ΠΔ 160/2007, ΦΕΚ Α 201/23.8.2007.

Άρθρο 46: Κάλυψη αστικής ευθύνης (άρθρο 9 Οδηγίας 95/18 όπως ισχύει)

1. Κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να είναι επαρκώς ασφαλισμένη ή να έχει προβεί σε ανάλογες ρυθμίσεις, ώστε να καλύπτεται από πλευράς αστικής ευθύνης ατυχημάτων, ιδίως όσον αφορά τους επιβάτες, τις αποσκευές, το φορτίο, το ταχυδρομείο και τους τρίτους.

2. Η ασφάλιση αστικής ευθύνης περιλαμβάνει την ικανοποίηση των νόμιμων απαιτήσεων κατά της σιδηροδρομικής επιχείρησης από ζημιές οι οποίες προκαλούνται από την κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών, βαγονιών ή/και ελκτικών μηχανών οι οποίες περιγράφονται λεπτομερώς στα ασφαλιστήρια συμβόλαια για τις εξής περιπτώσεις:

α. θανατηφόρος τραυματισμός προσώπων

β. τραυματισμός προσώπων

γ. υλικών ζημιών οι οποίες προξενήθηκαν σε πρόσωπα τα οποία δεν ανήκουν στο προσωπικό του λήπτη ασφάλισης (δηλαδή της σιδηροδρομικής επιχείρησης)

δ. υλικών ζημιών σε πράγματα (κινητά ή ακίνητα) αλλά και ζώα που μεταφέρονται με την ασφαλισμένη αμαξοστοιχία (βαγόνι ή/και ελκτική μηχανή)

ε. ζημιές σε όμορες, της σιδηροδρομικής υποδομής ιδιοκτησίες/εγκαταστάσεις

3. Στα ανώτατα όρια ασφάλισης της αστικής ευθύνης της σιδηροδρομικής επιχείρησης για κάθε ατύχημα περιλαμβάνονται το κεφάλαιο, οι τόκοι, τα δικαστικά έξοδα, τα ποσά που επιδικάζονται για ηθική βλάβη ή ψυχική οδύνη και κάθε φύσεως αμοιβές τρίτων, ωστόσο δεν είναι δυνατόν να υπερβούν τα αναγραφόμενα στο ασφαλιστήριο ποσά για κάθε είδος κινδύνου ο οποίος καλύπτεται με αυτό. Ατυχήματα ή ζημιές που οφείλονται σε ένα και το αυτό γεγονός ή αίτιο, θεωρούνται ότι αποτελούν ένα και το αυτό γεγονός ή αίτιο.

Βάσει των ασφαλιστηρίων συμβάσεων οι ασφαλιστικές εταιρείες θα υποχρεούνται να καταβάλουν αποζημιώσεις για τα ως άνω περιστατικά τα οποία προξενούνται από τις δραστηριότητες της σιδηροδρομικής επιχείρησης και εφ' όσον τα ασφαλιστέα γεγονότα λάβουν χώρα κατά την διάρκεια και στα πλαίσια της εκτέλεσης των συμβατικών της υποχρεώσεων δρομολογίων.

4. Τα ελάχιστα όρια αποζημίωσης για τα οποία θα πραγματοποιείται η ασφάλιση αστικής ευθύνης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων έναντι τρίτων, κατά τη διάρκεια εκτέλεσης των συμβατικών τους υποχρεώσεων, θα είναι τα εξής:

α. για υλικές ζημιές (θετικές ή αποθετικές) σε πράγματα τρίτων, ανεξάρτητα από τον αριθμό των ζημιωθέντων τρίτων : 20.000 ευρώ ανά περιστατικό

β. για σωματική βλάβη ή θάνατο τρίτων κατά άτομο : 200.000 ευρώ ανά περιστατικό

γ. για σωματική βλάβη ή θάνατο τρίτων, μετά από ομαδικό ατύχημα, ανεξάρτητα από τον αριθμό των παθόντων: 1.000.000 ευρώ ανά περιστατικό

δ. το αθροιστικό ανώτατο όριο ευθύνης θα είναι κατ' ελάχιστον 5.000.000 ευρώ

5. Η ασφαλιστική εταιρεία θα υποχρεούται να αποκρούει οποιαδήποτε αγωγή εγείρεται τυχόν κατά του ΟΣΕ ή και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, των Συμβούλων ή και μέρους ή του συνόλου του προσωπικού αυτών με την αιτίαση ευθύνης τους ή συνυπευθυνότητας τους στη βλάβη ή ζημία από πράξη ή παράλειψη των παραπάνω προσώπων, οι οποίοι καλύπτονται από το ασφαλιστήριο αστικής ευθύνης έναντι τρίτων, θα καταβάλει δε κάθε ποσό για βλάβη ή/και ζημία που προκλήθηκε από πράξη ή παράλειψη των ως άνω.

6. Η ασφαλιστική εταιρεία θα καταβάλει κάθε ποσό εγγύησης για άρση τυχόν κατασχέσεων κλπ. που σχετίζονται με την αστική ευθύνη μέσα στα όρια των ποσών που αναφέρονται εκάστοτε ως ανώτατα όρια ευθύνης των ασφαλιστών.

Άρθρο 47: Ισχύς της άδειας Έλεγχος Ανάκληση Αναστολή (άρθρα 10 και 11 Οδηγίας 95/18 όπως ισχύει)

1. Η άδεια είναι αόριστης διάρκειας και ισχύει για όσο χρόνο η σιδηροδρομική επιχείρηση εκπληρώνει τις υποχρεώσεις που καθορίζονται με το παρόν Διάταγμα. Η χορηγούμενη άδεια περιλαμβάνει ειδικές διατάξεις για την αναστολή ή την ανάκλησή της.
 2. Εφόσον ανακύψουν σοβαρές αμφιβολίες σχετικά με τον αν μία αδειούχος σιδηροδρομική επιχείρηση, στην οποία έχει χορηγηθεί άδεια, πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος Διατάγματος και ιδίως του άρθρου 42, το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί, οποιεδήποτε, να εξετάσει αν πράγματι πληρούνται αυτές οι απαιτήσεις. Εφόσον από την εξέταση αυτή προκύψει ότι η σιδηροδρομική επιχείρηση δεν μπορεί πλέον να ανταποκριθεί στις παραπάνω απαιτήσεις, τότε το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών αναστέλλει ή ανακαλεί τη χορηγηθείσα άδεια.
 3. Σε περίπτωση που το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών κρίνει ότι υπάρχουν σοβαρές αμφιβολίες για την τήρηση των απαιτήσεων του παρόντος Διατάγματος από σιδηροδρομική επιχείρηση στην οποία χορηγήθηκε άδεια από φορέα άλλου κράτους μέλους, ενημερώνει χωρίς καθυστέρηση το φορέα αυτό για τη διαπίστωση των παραπάνω αμφιβολιών.
 4. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 2, όταν μια άδεια αναστέλλεται ή ανακαλείται επειδή η επιχείρηση δεν πληροί τις απαιτήσεις χρηματοοικονομικής επιφάνειας, το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί να χορηγήσει προσωρινή άδεια μέχρις ότου η σιδηροδρομική επιχείρηση αναδιοργανωθεί οικονομικά εφόσον, ύστερα από επιθεώρηση, προκύπτει ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις έκδοσης του πιστοποιητικού ασφαλείας. Η προσωρινή άδεια που χορηγείται δεν μπορεί να έχει ισχύ πέραν του εξαμήνου από την ημερομηνία έκδοσής της.
 5. Εάν μια σιδηροδρομική επιχείρηση διακόψει τη δραστηριότητά της επί έξι μήνες ή δεν την αρχίσει μέσα σε έξι μήνες από τη χορήγηση της άδειας, το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί να αποφασίσει ότι απαιτείται η υποβολή νέας αίτησης ή ότι η άδεια αναστέλλεται.
- Στην περίπτωση έναρξης δραστηριοτήτων, η σιδηροδρομική επιχείρηση μπορεί να ζητήσει να της χορηγηθεί μεγαλύτερη προθεσμία, λαμβάνοντας υπόψη την ιδιαιτερότητα των υπηρεσιών που θα παρέχει.
6. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί να επανεξετάσει χορηγηθείσα άδεια σε περίπτωση νομικής μεταβολής της επιχείρησης ιδίως δε σε περίπτωση συγχωνεύσεων ή εξαγορών ή απόσχισης ενός τμήματος της επιχείρησης.
- Η εν λόγω σιδηροδρομική επιχείρηση έχει το δικαίωμα να συνεχίσει τις δραστηριότητές της, εκτός αν το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών κρίνει ότι διακυβεύεται η ασφάλεια. Στην περίπτωση αυτή, η σχετική απόφαση πρέπει να είναι δεόντως αιτιολογημένη.
7. Αν μια σιδηροδρομική επιχείρηση προτίθεται να μεταβάλλει ή να επεκτείνει τις δραστηριότητές της σε σημαντικό βαθμό, όπως από υπηρεσία μεταφοράς φορτίου σε μεταφορά επιβατών, υποβάλλει την άδειά της στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών για επανεξέταση.
 8. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών ανακαλεί την άδεια σιδηροδρομικής επιχείρησης κατά της οποίας έχει κινηθεί πτωχευτική διαδικασία ή έχει εκδοθεί απόφαση

αναγκαστικής εκκαθάρισης ή αναγκαστικής διαχείρισης ή πτωχευτικού συμβιβασμού, εάν πεισθεί ότι δεν υπάρχουν προοπτικές ικανοποιητικής χρηματοοικονομικής ανάκαμψης μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα.

9. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών ενημερώνει αμέσως την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όταν εκδίδει, αναστέλλει, ανακαλεί ή τροποποιεί μία άδεια.»

14. Η παρ. 4 του άρθρου 21 του ν. 3710/2008 που αντικαθίσταται με την παρ. 1 του άρθρου 35 του σχεδίου νόμου έχει ως εξής:

«Άρθρο 21

Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων

4. Η Επιτροπή εκπροσωπείται από τον Πρόεδρο της, ο οποίος είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης και διορίζεται με βαθμό δεύτερο (2ο) της κατηγορίας Ειδικών θέσεων. Για το χρόνο που κατέχει τη θέση του τελεί σε αναστολή της επαγγελματικής του δραστηριότητας, και εφόσον είναι μέλος ΔΕΠ ΑΕΙ, σε άδεια που του χορηγείται κατά το άρθρο 17 παρ. 4 περ. Α' του ν. 1268/1982 (ΦΕΚ 87/Α'). Τα μέλη επίσης είναι αποκλειστικής απασχόλησης.»

15. Η παρ. 6 του άρθρου 21 του ν. 3710/2008 που αντικαθίσταται με την παρ. 2 του άρθρου 35 του σχεδίου νόμου έχει ως εξής:

«Άρθρο 21

Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων

6. Για τη διοικητική υποστήριξη και γενικότερα την υποβοήθηση του έργου της Επιτροπής, συνιστάται Υπηρεσιακή Μονάδα στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών σε επίπεδο αυτοτελούς Γραφείου, εφεξής καλούμενη "Γραφείο". Το Γραφείο υπάγεται στη Γενική Διεύθυνση Διοικητικής Υποστήριξης του Υπουργείου, στελεχώνεται από υπαλλήλους του Υπουργείου και διοικείται από τον Πρόεδρο της Επιτροπής και τον Προϊστάμενο του. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών και ύστερα από αίτηση των ενδιαφερόμενων υπαλλήλων τοποθετούνται στο ανωτέρω Γραφείο οι υπάλληλοι που το στελεχώνουν. Η αρμοδιότητα του Γραφείου αυτού συνίσταται αποκλειστικά στη διοικητική και γραμματειακή υποστήριξη της Επιτροπής.»

16. Η παρ. 13 του άρθρου 21 του ν. 3710/2008 που αντικαθίσταται με την παρ. 3 του άρθρου 35 του σχεδίου νόμου έχει ως εξής:

«Άρθρο 21

Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων

13. Οι δαπάνες για τη σύσταση και λειτουργία της Επιτροπής βαρύνουν παγίως τις πιστώσεις του προϋπολογισμού του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών. Στον Πρόεδρο της Επιτροπής καταβάλλονται οι αποδοχές που καθορίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 14 του ν. 3205/2003 (ΦΕΚ 297/Α'), όπως εκάστοτε ισχύουν. Στα μέλη της Επιτροπής καταβάλλεται αποζημίωση, το ύψος της οποίας καθορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 17 του ν. 3205/2003. Τα έξοδα μετακίνησης, διανυκτέρευσης και λοιπά, καταβάλλονται στους δικαιούχους, μέλη της Επιτροπής, Διερευνητές, τεχνικούς συμβούλους κ.λπ., σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και

Επικοινωνιών ρυθμίζονται τα θέματα εκπαίδευσης και εξέτασης των Διερευνητών και καθορίζονται οι κατ' αποκοπή αμοιβή τους για κάθε έρευνα που διενεργούν, καθώς και το ύψος της αμοιβής των τεχνικών συμβούλων.»

17. Το άρθρο 1 του ν. 511/1970 που τροποποιείται με το άρθρο 38 του σχεδίου νόμου έχει ως εξής:

«Άρθρον 1.

"Περί ιδρύσεως και λειτουργίας πρατηρίων υγρών και αερίων καυσίμων εγκαταστάσεων φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων σταθμών πάσης φύσεως αυτοκινήτων σταθμών μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων εγκαταστάσεων προετοιμασίας των προς παράδοση αυτοκινήτων (PDI pre delivery inspection) εγκαταστάσεων πλύσης, καθαρισμού και λίπανσης οχημάτων και περί των προϋποθέσεων ιδρύσεως και λειτουργίας, εντός αυτών, συμπληρωματικών δραστηριοτήτων (εμπορικών, παροχής υπηρεσιών) ως επίσης και περί της κυκλοφοριακής συνδέσεως των πάσης φύσεως εγκαταστάσεων μετά των προ αυτών οδών".

"1. Επιτρέπεται η χορήγηση αδειών ιδρύσεως και λειτουργίας πρατηρίων υγρών και αερίων καυσίμων, εγκαταστάσεων φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων, πάσης φύσεως σταθμών αυτοκινήτων ή μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, εγκαταστάσεων προετοιμασίας των προς παράδοση αυτοκινήτων, εγκαταστάσεων πλύσης, καθαρισμού και λίπανσης οχημάτων, ως και συμπληρωματικών εντός όλων των ανωτέρω εγκαταστάσεων δραστηριοτήτων (όπως εμπορικών, παροχής υπηρεσιών), σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου.

2. Με προεδρικά διατάγματα, που εκδίδονται με πρόταση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθορίζονται τα αρμόδια όργανα, ως και οι όροι και οι προϋποθέσεις ιδρύσεως και λειτουργίας: α) πρατηρίων καυσίμων και β) σταθμών αυτοκινήτων πάσης φύσεως, κειμένων εντός και εκτός εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων, ως και τα της ιδρύσεως συμπληρωματικών εντός όλων των ανωτέρω εγκαταστάσεων δραστηριοτήτων (εμπορικών, παροχής υπηρεσιών), καθώς και οι όροι και οι προϋποθέσεις για την κυκλοφοριακή σύνδεση των ανωτέρω ή και άλλων εγκαταστάσεων -επιχειρήσεων με τις προ αυτών διερχόμενες εθνικές, επαρχιακές, δημοτικές ή κοινοτικές και αγροτικές οδούς.

Ωσαύτως με αποφάσεις των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται τα αρμόδια όργανα, ως και οι όροι και οι προϋποθέσεις ιδρύσεως και λειτουργίας των κειμένων εντός και εκτός εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων εγκαταστάσεων φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων, εγκαταστάσεων σταθμών (χώρων στάθμευσης) φορτηγών αυτοκινήτων και λεωφορείων, ως και παντός είδους αμαξοστασίων απλής ή ολοκληρωμένης υποδομής σταθμών μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, εγκαταστάσεων προετοιμασίας των προς παράδοση αυτοκινήτων (PDI pre delivery inspection), εγκαταστάσεων πλύσης, καθαρισμού και λίπανσης οχημάτων, ως και συμπληρωματικών εντός όλων των ανωτέρω εγκαταστάσεων δραστηριοτήτων (εμπορικών, παροχής υπηρεσιών)."

**** Ο τίτλος και οι παράγραφοι 1 και 2, όπως αυτές είχαν αντικατασταθεί με το εδάφιο β' της παραγράφου 3 του άρθρου 45 του Ν. 2773/1999, αντικαταστάθηκαν ως άνω με την παρ.3 άρθρ.23Ν.3185/2003, ΦΕΚ α 229/26.9.2003.*

3. Εγκαταστάσεις, εκ των ως άνω αναφερομένων, λειτουργούσαι άνευ κυκλοφοριακής συνδέσεως ή μετά ταύτης μη πληρούσης τας απαιτήσεις των εν παραγράφω 2 εκδοθησομένων Β Δ/των, δέον όπως συνδεθούν κυκλοφοριακώς μετά των οδών συμφώνως προς τους όρους τούτων.

4. Αι εγκαταστάσεις διαθέσεως υγρών καυσίμων, πάσης φύσεως σταθμών αυτοκινήτων και πλυντηρίων αυτοκινήτων των Ενόπλων Δυνάμεων δεν υπόκεινται εις τους όρους και προϋποθέσεις των κατά την παράγραφον 2 εκδοθησομένων Βασ. Διαταγμάτων.»

***ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Σύμφωνα με το άρθρο 8 παρ. 2 εδάφ. δεύτερο του Ν. 960/1979, ΦΕΚ Α 194: "Τα δυνάμει της παρ. 2 του άρθρου 1 του Ν.Δ. 511/1970, εκδιδόμενα Δ/γματα ρυθμίζουν ως προς τους σταθμούς αυτοκινήτων πάντα τα αναγόμενα εις την εσωτερικήν διαρύθμισίν των θέματα, των λοιπών θεμάτων των Δ/γμάτων τούτων ρυθμιζομένων εφύ εξής δια των κατά τας διατάξεις του παρόντος νόμου εκδιδομένων Δ/γμάτων ή των αποφάσεων της παραγράφου 4 του άρθρου 2 του παρόντος".

18. Το άρθρο 1 του π.δ. 397/1984 που τροποποιείται με την παρ. 1 του άρθρου 39 του σχεδίου νόμου έχει ως εξής:

*«Άρθρο 1
Κατηγορίες αδειών*

Οι άδειες οδηγών διακρίνονται σε:

- α) Άδεια οδηγού ηλεκτροκινήτων λεωφορείων με κεραία, κάθε τύπου.
- β) Άδεια οδηγού ηλεκτροκινήτων λεωφορείων τροχιόδρομων απλών και πολλαπλών μονάδων αυτόματης επιτάχυνσης.
- γ) Άδεια οδηγού ηλεκτροκινήτων σιδηροδρόμων πολλαπλών μονάδων αυτόματης επιτάχυνσης.
- δ) Άδεια οδηγού ηλεκτραμαζών βιομηχανικών σιδηροδρόμων (σιδηροδρόμων Β` Κατηγορίας) απλών μονάδων, με ή χωρίς αυτόματη επιτάχυνση, και
- ε) Άδεια οδηγού δηζελαμαζών ή αμάζων με κινητήρα εσωτερικής καύσεως βιομηχανικών σιδηροδρόμων (σιδηροδρόμων Β` Κατηγορίας) απλών μονάδων, με ή χωρίς αυτόματη επιτάχυνση.»

19. Το άρθρο 3 του π.δ. 397/1984 που τροποποιείται με τις παρ. 2, 3, 4 και 5 του άρθρου 39 του σχεδίου νόμου έχει ως εξής:

*«Άρθρο 3
Προσόντα υποψηφίων οδηγών.*

1. Για την απόκτηση αδείας από τις αναφερόμενες στο άρθρο 1 του παρόντος, απαιτείται πρόταση της επιχείρησης που ενδιαφέρεται, προς την υπηρεσία συγκοινωνιών της αρμόδιας νομαρχίας, η οποία συνοδεύεται από τα εξής:

α) Πιστοποιητικό υγείας της αρμόδιας Ιατρικής Υπηρεσίας της Επιχείρησης, που έχει εκδοθεί μέσα στις τριάντα ημέρες πριν από την υποβολή της πρότασης. Μ' αυτό βεβαιώνεται η αρτιμέλεια και η ισχυρή κράση του υποψηφίου ώστε να μπορεί να ανταποκρίνεται με ασφάλεια στα καθήκοντα του οδηγού, η φυσιολογική ακουστική του οξύτητα, ότι δεν πάσχει από αχρωματοψία και ότι έχει συνολική (κι απ'τα δύο μάτια) οπτική οξύτητα:

αα) Ο υποψήφιος οδηγός ηλεκτροκίνητων λεωφορείων με κεραία και ηλεκτροκίνητων τροchioδρόμων και σιδηροδρόμων, τουλάχιστο 16/10 φυσιολογική και 20/10 διορθωμένη.

ββ) Ο υποψήφιος οδηγός αμαξών βιομηχανικών σιδηροδρόμων, τουλάχιστον 15/10 φυσιολογική και 18/10 διορθωμένη,

β) Πιστοποιητικό κέντρου ψυχοτεχνικών ερευνών, που έχει εκδοθεί μέσα στις ενενήντα (90) ημέρες πριν από την υποβολή της πρότασης. Σ' αυτό φαίνεται επίδοση, για μεν υποψήφιους οδηγούς αμαξών βιομηχανικών σιδηροδρόμων τουλάχιστον μέτρια, για δε τους υπόλοιπους υποψήφιους οδηγούς, τουλάχιστο ικανοποιητική.

Δεύτερη εξέταση υποψήφιου, που απορρίπτεται, επιτρέπεται μετά πάροδο τριών (3) μηνών.

γ) Πιστοποιητικό της επιχείρησης, στο οποίο να φαίνεται ότι ο υποψήφιος οδηγός δεν ρέπει στη μέθη και στα ναρκωτικά ότι έχει επιδείξει ήθος και ικανότητα. Οτι τέλος, έχει εκπαιδευτεί και ασκηθεί ικανοποιητικά και αρκετά στα καθήκοντά του σύμφωνα με όσα ορίζονται στο άρθρο 14 του παρόντος πρακτικά και θεωρητικά όπως παρακάτω:

αα) Για υποψήφιο οδηγό ηλεκτροκίνητων λεωφορείων με κεραία, που έχει έδρα άδεια οδήγησης αυτοκινήτων Δ' ή Ε' κατηγορίας, αρκεί η παραπάνω βεβαίωση της επιχείρησης, ότι έχει εκπαιδευτεί ικανοποιητικά. Για τον υποψήφιο που έχει άδεια οδήγησης αυτοκινήτων Γ' κατηγορίας, πρέπει να πιστοποιείται επιπλέον ότι έχει υποστεί δίμηνη εκπαίδευση τουλάχιστο.

Για τον υποψήφιο, που έχει άδεια οδήγησης αυτοκινήτων Β' κατηγορίας πρέπει, να πιστοποιείται επί πλέον, ότι έχει υποστεί τρίμηνη εκπαίδευση τουλάχιστο. Τέλος, για τον υποψήφιο της κατηγορίας αυτής, που στερείται κάθε άδεια οδήγησης αυτοκινήτων, πρέπει να πιστοποιείται, επί πλέον, ότι έχει υποστεί εξάμηνη εκπαίδευση, τουλάχιστο.

ββ) Για υποψήφιο οδηγό ηλεκτροκίνητων τροchioδρόμων και σιδηροδρόμων, πρέπει να πιστοποιείται, επιπλέον ότι έχει υποστεί τρίμηνη, τουλάχιστον εκπαίδευση, με σύνολο ωρών εκπαίδευσης, το λιγότερο, διακοσίων σαράντα (240).

γγ) Για υποψήφιο οδηγό βιομηχανικών σιδηροδρόμων, πρέπει να πιστοποιείται, επιπλέον ότι έχει εκπαιδευτεί για ένα μήνα, το λιγότερο.

Στο πιστοποιητικό της παρούσας περίπτωσης πρέπει να φαίνεται, επίσης, ότι ο υποψήφιος έχει κριθεί ικανός σε προκαταρκτική δοκιμασία, που έγινε από τον προϊστάμενο μηχανικό, εφόσον υπάρχει, της υπηρεσίας έλξεως.

δ) Πιστοποιητικό στρατολογικής καταστάσεως, αν ο υποψήφιος είναι άνδρας, όπου φαίνεται, ότι ο ενδιαφερόμενος έχει εκπληρώσει την στρατιωτική υποχρέωσή του, ή ότι