

προσέφυγε εναντίον της Ελλάδας και άλλων 12 κρατών μελών στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΔΕΚ) για πλημμελή εφαρμογή της οδηγίας 2001/14/ΕΚ.

7.4. Δεν υπάρχουν σχετικές προβλέψεις της Ευρωπαϊκής Σύμβασης των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου και της νομολογίας του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου.

8. Αρμοδιότητα

8.1. Τα συναρμόδια Υπουργεία για τον σχεδιασμό και την προώθηση της αξιολογούμενης ρύθμισης, είναι τα εξής:

- Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ως κατεξοχήν αρμόδιο για τα θέματα σιδηροδρόμων.
- Υπουργείο Οικονομικών για όλα τα ζητήματα που σχετίζονται με την εξυγίανση του ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, τις συμβάσεις ΥΔΥ, τα ζητήματα σχετικά με την ακίνητη περιουσία και την αξιοποίησή της, τις αμοιβές των οργάνων που ιδρύονται και εν γένει όλα τα θέματα δαπανών που προκύπτουν.
- Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, λόγω της αρμοδιότητάς του σε θέματα περιβαλλοντικών, πολεοδομικών και λοιπών επιπτώσεων που θα πρέπει να συνεκτιμούνται σε πιθανή τροποποίηση των όρων δόμησης, χρήσεων γης κ.τ.λ. στα πλαίσια αξιοποίησης των ακινήτων και λόγω της ενεργούς συμμετοχής του σε θέματα απαλλοτριώσεων, τους όρους ίδρυσης και λειτουργίας πρατηρίων υγρών καυσίμων για νηζελομηχανές.
- Υπουργείο Εσωτερικών Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, λόγω ενεργούς συμμετοχής στη διαδικασία μεταφοράς προσωπικού.
- Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης, λόγω της κατ' εξαίρεση ειδικής διαδικασίας συλλογικής διαπραγμάτευσης.
- Περιφερειακής Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας για την ενσωμάτωση στην εθνική νομοθεσία διατάξεων του κοινοτικού δικαίου που θεσπίζονται με τη διαδικασία της απόφασης 1999/468/ΕΚ.
- Κάθε άλλο Υπουργείο που προΐσταται φορέα υποδοχής προσωπικού, για να δοθούν εγκαίρως και ακριβώς τα αναγκαία στοιχεία και να λάβει χώρα η μεταφορά.

8.2.

Οι μονάδες με τις οποίες υπήρξε συνεργασία του επισπεύδοντος υπουργείου κατά το στάδιο προετοιμασίας της εξεταζόμενης ρύθμισης είναι οι εξής:

- ΟΣΕ Α.Ε.
- ΕΔΙΣΥ Α.Ε.

- ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

- ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.

- ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.

- Γενικό Λογιστήριο του Κράτους

8.3. Οι υπηρεσίες, που θα είναι αρμόδιες για την εφαρμογή κάθε ξεχωριστής δράσης που προέρχεται από την εξεταζόμενη ρύθμιση είναι οι εξής:

- Γενική Γραμματεία Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.
- Ειδική Γραμματεία ΔΕΚΟ του Υπουργείου Οικονομικών.
- Γενική Γραμματεία Οικονομικών του Υπουργείου Οικονομικών.
- Ειδική Γραμματεία Αποκρατικοποιήσεων του Υπουργείου Οικονομικών.
- Γενική Γραμματεία Δημόσιας Διοίκησης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης.
- Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.)
- Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής
- ΟΣΕ Α.Ε.
- ΕΔΙΣΥ Α.Ε.
- ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.
- ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.
- ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.

8.4. Με την υπ' αρ. πρωτοκ. ΟΙΚ 44704/4896/16-09-2010 επιστολή του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων διαβιβάστηκε προς τη Γενική Γραμματεία της Κυβέρνησης σχετική μελέτη σκοπιμότητας, οικονομικοτεχνική μελέτη και μελέτη αντιμετώπισης δαπανών για τη σύσταση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.), οι οποίες επισυνάπτονται στο Παράρτημα Α του παρόντος. Αναμένεται η σχετική γνωμοδότηση της αρμόδιας Διυπουργικής Γνωμοδοτικής Επιτροπής.

9. Τήρηση Νομοτεχνικών Κανόνων και Κωδικοποίηση

Τηρήθηκαν όλοι οι σχετικοί κανόνες που περιέχονται στο εγχειρίδιο οδηγιών της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής (ΚΕ.Ν.Ε.).

Οι διατάξεις που τροποποιούνται, αντικαθίστανται ή καταργούνται με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις είναι οι εξής:

- Σχετικά με τα θεσμικά ζητήματα σιδηροδρόμων του σχεδίου νόμου, από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως καταργούνται:
 - Το άρθρο 9 του ν. 2671/1998.

- Οι παράγραφοι 3, 4 και 5 του άρθρου 6 του ν.δ. 674/1970 όπως προστέθηκαν με τις παραγράφους 3 και 4 του άρθρου 39 του ν. 3710/2008 (ΦΕΚ Α' 216) και
 - Οι διατάξεις του άρθρου 20 του ν. 3710/2008 (ΦΕΚ Α' 216) και το τελευταίο εδάφιο του άρθρου 38 του π.δ. 41/2005 όπως προστέθηκε με το άρθρο 7 του π.δ. 149/2009.
- Σχετικά με τα θεσμικά ζητήματα σιδηροδρόμων του σχεδίου νόμου αντικαθίστανται:
- Το άρθρο 1 του ν. 2671/1998.
 - Η περίπτωση 6 του άρθρου 2 του π.δ. 41/2005.
 - Η παρ. 1 του άρθρου 5 του π.δ. 41/2005.
 - Η περίπτωση 21 του άρθρου 2 του π.δ. 41/2005.
 - Η παρ. 1 του άρθρου 38 του π.δ. 41/2005.
 - Η παρ. 4 του άρθρου 21 του ν. 3710/2008.
 - Η παρ. 6 του άρθρου 21 του ν. 3710/2008.
 - Η παρ. 13 του άρθρου 21 του ν. 3710/2008.
 - Η παρ. 1 του άρθρου 8 του π.δ. 41/2005.
- Σχετικά με τα θεσμικά ζητήματα σιδηροδρόμων του σχεδίου νόμου τροποποιούνται:
- Το κεφάλαιο ΙΧ του π.δ. 41/2005.
 - Το άρθρο 1 του ν. 511/1970.
 - Το άρθρο 1 του π.δ. 397/1984.
 - Το άρθρο 3 του π.δ. 397/1984.
 - Το άρθρο 14 του π.δ. 41/2005.
 - Το άρθρο 19 του π.δ. 41/2005.
 - Το παράρτημα ΙΙΙ του άρθρου 49 του π.δ. 41/2005.
 - Η παρ. 5 του άρθρου 1 του ν. 3429/2005.
- Σχετικά με τα ζητήματα της ακίνητης περιουσίας ΟΣΕ, από τη δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της κοινής υπουργικής απόφασης που προβλέπεται στο άρθρο 6 παρ. 1 του νόμου, καταργούνται:
- η παράγραφος 1, το τρίτο και τέταρτο εδάφιο της παραγράφου 2 και η παράγραφος 3 του άρθρου 3 και το άρθρο 6 του ν. 2671/1998 (ΦΕΚ Α' 289) και
 - η παράγραφος 6 του άρθρου 7 του ν. 2576/1998 (ΦΕΚ Α' 25).

Σχετικά με τα ζητήματα της ακίνητης περιουσίας ΟΣΕ, με την προτεινόμενη ρύθμιση δεν καταργούνται άλλες υφιστάμενες διατάξεις για το ιδιοκτησιακό και πολεοδομικό

καθεστώς των ακινήτων του ΟΣΕ αλλά για πρώτη φορά δημιουργείται ένα καθεστώς, το οποίο θα ισχύσει ως ειδικό για την περίπτωση αυτή. Καταργούνται μόνο οι Υπουργικές Αποφάσεις που μέχρι σήμερα ρύθμιζαν τον τρόπο διαχείρισης των ακινήτων του ΟΣΕ από την ΕΡΓΟΣΕ.

- Σχετικά με τα ζητήματα προσωπικού, δεν υπάρχει κώδικας ρυθμίσεων συναφών με την προτεινόμενη ρύθμιση.

Καταργούνται οι εξής διατάξεις:

- Ο Γενικός Κανονισμός Προσωπικού Ο.Σ.Ε. (άρθρα 1 - 165), που κυρώθηκε με το άρθρο 13 του ν. 2671/1998 (ΓΕΚΑΠ).
- Ο Κανονισμός Ωρών Εργασίας και Ανάπαυσης Προσωπικού Ο.Σ.Ε., που κυρώθηκε με το άρθρο 14 του ν. 2671/1998 (ΚΩΕΑΠ)..
- Ο Κανονισμός Δευτερευουσών Απολαβών, που κυρώθηκε με το άρθρο 15 του ν. 2671/1998 (ΚΔΑ).
- Οι από 3.8.1993, 26.5.1995, 8.5.1996, 7.5.1997, 9.6.1999, 6.6.2000, 19.6.2002, 3.7.2002, 11.7.2003, 17.1.2005, 22.5.2006 και 20.7.2007, 12.3.2008 και 28.11.2008 επιχειρησιακές συλλογικές συμβάσεις εργασίας
- Η από 25/11/2008 επιχειρησιακή συλλογική σύμβασης εργασίας για τους εργαζομένους στην ΕΡΓΟΣΕ και όλες οι προηγούμενες συλλογικών συμβάσεις εργασίας που έχουν κωδικοποιηθεί στο παράρτημα αυτής και
- κάθε άλλη αναφερόμενη, αμέσως ή εμμέσως, σε σύμβαση ή διάταξη καταργούμενη με τον παρόντα νόμο, καθώς και κάθε κανονισμός, οργανισμός, συλλογική σύμβαση εργασίας, διαιτητική απόφαση και συλλογική συμφωνία εν ισχύ σε Εταιρεία.

Επιπλέον τροποποιείται εμμέσως το άρθρο 12 του ν. 2671/1998.

10. Διαφάνεια - Κοινωνική συμμετοχή

Το παρόν νομοσχέδιο τέθηκε σε δημόσια διαβούλευση από τις 10.09.2010 έως τις 20.09.2010 στο δικτυακό τόπο <http://www.opengov.gr/ymel/>, στον οποίο όλοι οι πολίτες και φορείς μπορούσαν άμεσα να σχολιάσουν τα άρθρα του νομοσχεδίου. Επί των 44 άρθρων του νομοσχεδίου διατυπώθηκαν συνολικά 130 παρατηρήσεις, σχόλια, ιδέες και προτάσεις. Οι 106 παρατηρήσεις (ποσοστό 82%) υποβλήθηκαν από μεμονωμένους πολίτες, κυρίως εργαζομένους στις εταιρείες του Ομίλου ΟΣΕ. Οι υπόλοιπες 24 παρατηρήσεις (ποσοστό 18%) έγιναν από θεσμικούς φορείς (Επιστημονικοί Σύλλογοι, πολιτικά κόμματα, Σύλλογοι Φίλων Σιδηροδρόμου, Δήμαρχοι κ.α.). Το μεγαλύτερο ποσοστό των σχολίων (17%) αφορούσε στο άρθρο 16: «Διαδικασία Μεταφοράς Πλεονάζοντος Τακτικού Προσωπικού» και ακολούθησε το άρθρο 1: «Σκοπός» το οποίο συγκέντρωσε το 15% των σχολίων. Όλες

οι παρατηρήσεις αυτές αξιολογήθηκαν από την ομάδα επεξεργασίας του νομοσχεδίου και αρκετές από αυτές συνεισέφεραν στη διαμόρφωση της τελικής μορφής αυτού.

B: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΛΛΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ

11. Γενική Αξιολόγηση

11.1.

Άρθρα 22-34:

Με τις προτεινόμενες διατάξεις συνίσταται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.) ως Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή, αναλαμβάνοντας τις αρμοδιότητες του Ρυθμιστικού Φορέα σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία περί σιδηροδρομικών μεταφορών . Η σύσταση της Ρ.Α.Σ. καλείται να αντιμετωπίσει τις αδυναμίες που παρουσιάστηκαν κατά την εφαρμογή του άρθρου 20 του ν. 3710/2008 , σε σχέση με τη συγκρότηση και λειτουργία του Εθνικού Συμβουλίου Σιδηροδρόμων (Ε.Σ.Σ.), στο οποίο είχαν ανατεθεί οι αρμοδιότητες του Ρυθμιστικού Φορέα.

Η σύσταση της Ρ.Α.Σ. κρίνεται αναγκαία, δεδομένου ότι προβλέπεται στο άρθρο 30 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ, που έχει ενσωματωθεί στο άρθρο 38 του π.δ. 41/2005.

Δεδομένου ότι μέσω της εναρμόνισης των κοινοτικών οδηγιών απελευθερώθηκαν τόσο οι επιβατικές, όσο και οι εμπορευματικές μεταφορές, κρίνεται απαραίτητη η σύσταση μιας ανεξάρτητης διοικητικής αρχής, η οποία:

(α) θα επιβλέπει την τήρηση των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά σιδηροδρομικών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, και

(β) θα χορηγεί άδειες στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 41/2005.

Επιπλέον, δεδομένης της υποχρέωσης υλοποίησης 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, απαιτείται ο ορισμός φορέα υπεύθυνου για την εφαρμογή του ως άνω κανονισμού. Επομένως η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, καλείται εξετάζοντας τυχόν καταγγελίες των επιβατών για παραβίαση των διατάξεων του κανονισμού, να λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα με τα οποία θα εξασφαλίζεται ο σεβασμός των δικαιωμάτων των επιβατών, συμβάλλοντας έτσι στην βελτίωση των παρεχόμενων σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

Επίσης 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.

Δεδομένου ότι η επιλογή και ο διορισμός των μελών της Ρ.Α.Σ., γίνεται ύστερα από πρόταση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και γνώμη της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής, ενισχύεται η ύπαρξη διαφάνειας και αμεροληψίας κατά την επιλογή των μελών της. Επιπλέον, ορίζονται τα ασυμβίβαστα και οι υποχρεώσεις που αφορούν τα μέλη της και η υπηρεσιακή τους κατάσταση, προκειμένου να διασφαλίζεται η αμερόληπτη και αντικειμενική άσκηση των καθηκόντων τους.

Επιπροσθέτως ρυθμίζονται τα αναγκαία ζητήματα σχετικά με τη σύνθεση, τις συνεδριάσεις, τη λειτουργία και της αποφάσεις της Ρ.Α.Σ., τους πόρους και την οικονομική της διαχείριση, καθώς και την θέσπιση διατάξεων για τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης.

Η στελέχωση του προσωπικού της Ρ.Α.Σ., με προκήρυξη διαγωνισμού μέσω του Ανώτατου Συμβουλίου Επιλογής Προσωπικού (ΑΣΕΠ), αλλά και με την απόσπαση και μετάταξη προσωπικού, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, διασφαλίζει την αμερόληπτη και αντικειμενική άσκηση των καθηκόντων της Ρ.Α.Σ..

Άρθρο 35:

Με τις νέες ρυθμίσεις ορίζεται ότι ο Πρόεδρος της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης και διορίζεται με βαθμό πρώτο (1^ο) της κατηγορίας ειδικών θέσεων αντί για βαθμό δεύτερο (2^ο) 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.

Η εισαγόμενη διάταξη ρυθμίζει, λοιπόν, θέματα συγκρότησης και λειτουργίας της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων με στόχο την απρόσκοπτη και αποτελεσματικότερη λειτουργία της με το χαμηλότερο δυνατό κόστος.

Άρθρο 36:

Οι οδηγίες 2004/49/ΕΚ, 2007/59/ΕΚ και 2008/57/ΕΚ που αφορούν στο σιδηροδρομικό σύστημα ενσωματώνονται στην ελληνική έννομη τάξη με προεδρικά διατάγματα. Οι εν λόγω οδηγίες περιέχουν παραρτήματα που περιέχουν μη ουσιώδη στοιχεία, λεπτομερειακής και τεχνικής φύσεως, τα οποία τυγχάνουν σχετικά συχνής τροποποίησης

από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Σήμερα, κάθε νέα οδηγία για την τροποποίηση των παραρτημάτων αυτών των οδηγιών ενσωματώνεται στην ελληνική νομοθεσία με νέο π.δ. το οποίο τροποποιεί το αρχικό π.δ., διαδικασία η οποία είναι δυσανάλογα χρονοβόρα σε σχέση με την εν λόγω ενσωμάτωση.

Η συγκεκριμένη διάταξη νόμου αποσκοπεί στην ενσωμάτωση των ανωτέρω πράξεων της Ε.Ε. μέσω κοινών αποφάσεων των Υπουργών Περιφερειακής Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας και Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων καθώς και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού. Η διαδικασία αυτή θα εξασφαλίσει την έγκαιρη ενσωμάτωση του κοινοτικού δικαίου σε θέματα τα οποία είναι ως επί το πλείστον τεχνικά. Εκτιμάται ότι ο χρόνος ενσωμάτωσης για τα εν λόγω θέματα θα μειωθεί κατά 50% σε σχέση με τις μέχρι σήμερα διαδικασίες.

Άρθρο 37:

Με το άρθρο 2, παράγραφος 8, της Οδηγίας 2008/110/ΕΚ σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 2004/49/ΕΚ για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων ορίζεται ότι κάθε όχημα, πριν τεθεί σε λειτουργία ή χρησιμοποιηθεί στο δίκτυο, έχει φορέα που είναι υπεύθυνος για τη συντήρησή του. Στην περίπτωση εμπορευματικών συρμών, κάθε υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας πιστοποιείται από διαπιστευμένο ή αναγνωρισμένο για το σκοπό αυτό οργανισμό, ή από εθνική αρχή ασφάλειας. Η πιστοποίηση αυτή πραγματοποιείται σύμφωνα με σχετικό σύστημα πιστοποίησης που θα αναπτυχθεί από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων και θα υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Η Οδηγία 2008/110/ΕΚ θα ενσωματωθεί στο εθνικό δίκαιο κάθε χώρας μέχρι την 24.12.2010, ενώ τα προβλεπόμενα συμπληρωματικά μέτρα που θα προταθούν από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων δεν αναμένεται να τεθούν σε ισχύ από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή πριν το 2012. Καθώς η ευρωπαϊκή σιδηροδρομική αγορά απαιτούσε την ταχύτερη εφαρμογή των παραπάνω μέτρων, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προώθησε Μνημόνιο Κατανόησης για την πιστοποίηση φορέων που είναι υπεύθυνοι για τη συντήρηση εμπορευματικών βαγονιών σε εθελοντική βάση από το έτος 2010. Το μνημόνιο αυτό υπέγραψαν τελικά δέκα Κράτη Μέλη στις 14 Μαΐου 2009 στις Βρυξέλλες, μεταξύ των οποίων και η χώρα μας.

Η παρούσα διάταξη νόμου προωθεί την υλοποίηση των υποχρεώσεων που απορρέουν από το εν λόγω μνημόνιο, καθώς εξουσιοδοτεί τον Υπουργό Οικονομικών και τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να καθορίζουν με κοινή υπουργική απόφαση τις απαιτήσεις για το σύστημα συντήρησης εμπορευματικών βαγονιών και τις λεπτομέρειες με τους σχετικούς ελέγχους που διενεργούνται από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών. Προβλέπεται έτσι ότι η απαίτηση της αγοράς για την πιστοποίηση της συντήρησης των εμπορευματικών φορταμαζών θα ικανοποιηθεί

ταχύτερα σε σύγκριση με τις διαδικασίες που προβλέπονται στη σχετική Οδηγία 2008/110/EK, με απώτερο στόχο τη βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Άρθρο 38:

Με το άρθρο 38 προστίθεται διάταξη στο υφιστάμενο ν.δ. 511/1970 με την οποία καθορίζεται ρητά ότι οι εγκαταστάσεις διάθεσης υγρών καυσίμων που εξυπηρετούν αποκλειστικά τον εφοδιασμό των ντηζελομηχανών του ΟΣΕ ή σιδηροδρομικών επιχειρήσεων δεν υπόκεινται στους όρους και προϋποθέσεις των κατά την παράγραφο 2 του παραπάνω ν.δ. εκδοθησομένων προεδρικών διαταγμάτων.

Με τη ρύθμιση αυτή του άρθρου 38 και την προβλεπόμενη σ' αυτό κυα καθορίζονται οι όροι και προϋποθέσεις λειτουργίας νέων πρατηρίων της κατηγορίας αυτής, προσαρμόζονται τα ήδη εν λειτουργία και έτσι επιλύονται διάφορα προβλήματα χωροταξίας και αδειοδοτήσεων με συνέπεια τη συνέχιση της ομαλής τροφοδοσίας και ανεφοδιασμού των ντηζελομηχανών του ΟΣΕ.

Άρθρο 39:

Με το άρθρο 39, προστίθενται διατάξεις στο π.δ. 397/1984 («Προσόντα, δοκιμασία και έκδοση αδειών οδηγών ηλεκτροκίνητων λεωφορείων με κεραία, τροchioδρόμων και σιδηροδρόμων, πλην εκείνων του ΟΣΕ») με τις οποίες ρυθμίζονται ζητήματα σχετικά με την άδεια οδήγησης ηλεκτροδηζελαμαξών της εταιρείας «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ Α.Ε.».

Οι προσθήκες αυτές θεωρούνται αναγκαίες λόγω του ότι το υφιστάμενο π.δ. δεν καλύπτει τον τύπο ηλεκτροδηζελαμαξών της ως άνω εταιρείας οι οποίες χρησιμοποιούνται για την υποστήριξη εργασιών συντήρησης και επισκευής του δικτύου του μετρό της Αθήνας.

Άρθρο 40:

Με την προτεινόμενη διάταξη επιχειρείται να ρυθμιστεί το πρόβλημα της μη καταβολής του νόμιμου κομίστρου από τους επιβάτες που διακινούνται με σιδηροδρομικά οχήματα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Κατά αυτόν τον τρόπο, ρυθμίζονται τα θέματα που αφορούν τη διαδικασία επιβολής και είσπραξης προστίμων, τον καθορισμό του ύψους των προστίμων και τον αρμόδιο φορέα για τη διενέργεια του ελέγχου καταβολής κομίστρου και την επιβολή του προστίμου.

Αρμόδια για τη διενέργεια του ελέγχου καταβολής κομίστρου και για την επιβολή του προστίμου είναι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Άρθρο 41:

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.

Άρθρο 42:

Προστίθεται διάταξη στο ν. 3429/2005 περί ΔΕΚΟ με την οποία προβλέπεται ρητά ότι το κεφάλαιο Β' του εν λόγω νόμου εφαρμόζεται στις ανώνυμες εταιρείες 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.

Η προσθήκη ήταν σκόπιμη και θα διευκολύνει την αποκρατικοποίηση ΔΕΚΟ, καθώς ο νόμος 3429/2005 δεν ρύθμιζε προσηκόντως την περίπτωση δημόσιας επιχείρησης της οποίας η διοίκηση έχει εκχωρηθεί σε ιδιώτες, ενώ το Δημόσιο μετέχει ακόμη στο μετοχικό τους κεφάλαιο, χωρίς αυτές να έχουν εισαχθεί στο Χρηματιστήριο ή να βρίσκονται, στο πλαίσιο αποκρατικοποίησης, σε διαδικασία εισαγωγής στο Χρηματιστήριο.

Η Ειδική Γραμματεία Δημοσίων Επιχειρήσεων και Οργανισμών και η Ειδική Γραμματεία Αποκρατικοποιήσεων θα είναι υπεύθυνες για την εφαρμογή της εν λόγω διάταξης.

12. Διαφάνεια και Διαβούλευση

Το παρόν νομοσχέδιο τέθηκε σε δημόσια διαβούλευση από τις 10.09.2010 έως τις 20.09.2010 στο δικτυακό τόπο <http://www.opengov.gr/yme/>, στον οποίο εκλήθησαν όλοι οι πολίτες και θεσμικοί φορείς να σχολιάσουν τα άρθρα του νομοσχεδίου. Επί των άρθρων του νομοσχεδίου (άρθρα 22-42) που αναφέρονται σε «άλλες διατάξεις» διατυπώθηκαν συνολικά 10 παρατηρήσεις, σχόλια, ιδέες και προτάσεις, ήτοι ποσοστό 8% επί του συνόλου των παρατηρήσεων. Οι 9 παρατηρήσεις υποβλήθηκαν από μεμονωμένους πολίτες, ήτοι κυρίως εργαζόμενους στις εταιρείες του Ομίλου ΟΣΕ. Η άλλη 1 παρατήρηση έγινε από την Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία και αφορούσε στο άρθρο 28: «Αρμοδιότητες της Ρ.Α.Σ.».

ΕΚΘΕΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

Παράρτημα Α

**Οικονομοτεχνική Μελέτη για την σύσταση της
Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ)**

Περιεχόμενα

1. ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ Ρ.Α.Σ.	3
2. ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ Ρ.Α.Σ.....	4
3. ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ - ΣΤΕΛΕΧΩΣΗ.....	7
4. ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΛΟΓΟΣ ΣΥΣΤΑΣΗΣ.....	8
5. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΣΟΔΩΝ / ΕΞΟΔΩΝ	9
6. ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΩΝ ΕΣΟΔΩΝ – ΕΞΟΔΩΝ Ρ.Α.Σ.	12
7. ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΥΑΙΣΘΗΣΙΑΣ	14
7.1. ΑΠΟΤΥΠΩΣΗ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΕΥΑΙΣΘΗΣΙΑΣ – ΑΠΑΙΣΙΟΔΟΞΟ ΣΕΝΑΡΙΟ	15
7.2. ΑΠΟΤΥΠΩΣΗ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΕΥΑΙΣΘΗΣΙΑΣ – ΑΙΣΙΟΔΟΞΟ ΣΕΝΑΡΙΟ	18
7.3. ΑΠΟΤΥΠΩΣΗ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΕΥΑΙΣΘΗΣΙΑΣ – ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ.....	19

Σύσταση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων με κύριο αντικείμενο την υλοποίηση των αρμοδιοτήτων που επιβάλλει η ελληνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία για το ρυθμιστικό φορέα στις σιδηροδρομικές μεταφορές, με στόχο το άνοιγμα της σιδηροδρομικής αγοράς και τον έλεγχο της εφαρμογής των κανόνων του ανταγωνισμού.

1. Σκοπός και Αντικείμενο Ρ.Α.Σ.

Η Ρ.Α.Σ. είναι ανεξάρτητη διοικητική αρχή με έδρα την Αθήνα, απολαμβάνει λειτουργικής ανεξαρτησίας, διοικητικής και οικονομικής αυτοτέλειας και δεν υπόκειται σε έλεγχο από κυβερνητικά όργανα ή άλλη διοικητική αρχή. Η Ρ.Α.Σ. γνωστοποιεί τις αποφάσεις της στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Έκθεση πεπραγμένων της Ρ.Α.Σ. υποβάλλεται κατ' έτος στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και στον Πρόεδρο της Βουλής. Η Ρ.Α.Σ. ενεργεί ανεξάρτητα από τον Διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής, την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών, την Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση, κάθε αρμόδια αρχή που συμμετέχει στην ανάθεση υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας, καθώς και από οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, τα συμφέροντα των οποίων συγκρούονται με την αποστολή και τις αρμοδιότητες που ανατίθενται στην Ρ.Α.Σ.

2. Αρμοδιότητες Ρ.Α.Σ.

Η Ρ.Α.Σ. είναι ο ρυθμιστικός φορέας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα, και έχει τις ακόλουθες αρμοδιότητες:

1. Ασκή τις αρμοδιότητες που εκάστοτε επιφυλάσσει η ελληνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία για το ρυθμιστικό φορέα στις σιδηροδρομικές μεταφορές αυτεπαγγέλτως ή κατόπιν προσφυγής. Εποπτεύει τη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς, την τήρηση των διατάξεων του παρόντος και της σχετικής νομοθεσίας. Επιπλέον, παρακολουθεί την τήρηση των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, εξασφαλίζει τη δίκαιη και χωρίς διακρίσεις αντιμετώπιση πάντων, λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα και εκδίδει τις απαιτούμενες εκτελεστές πράξεις. Διενεργεί ελέγχους κατόπιν προσφυγών ή και αυτεπαγγέλτως για τα θέματα αρμοδιότητας της.

Εάν το κρίνει αναγκαίο, η Ρ.Α.Σ. ενημερώνει την Επιτροπή Ανταγωνισμού, και μπορεί να ζητεί τη συνδρομή της.
2. Αποφασίζει επί αναφορών, καταγγελιών και προσφυγών αιτούντων (όπως αυτοί ορίζονται στην περίπτωση 2 του άρθρου 2 του π.δ. 41/2005), που, ενδεχομένως, έχουν υποστεί άδικη ή διακριτική μεταχείριση ή έχουν με οποιονδήποτε άλλο τρόπο αδικηθεί, ιδιαιτέρως εναντίον αποφάσεων του Διαχειριστή υποδομής, ιδίως, σχετικά με:
 - α) τη Δήλωση Δικτύου,
 - β) τα κριτήρια που αυτή περιέχει,
 - γ) τη διαδικασία κατανομής και τα αποτελέσματά της,
 - δ) το καθεστώς χρέωσης,
 - ε) το επίπεδο ή τη διάρθρωση των τελών υποδομής που απαιτούνται ή μπορεί να απαιτούνται να καταβληθούν,
 - στ) τις ρυθμίσεις για την πρόσβαση σύμφωνα με το άρθρο 9 του π.δ. 41/2005,
 - ζ) τις συμφωνίες-πλαίσιο, όπως αυτές ορίζονται στην περίπτωση 17 του άρθρου 2 και στο άρθρο 25 του π.δ. 41/2005.
3. Εξασφαλίζει ότι τα τέλη που επιβάλλονται από το Διαχειριστή υποδομής συμφωνούν με το κεφάλαιο VI του π.δ. 41/2005 και δεν εισάγουν διακρίσεις.

4. Επιβλέπει, υποχρεωτικά, τη διαπραγμάτευση μεταξύ των αιτούντων (όπως αυτοί ορίζονται στην περίπτωση 2 του άρθρου 2 του π.δ. 41/2005) και του Διαχειριστή Υποδομής σχετικά με το επίπεδο των τελών χρήσεως της υποδομής.
5. Έχει το δικαίωμα να ζητήσει σχετικές πληροφορίες από το Διαχειριστή υποδομής, τους αιτούντες και τυχόν τρίτα μέρη που εμπλέκονται, οι οποίες πρέπει να παρέχονται χωρίς άσκοπη καθυστέρηση.
6. Αποφασίζει επί των προσφυγών για όλα τα θέματα αρμοδιότητάς της, εντός προθεσμίας το πολύ δύο μηνών από την περιέλευση σ' αυτήν όλων των πληροφοριών, και λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα ώστε να διορθώνεται η κατάσταση.
7. Παρακολουθεί τις εξελίξεις στη σιδηροδρομική αγορά, και μπορεί να αποφασίζει αυτεπαγγέλτως τη λήψη μέτρων, ώστε να αποφεύγονται πιθανές δυσμενείς εξελίξεις. Κάθε απόφασή της είναι δεσμευτική για τους αποδέκτες της και υπόκειται στα ένδικα μέσα που προβλέπονται κατά την κείμενη νομοθεσία.
8. Χορηγεί άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τις ανακαλεί, σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 41/2005.
9. Επεξεργάζεται και προτείνει κανονιστικό πλαίσιο στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για όλα τα θέματα αρμοδιότητάς της.
10. Συντάσσει και υποβάλλει εισηγήσεις προς συναρμόδια υπουργεία για θέματα αρμοδιότητάς της.
11. Παρακολουθεί και 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 λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα με τα οποία εξασφαλίζεται ο σεβασμός των δικαιωμάτων των επιβατών.
12. 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. Έχει το δικαίωμα να ζητήσει πληροφορίες από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, πωλητές εισιτηρίων, υπεύθυνους σταθμών, τον επιβάτη και τυχόν τρίτα μέρη που εμπλέκονται προς εξέταση της υποβληθείσας καταγγελίας.

13. Ασκεί τις αρμοδιότητες που ανατέθηκαν στο Εθνικό Συμβούλιο Σιδηροδρόμων, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 4, 5 και 6 του π.δ. 149/2009 (ΦΕΚ Α' 192).
14. Εγκρίνει τις συμφωνίες-πλαίσιο, όπως αυτές ορίζονται στην περίπτωση 17 του άρθρου 2 και στο άρθρο 25 του π.δ. 41/2005.
15. 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.
16. Ανταλλάσσει πληροφορίες και συνεργάζεται με τους αντίστοιχους φορείς των άλλων κρατών μελών της Ε.Ε., όσον αφορά το έργο τους καθώς και τις αρχές και πρακτικές που εφαρμόζει στη λήψη των αποφάσεών του, προκειμένου να επιτυγχάνεται ο συντονισμός των αρχών που διέπουν τη λήψη των αποφάσεων των Ρυθμιστικών φορέων στην Ευρωπαϊκή Ένωση.
17. Απευθύνει οδηγίες ή συστάσεις και επιβάλλει κυρώσεις σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 31 και 32 του παρόντος νόμου.

Για τη διατήρηση της ανεξαρτησίας της Ρ.Α.Σ. δεν επιτρέπεται από τα μέλη της να κατέχουν οιαδήποτε θέση σε κάποιους από τους προαναφερθέντες οργανισμούς καθώς επίσης και να ενασκούν κάθε είδους μετοχική δικαίωμα, που μπορεί να έχουν, επί σιδηροδρομικών επιχειρήσεων μέχρι την λήξη της θητείας τους.

3. Συγκρότηση - Στελέχωση

Η Ρ.Α.Σ. συγκροτείται από τον Πρόεδρο, τον Αντιπρόεδρο, και τρία (3) ακόμη τακτικά μέλη, καθένα εκ των οποίων αναπληρώνεται από ένα αντίστοιχο αναπληρωματικό μέλος. Τα μέλη της Ρ.Α.Σ. είναι αναγνωρισμένου κύρους και απολαμβάνουν ευρείας κοινωνικής αποδοχής. Ο Πρόεδρος προΐσταται και εκπροσωπεί την Ρ.Α.Σ. και αν κωλύεται τον αντικαθιστά ο Αντιπρόεδρος.

Τα μέλη της Ρ.Α.Σ. επιλέγονται και διορίζονται από το Υπουργικό Συμβούλιο, ύστερα από πρόταση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, και γνώμη της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής. Με την ίδια απόφαση ορίζονται ως Πρόεδρος και Αντιπρόεδρος της Ρ.Α.Σ. δύο από τα τακτικά μέλη της. Ο διορισμός όλων των μελών της Ρ.Α.Σ. δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Σημειώνεται πως όλα τα μέλη της Ρ.Α.Σ. απολάβουν λειτουργικής και προσωπικής ανεξαρτησίας και η θητεία τους διαρκεί πέντε χρόνια με δικαίωμα μίας ανανέωσης.

Η διοίκηση, διαχείριση και εν γένει λειτουργία της Ρ.Α.Σ. ρυθμίζεται από Κανονισμό Λειτουργίας και Διαχείρισης ο οποίος θεσπίζεται με Προεδρικό Διάταγμα ύστερα από γνώμη της Ρ.Α.Σ. και με πρόταση των Υπουργών Εσωτερικών Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Οικονομικών, Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Η προσφυγή για παράβαση των αρμοδιοτήτων και των υποχρεώσεων των μελών της Ρ.Α.Σ. αξιολογείται και τιμωρείται από το πειθαρχικό συμβούλιο της Ρ.Α.Σ., το οποίο συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Η Ρ.Α.Σ. συνεδριάζει μηνιαίως αλλά και έκτακτα, κατά περίπτωση, με απαρτία των μελών, εκτός μεμονωμένων περιστάσεων που δεν κρίνεται απαραίτητη αυτή. Οι συνεδριάσεις γίνονται μυστικά και η ψηφοφορία των μελών επί του αντικειμένου των συνεδριάσεων είναι φανερή.

Οι αποδοχές των μελών της Ρ.Α.Σ. και του προσωπικού της καθορίζονται από κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και βαρύνουν τον Προϋπολογισμό της Ρ.Α.Σ.

Σημειώνεται πως η σύναψη των συμβάσεων για ανάθεση μελετών, έργων παροχής υπηρεσιών και προμηθειών διέπεται από τις ισχύουσες διατάξεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τον Κανονισμό Εσωτερικός Λειτουργίας και Διαχείρισης.

4. Σκοπιμότητα και Λόγος Σύστασης

Στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ελλάδας δεν έχει επιτευχθεί η ενσωμάτωση όλων των κοινοτικών οδηγιών με αποτέλεσμα τη μη ορθολογική λειτουργία της αγοράς και την υπονόμηση της ανάπτυξης του ελεύθερου ανταγωνισμού. Η έλλειψη αυτή παρεμπόδιζε την περαιτέρω υποστήριξη του ανοίγματος της αγοράς.

Η σύσταση της Ρ.Α.Σ. έρχεται να καλύψει οριστικά το θεσμικό κενό για την υποστήριξη της απελευθέρωσης της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών.

Τα θεσμικά κενά που διέπουν το σιδηροδρομικό σύστημα, αφορούν τόσο στη δυνατότητα δημιουργίας φορέων απαραίτητων για την ορθή λειτουργία της αγοράς αλλά και τον καθορισμό του βαθμού της ανεξαρτησίας τους από τους άλλους φορείς της αγοράς και το κράτος. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι το Εθνικό Συμβούλιο Σιδηροδρόμων (ΕΣΣ) στο οποίο έχουν ανατεθεί οι αρμοδιότητες του ρυθμιστικού φορέα της σιδηροδρομικής αγοράς καθώς και οι αρμοδιότητες του Φορέα Έκδοσης Αδειών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για πρόσβαση στην υποδομή, δεν έχει στην πράξη συσταθεί και λειτουργήσει.

Επιπρόσθετα, δεν έχει προβλεφθεί η δημιουργία Φορέα υπεύθυνου για την εφαρμογή 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 με αποτέλεσμα να μην υπάρχει ένα αρμόδιο όργανο για την εξέταση των καταγγελιών των επιβατών.

Ως εκ τούτου, η σύσταση και λειτουργία της Ρ.Α.Σ. **καθίσταται απαραίτητη** για την ορθή λειτουργία της απελευθερωμένης σιδηροδρομικής αγοράς διασφαλίζοντας την ύπαρξη συνθηκών για την ανάπτυξη του υγιούς ανταγωνισμού.

Η Ρ.Α.Σ. αναλαμβάνει και τις αρμοδιότητες του Φορέα υπεύθυνου για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371 (ΕΕ L315/14 της 3.12.07) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τα δικαιώματα, τις υποχρεώσεις και τη διερεύνηση των καταγγελιών των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών, ώστε να εξασφαλίζεται ο σεβασμός των δικαιωμάτων τους.

Μέσα από τη σύσταση της Ρ.Α.Σ. εξασφαλίζεται η **διαφανής και σύννομη** με το ευρωπαϊκό ρυθμιστικό πλαίσιο λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος, και υποστηρίζεται το **αποτελεσματικό άνοιγμα της αγοράς** καθώς εξασφαλίζεται στους

ενδιαφερόμενους παρόχους σιδηροδρομικής υπηρεσίας η λειτουργία σε ένα ελεύθερο και ανταγωνιστικό περιβάλλον με ίσους όρους.

5. Εκτίμηση εσόδων / εξόδων

A. Πόροι – Οικονομική Διαχείριση

Οι αναγκαίες για τη λειτουργία της Ρ.Α.Σ. πιστώσεις εγγράφονται υπό ίδιο φορέα στον προϋπολογισμό του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Τον προϋπολογισμό κοινοποιεί στον Υπουργό Οικονομικών ο Πρόεδρος της Ρ.Α.Σ., ο οποίος είναι και διατάκτης των δαπανών της. 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.

Σε ό τι αφορά τις αναμενόμενες πηγές εσόδων της Ρ.Α.Σ. αυτές συνίστανται στα εξής:

- επιχορηγήσεις που δύναται να παραχωρηθούν από το κράτος (το εν λόγω έσοδο δε δύναται να υπολογιστεί καθώς ακόμη δεν εφαρμόζεται η εν λόγω πρακτική και δεν υπάρχει προηγούμενο ως βάση εκτίμησης, παρόλα αυτά για τους υπολογισμούς που θα ακολουθήσουν στις Ενότητες 4,5, γίνεται η παραδοχή πως τα έσοδα της επιχορήγησης ισοσκελίζουν τα λειτουργικά έξοδα.
- εισπράξεις από την επιβολή προστίμων (το εν λόγω έσοδο δε δύναται να υπολογιστεί καθώς ακόμη δεν εφαρμόζεται η εν λόγω πρακτική και δεν υπάρχει προηγούμενο ως βάση εκτίμησης, έτσι για τους υπολογισμούς που θα ακολουθήσουν στις Ενότητες 4,5, γίνεται η παραδοχή πως τα έσοδα από πρόστιμα ισούνται με μηδέν).

B. Έξοδα

Σε ό τι αφορά την πρόβλεψη των εξόδων έχουν γίνει οι ακόλουθες παραδοχές:

Ως Φορέας τα κύρια έξοδα της Ρ.Α.Σ. συνίστανται στις εξής κατηγορίες:

α) Κόστος αμοιβών μελών της Ρ.Α.Σ. / Κόστος αμοιβών προσωπικού

β) Κόστος ενοικίων

γ) Έξοδα εγκατάστασης

δ) Έξοδα λειτουργίας

α) Κόστος Αμοιβών Προσωπικού

Για τη στελέχωση της Ρ.Α.Σ. συνιστώνται συνολικά έως πενήντα (50) θέσεις προσωπικού, από τις οποίες έως είκοσι (20) είναι θέσεις τακτικού προσωπικού με σχέση εργασίας δημοσίου δικαίου, έως εικοσιοκτώ (28) είναι θέσεις Ειδικού Επιστημονικού Προσωπικού με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου, μία (1) θέση δικηγόρου με έμμισθη εντολή και μία (1) θέση Νομικού Συμβούλου. 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. Ως προσόντα πρόσληψης, για μεν το τακτικό προσωπικό ορίζονται τα προβλεπόμενα στο π.δ. 50/2001 (ΦΕΚ Α' 39) όπως εκάστοτε ισχύει, για δε το Ειδικό Επιστημονικό Προσωπικό τα προβλεπόμενα στο άρθρο 25 παρ. 2 του ν. 1943/1991 (ΦΕΚ Α' 50) με επιστημονική εξειδίκευση στο αντικείμενο και τις αρμοδιότητες της Ρ.Α.Σ.

Η πλήρωση των θέσεων προσωπικού της Ρ.Α.Σ. πραγματοποιείται ύστερα από προκήρυξη που εκδίδει το Α.Σ.Ε.Π. σύμφωνα με την προβλεπόμενη από τη σχετική με το Α.Σ.Ε.Π. εκάστοτε ισχύουσα νομοθεσία.

- Ο μέσος μισθός για τα μέλη (διοίκηση) της Ρ.Α.Σ. εκτιμάται στα €3.000 (περιλαμβάνονται λοιπά έξοδα των μελών).

- Ο μέσος μισθός του προσωπικού της Ρ.Α.Σ. εκτιμάται στα €2.200.

Ως βάση υπολογισμού για τις ανωτέρω εκτιμήσεις έχει ληφθεί η υφιστάμενη μέση μισθοδοσία του προσωπικού του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων η οποία ανέρχεται στα €2.200 (συμπεριλαμβανομένων των εργοδοτικών εισφορών).

- Επί του ετήσιου κόστους των ανωτέρω αμοιβών υπολογίζεται ανά έτος ωρίμανση ύψους 1,5% χωρίς περαιτέρω αύξηση.
- Δεδομένου του όγκου των εργασιών της Ρ.Α.Σ. γίνεται η παραδοχή, πως η στελέχωση του προσωπικού θα αυξηθεί ανά έτος, έως το όριο των προβλεπόμενων από το Νόμο πενήντα (50) στελεχών, ως εξής:

2011	2012	2013
30 στελέχη	40 στελέχη	50 στελέχη

β) Κόστος ενοικίων

- Απαιτούμενος χώρος: 500 τμ.
Σημείωση: Εκτιμάται ότι αναλογούν τουλάχιστον 5τμ/ εργαζόμενο ενώ απαιτείται πρόβλεψη για επιπλέον κοινόχρηστους χώρους (πχ χώροι συνεδριάσεων, χώροι εστίασης, κλπ) και χώρους αρχειοθέτησης 250τμ.
- Εκτιμώμενο κόστος (στην περιοχή του κέντρου της Αθήνας) : €25/τμ.
- Εκτίμηση εξέλιξης κόστους ενοικίων ανά έτος: 6%, βάσει του υφιστάμενου δείκτη πληθωρισμού.

γ) Έξοδα εγκατάστασης

- Αφορούν στα έξοδα πρώτης εγκατάστασης, όπως ο εξοπλισμός γραφείου, ηλεκτρονικών υπολογιστών και λοιπών υποστηρικτικών συστημάτων κλπ.
- Τα έξοδα εγκατάστασης, δεν υπολογίζονται άπαξ με τη σύσταση της Ρ.Α.Σ. το 2011 αλλά αντίθετα επιμερίζονται στα έτη 2011-2013 καθώς υπολογίζονται επί του αριθμού προσωπικού και ακολουθούν την κατανομή του.
- Ειδικότερα, εκτιμάται ότι αναλογούν €1500 δαπάνης ανά εργαζόμενο για εξοπλισμό πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών και €3500 για λοιπό εξοπλισμό γραφείου.

δ) Έξοδα λειτουργίας

- Τα λοιπά έξοδα λειτουργίας των γραφείων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, υπολογίζονται επί του συνόλου των λοιπών λειτουργικών εξόδων (αμοιβές μελών Ρ.Α.Σ. /προσωπικού, ενοίκια) σε ποσοστό ύψους 7%.

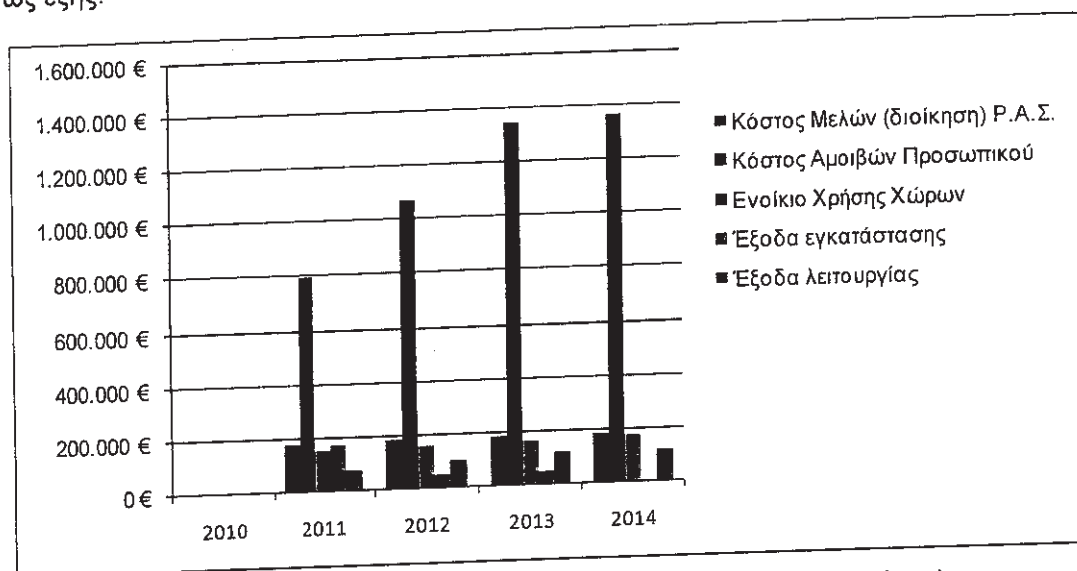
6. Εκτιμήσεις αναμενόμενων εσόδων – εξόδων Ρ.Α.Σ.

Στη συνέχεια αποτυπώνονται οι εκτιμήσεις για τα έσοδα και έξοδα λειτουργίας της Ρ.Α.Σ. βάσει των ανωτέρω παραδοχών.

ΣΥΣΤΑΣΗ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ					
Εκτίμηση Εσόδων - Εξόδων					
Κατηγορίες Εσόδων Επιχορηγήσεις	Περίοδος Λειτουργίας				
Ποσά σε ΕΥΡΩ	2010	2011	2012	2013	2014
ΚΑΘΑΡΑ ΕΣΟΔΑ					
Κρατικές Επιχορηγήσεις		1.375.540 €	1.558.251 €	1.871.010 €	1.856.441 €
Επιβολή Προστίμων		0 €	0 €	0 €	0 €
Σύνολο Εσόδων		1.375.540 €	1.558.251 €	1.871.010 €	1.856.441 €
ΚΑΘΑΡΑ ΕΞΟΔΑ					
Κόστος Μελών (διοίκηση) Ρ.Α.Σ.		180.000 €	182.700 €	185.441 €	188.222 €
Κόστος Αμοιβών Προσωπικού		792.000 €	1.067.880 €	1.347.898 €	1.368.117 €
Ενοίκιο Χρήσης Χώρων		150.000 €	159.000 €	168.540 €	178.652 €
Έξοδα εγκατάστασης		175.000 €	50.000 €	50.000 €	
Έξοδα λειτουργίας		78.540 €	98.671 €	119.132 €	121.449 €
Σύνολο Εξόδων		1.375.540 €	1.558.251 €	1.871.010 €	1.856.441 €
Αποτέλεσμα		0 €	0 €	0 €	0 €

Πίνακας 1 Εκτίμηση εσόδων - εξόδων για τα έτη 2010 – 2014 (σενάριο βάσης)

Ειδικότερα, η κατανομή των εξόδων βάσει των ανωτέρω παραδοχών διαμορφώνεται ως εξής:



Διάγραμμα 1 Κατανομή εξόδων για τα έτη 2010 – 2014 (σενάριο βάσης)

7. Ανάλυση ευαισθησίας

Στη συνέχεια παρουσιάζονται τα εναλλακτικά σενάρια (απαισιόδοξο/ αισιόδοξο) βάσει των αντίστοιχων παραδοχών, σχετικά με την εξέλιξη των εσόδων – εξόδων της Ρ.Α.Σ.

Ειδικότερα, οι κύριες διαφορές των παραδοχών μεταξύ των σεναρίων διαμορφώνονται ως εξής:

Απαισιόδοξο Σενάριο	Βασικό Σενάριο	Αισιόδοξο Σενάριο
Στελέχωση		
50 άτομα ήδη από το 2011	30 άτομα (2011) 40 άτομα (2012) 50 άτομα (2013)	30 άτομα (2011) 35 άτομα (2012) 45 άτομα (2013)
Κόστος αμοιβών μελών Ρ.Α.Σ./προσωπικού		
αυξημένο κατά 5%, σε σχέση με το σενάριο βάσης Αμοιβές μελών Ρ.Α.Σ.: €3.150 Αμοιβές προσωπικού: €2.310	Αμοιβές μελών Ρ.Α.Σ.: €3.000 Αμοιβές προσωπικού: €2.200	Αμοιβές μελών Ρ.Α.Σ.: €3.000 Αμοιβές προσωπικού: €2.200
Κόστος ενοικίασης χώρων		
€30/τμ	€25/τμ	€18/τμ
Εξόδα εγκατάστασης		
αυξημένα κατά 10%, σε σχέση με το σενάριο βάσης Εξοπλισμός πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών: €1650/ εργαζόμενο Λοιπός εξοπλισμός γραφείου: €3850/εργαζόμενο	Εξοπλισμός πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών: €1500/ εργαζόμενο Λοιπός εξοπλισμός γραφείου: €3500/εργαζόμενο	μειωμένα κατά 10%, σε σχέση με το σενάριο βάσης Εξοπλισμός πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών: €1350/ εργαζόμενο Λοιπός εξοπλισμός γραφείου: €3150/εργαζόμενο

Εξόδα/Λειτουργίας		
7,7% επί του συνόλου των λειτουργικών εξόδων	7% επί του συνόλου των λειτουργικών εξόδων	6,3% επί του συνόλου των λειτουργικών εξόδων

Πίνακας 2 Αποτύπωση παραδοχών ανάλυσης ευαισθησίας

7.1. Αποτύπωση εκτιμήσεων ανάλυσης ευαισθησίας – Απαισιόδοξο Σενάριο

Στη συνέχεια αποτυπώνονται τα αποτελέσματα της ανάλυσης ευαισθησίας για το απαισιόδοξο σενάριο:

ΣΥΣΤΑΣΗ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

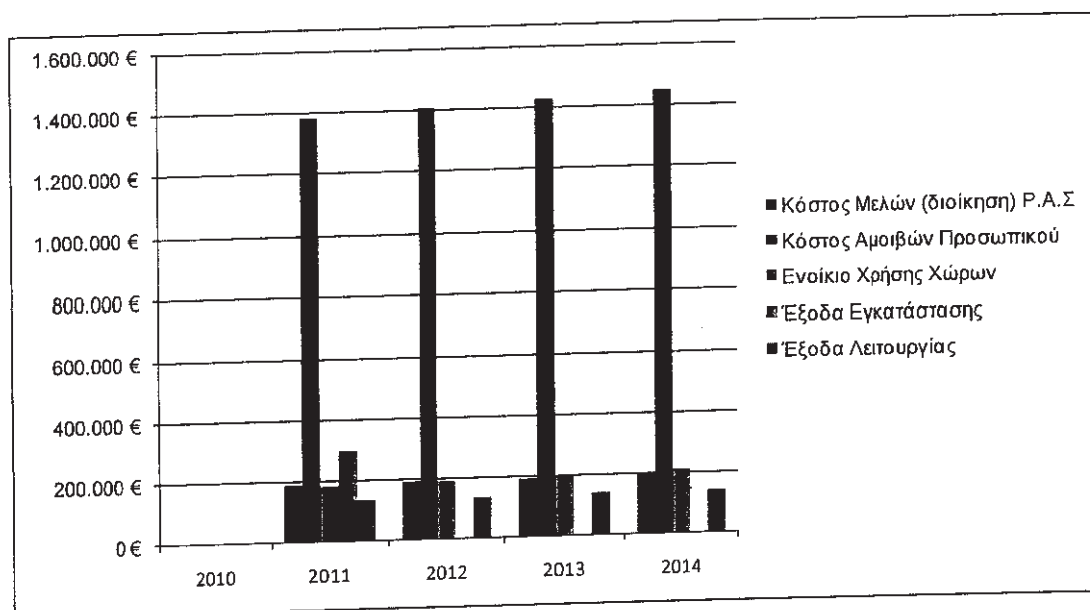
Εκτίμηση Εσόδων - Εξόδων

Απαισιόδοξο Σενάριο

Κατηγορία Προβλεπόμενης Επιβλησιμότητας	Περίοδος Λειτουργίας				
Ποσά σε ΕΥΡΩ	2010	2011	2012	2013	2014
ΚΑΘΑΡΑ ΕΣΟΔΑ					
Κρατικές Επιχορηγήσεις		2.192.635 €	1.927.211 €	1.965.366 €	2.004.648 €
Επιβολή Προστίμων		0 €	0 €	0 €	0 €
Σύνολο Εσόδων		2.192.635 €	1.927.211 €	1.965.366 €	2.004.648 €
Απαίτηση επιχορήγησης - Σύγκριση με σενάριο βάσης		59,40%	23,68%	5,04%	7,98%
ΚΑΘΑΡΑ ΕΞΟΔΑ					
Κόστος Μελών (διοίκηση) Ρ.Α.Σ		189.000 €	191.835 €	194.713 €	197.633 €
Κόστος Αμοιβών Προσωπικού		1.386.000 €	1.406.790 €	1.427.892 €	1.449.310 €
Ενοίκιο Χρήσης Χώρων		180.000 €	190.800 €	202.248 €	214.383 €
Έξοδα Εγκατάστασης		302.500 €			
Έξοδα Λειτουργίας		135.135 €	137.786 €	140.514 €	143.322 €
Σύνολο Εξόδων		2.192.635 €	1.927.211 €	1.965.366 €	2.004.648 €
Απαισιόδοξο Σενάριο		0 €	0 €	0 €	0 €

Διάγραμμα 2 Εκτίμηση εσόδων - εξόδων για τα έτη 2010 – 2014 (απαισιόδοξο σενάριο)

Ειδικότερα, η κατανομή των εξόδων για το απαισιόδοξο σενάριο διαμορφώνεται ως εξής:



Πίνακας 3 Κατανομή εξόδων για τα έτη 2010 – 2014 (α απαισιόδοξο σενάριο)

7.2. Αποτύπωση εκτιμήσεων ανάλυσης ευαισθησίας – Αισιόδοξο Σενάριο

Στη συνέχεια αποτυπώνονται τα αποτελέσματα της ανάλυσης ευαισθησίας για το αισιόδοξο σενάριο:

ΣΥΣΤΑΣΗ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ					
Εκτίμηση Εσόδων - Εξόδων					
Αισιόδοξο Σενάριο					
Ποσό σε ΕΥΡΩ	Περίοδος Λειτουργίας				
Ποσό σε ΕΥΡΩ	2010	2011	2012	2013	2014
ΚΑΘΑΡΑ ΕΣΟΔΑ					
Κρατικές Επιχορηγήσεις		1.305.540 €	1.333.243 €	1.861.512 €	1.640.564 €
Επιβολή Προστίμων		0 €	0 €	0 €	0 €
Σύνολο Έσόδων		1.305.540 €	1.333.243 €	1.861.512 €	1.640.564 €
Απαιτήση επιχορήγησης - Σύγκριση με σενάριο βάσης		5,09%	-14,44%	-15,20%	-11,31%
Εξόδα Λειτουργίας					
Κόστος Μελών (Διοίκηση) P.A. Σ.		180.000 €	182.700 €	185.441 €	188.222 €
Κόστος Αμοιβών Προσωπικού		792.000 €	935.880 €	1.213.818 €	1.232.127 €
Ενοίκιο Χρήσης Χώρων		108.000 €	114.480 €	121.349 €	128.630 €
Εξόδα Εγκατάστασης		157.500 €	22.500 €	45.000 €	
Εξόδα Λειτουργίας		88.040 €	77.683 €	95.805 €	97.566 €
Σύνολο Εξόδων		1.135.540 €	1.302.763 €	1.455.605 €	1.446.545 €
Αποτέλεσμα		170.000 €	30.480 €	405.907 €	194.019 €

Πίνακας 4 Εκτίμηση εσόδων - εξόδων για τα έτη 2010 – 2014 (αισιόδοξο σενάριο)