

ΕΚΘΕΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ: ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: ΑΘΗΝΑ ΓΑΡΥΦΑΛΑΚΗ

ΥΠΗΡΕΣΙΑ: ΓΡΑΦΕΙΟ ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΘΕΣΗ / ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ: ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΤΙΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟ:210-6508049

ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ:

Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2016/797, 2016/798 και 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και άλλες διατάξεις.

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ

ΣΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ:

Η νομοθετική πρόταση απορρέει από την υποχρέωση ενσωμάτωσης στο εθνικό μας δίκαιο των οδηγιών 2016/797, 2016/798 και 2016/2370.

Ο νόμος περιλαμβάνει 4 μέρη. Στο ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ του νόμου εναρμονίζεται η ελληνική νομοθεσία προς τις διατάξεις της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ του νόμου εναρμονίζεται η ελληνική νομοθεσία προς τις διατάξεις της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, στο ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ εναρμονίζεται η ελληνική νομοθεσία προς τις διατάξεις της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/2370 για την τροποποίηση της οδηγίας 2012/34/ΕΕ όσον αφορά το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής και στο ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ περιλαμβάνονται τελικές και άλλες διατάξεις.

Οι ανωτέρω οδηγίες αποτελούν μέρος της τέταρτης δέσμης για τους σιδηροδρόμους, η οποία συνίσταται σε έξι νομοθετικές προτάσεις που

αποσκοπούν στην άρση των εμποδίων που απομένουν για την ολοκλήρωση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου.

Το νέο θεσμικό πλαίσιο στοχεύει στο να καταστούν οι σιδηροδρομικές μεταφορές ανταγωνιστικότερες και διαλειτουργικές σε επίπεδο Ε.Ε., να διατηρήσουν υψηλό το επίπεδο ποιότητας και ασφάλειας για τους επιβάτες, να μπου κανόνες στην σιδηροδρομική αγορά και να γίνει ορθολογικότερη η λειτουργία αυτής.

A: ΚΥΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗ ΡΥΘΜΙΣΗ

1. Αναγκαιότητα

1.1. Περιγράψτε το πρόβλημα (οικονομικό, κοινωνικό ή άλλο), το οποίο καθιστά αναγκαία την προώθηση και ψήφιση της αξιολογούμενης ρύθμισης

Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις, η Πολιτεία επεμβαίνει δραστικά στην θωράκιση της ασφαλούς και διαλειτουργικής ανάπτυξης της αγοράς των σιδηροδρομικών μεταφορών στη χώρα μας, ώστε να αναβαθμιστεί η ποιότητα και αποτελεσματικότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και να αξιοποιηθούν ορθολογικά τα πλεονεκτήματα του σιδηρόδρομου.

1.2. Αναφέρατε τους στόχους που επιδιώκει η αξιολογούμενη ρύθμιση συμπεριλαμβάνοντας επιπλέον τυχόν ποσοτικοποιημένα και ποιοτικά στοιχεία των επιδιωκόμενων στόχων και αποτελεσμάτων

Η οδηγία 2016/797 για τη διαλειτουργικότητα περιλαμβάνει ρυθμίσεις:

- για εναρμόνιση του κανονιστικού πλαισίου για την έγκριση οχημάτων και ERTMS (Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας) σε επίπεδο Ένωσης
- για τη βελτίωση της διασύνδεσης και της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρομικών δικτύων
- για δημιουργία εσωτερικής αγοράς εξοπλισμού και υπηρεσιών για την κατασκευή, την ανανέωση, την αναβάθμιση και τη λειτουργία του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος.

με κύριους στόχους:

- τη μείωση του κόστους και της διάρκειας για την έγκριση οχημάτων και ERTMS
- την προώθηση των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών εντός της Ένωσης και με τρίτες χώρες
- ανάπτυξη της ανταγωνιστικότητας της ενωσιακής σιδηροδρομικής βιομηχανίας.

Η οδηγία 2016/798 για την ασφάλεια περιλαμβάνει ρυθμίσεις:

- για την ασφάλεια από ανεξάρτητο φορέα (εθνική αρχή ασφαλείας).
- για την εναρμόνιση των εθνικών κανόνων ασφαλείας σε επίπεδο Ένωσης.
- για την εναρμόνιση του κανονιστικού πλαισίου για την έγκριση πιστοποιητικών ασφαλείας σε επίπεδο Ένωσης.

με κύριους στόχους:

- τη βελτίωση των επιδόσεων ασφαλείας του σιδηροδρόμου
- την εξάλειψη εμποδίων για το περαιτέρω άνοιγμα της αγοράς
- την μείωση του κόστους και της διάρκειας για την έγκριση πιστοποιητικών ασφαλείας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και
- την ενίσχυση των οικονομιών κλίμακας για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην Ένωση.

Η οδηγία 2016/2370 περιλαμβάνει ρυθμίσεις:

- για το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών και
- για τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής
- για τις Υπηρεσίες Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος στον τομέα των σιδηροδρόμων

με κύριους στόχους:

- την αποτελεσματική ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς στο σιδηρόδρομο και
- την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων
- την παροχή ασφαλών και ποιοτικών υπηρεσιών προς τους πολίτες.

1.3. Αναφέρατε αναλυτικά τις κοινωνικές και οικονομικές ομάδες που επηρεάζει άμεσα και αυτές που επηρεάζει έμμεσα η αξιολογούμενη ρύθμιση και προσδιορίστε τον λόγο της επιρροής

Οι αξιολογούμενες ρυθμίσεις επηρεάζουν το σύνολο των πολιτών οι οποίοι χρησιμοποιούν ως μέσο μεταφοράς το τρένο, τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο σιδηρόδρομο και εμπλεκόμενους οργανισμούς, αρχές ή φορείς.

2. Καταλληλότητα

2.1. Αναφέρατε, εάν υπάρχουν, προηγούμενες προσπάθειες αντιμετώπισης του ίδιου ή παρόμοιου προβλήματος στην Ελλάδα και περιγράψτε αναλυτικά τα επιτυχή και τα προβληματικά σημεία των προσπαθειών αυτών

Οι τρεις οδηγίες της Ε.Ε., που μεταφέρονται στην εθνική έννομη τάξη με το νόμο, αποτελούν αναδιτύπωση και τροποποίηση προηγούμενων ρυθμίσεων, οι οποίες περιλαμβάνονταν στα τρία προγενέστερα σιδηροδρομικά πακέτα που έχουν εκδοθεί και έχουν μεταφερθεί στην εθνική έννομη τάξη.

2.2. Απαριθμήστε αναλυτικά τα διατάγματα και τις κανονιστικές πράξεις που πρέπει να εκδοθούν, προκειμένου να εφαρμοστεί πλήρως η αξιολογούμενη ρύθμιση και περιγράψτε για κάθε μία από αυτές τυχόν θέματα που πρέπει να προσεχθούν κατά την εφαρμογή της

Η οδηγία 2016/797 για τη διαλειτουργικότητα (Μέρος Πρώτο του νόμου) περιλαμβάνει τις κάτωθι κανονιστικές πράξεις οι οποίες πρέπει να εκδοθούν προκειμένου να εφαρμοστεί πλήρως η αξιολογούμενη ρύθμιση:

Άρθρο 1 παρ.4:

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση του διαχειριστή υποδομής και γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, καθορίζονται η υποδομή και τα οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά για τοπική, ιστορική ή τουριστική χρήση.

Άρθρο 1 παρ.5&6:

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών θεσπίζονται εθνικοί κανόνες ή άλλα κατάλληλα προσιτά μέτρα και καθορίζεται η διαδικασία

έγκρισης, προκειμένου να διασφαλίζεται ότι τα εν λόγω μετρό-τρένα πληρούν τις σχετικές βασικές απαιτήσεις.

Άρθρο 14 παρ.1:

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, ύστερα από γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, εγκρίνονται και στην συνέχεια κοινοποιούνται στην Επιτροπή και τον Οργανισμό οι υπάρχοντες εθνικοί κανόνες που αναφέρονται στην παρ. 2 του άρθρου 13 στις εξής περιπτώσεις:

Άρθρο 15 παρ.8:

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Επενδύσεων και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται η διαδικασία, τα δικαιολογητικά που υποβάλλουν οι οργανισμοί προκειμένου να ορισθούν υπεύθυνοι για τη διενέργεια της διαδικασίας επαλήθευσης σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες, η παρακολούθηση, τα δικαιολογητικά που προσκομίζουν οι φορείς που έχουν ορισθεί πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Άρθρο 29 παρ.2

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Επενδύσεων και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται η διαδικασία, τα δικαιολογητικά, τα πρότυπα διαπίστευσης, τα δικαιολογητικά που προσκομίζουν οι φορείς που έχουν ορισθεί πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την αξιολόγηση, την κοινοποίηση και την παρακολούθηση των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης

Η οδηγία 2016/798 για την ασφάλεια (Μέρος Δεύτερο του νόμου) περιλαμβάνει τις κάτωθι κανονιστικές πράξεις οι οποίες πρέπει να εκδοθούν προκειμένου να εφαρμοστεί πλήρως η αξιολογούμενη ρύθμιση:

Άρθρο 60 παρ.2

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών η οποία εκδίδεται ύστερα από εισήγηση του Διαχειριστή Υποδομής και γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, επανεξετάζονται οι εθνικοί κανόνες που αναφέρονται στην παρ. 1 και με όμοια απόφασή του καταργούνται:

Άρθρο 69 παρ.4

Με προεδρικό διάταγμα των Υπουργών Οικονομικών, Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, Υποδομών και Μεταφορών και τυχόν συναρμόδιου

Υπουργού καθορίζονται οι κανόνες περί του χρόνου εργασίας, οδήγησης και ανάπαυσης των μηχανοδηγών, η διαδικασία ελέγχου από την Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, οι διοικητικές κυρώσεις που επιβάλλονται και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Η οδηγία 2016/2370 (Μέρος Τρίτο του νόμου) περιλαμβάνει έκδοση κανονιστικών πράξεων -υπουργικών αποφάσεων οι οποίες έχουν δυνητικό και όχι υποχρεωτικό χαρακτήρα και δεν επηρεάζουν την πλήρη εφαρμογή των διατάξεων του αξιολογούμενου νόμου.

Στο τέταρτο μέρος του νόμου προβλέπεται η έκδοση των κάτωθι κανονιστικών πράξεων οι οποίες πρέπει να εκδοθούν προκειμένου να εφαρμοστεί πλήρως η αξιολογούμενη ρύθμιση:

Άρθρο 83 παρ.2&3&4&5

2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, καθορίζεται το ύψος των παραβόλων των σημείων γ) και δ) της παρ. 1.

3.α. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, καθορίζεται το ύψος των παραβόλων, του εθνικού μέρους των αιτήσεων για την έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά ή την έγκριση τύπου οχήματος που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του Οργανισμού.

4. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, καθορίζεται και μπορεί να αναπροσαρμόζεται το ύψος του παραβόλου για τη διαδικασία προκαταρκτικής επαφής που προβλέπεται στον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2018/763.

5. α. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται, κατ' αντιστοιχία του άρθρου 3.2 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2018/763, ο εθνικός ωριαίος συντελεστής, ο οποίος αναφέρεται στη συμφωνία συνεργασίας δυνάμει του άρθρου 76 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 μεταξύ του Οργανισμού και της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων και ρυθμίζεται κάθε θέμα σχετικό με την απόδοση

μέρους της αποζημίωσης του ελληνικού Δημοσίου στους υπάλληλους της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, οι οποίοι είναι ενταγμένοι στην Ομάδα Εμπειρογνωμόνων (Pool of Experts) του Οργανισμού και υποβοηθούν τον Οργανισμό για την εκτέλεση των καθηκόντων του σχετικά με τη διεκπεραίωση αιτήσεων για τις εγκρίσεις οχήματος για διάθεση στην αγορά ή τις εγκρίσεις τύπου οχήματος σύμφωνα με τα άρθρα 20 και 21 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.

Άρθρο 84 παρ.7&8

7. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, καθορίζεται και μπορεί να αναπροσαρμόζεται το ύψος του παραβόλου για τη διαδικασία προκαταρκτικής επαφής που προβλέπεται στον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2018/763.

8. α. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται, κατ' αντιστοιχία του άρθρου 3.2 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2018/763, ο εθνικός ωριαίος συντελεστής, ο οποίος αναφέρεται στη συμφωνία συνεργασίας δυνάμει του άρθρου 76 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 μεταξύ του Οργανισμού και της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων και ρυθμίζεται κάθε θέμα σχετικό με την απόδοση μέρους της αποζημίωσης του ελληνικού Δημοσίου στους υπάλληλους της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, οι οποίοι είναι ενταγμένοι στην Ομάδα Εμπειρογνωμόνων (Pool of Experts) του Οργανισμού και υποβοηθούν τον Οργανισμό για την εκτέλεση των καθηκόντων του σχετικά με τη διεκπεραίωση αιτήσεων για ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας σύμφωνα με το άρθρο 14 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.

3. Συνέπειες στην Οικονομία

3.1 Αναφέρατε αναλυτικά ποιες κατηγορίες επιχειρήσεων αφορά η αξιολογούμενη ρύθμιση

Αναφορικά με την οδηγία 2016/797 για την διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων, εμπλεκόμενες επιχειρήσεις είναι:

1. ΟΣΕ (Διαχειριστής Υποδομής), ΕΡΓΟΣΕ, ΓΑΙΑΟΣΕ (Διαχειριστής τροχαίου υλικού), Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις (ΣΤΑΣΥ & ιδιωτικές)

2. Οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης (Designated Bodies, Notified Bodies)
3. Μελετητές, εργολάβοι σιδηροδρομικών έργων
4. Κατασκευαστές σιδηροδρομικού και τροχαίου υλικού

Αναφορικά με την οδηγία 2016/798 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, εμπλεκόμενες επιχειρήσεις είναι:

1. ΟΣΕ (Διαχειριστής Υποδομής), ΓΑΙΑΟΣΕ (Διαχειριστής τροχαίου υλικού), Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις (ΣΤΑΣΥ & ιδιωτικές), ΕΕΣΣΤΥ (εταιρεία συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού)
2. Κατασκευαστές, μεταφορείς, αποστολείς, παραλήπτες, υπεύθυνοι πλήρωσης, υπεύθυνοι κένωσης, φορτωτές, εκφορτωτές, εταιρείες συντήρησης, κάτοχοι οχημάτων, πάροχοι υπηρεσιών και αναθέτοντες φορείς.

Αναφορικά με την οδηγία 2016/2370, εμπλεκόμενες επιχειρήσεις είναι:

1. ΟΣΕ (Διαχειριστής Υποδομής), ΓΑΙΑΟΣΕ (Διαχειριστής τροχαίου υλικού), Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις (ΣΤΑΣΥ & ιδιωτικές)
2. Επιχειρήσεις παροχής σιδηροδρομικών μεταφορών και διαμεταφορών, επιχειρήσεις παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών εκτός μεταφορών, εργολάβοι σιδηροδρομικών έργων καθώς και άλλοι οργανισμοί ή φορείς που δραστηριοποιούνται στον τομέα αυτό.

3.2 Αναφέρατε αναλυτικά την επίδραση της αξιολογούμενης ρύθμισης στη δομή της αγοράς

Η πρόταση έχει καθοριστική σημασία για την περαιτέρω ανάπτυξη του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, χωρίς περαιτέρω καθυστέρηση, διότι εξασφαλίζει ότι καταργούνται τα εναπομένοντα εθνικά μονοπώλια στον τομέα των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών εσωτερικού και εξαλείφονται οι υφιστάμενοι τεχνικοί και διοικητικοί φραγμοί. Οι προτεινόμενοι κανόνες θα αποσαφηνίσουν και θα βελτιώσουν

το νομοθετικό πλαίσιο. Θα συμβάλουν στη δημιουργία ευνοϊκότερων συνθηκών για την ανάπτυξη του ανταγωνισμού και την αποτροπή ή αντιμετώπιση πρακτικών που εισάγουν διακρίσεις.

Ο αυξημένος ανταγωνισμός αναμένεται να βελτιώσει την ποιότητα των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και να ενισχύσει την επιχειρησιακή αποτελεσματικότητά τους, ώστε να βελτιωθεί κατά τον τρόπο αυτόν η ανταγωνιστικότητα και η ελκυστικότητα του τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών έναντι άλλων τρόπων μεταφοράς.

3.3 Μετρήστε το κόστος εγκατάστασης για νέες επιχειρήσεις πριν και μετά την αξιολογούμενη ρύθμιση, με την χρήση του «τυποποιημένου μοντέλου κόστους»

Δεν έχει εφαρμοστεί το ΤΜΚ κατά τη νομοπαρασκευαστική διαδικασία λόγω της υποχρέωσης συμμόρφωσης με τις οδηγίες, οι οποίες εφαρμόζονται στο πλαίσιο της ενωσιακής πολιτικής για τους σιδηροδρόμους.

Η δράση σε επίπεδο ΕΕ στοχεύει στην εξασφάλιση της συνεκτικής εφαρμογής του κεκτημένου της ΕΕ στο σιδηροδρομικό τομέα, γεγονός που θα οδηγήσει στη δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου χωρίς περιττούς διοικητικούς και τεχνικούς φραγμούς.

Οι επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών που θα εγκατασταθούν στην ελληνική αγορά δεν επιβαρύνονται με πρόσθετο κόστος εγκατάστασης, εκτός του προβλεπόμενου από προηγούμενες ρυθμίσεις, κόστους αδειοδότησης.

Λόγω της τεχνικής εναρμόνισης, δηλαδή ενιαίοι κανόνες διαλειτουργικότητας και ασφάλειας θα μειωθεί το διοικητικό κόστος των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ενώ δεν επιβαρύνονται με πρόσθετα κόστη, εκτός του προβλεπόμενου από προηγούμενες ρυθμίσεις, κόστους για απόκτηση πιστοποιητικού ασφάλειας.

3.4 Αναφέρατε αναλυτικά την επίδραση της προτεινόμενης ρύθμισης στις λειτουργίες της παραγωγής και του μάρκετινγκ των επιχειρήσεων

Η σιδηροδρομική υποδομή αποτελεί τον κεντρικό κορμό και την κινητήρια δύναμη της εσωτερικής αγοράς αλλά και φυσικό μονοπώλιο λόγω του υψηλού της κόστους. Δεδομένης της αυξανόμενης πίεσης στα δημόσια οικονομικά, η βελτιωμένη απόδοση είναι περισσότερο κρίσιμης σημασίας από ποτέ για την εξασφάλιση της βέλτιστης διαχείρισης και αξιοποίησης της κοινής υποδομής από τις διάφορες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (ΣΕ). Πρέπει να αντιμετωπιστούν οι φραγμοί εισόδου στον σιδηροδρομικό τομέα ώστε να καταστεί δυνατή η αειφόρος ανάπτυξη.

Η ενίσχυση των ανταγωνιστικών πιέσεων και η εξειδίκευση των φορέων της αγοράς θα έχει πρόσθετη θετική επίδραση στην παραγωγικότητα και την αποδοτικότητά των επιχειρήσεων.

Η ενίσχυση της ενιαίας αγοράς με τη βελτιστοποίηση της διακυβέρνησης της διαχείρισης των υποδομών, ιδίως εξασφαλίζοντας ότι ο διαχειριστής υποδομών α) εκτελεί ένα συνεκτικό σύνολο καθηκόντων, συντονίζεται με τους ομότιμους του σε επίπεδο ΕΕ για διασυνοριακά ζητήματα και ανταποκρίνεται στις ανάγκες των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων («πρόκληση όσον αφορά την απόδοση») και β) επιτρέπει την αποτελεσματική και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στην υποδομή («πρόκληση όσον αφορά την ισότιμη πρόσβαση»), συνιστά αλλαγή στην επιχειρηματική κουλτούρα, σε όλα τα επίπεδα λειτουργίας των επιχειρήσεων για να υποστηριχθεί η παροχή ασφαλών και ποιοτικών υπηρεσιών στην κοινωνία και η αειφόρος ανάπτυξη.

3.5. Αναφέρατε αναλυτικά και αιτιολογήστε την επίδραση της αξιολογούμενης ρύθμισης στην ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων

Στόχος της νομοθετικής πρωτοβουλίας για την ασφάλεια και διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων είναι η ενίσχυση των οικονομικών κλίμακας για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε όλη την ΕΕ, μέσω της μείωσης του διοικητικού κόστους και της επιτάχυνσης των διοικητικών διαδικασιών για την έκδοση πιστοποιητικών ασφάλειας και έγκρισης οχημάτων. Επίσης επιδιώκεται η εξάλειψη εμποδίων για το περαιτέρω άνοιγμα της αγοράς και η αποφυγή διακρίσεων.

Η βελτίωση του ρυθμιστικού πλαισίου ενισχύει την επιχειρηματικότητα. Η ενίσχυση της επιχειρηματικότητας βελτιώνει την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων και της εθνικής οικονομίας.

3.6. Προσδιορίστε το διοικητικό βάρος των επιχειρήσεων που προκαλεί ή αφαιρεί η προτεινόμενη ρύθμιση, εφαρμόζοντας το «τυποποιημένο μοντέλο κόστους»

Η βελτίωση του θεσμικού πλαισίου αυτού, η ενιαιοποίηση και απλούστευση διοικητικών διαδικασιών, συμβάλλει στη μείωση της εθνικής κανονιστικής πολυπλοκότητας και της γραφειοκρατίας.

Για τις σιδηροδρομικές μεταφορικές επιχειρήσεις ή άλλες επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών δεν προκύπτουν πρόσθετες διοικητικές επιβαρύνσεις και υποχρεώσεις συλλογής δεδομένων.

3.7 Προσδιορίστε ειδικότερα και μετρήστε αναλυτικά και ξεχωριστά το κόστος και τα οφέλη που θα προκύψουν από την προτεινόμενη ρύθμιση για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις

Στα οφέλη προς τις επιχειρήσεις περιλαμβάνονται:

- Η χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στην αγορά των εσωτερικών επιβατικών μεταφορών με την κατάργηση των μονοπωλίων
- Η διασφάλιση των κανόνων ανταγωνισμού
- Η διεθνοποίηση, διαφοροποίηση και καθετοποίηση των δραστηριοτήτων με τη δημιουργία ή εξειδίκευση της αγοράς
- Η δυνατότητα συμπράξεων δημόσιου – ιδιωτικού τομέα
- Η άρση των τεχνικών και διοικητικών εμποδίων για την είσοδο στην αγορά και τη λειτουργία τους

Στα κόστη περιλαμβάνονται:

- Το τέλος αδειοδότησης
- Παράβολα διαλειτουργικότητας
- Παράβολα ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας
- Παράβολα για την πιστοποίηση φορέων λειτουργιών συντήρησης
- Το κόστος συμμόρφωσης προς τους εθνικούς και ενωσιακούς κανόνες ασφάλειας και διαλειτουργικότητας

- Το κόστος εκσυγχρονισμού και εφαρμογής εργαλείων management, απαραίτητων για την εξασφάλιση ανταγωνιστικής θέσης στην αγορά

Επισημαίνεται ότι στο άρθρο 84 υπάρχει πρόβλεψη για μειωμένο παράβολο για χορήγηση ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας σε μικρές ή μεσαίες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Τα ανωτέρω κόστη (εκτός αυτών της αδειοδότησης, πιστοποίησης ασφάλειας και έγκρισης οχήματος τα οποία περιλαμβάνονται στην υφιστάμενη νομοθεσία και ορισμένα επικαιροποιούνται) δεν εισάγονται απαραίτητα και άμεσα από τις εθνικές ρυθμίσεις αλλά απορρέουν από τις συνθήκες που επικρατούν στο ενωσιακό επιχειρηματικό περιβάλλον.

Τέλος το υφιστάμενο κόστος συναλλαγών επηρεάζεται κατά θετικό αν και περιορισμένο τρόπο μέσω της καλύτερης ευθυγράμμισης μεταξύ των διαχειριστών υποδομής και των ΣΕ, το ρυθμιστικό κόστος και το κόστος επιβολής της νομοθεσίας αυξάνονται ελαφρώς καθώς τα μέτρα αποδοτικότητας συνεπάγονται περιορισμένο διοικητικό φόρτο.

3.8. Προσδιορίστε αναλυτικά τα οφέλη ή την επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού, που αναμένεται να προκληθούν από την εξεταζόμενη ρύθμιση

Δεν προκύπτουν επιβαρύνσεις στον κρατικό προϋπολογισμό.

Η εισπραξη ποσών από τα παράβολα για τη διαλειτουργικότητα, για τα ενιαία πιστοποιητικά ασφάλειας και για την πιστοποίηση φορέων υπευθύνων για τη συντήρηση οχημάτων που προβλέπονται στο τέταρτο μέρος του νόμου, αποτελεί θετική δημοσιονομική επίπτωση.

Η απελευθέρωση της αγοράς και η είσοδος νέων επιχειρήσεων στους συναφείς κλάδους αναμένεται να επηρεάσει θετικά τα φορολογικά έσοδα και να μειώσει τις κοινωνικές δαπάνες ανάλογα με την αύξηση της απασχόλησης στον τομέα.

Επίσης, η διατήρηση του υφιστάμενου μοντέλου, με πλήρη διαχωρισμό του διαχειριστή υποδομής και των επιχειρήσεων εξασφαλίζει οικονομική διαφάνεια και μειώνει το ρυθμιστικό κόστος με περιορισμένο κόστος επιβολής της νομοθεσίας.

3.9. Προσδιορίστε αναλυτικά τυχόν συνέπειες της προτεινόμενης ρύθμισης στην εθνική οικονομία

Ο τομέας των μεταφορών αποτελεί σημαντικό άξονα της αναπτυξιακής πολιτικής. Η συμμετοχή των σιδηροδρομικών μεταφορών στο ΑΕΠ της χώρας αναμένεται να αυξηθεί, με ανάλογες επιπτώσεις στις εξαγωγές και στην απασχόληση. Η προοπτική αυτή ενισχύεται με την ενδυνάμωση της γεωπολιτικής ως προς γειτονικές αναπτυσσόμενες χώρες, την εξειδίκευση κλάδων συνέργειας (π.χ. εφοδιαστική), την ολοκλήρωση των υποδομών και τη δημιουργία νέων αγορών.

Η βελτίωση της διασύνδεσης και της διαλειτουργικότητας των εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων θα προωθήσει τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές εντός της Ένωσης και με τις τρίτες χώρες, κάτι που είναι σημαντικό για την εθνική οικονομία.

Τέλος αναμένονται θετικές επιπτώσεις στον κλάδο των κατασκευών και της σιδηροδρομικής βιομηχανίας. Η δημιουργία μιας αγοράς εξοπλισμού και υπηρεσιών για την κατασκευή του σιδηροδρομικού συστήματος θα είναι επωφελής για την οικονομία της Ελλάδας.

4. Συνέπειες στην κοινωνία και στους πολίτες

4.1. Αναφέρατε τις προσδοκώμενες συνέπειες της προτεινόμενης ρύθμισης στην κοινωνία γενικά και στις επηρεαζόμενες κοινωνικές ομάδες ειδικά

Η αύξηση της απασχόλησης, μέσω της εισόδου νέων επιχειρήσεων στην αγορά και η αναμενόμενη τόνωση της ζήτησης μεταφορών λόγω της δυναμικότητας του κλάδου και της αναπτυξιακής πορείας της ελληνικής οικονομίας θα συμβάλλουν στην άνοδο του βιοτικού επιπέδου.

Κυρίως οι επιβάτες και οι επιχειρήσεις σιδηροδρομικών αλλά και άλλων εξαγωγικών κλάδων θα ωφεληθούν σημαντικά από τον εκσυγχρονισμό του συστήματος.

Η αύξηση της κυκλοφορίας και η βελτίωση της αποδοτικότητας έχουν τις πλέον θετικές κοινωνικές επιπτώσεις.

4.2. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τα οφέλη που αναμένεται να προκύψουν για τον πολίτη από την προτεινόμενη ρύθμιση

Οι ρυθμίσεις επιδιώκουν τη διασφάλιση συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού στον τομέα, με στόχο τη βιώσιμη κινητικότητα και ανάπτυξη. Ειδικότερα προωθούνται ασφαλείς και βιώσιμες σιδηροδρομικές υπηρεσίες προς τους πολίτες.

4.3. Αναφέρατε τα σημεία της προτεινόμενης ρύθμισης, τα οποία επιφέρουν βελτίωση των υπηρεσιών του Κράτους προς τον πολίτη.

Εκχώρηση αρμοδιοτήτων προς την Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και ευρωπαϊκά όργανα (Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης) και αποσαφήνιση του ρόλου και των αρμοδιοτήτων των εμπλεκόμενων στο σιδηροδρομικό σύστημα, γεγονός που θα ενισχύσει την διαφάνεια και την αποτελεσματικότητα των υπηρεσιών προς τους πολίτες.

4.4. Αναφέρατε τα σημεία της προτεινόμενης ρύθμισης, που απλουστεύουν τις διοικητικές διαδικασίες

- Καθιέρωση ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας και διαδικασίας για έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά, προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι υφιστάμενες δαπανηρές και χρονοβόρες διαδικασίες για την λήψη έγκρισης σιδηροδρομικού οχήματος και πιστοποιητικού ασφάλειας σιδηροδρομικής επιχείρησης.
- Διατάξεις για την μείωση εθνικών κανόνων, δεδομένου ότι αυτοί λειτουργούν ως φραγμοί στην είσοδο νέων επιχειρήσεων στην αγορά.
- Συνοχή εθνικού και ενωσιακού πλαισίου στην ασφάλεια και διαλειτουργικότητα.

- Επιμερισμός αρμοδιοτήτων μεταξύ Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων και Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και σύναψη συμφωνιών συνεργασίας μεταξύ τους για την αποτελεσματική διαχείριση των αρμοδιοτήτων τους.

5. Συνέπειες στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

5.1. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης για τη βιώσιμη ανάπτυξη, τη βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος και τη μείωση των περιβαλλοντικών κινδύνων

Η ανάπτυξη των σιδηροδρόμων αποτελεί προτεραιότητα της πολιτικής μεταφορών, στο πλαίσιο της βιώσιμης κινητικότητας και της αειφόρου ανάπτυξης, καθώς το τρένο είναι το πιο φιλικό προς το περιβάλλον μέσο μεταφοράς.

Διατάξεις για την προστασία του περιβάλλοντος περιλαμβάνονται στο πρώτο μέρος του νόμου και ειδικότερα αφορούν στην κατασκευή των σιδηροδρομικών έργων. Ειδικότερα μία από τις βασικές απαιτήσεις που πρέπει να πληρούν τα σιδηροδρομικά υποσυστήματα (υποδομή, ενέργεια, τροχαιό υλικό και έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση) και τα στοιχεία διαλειτουργικότητας αφορά στη προστασία του περιβάλλοντος.

Επίσης στο δεύτερο μέρος του νόμου και μέσω της καταγραφής των υφιστάμενων δυσχερειών και των συστάσεων από την Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (ΕΔΙΣΑΣ) οι οποίες θα απευθύνονται στους εμπλεκόμενους φορείς προκειμένου να αποφευχθούν πιθανά μελλοντικά ατυχήματα ή συμβάντα, δημιουργείται ένα πλαίσιο μέσω του οποίου προωθείται η μείωση των περιβαλλοντολογικών επιπτώσεων σε περίπτωση ατυχήματος ιδιαίτερα στον τομέα της μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων.

6. Αρμοδιότητα

6.1. Αναφέρατε τα υπουργεία που είναι συναρμόδια για τον σχεδιασμό και την προώθηση της αξιολογούμενης ρύθμισης, αιτιολογώντας ειδικά τους λόγους συναρμοδιότητας

- Υπουργείο Οικονομικών: κανονιστικές πράξεις οικονομικού χαρακτήρα
- Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων: αναπτυξιακός σχεδιασμός, εποπτεία αγοράς και ρυθμίσεις του επιχειρηματικού περιβάλλοντος.
- Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων: κοινωνικές διατάξεις για τους μηχανοδηγούς.

6.2. Αναφέρατε αναλυτικά τις υπηρεσίες, που θα είναι αρμόδιες για την εφαρμογή κάθε ξεχωριστής δράσης που προέρχεται από την εξεταζόμενη ρύθμιση

- Για την παρακολούθηση και διασφάλιση της ορθής εφαρμογή των ρυθμίσεων αρμόδια είναι η Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών.
- Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) ασκεί τα καθήκοντα του ρυθμιστικού φορέα της αγοράς και της εθνικής αρχής ασφάλειας.
- Η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (ΕΔΙΣΑΣ) αποτελεί τον εθνικό φορέα διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων.

7. Τήρηση Νομοτεχνικών Κανόνων και Κωδικοποίηση

7.1. Αναφέρατε τους νομοτεχνικούς κανόνες, οι οποίοι εφαρμόστηκαν κατά τη σύνταξη της προτεινόμενης διάταξης, με αναφορά στο εγχειρίδιο οδηγιών της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής (ΚΕ.Ν.Ε.)

Το σχέδιο νόμου καταρτίστηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 4622/19 «Επιτελικό Κράτος: Οργάνωση, λειτουργία και διαφάνεια της Κυβέρνησης, των Κυβερνητικών Οργάνων και της Κεντρικής Δημόσιας Διοίκησης.» καθώς και σύμφωνα με το εγχειρίδιο εναρμόνισης της Γενικής Γραμματείας της Κυβέρνησης του 2013.

7.2. Προσδιορίστε τις διατάξεις που τροποποιεί, αντικαθιστά ή καταργεί η προτεινόμενη ρύθμιση και ιδίως αναφέρατε εάν υπάρχει ήδη κώδικας ρυθμίσεων συναφών με την προτεινόμενη

Με τις προτεινόμενες διατάξεις του πρώτου και του δεύτερου μέρους του νόμου καταργούνται το π.δ. 104/2010 (Α' 181), το π.δ. 160/2007 (Α'201), τα άρθρα 12 έως 16 και 18 του ν.4313/2014 (Α' 261), τα άρθρα 87, 88, 89 του ν. 4199/2013 (Α'216), το άρθρο 27 του ν.3534/2007 (Α'40) και το άρθρο 32 του ν. 3911/2011 (Α'12).

Η οδηγία 2016/2370, η οποία μεταφέρεται στο εθνικό δίκαιο με την προτεινόμενη ρύθμιση του τρίτου μέρους, αποτελεί στο σύνολό της τροποποίηση της προγενέστερης οδηγίας 2012/34/ΕΕ για τη δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, η οποία μεταφέρθηκε στο εθνικό δίκαιο με το ν.4408/16. Οι τροποποιήσεις επέρχονται στο άρθρο 1 της οδηγίας 2370/16 και τροποποιούνται τα άρθρα 2,3,10,11,13,19,32, 38,53,54,56,57 και αντικαθίσταται το άρθρο 7 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ. Αντιστοίχως τροποποιείται ο ν.4408/16.

7.3. Αναφέρατε τις εν γένει βελτιώσεις που επιφέρει η προτεινόμενη ρύθμιση στην έννομη τάξη και ειδικά τις διατάξεις που κωδικοποιεί ή απλουστεύει

Οι οδηγίες που μεταφέρονται με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις κωδικοποιούν και τροποποιούν προγενέστερες οδηγίες και συνεπώς και αντίστοιχα το εθνικό δίκαιο.

8. Διαφάνεια - Κοινωνική συμμετοχή

8.1. Αναφέρατε αναλυτικά τους κοινωνικούς εταίρους και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που κλήθηκαν να λάβουν μέρος στην διαβούλευση για την προτεινόμενη ρύθμιση

Τόσο κατά το έτος 2017 όσο και κατά το έτος 2018 διενεργήθηκαν εκτενείς διαβουλεύσεις με εμπλεκόμενους φορείς και πιο συγκεκριμένα με τους: ΡΑΣ, ΕΔΙΣΑΣ, ΕΣΥΔ, ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, ΓΑΙΑΟΣΕ, ΕΕΣΣΤΥ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ΣΤΑΣΥ και ΑΜΕΤΡΟ.

Επίσης, υπό τον συντονισμό της πολιτικής ηγεσίας το σχέδιο νόμου για την ενσωμάτωση των οδηγιών αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα του Υπουργείου στις 21/06/2019.

Τέλος, το σχέδιο νόμου αναρτήθηκε προς διαβούλευση την 19/09/2019 στον σύνδεσμο: <http://www.opengov.gr/yme/?p=4064>.

8.2. Περιγράψτε αναλυτικά τον τόπο, τον χρόνο και τη διάρκεια της διαβούλευσης, τους συμμετέχοντες σε αυτήν, και τη διαδικασία διαβούλευσης που επελέγη

Διενεργήθηκαν τόσο κατά το έτος 2017 όσο και κατά το έτος 2018 συσκέψεις στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών με την συμμετοχή των ανωτέρω εμπλεκόμενων φορέων και απεστάλησαν εγγράφως οι απόψεις τους επί των θεμάτων αρμοδιότητάς τους.

8.3. Αναφερθείτε στα αποτελέσματα της διαβούλευσης, αναφέροντας επιγραμματικά τις κυριότερες απόψεις που εκφράστηκαν υπέρ και κατά της προτεινόμενης ρύθμισης ή επιμέρους θεμάτων της

Δεδομένου ότι με τις οδηγίες για την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα αναδιατυπώνεται το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο στους υπόψη τομείς, οι εμπλεκόμενοι φορείς δεν είχαν αντιρρήσεις επί των προτεινόμενων ρυθμίσεων του πρώτου και δεύτερου μέρους του νόμου. Προτείνουν διορθώσεις επί της ορολογίας και κάποιες ελάσσοнос σημασίας παρατηρήσεις που επί το πλείστον ενσωματώθηκαν στο κείμενο ενώ συνέβαλαν στην επίλυση θεμάτων όπως η έγκριση συρμών μετρό που λειτουργούν στο σιδηροδρομικό σύστημα, ο προσδιορισμός τουριστικής/ ιστορικής υποδομής/οχημάτων και η ρύθμιση θεμάτων ασφάλειας σε αυτή, η αποσαφήνιση των αρμοδιοτήτων της ΡΑΣ στις περιπτώσεις παρεκκλίσεων, στην εκκαθάριση των τεχνικών κανόνων αλλά και στην παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τους ισχύοντες κανόνες περί του χρόνου εργασίας, οδήγησης και ανάπαυσης των μηχανοδηγών.

Αναφορικά με το τρίτο μέρος του νόμου, το θέμα που εξετάστηκε εκτενώς ήταν επιλογή του μοντέλου διακυβέρνησης της υποδομής και τελικώς επιλέχθηκε η διατήρηση του υφιστάμενου μοντέλου οριζόντιας διάρθρωσης με πλήρη ανεξαρτησία.

B: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΛΛΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ

9. Γενική Αξιολόγηση

9.1 Περιγράψτε χωριστά και αναλυτικά το πρόβλημα που καλείται να αντιμετωπίσει κάθε μία «άλλη διάταξη» που περιλαμβάνεται στο προτεινόμενο σχέδιο νόμου

Το τέταρτο μέρος του νόμου περιλαμβάνει «άλλες διατάξεις». Στα άρθρα αυτά ρυθμίζονται εκ νέου, με βάση τις καινούργιες οδηγίες, τα υφιστάμενα παράβολα για την έγκριση σιδηροδρομικών υποσυστημάτων και οχημάτων, τα παράβολα για τα ενιαία πιστοποιητικά ασφάλειας και τα παράβολα για την πιστοποίηση φορέων υπευθύνων για τη συντήρηση οχημάτων.

10. Διαφάνεια και Διαβούλευση

10.1. Αναφέρατε επιγραμματικά τους κοινωνικούς εταίρους και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που εκλήθησαν να λάβουν μέρος στη διαβούλευση για κάθε μία προτεινόμενη «άλλη διάταξη», τον τόπο, τον χρόνο και τη διάρκεια της διαβούλευσης, τους συμμετέχοντες σε αυτήν, και τη διαδικασία διαβούλευσης που επελέγη, αιτιολογώντας τις επιλογές αυτές.

Δεδομένου ότι τα παράβολα του νόμου καταβάλλονται στην ΡΑΣ, έγινε διαβούλευση με την τελευταία για την αποτελεσματική ρύθμιση του θέματος και προσαρμογή στις νέες οδηγίες.