

Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης

ΤΙΤΛΟΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ
Σχέδιο Νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών
με τίτλο

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

Επισπεύδον Υπουργείο

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

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

ΤΖΙΜΑ ΑΛΙΚΗ 2106508071 tzima.al@gmail.com

ΦΩΤΕΙΝΗ ΠΑΠΑΤΣΩΡΗ 2106508010 fpapatsori@gmail.com

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

ΤΟΜΕΙΣ ΝΟΜΟΘΕΤΗΣΗΣ

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

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

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

³ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Οικονομικών.

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

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

ΕΝΟΤΗΤΑ Α: Αιτιολογική έκθεση

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

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

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

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

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

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

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

--	--

Στόχοι αξιολογούμενης ρύθμισης																																									
7.	Σημειώστε ποιοι από τους στόχους βιώσιμης ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών επιδιώκονται με την αξιολογούμενη ρύθμιση <table border="0"> <tr> <td>☐</td> <td></td> <td>☐</td> <td></td> <td>☐</td> <td></td> <td>☐</td> <td></td> <td>☐</td> <td></td> </tr> <tr> <td>☐</td> <td></td> <td>☐</td> <td></td> <td>X</td> <td></td> <td>X</td> <td></td> <td>☐</td> <td></td> </tr> <tr> <td>X</td> <td></td> <td>☐</td> <td></td> <td>☐</td> <td></td> <td>☐</td> <td></td> <td>☐</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>☐</td> <td></td> <td>X</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	☐		☐		☐		☐		☐		☐		☐		X		X		☐		X		☐		☐		☐		☐			☐		X						
☐		☐		☐		☐		☐																																	
☐		☐		X		X		☐																																	
X		☐		☐		☐		☐																																	
	☐		X																																						
8.	Ποιοι είναι οι στόχοι της αξιολογούμενης ρύθμισης; <table border="1"> <tr> <td> i) βραχυπρόθεσμοι: </td> <td> Άρθρα 36-53: Ο σχεδιασμός του έργου των αστικών συγκοινωνιών με τον καθορισμό των αντίστοιχων γεωγραφικών περιοχών, η διενέργεια των διαγωνιστικών διαδικασιών για την ανάθεση των συμβάσεων παροχής αστικού συγκοινωνιακού έργου από τους αναδόχους. Άρθρα 36-51: Ο σαφής διαχωρισμός των αρμοδιοτήτων των δύο εταιρειών ώστε να επιτευχθούν η διακριτή κατανομή τους και η αποτελεσματικότερη λειτουργία των δύο εταιρειών. Άρθρο 52: Η άμεση και ενιαία αντιμετώπιση επί ομοίων τεχνικών και νομικών θεμάτων που εισάγονται στα Τεχνικά Συμβούλια νομικών </td> </tr> </table>	i) βραχυπρόθεσμοι:	Άρθρα 36-53: Ο σχεδιασμός του έργου των αστικών συγκοινωνιών με τον καθορισμό των αντίστοιχων γεωγραφικών περιοχών, η διενέργεια των διαγωνιστικών διαδικασιών για την ανάθεση των συμβάσεων παροχής αστικού συγκοινωνιακού έργου από τους αναδόχους. Άρθρα 36-51: Ο σαφής διαχωρισμός των αρμοδιοτήτων των δύο εταιρειών ώστε να επιτευχθούν η διακριτή κατανομή τους και η αποτελεσματικότερη λειτουργία των δύο εταιρειών. Άρθρο 52: Η άμεση και ενιαία αντιμετώπιση επί ομοίων τεχνικών και νομικών θεμάτων που εισάγονται στα Τεχνικά Συμβούλια νομικών																																						
i) βραχυπρόθεσμοι:	Άρθρα 36-53: Ο σχεδιασμός του έργου των αστικών συγκοινωνιών με τον καθορισμό των αντίστοιχων γεωγραφικών περιοχών, η διενέργεια των διαγωνιστικών διαδικασιών για την ανάθεση των συμβάσεων παροχής αστικού συγκοινωνιακού έργου από τους αναδόχους. Άρθρα 36-51: Ο σαφής διαχωρισμός των αρμοδιοτήτων των δύο εταιρειών ώστε να επιτευχθούν η διακριτή κατανομή τους και η αποτελεσματικότερη λειτουργία των δύο εταιρειών. Άρθρο 52: Η άμεση και ενιαία αντιμετώπιση επί ομοίων τεχνικών και νομικών θεμάτων που εισάγονται στα Τεχνικά Συμβούλια νομικών																																								

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

➤ Εκπαίδευση - Πολιτισμός:

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

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

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

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

➤ Εθνική άμυνα - Εξωτερική πολιτική:

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

➤ Οικονομική / Δημοσιονομική / Φορολογική πολιτική:

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

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

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

➤ Κοινωνική πολιτική:

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

ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Πραγματικό ύψος συντάξεων ανά ασφαλιστική ομάδα (μισθωτοί του ιδιωτικού τομέα, δημόσιοι υπάλληλοι, επαγγελματίες και έμποροι, αγρότες) και ανά έτη συνολικής ασφάλισης και αντίστοιχες δαπάνες							
Ύψος ασφαλιστικών εισφορών ανά ασφαλιστική ομάδα (μισθωτοί του ιδιωτικού τομέα, δημόσιοι υπάλληλοι, επαγγελματίες και έμποροι, αγρότες) και αντίστοιχα έσοδα του ΕΦΚΑ							
Ηλικία (πραγματική) συνταξιοδότησης ανά πληθυσμιακή ομάδα και έτη συνολικής ασφάλισης							
Μέσος χρόνος απονομής σύνταξης							
Αριθμός επιχειρησιακών, κλαδικών και ομοιοεπαγγελματικών παμψηφείων (από δοσολογία δαπάνης στην Α.Π.Π) (γεκκριμένο έτος)							
Αριθμός/ποσοστό εργαζομένων που καλύπτονται από αυτές							
Ποσοστό προσφύγων σχετικά με την απονομή σύνταξης που γράφονται υπέρ της ο.κ.α. και συνήφθησαν χωρίς προσφυγή σε διαμεσολάβηση							
Αριθμός/ποσοστό σ.σ.ε. που συνήφθησαν χωρίς προσφυγή σε διαιτησία							
Μέσος χρόνος ολοκλήρωσης διαδικασίας μεσολάβησης							
Μέσος χρόνος ολοκλήρωσης διαδικασίας διαιτησίας							
Μέση διάρκεια σ.σ.ε. (προβλεπόμενη στα σχετικά κείμενα αλλά και πραγματική με την έννοια της παράτασης μετά τη συμβατική τους λήξη)							
Ώρες εργασίας ανά ημέρα, εβδομάδα και ανά κλάδο οικονομίας							
Αριθμός αμειβόμενων υπερωριών (που δηλώθηκαν) ανά εργαζόμενο και κλάδο οικονομίας							
Αριθμός ατυχημάτων ανά κλάδο οικονομίας και αριθμός/ποσοστό ατυχημάτων που προκάλεσαν θάνατο ή αναπηρία							

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

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

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

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

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

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

➤ Δημόσια Διοίκηση – Δημόσια τάξη – Δικαιοσύνη:

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

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

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

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

➤ Ανάπτυξη – Επενδυτική δραστηριότητα:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ΕΚΘΕΣΗ
Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους

(άρθρο 75 παρ. 1 ή 2 του Συντάγματος)

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

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

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

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

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

Από τις προτεινόμενες διατάξεις προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

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

Αθήνα,20....

Ο/ Η Γενικ.... Διευθυντ.....

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

ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

(άρθρο 75 παρ. 3 του Συντάγματος)

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

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

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

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

Αθήνα,20....

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΝΟΤΗΤΑ Δ: Έκθεση γενικών συνεπειών

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

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

	Αυξημένη αξιοπιστία / διαφάνεια θεσμών	X				
	Βελτιωμένη διαχείριση κινδύνων	X				
	Άλλο					

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

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

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

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

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

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

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

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

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

Δεν προκύπτουν κίνδυνοι από την εφαρμογή των αξιολογούμενων ρυθμίσεων.

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

ΕΝΟΤΗΤΑ Ε: Έκθεση διαβούλευσης

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

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

ΓΙΑ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με τίτλο

«Δημόσιες υπεραστικές και αστικές τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών»

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

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

Ειδικότερα:

ΜΕΡΟΣ Α'

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α' ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

1. Στατιστικά στοιχεία

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

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

2. Παρουσίαση σχολίων κατ' άρθρο

Άρθρο 1:

Υποβλήθηκε συνολικά ένα (1) σχόλιο:

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

Άρθρο 2:

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

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

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

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

Άρθρο 3:

Υποβλήθηκε συνολικά ένα (1) σχόλιο.

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

Άρθρο 4:

Υποβλήθηκε συνολικά ένα (1) σχόλιο.

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

Κεφάλαια Β' έως Η'

1. Στατιστικά στοιχεία

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

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

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

2. Παρουσίαση σχολίων κατ' άρθρο

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

Άρθρο 6:

Υποβλήθηκε συνολικά ένα (1) σχόλιο. Ειδικότερα,

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

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

Άρθρο 7:

Υποβλήθηκαν συνολικά τρία (3) σχόλια. Ειδικότερα:

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

Άρθρο 9:

Υποβλήθηκαν συνολικά τρία (3) σχόλια. Ειδικότερα:

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

Άρθρο 10:

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

Άρθρο 11:

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

Άρθρο 12:

Υποβλήθηκαν δυο (2) σχόλια.

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

Άρθρο 13:

Υποβλήθηκαν συνολικά τέσσερα (4) σχόλια. Ειδικότερα:

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

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

Άρθρο 14:

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

Άρθρο 15:

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

Άρθρο 17:

Υποβλήθηκαν συνολικά 15 σχόλια. Ειδικότερα:

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

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

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

Άρθρο 18:

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

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

Άρθρο 19:

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

Άρθρο 26:

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

Άρθρο 29:

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

Άρθρο 30:

Υποβλήθηκαν συνολικά δυο (2) σχόλια. Ειδικότερα:

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

Άρθρο 31:

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

Άρθρο 33:

Υποβλήθηκαν συνολικά δυο (2) σχόλια. Ειδικότερα:

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

ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΤ: Έκθεση νομιμότητας

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

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

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

ΕΝΟΤΗΤΑ Ζ: Πίνακας τροποποιούμενων ή καταργούμενων διατάξεων

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

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

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

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

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

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

Σχεδίου Δράσης της παραγράφου 5 του άρθρου 5 του παρόντος και την εκτέλεση όλων των εργασιών που απαιτούνται για το ενεργό σιδηροδρομικό δίκτυο και για το ενεργό δίκτυο σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας, δηλαδή τόσο την εκτέλεση της τακτικής, όσο και της βαριάς συντήρησης. Επίσης, αναλαμβάνει την εκτέλεση εργασιών ανακαίνισης και αναβάθμισης της σιδηροδρομικής υποδομής στο ενεργό δίκτυο, ώστε να ελαχιστοποιούνται ενδεχόμενες διακοπές αναφορικά με την παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών, καθώς και στο ενεργό δίκτυο σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας, ώστε να αποκαθίσταται το συντομότερο δυνατόν η λειτουργία του. Η ΟΣΕ Α.Ε., μέσω του προγραμματισμού των εργασιών συντήρησης της εν λειτουργία σιδηροδρομικής γραμμής, έχει ως στόχο τη μείωση των σφαλμάτων ώστε να σταθεροποιείται η αποτελεσματική κυκλοφορία της γραμμής και να περιορίζεται η πιθανότητα υποβάθμισης της ποιότητάς της. Η ΟΣΕ Α.Ε. έχει επίσης την εποπτεία και τον χειρισμό θεμάτων του υφιστάμενου δικτύου, όπως της επιδομής γραμμής, των γεφυρών και των μεταλλικών έργων, των υπογείων και γεωτεχνικών έργων και λοιπών υφισταμένων εγκαταστάσεων, την σύνταξη κανονισμών και προδιαγραφών, τη μεταφορά τεχνογνωσίας, την παρακολούθηση τεχνολογικών εξελίξεων στα θέματα επιδομής, υποδομής και κυκλοφορίας και ποιοτικής παρακολούθησης η/και

σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας" (ΕΕ L 315/51 της 3.12.2007), καθώς και

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

3. Για την εκπλήρωση των σκοπών του, ο ΟΣΕ μπορεί να ιδρύει θυγατρικές εταιρίες οποιασδήποτε μορφής ή να συμμετέχει σε εταιρίες ή σε κοινοπραξίες και να τους εκχωρεί αρμοδιότητες ή και δραστηριότητες του."

Άρθρο 3

Άρθρο 3

Κυριότητα σιδηροδρομικής υποδομής

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

2. Η κατασκευή νέων γραμμών ή δικτύων υποδομής, καθώς επίσης η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός των υφιστάμενων εγκρίνονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών, μετά από σχετική πρόταση του ΟΣΕ. Στην απόφαση αυτή καθορίζονται επίσης το ύψος των επενδύσεων, η επιχορήγηση αυτών από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (Π.Δ.Ε.), ως και οι λοιπές πηγές χρηματοδότησής τους. Η κυριότητα των έργων σιδηροδρομικής υποδομής, τα οποία ολοκληρώνονται με την υλοποίηση των επενδυτικών προγραμμάτων του Οργανισμού,

αξιολόγησης της σιδηροδρομικής γραμμής.

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

α) η διαχείριση των συστημάτων ρύθμισης και ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας,

β) η ίδρυση και λειτουργία σχολών ή εκπαιδευτικών κέντρων

οποιασδήποτε φύσεως, για την παροχή εκπαίδευσης προς οποιοδήποτε πρόσωπο, όπως, ενδεικτικώς, για τους σκοπούς της Οδηγίας 2007/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 "σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας" (ΕΕ L 315/51 της 3.12.2007), καθώς και

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

4. Για την εκπλήρωση των σκοπών της, η ΟΣΕ Α.Ε. μπορεί να ιδρύει θυγατρικές εταιρίες οποιασδήποτε μορφής ή να συμμετέχει σε εταιρίες ή σε κοινοπραξίες και να τους εκχωρεί αρμοδιότητες ή και δραστηριότητες της. Επιπλέον μπορεί να συνεργάζεται με τρίτες ανεξάρτητες εταιρίες, οι οποίες δραστηριοποιούνται στον σιδηροδρομικό τομέα για την εκπλήρωση των σκοπών τους και εντός του πλαισίου των αρμοδιοτήτων τους, υπό τις προϋποθέσεις του άρθρου 7γ του ν. 4408/2016 (Α' 135)."

μεταβιβάζεται από το Δημόσιο στον ΟΣΕ. Η αξία των νέων έργων (νέες γραμμές, κτίρια, εγκαταστάσεις κ.λπ.) απεικονίζεται στη στήλη του ενεργητικού του λογαριασμού της σιδηροδρομικής υποδομής.

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

Άρθρο 7

Συμμετοχή τρίτων στην ανάπτυξη και εκμετάλλευση της σιδηροδρομικής υποδομής

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

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

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

2. Αντικαθίσταται η παρ. 2 του άρθρου 3 του ν. 2671/1998 (Α' 289) και το άρθρο 3 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 3

Κυριότητα σιδηροδρομικής υποδομής

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

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

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

3. Η ανάπτυξη νέας σιδηροδρομικής υποδομής, σύμφωνα με τους ορισμούς των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου, είναι δυνατή μόνον εφόσον τηρούνται οι προδιαγραφές κατασκευής, ασφάλειας και λειτουργίας, τις οποίες καθορίζει ο ΟΣΕ ως διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής.

4. Στο τέλος της παραγράφου 3 του άρθρου 10 του π.δ. 324/1996 μετά τη λέξη "εμπορευμάτων" προστίθεται και "επιβατών".

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

«Άρθρο 7

Συμμετοχή τρίτων στην ανάπτυξη
και εκμετάλλευση

της σιδηροδρομικής υποδομής

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

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

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

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

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

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

την πραγματοποίηση του σκοπού της και

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

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

αα) την διαχείριση όλων των τεχνικών μελετών,

συμπεριλαμβανομένων και των απαραίτητων φακέλων για την ανάθεση των έργων ή για την προμήθεια του εξοπλισμού και των υλικών,

ββ) την δημοπράτηση των έργων, την διακήρυξη μελετών, προμηθειών και υπηρεσιών,

γγ) την σύνταξη των φακέλων που αφορούν απαλλοτριώσεις, τις άδειες οικοδόμησης και τις μελέτες επιπτώσεων,

δδ) τον ποιοτικό έλεγχο των προμηθειών,

εε) την παρακολούθηση και επίβλεψη των εργασιών μέχρι την οριστική παραλαβή του έργου,

στστ) την διοικητική διαχείριση των συμβάσεων και των προμηθειών και την διαχείριση των χρηματοδοτήσεων και των πληρωμών.”

2. Για την εκπλήρωση του σκοπού της, η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. μπορεί να ιδρύει θυγατρικές εταιρίες οποιασδήποτε μορφής ή να συμμετέχει σε εταιρίες ή σε κοινοπραξίες με αντικείμενο τις δραστηριότητές της. Επιπλέον μπορεί να συνεργάζεται με τρίτες ανεξάρτητες εταιρίες, οι οποίες δραστηριοποιούνται στον σιδηροδρομικό τομέα για την

τυχόν άλλων φορέων του ευρύτερου δημόσιου τομέα, όπως αυτός ορίζεται στο άρθρο 1 του ν. 2190/1994, απαλλοτριώσεων και επιτάξεων ιδιοκτησιών, προκειμένου να εκτελεσθούν έργα που σχετίζονται με τη σιδηροδρομική υποδομή, καθώς και πάσης φύσεως έργων που ανατίθενται στην ΕΡΓΟΣΕ πραγματοποιούνται με μέριμνα της ΕΡΓΟΣΕ, η οποία έχει την ευθύνη σύνταξης των σχετικών κτηματολογικών διαγραμμάτων και κτηματολογικών πινάκων, εισηγείται αρμοδίως για την κήρυξη των σχετικών αναγκαστικών απαλλοτριώσεων, επιμελείται για την έγκαιρη έγκρισή τους από τις αρμόδιες υπηρεσίες και νομιμοποιείται στις σχετικές δίκες στο όνομα και για λογαριασμό του Δημοσίου ή του φορέα υπέρ του οποίου έχει κηρυχθεί η απαλλοτρίωση. Υπόχρεος προς καταβολή αποζημίωσης στους δικαιούχους, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στη νομοθεσία περί αναγκαστικών απαλλοτριώσεων, είναι το Δημόσιο ή ο φορέας υπέρ του οποίου κηρύχθηκε η αναγκαστική απαλλοτρίωση, κατά περίπτωση.

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

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

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

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

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

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

δικαιούχους, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στη νομοθεσία περί αναγκαστικών απαλλοτριώσεων, είναι το Δημόσιο ή ο φορέας υπέρ του οποίου κηρύχθηκε η αναγκαστική απαλλοτρίωση, κατά περίπτωση.» 2. Εντός προθεσμίας έξι (6) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ολοκληρώνονται οι απαραίτητες ενέργειες για την τροποποίηση του καταστατικού της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. προς τον σκοπό της προσαρμογής του στις διατάξεις του παρόντος νόμου.	
--	--

30.	Κατάργηση διατάξεων	
	Διατάξεις αξιολογούμενης ρύθμισης που προβλέπουν κατάργηση	Καταργούμενες διατάξεις
	Άρθρο 32 παρ. 1	1. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργούνται: α) τα άρθρα 33 έως και 49 του ν. 4568/2018 (Α' 178) περί αστικών οδικών μεταφορών και β) τα άρθρα 1 έως 49 του ν. 4199/2013 (Α' 216) περί δημόσιων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών
	Άρθρο 32 παρ. 2	2. Από την έναρξης εκτέλεσης σε όλη την επικράτεια του μεταφορικού έργου που παραχωρείται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος, καταργούνται: α) τα άρθρα 1 έως 32 του ν. 2963/2001 (Α' 268) περί οργάνωσης και λειτουργίας των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία,

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

Η. Έκθεση εφαρμογής της ρύθμισης

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

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

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

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

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

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

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

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

Αθήνα, 21 Σεπτεμβρίου 2022

Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ

PANAGIOTIS PIKRAMMENOS PANAGIOTIS PIKRAMMENOS
21.09.2022 21:27

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΙΚΡΑΜΜΕΝΟΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

CHRISTOS STAIKOURAS CHRISTOS STAIKOURAS
21.09.2022 21:17

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ

**ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ
ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ**

SPYRIDON-AIKINIS GEORGIADES SPYRIDON-AIKINIS GEORGIADES
21.09.2022 22:30

**ΣΔΠΥΡΙΔΩΝ – ΑΔΩΝΙΣ
ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ**

ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ

NIKOLAOS PANAGIOTOPOULOS NIKOLAOS PANAGIOTOPOULOS
21.09.2022 21:35

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ**

**ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ**

NIKI KERAMEOS NIKI KERAMEOS
21.09.2022 22:10

ΝΙΚΗ ΚΕΡΑΜΕΩΣ

**ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ
ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ**

KONSTANTINOS CHATZIDAKIS KONSTANTINOS CHATZIDAKIS
21.09.2022 21:41

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ**

**ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ**

KONSTANTINOS SKREKAS KONSTANTINOS SKREKAS
21.09.2022 22:38

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

PANAGIOTIS THEODORAKAKIS PANAGIOTIS THEODORAKAKIS
21.09.2022 21:47

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ
ΘΕΟΔΩΡΙΚΑΚΟΣ**

**ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ
ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ**

STYLIANI MENDONI STYLIANI MENDONI
21.09.2022 21:18

ΣΤΥΛΙΑΝΗ ΜΕΝΔΩΝΗ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ

KONSTANTINOS TSIARAS KONSTANTINOS TSIARAS
21.09.2022 21:21

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΑΡΑΣ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

MAVROUDIS VORIDIS MAVROUDIS VORIDIS
21.09.2022 21:56

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ

**ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

KONSTANTINOS KARAMANLIS KONSTANTINOS KARAMANLIS
21.09.2022 21:19

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ**

**ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ**

IOANNIS PLAKIOTAKIS IOANNIS PLAKIOTAKIS
21.09.2022 21:42

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ

ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

VASILEIOS KIKILIAS VASILEIOS KIKILIAS
21.09.2022 21:18

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΙΚΙΛΙΑΣ

ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

GEORGIOS GERAPETRITIS GEORGIOS GERAPETRITIS
21.09.2022 21:58

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ

ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

KYRIAKOS PIERRAKAKIS KYRIAKOS PIERRAKAKIS
21.09.2022 21:18

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΠΙΕΡΡΑΚΑΚΗΣ

ΟΙ ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΕΣ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

THEODOROS SKYLAKAKIS THEODOROS SKYLAKAKIS
21.09.2022 21:45

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΚΥΛΑΚΑΚΗΣ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

MILTADIS VARVITSIOTIS MILTIADIS VARVITSIOTIS
21.09.2022 21:21

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

STYLIANOS PETSAS STYLIANOS PETSAS
21.09.2022 22:02

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΕΤΣΑΣ

