

Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης

ΤΙΤΛΟΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ

«Αναβάθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, αξιολόγηση προσωπικού σιδηροδρόμων, ενίσχυση εποπτείας σιδηροδρομικού δικτύου, οργανωτική ενίσχυση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών και της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Α.Ε. και άλλες διατάξεις»

Επισπεύδον Υπουργείο

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Στοιχεία επικοινωνίας:

Γρ. Αναπληρωτή Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών τηλ.: 2106508822, email:

transport@ypyme.gr

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	
ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ⁴	
ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ – ΔΗΜΟΣΙΑ ΤΑΞΗ – ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ ⁵	
ΑΝΑΠΤΥΞΗ – ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ⁶	X

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

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

³ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών.

⁴ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης, Υπουργείου Υγείας και Υπουργείου Κοινωνικής Συνοχής και Οικογένειας.

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

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

ΕΝΟΤΗΤΑ Α: Αιτιολογική έκθεση

	Η «ταυτότητα» της αξιολογούμενης ρύθμισης
1.	Ποιο ζήτημα αντιμετωπίζει η αξιολογούμενη ρύθμιση; Αντιμετωπίζεται το ζήτημα της ενότητας και της αποτελεσματικότητας της εποπτείας του σιδηροδρομικού δικτύου μέσω της αναβάθμισης των δομών ασφαλείας, της αξιοποίησης νέων τεχνολογικών δυνατοτήτων και της ενίσχυσης του πλαισίου αξιολόγησης και επιβολής κυρώσεων σε περίπτωση παραβάσεων των κανόνων σιδηροδρομικής κυκλοφορίας και της σιδηροδρομικής νομοθεσίας. Περαιτέρω, προωθείται η επιτάχυνση της στελέχωσης και η βελτίωση της λειτουργίας της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ) και του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.). Παράλληλα, επιδιώκεται η συμμόρφωση του πλαισίου λειτουργίας των σιδηροδρόμων με την ενωσιακή νομοθεσία και, ιδίως, με την Οδηγία (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαΐου 2016 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (L 138), ενώ αντιμετωπίζεται και η ανάγκη ενίσχυσης της συνολικής ευελιξίας και αποτελεσματικότητας στη λειτουργία του νέου φορέα «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.». Τέλος, αντιμετωπίζονται επιμέρους ζητήματα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών που αφορούν ιδίως στον σιδηροδρομικό τομέα.
2.	Γιατί αποτελεί πρόβλημα; Το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο είναι αναγκαίο να αποκτήσει ένα ενιαίο και αποτελεσματικό σύστημα εποπτείας, ώστε να βελτιωθεί το επίπεδο σιδηροδρομικής ασφάλειας και πρόληψης. Περαιτέρω, είναι αναγκαίο να ενισχυθεί το πλαίσιο αξιολόγησης και επιβολής κυρώσεων σε περίπτωση παραβάσεων κανόνων σιδηροδρομικής κίνησης και σιδηροδρομικής νομοθεσίας, προκειμένου να είναι σαφέστερο και αυστηρότερο το πλαίσιο κίνησης και λειτουργίας των σιδηροδρόμων, καθώς και οι επιπτώσεις σε περίπτωση παραβάσεων. Αναγκαία είναι επίσης η συμμόρφωση του εθνικού πλαισίου με την ενωσιακή νομοθεσία και, ιδίως, με την Οδηγία (ΕΕ) 2016/798. Επιπλέον, είναι σκόπιμο να διαμορφωθεί ένα περισσότερο ευέλικτο και ταχύτερο πλαίσιο στελέχωσης, καθώς και να βελτιωθεί η λειτουργία της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.) και του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.), ως φορέων κρίσιμων για την εποπτεία και διερεύνηση στο πεδίο των σιδηροδρομικών μεταφορών. Επιπλέον, υφίσταται ανάγκη παροχής μεγαλύτερης συνολικής ευελιξίας και αποτελεσματικότητας στη λειτουργία της επιχειρησιακής δομής της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.», και απαιτούνται ειδικότερες ρυθμίσεις που εξασφαλίζουν τη συνεκτική λειτουργία του ρυθμιστικού πλαισίου για τον σιδηροδρομικό τομέα
3.	Ποιους φορείς ή πληθυσμιακές ομάδες αφορά;

	Οι ρυθμίσεις αφορούν τους φορείς «Σιδηρόδρομοι Ελλάδας Μ.Α.Ε.», τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.), τον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Μ.), καθώς και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που κινούνται στο σιδηροδρομικό δίκτυο, το προσωπικό αυτών με κρίσιμα καθήκοντα ασφαλείας και, κατά συνέπεια, το σύνολο των επιβατών που μετακινούνται μέσω αυτού.	
	Η αναγκαιότητα της αξιολογούμενης ρύθμισης	
4.	Το εν λόγω ζήτημα έχει αντιμετωπιστεί με νομοθετική ρύθμιση στο παρελθόν; ΝΑΙ Χ ΟΧΙ ? Εάν ΝΑΙ, ποιο είναι το ισχύον νομικό πλαίσιο που ρυθμίζει το ζήτημα;	
	v. 3891/2010, v. 3911/2011, v. 4632/2019, v. 5014/2023, v. 5167/2024	
5.	Γιατί δεν είναι δυνατό να αντιμετωπιστεί στο πλαίσιο της υφιστάμενης νομοθεσίας	
	i) με αλλαγή προεδρικού διατάγματος, υπουργικής απόφασης ή άλλης κανονιστικής πράξης;	Οι στόχοι που επιδιώκονται με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν με αλλαγή προεδρικού διατάγματος, υπουργικής απόφασης ή άλλης κανονιστικής πράξης, δεδομένου ότι δεν υφίσταται σχετική εξουσιοδότηση, ενώ παράλληλα απαιτείται τροποποίηση υφιστάμενων νομοθετικών διατάξεων.
	ii) με αλλαγή διοικητικής πρακτικής συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας νέας ερμηνευτικής προσέγγισης της υφιστάμενης νομοθεσίας;	Οι στόχοι που επιδιώκονται με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν με αλλαγή διοικητικής πρακτικής, συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας νέας ερμηνευτικής προσέγγισης της υφιστάμενης νομοθεσίας, δεδομένου ότι ρυθμίζεται ήδη σε επίπεδο τυπικού νόμου.
	iii) με διάθεση περισσότερων ανθρώπινων και υλικών πόρων;	Οι στόχοι που επιδιώκονται με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν με διάθεση περισσότερων ανθρώπινων και υλικών πόρων. Συνεπώς απαιτείται νομοθετική ρύθμιση.

	Συναφείς πρακτικές	
6.	Έχετε λάβει υπόψη συναφείς πρακτικές; ΝΑΙ ? ΟΧΙ ? Εάν ΝΑΙ, αναφέρατε συγκεκριμένα:	

i) σε άλλη/ες χώρα/ες της Ε.Ε. ή του ΟΟΣΑ:	
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
8.	Ποιοι είναι οι στόχοι της αξιολογούμενης ρύθμισης; i) βραχυπρόθεσμοι: -Αναβαθμίζονται οι δομές ασφάλειας των σιδηροδρόμων, με στόχο τη βελτίωση των μηχανισμών ελέγχου στο σύνολο του σιδηροδρομικού δικτύου, προκειμένου να ενισχυθεί η προληπτική αντιμετώπιση δυσλειτουργιών ή εκτάκτων περιστατικών. -Ενισχύεται η αποτελεσματικότητα της εκπαίδευσης και της αξιολόγησης του προσωπικού, καθώς και η επιβολή κυρώσεων, με στόχο την εμπέδωση της σημασίας τήρησης των κανόνων, μέσω της αυστηροποίησής τους. -Πρωθείται η συμμόρφωση του εθνικού πλαισίου με την ενωσιακή νομοθεσία, και ιδίως με την Οδηγία (ΕΕ) 2016/798, η οποία αφορά την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. - Ενισχύονται οργανωτικά η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.) και ο Εθνικός

	Οργανισμός Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.), μέσω της επιτάχυνσης των διαδικασιών προσλήψεων στους δύο σιδηροδρομικούς φορείς. - Εισάγεται ευέλικτη εταιρική δομή στην εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.», με στόχο την επίτευξη ταχύτητας και αποτελεσματικότητας τόσο στην ολοκλήρωση έργων σιδηροδρομικής ασφάλειας όσο και στις προσλήψεις σε θέσεις που συνδέονται με την υλοποίησή τους. - Η χορήγηση και καταβολή της προβλεπόμενης ανταμοιβής σσε υπαλλήλους του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, που εμπλέκονται με έργα του Εθνικού Σχεδίου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας «Ελλάδα 2.0», για το έτος 2023.
ii) μακροπρόθεσμοι:	Η διαμόρφωση ενός ενιαίου, σύγχρονου και πλήρως εναρμονισμένου με το ενωσιακό δίκαιο συστήματος εποπτείας και ασφάλειας του σιδηροδρομικού δικτύου, με έμφαση στη λειτουργική ευελιξία της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.», στην ενίσχυση των αρμόδιων φορέων (Ρ.Α.Σ. και Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.), στην εξασφάλιση της συμμόρφωσης με τους κανόνες σιδηροδρομικής κυκλοφορίας και στην ταχεία υλοποίηση έργων και προσλήψεων που εξυπηρετούν την πρόληψη κινδύνων και την προστασία της ανθρώπινης ζωής.

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 ☐

	i) Εάν είναι άμεση, εξηγήστε:	Για την άσκηση των αρμοδιοτήτων του, το Εθνικό Κέντρο Εποπτείας (Ε.Κ.Ε.) είναι αρμόδιο για τη διαχείριση και λειτουργία της Ψηφιακής Ενιαίας Εφαρμογής («Railway.gov.gr»), η οποία περιλαμβάνει: α) το Μητρώο Σιδηροδρομικών Δεδομένων του άρθρου 4 του υπό εξέταση σχεδίου νόμου, β) το Σύστημα Ακριβούς Γεωεντοπισμού Αμαξοστοιχιών του άρθρου 5 και γ) την Εφαρμογή Καταγραφής Εντολών και Παραβάσεων του άρθρου 6. Η Ενιαία Εφαρμογή, καθώς και οι επιμέρους λειτουργίες της, είναι κομβικής σημασίας για τη διασφάλιση του στόχου της ενιαίας και αποτελεσματικής εποπτείας του σιδηροδρομικού δικτύου, καθώς και για τη βέλτιστη παρακολούθηση των επιβατικών μεταφορών. όπως περιγράφεται αναλυτικά στους επιμέρους στόχους εκάστου άρθρου.
	ii) Εάν είναι έμμεση, εξηγήστε:	
11.	Το προβλεπόμενο πληροφοριακό σύστημα είναι συμβατό με την εκάστοτε ψηφιακή στρατηγική της χώρας (Βίβλος Ψηφιακού Μετασχηματισμού); ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☐	
	Εξηγήστε:	
12.	Διασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του εν λόγω πληροφοριακού συστήματος με άλλα υφιστάμενα συστήματα; ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☐	
	Αναφέρατε ποια είναι αυτά τα συστήματα:	
13.	Έχει προηγηθεί μελέτη βιωσιμότητας του προβλεπόμενου πληροφοριακού συστήματος; ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☐	
	Εξηγήστε:	

Κατ' άρθρο ανάλυση αξιολογούμενης ρύθμισης		
14.	Σύνοψη στόχων κάθε άρθρου	
	Άρθρο	Στόχος

Άρθρο 1 Σκοπός	Αναφέρονται οι σκοποί του σχεδίου νόμου.
Άρθρο 2 Αντικείμενο	Αναφέρεται το αντικείμενο του σχεδίου νόμου.
Άρθρο 3 Σύσταση, αρμοδιότητες και στελέχωση Ενιαίου Κέντρου Εποπτείας	Εισάγεται ένα κρίσιμο μέτρο για την αναβάθμιση της ασφάλειας και της αποτελεσματικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής, με την ίδρυση του Ενιαίου Κέντρου Εποπτείας (Ε.Κ.Ε.), το οποίο θα λειτουργεί σε εικοσιτετράωρη βάση υπό τον διαχειριστή της υποδομής. Το Ε.Κ.Ε. ανταποκρίνεται στην ανάγκη για συνεχή παρακολούθηση της κυκλοφορίας και της κατάστασης της υποδομής και ενισχύει τη συνεργασία μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων φορέων. Το Ε.Κ.Ε, μέσω της συγκέντρωσης της εποπτείας, της άμεσης αντίδρασης σε κινδύνους και της συνεχούς αξιολόγησης, αναμένεται να συμβάλει στην πρόληψη ατυχημάτων, την ομαλή κυκλοφορία και την ενίσχυση της εμπιστοσύνης του κοινού. Κεντρικό εργαλείο του Ε.Κ.Ε. αποτελεί η Ενιαία Εφαρμογή (Railway.gov.gr), μέσω της οποίας ασκούνται οι βασικές αρμοδιότητές του, όπως η παρακολούθηση της κυκλοφορίας και η συλλογή δεδομένων, η έγκαιρη ειδοποίηση για δυνητικούς κινδύνους, η έκδοση άμεσων εντολών ακινητοποίησης καθώς και η διαρκής αξιολόγηση της υποδομής και η υποβολή προτάσεων βελτίωσης. Η Ενιαία Εφαρμογή ενσωματώνει: α) το Μητρώο Σιδηροδρομικών Δεδομένων, β) την Εφαρμογή Καταγραφής Εντολών και Παραβάσεων, γ) το Σύστημα Ακριβούς Γεωεντοπισμού Αμαξοστοιχιών και δ) την παροχή πρόσβασης σε κρίσιμα συστήματα όπως σήμανση, τηλεδιοίκηση, SCADA, ηλεκτροκίνηση και βιντεοεπιτήρηση. Προβλέπεται επίσης η μόνιμη παρουσία στο Ε.Κ.Ε. στελεχών της Ελληνικής Αστυνομίας, του Πυροσβεστικού Σώματος και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, για την άμεση διαχείριση έκτακτων καταστάσεων και την αποτελεσματική συνεργασία.

Άρθρο 4 Δημιουργία Μητρώου Σιδηροδρομικών Δεδομένων	Προβλέπεται η δημιουργία Μητρώου Σιδηροδρομικών Δεδομένων από τον Διαχειριστή Υποδομής, μέσω του Ενιαίου Κέντρου Εποπτείας (Ε.Κ.Ε.), με σκοπό την αντιμετώπιση της διάσπασης κρίσιμων πληροφοριών που αφορούν την υποδομή και την κυκλοφορία του σιδηροδρομικού δικτύου. Η συνδυαστική ανάλυση δεδομένων από διαφορετικές πηγές θα επιτρέψει τη συνολική αποτύπωση της λειτουργίας του δικτύου, ενισχύοντας την πρόληψη ατυχημάτων και τη βελτίωση της επιχειρησιακής ετοιμότητας. Το Μητρώο θα παρέχει στο Ε.Κ.Ε. άμεση και συγκεντρωμένη πρόσβαση σε κρίσιμα δεδομένα, διευκολύνοντας την παρακολούθηση, την έγκαιρη προειδοποίηση και την ταχεία παρέμβαση. Παράλληλα, θα ενισχυθούν η διαφάνεια στη λειτουργία του συστήματος και η επικαιροποιημένη επιχειρησιακή εικόνα κάθε δρομολογίου, με άμεση ωφέλεια για όλους τους εμπλεκόμενους φορείς. Τα στοιχεία των σταθμών της λειτουργούσας σιδηροδρομικής γραμμής και του συνόλου του εγκατεστημένου εξοπλισμού τους, δύνανται να συσχετίζονται και με τη βάση δεδομένων ERSAD (European Railway Stations Accessibility Database), του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (European Union Agency for Railways - ERA), όπως προβλέπεται στην τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ PRM) (άρθρο 7α του Κανονισμού (ΕΕ) 1300/2014 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας για την προσβασιμότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης για τα άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα). Η εύκολη πρόσβαση των αρχών (όπως η Ρ.Α.Σ., ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και η Ελληνική Δικαιοσύνη), ενισχύει την αποτελεσματικότητα στον έλεγχο και τη διερεύνηση. Επιπλέον, η συστηματική ανάλυση των καταχωρούμενων δεδομένων επιτρέπει την καλύτερη κατανόηση των κινδύνων και την υιοθέτηση στοχευμένων προληπτικών μέτρων. Ορίζονται οι κατηγορίες δεδομένων που θα τηρούνται, με πρόβλεψη υποχρεωτικής επικαιροποίησης από τους αρμόδιους φορείς, ώστε να διασφαλίζονται η πληρότητα και η ακρίβεια του Μητρώου. Τέλος, προβλέπεται η διαλειτουργικότητα με άλλα υφιστάμενα μητρώα και συστήματα, όπου είναι τεχνικά εφικτό, προκειμένου να μειωθεί η γραφειοκρατία και να εξασφαλιστεί η συνεχής και αυτοματοποιημένη ροή δεδομένων.
Άρθρο 5 Σύστημα Ακριβούς Γεωεντοπισμού Αμαξοστοιχιών	Σκοπείται η θεμελιώδης αναβάθμιση της ασφάλειας και της αποτελεσματικότητας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας μέσω της δημιουργίας Συστήματος Ακριβούς Γεωεντοπισμού Αμαξοστοιχιών, με στόχο τη συνεχή εποπτεία της θέσης των συρμών και την άμεση αντίδραση σε έκτακτα περιστατικά. Το σύστημα αυτό ενισχύει προληπτικά την ασφάλεια, προσαρμοσμένο στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου, δίχως να υποκαθιστά την εγκατάσταση των ευρωπαϊκών συστημάτων ασφαλείας και διαλειτουργικότητας, ενώ ταυτόχρονα συμβάλλει στη διαφανή εκκαθάριση των αποζημιώσεων για τις υπηρεσίες δημόσιας ωφέλειας. Η διάταξη προβλέπει την υποχρεωτική εγκατάσταση προηγμένου συστήματος γεωεντοπισμού έως τις 31.12.2025 σε όλο το τροχαίο υλικό, με

	υψηλή ακρίβεια και συνεχή σύνδεση στο διαδίκτυο. Το σύστημα θα διαθέτει αυτόματες ειδοποιήσεις και θα παρακολουθείται από το Ενιαίο Κέντρο Εποπτείας (Ε.Κ.Ε.), το οποίο θα τηρεί τα δεδομένα. Η τοποθεσία των αμαξοστοιχιών θα είναι διαθέσιμη στο κοινό μέσω του gov.gr, προωθώντας τη διαφάνεια και την εμπιστοσύνη των πολιτών. Τα δεδομένα θα χρησιμοποιούνται και για την ακριβή καταγραφή και εκκαθάριση των αποζημιώσεων Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας, καθώς και για την παρακολούθηση της υλοποίησης των επιβατικών δρομολογίων. Η σε σχεδόν πραγματικό χρόνο παρακολούθηση της θέσης, οι αυτόματες ειδοποιήσεις και η δημόσια πρόσβαση στην πληροφορία αναμένεται να οδηγήσουν σε σημαντική μείωση του κινδύνου ατυχημάτων, βελτιωμένη διαχείριση κρίσεων και ορθολογικότερη κατανομή αποζημιώσεων.
Άρθρο 6 Ψηφιακή Εφαρμογή Καταγραφής Εντολών και Παραβάσεων	Δημιουργείται για πρώτη φορά μια κεντρική ψηφιακή εφαρμογή από τον Διαχειριστή Υποδομής, με σκοπό την ενίσχυση της ασφάλειας, της διαφάνειας και της λογοδοσίας στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Η εφαρμογή αυτή επιτρέπει την ενιαία και αποκλειστικά ψηφιακή καταγραφή εντολών, ενεργειών και παραβάσεων που εκτελούνται ή διαπιστώνονται κατά την κίνηση των αμαξοστοιχιών, καταργώντας τις έγχαρτες διαδικασίες. Μέσω της άμεσης και αξιόπιστης αποτύπωσης κρίσιμων δεδομένων, ενισχύεται η παρακολούθηση της ορθής εφαρμογής των κανονισμών και διευκολύνεται ο έγκαιρος εντοπισμός κινδύνων. Παράλληλα, το σύστημα παρέχει ένα ψηφιακό και συγκεντρωτικό περιβάλλον πληροφόρησης, στο οποίο έχουν πρόσβαση οι αρμόδιες εποπτικές αρχές και το Ε.Κ.Ε., συμβάλλοντας ουσιαστικά στην εποπτεία, την ανάλυση της λειτουργίας του δικτύου και τη λήψη τεκμηριωμένων αποφάσεων για την ασφάλεια και την αποδοτικότητα του σιδηροδρόμου.
Άρθρο 7 Εγκατάσταση κλειστών κυκλωμάτων βιντεοεπιτήρησης και συστημάτων οπτικής καταγραφής δεδομένων	Εισάγεται η υποχρεωτική εγκατάσταση σύγχρονων συστημάτων κλειστού κυκλώματος βιντεοεπιτήρησης (CCTV) από τον Διαχειριστή Υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, σε κρίσιμες θέσεις του σιδηροδρομικού δικτύου και του τροχαίου υλικού. Η ρύθμιση στοχεύει στην προληπτική ενίσχυση της ασφάλειας και στην αποτελεσματικότερη διερεύνηση συμβάντων, μέσω της συνεχούς εποπτείας και της αντικειμενικής καταγραφής περιστατικών. Η τοποθέτηση καμερών σε σταθμαρχεία, κέντρα ελέγχου κυκλοφορίας και θαλάμους τοπικού χειρισμού διασφαλίζει την παρακολούθηση κρίσιμων χώρων λήψης αποφάσεων, αποτρέποντας μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση και επιτρέποντας τον έλεγχο της ορθής εφαρμογής των κανονισμών. Η εγκατάσταση CCTV στους θαλάμους οδήγησης προσφέρει αντικειμενική καταγραφή συνθηκών και ενεργειών κατά την οδήγηση, ενώ η τοποθέτηση καμερών στο πρόσθιο μέρος των αμαξοστοιχιών, με διαλειτουργικότητα προς το Ε.Κ.Ε., εξασφαλίζει τη μετάδοση δεδομένων κίνησης σε πραγματικό χρόνο, ενισχύοντας το Σύστημα Γεωεντοπισμού και παρέχοντας συνεχή επιχειρησιακή εικόνα. Η υποχρεωτική τήρηση του καταγεγραμμένου υλικού για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα και η πρόσβαση των Ρ.Α.Σ. και Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. σε αυτό, ενισχύουν τον έλεγχο και τη διερεύνηση περιστατικών, ενώ η παράταση της διάρκειας διατήρησης σε περίπτωση ατυχήματος διασφαλίζει τη διαθεσιμότητα κρίσιμων στοιχείων για πλήρη

	αποσαφήνιση των αιτίων.
Άρθρο 8 Ενιαίοι κανόνες κυκλοφορίας	Εισάγεται σαφής και επικαιροποιημένη πρόβλεψη για τη θέσπιση κοινών κανόνων κυκλοφορίας στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, μέσω του Γενικού Κανονισμού Κίνησης (Γ.Κ.Κ.), μετά και την κατάργηση του π.δ. 160/2007 με τον ν. 4632/2019. Ο Κανονισμός αυτός θεμελιώνει ένα ενιαίο και δεσμευτικό πλαίσιο κυκλοφορίας, προβλέποντας ρητά την επιβολή κυρώσεων σε περίπτωση παραβίασης των προβλεπόμενων κανόνων. Η θέσπιση του Γ.Κ.Κ. πραγματοποιείται μετά από σχετική εισήγηση του Διαχειριστή Υποδομής και γνώμη της Ρ.Α.Σ., ώστε να διασφαλιστούν η τεχνική επάρκεια και η νομιμότητα του περιεχομένου του. Οι παραβάσεις κατηγοριοποιούνται, ανάλογα με τον βαθμό επικινδυνότητάς τους, σε χαμηλής, μεσαίας και υψηλής, με αντίστοιχες κυρώσεις που καθορίζονται αναλογικά στον Κανονισμό. Προβλέπονται ανώτατα όρια κυρώσεων, ιδίως για σοβαρές ή επαναλαμβανόμενες παραβάσεις, ενώ η Ρ.Α.Σ. διαπιστώνει τις παραβάσεις και επιβάλλει τις κυρώσεις στο πλαίσιο των εποπτικών της αρμοδιοτήτων. Σε περιπτώσεις υπαλλήλων με κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, όπως οι μηχανοδηγοί, οι υψηλής επικινδυνότητας παραβάσεις ή η επαναλαμβανόμενη παράβαση μεσαίας επικινδυνότητας δύναται να αποτελούν σπουδαίο λόγο για λύση της εργασιακής σχέσης. Διευκρινίζεται ότι οι κυρώσεις του ν. 3911/2011 και του άρθρου 79 του ν. 4632/2019 εξακολουθούν να ισχύουν, ανεξαρτήτως των προβλέψεων του Γ.Κ.Κ., καθώς αφορούν διαφορετικά επίπεδα ευθύνης. Το σύνολο των παραβάσεων διαπιστώνεται και επιβάλλεται από τη Ρ.Α.Σ., η οποία διασφαλίζει την αξιοπιστία και τη συνοχή του πλαισίου εποπτείας. Με τις εν λόγω διατάξεις, θεμελιώνεται ένα ενιαίο και διαφανές σύστημα ελέγχου, λογοδοσίας και επιβολής κυρώσεων, συμβάλλοντας ουσιαστικά στην ενίσχυση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και την καλλιέργεια κουλτούρας συμμόρφωσης στους κανόνες κυκλοφορίας. Σημειώνεται ότι ο ισχύων Γ.Κ.Κ. (Β' 698) εξακολουθεί να ισχύει μέχρι την έκδοση του νέου.
Άρθρο 9 Προσθήκη Μέρους ΑΑ' στον ν. 5167/2024	Με το υπό εξέταση άρθρο και για λόγους νομοτεχνικής πληρότητας, προστίθεται Μέρος ΑΑ στον ν. 5167/2024 (Α' 207).
Άρθρο 10 Δοκιμασίες αξιολόγησης καταλληλότητας προσωπικού κρίσιμων καθηκόντων ασφαλείας στον σιδηρόδρομο κατά το στάδιο επιλογής - Προσθήκη άρθρου 13Α στον ν. 5167/2024	Καθιερώνεται ένα ενιαίο και αυστηρό πλαίσιο ελέγχου του προσωπικού που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα για την ασφάλεια, όπως αυτό καθορίζεται στα οικεία σχέδια διαχείρισης ασφάλειας, λαμβάνοντας υπόψη τις Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας», ήδη από το στάδιο της επιλογής του, το οποίο σκοπεύει στη διασφάλιση ότι το προσωπικό αυτό θα διαθέτει επαρκή προσόντα και τις απαιτούμενες ικανότητες πριν την ανάληψη των καθηκόντων του στις θέσεις αυτές. Οι διαδικασίες ελέγχου ευθυγραμμίζονται με τα προβλεπόμενα στα κεφάλαια 4.6 και 4.7 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773, αναφορικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για τη διεξαγωγή και διαχείριση της

	κυκλοφορίας στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και εξειδικεύουν τις απαιτούμενες διαδικασίες αξιολόγησης της καταλληλότητας του προσωπικού στην ελληνική έννομη τάξη. Περαιτέρω, εξειδικεύονται και επεκτείνονται οι ελάχιστες δοκιμασίες του Κανονισμού, με στόχο τη διασφάλιση της πλήρους και επαρκούς ικανότητας του προσλαμβανόμενου προσωπικού, τόσο σε τεχνικό όσο και σε ψυχολογικό και ιατρικό επίπεδο. Για τους μηχανοδηγούς, εξακολουθούν να εφαρμόζονται οι διατάξεις του ν. 3911/2011, με τις πρόσθετες διαδικασίες ελέγχου του παρόντος άρθρου να λειτουργούν συμπληρωματικά. Η μη συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις αυτές επιφέρει κυρώσεις αντίστοιχες με αυτές της περ. α' της παρ. 1 του άρθρου 79 του ν. 4632/2019, που αφορούν σε παραλείψεις σχετικές με τη θέσπιση και εφαρμογή συστήματος διαχείρισης ασφάλειας. Επίσης, ορίζεται ρητά ότι οι προβλέψεις του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται και για το προσωπικό τρίτων εταιρειών, στις οποίες έχει ανατεθεί συμβατικά από τους σιδηροδρομικούς φορείς η εκτέλεση συγκεκριμένου έργου ή υπηρεσίας, και το οποίο ασκεί καθήκοντα αντίστοιχα με το προσωπικό των σιδηροδρομικών φορέων που επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφαλείας.
Άρθρο 11 Δοκιμασίες τακτικής αξιολόγησης καταλληλότητας προσωπικού κρίσιμων καθηκόντων ασφαλείας στον σιδηρόδρομο - Προσθήκη άρθρου 13B στον ν. 5167/2024	Καθιερώνεται η υποχρέωση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του Διαχειριστή Υποδομής να προβαίνουν σε ετήσια αξιολόγηση της καταλληλότητας του προσωπικού που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα για την ασφάλεια, όπως καθορίζεται στα οικεία σχέδια διαχείρισης ασφάλειας, λαμβάνοντας υπόψη τις Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας». Η διαδικασία της αξιολόγησης καταλληλότητας πραγματοποιείται μέσω ειδικών δοκιμασιών και εξετάσεων αντίστοιχων με εκείνων που προβλέπονται στο άρθρο 10. Η υποχρέωση αυτή ισχύει τόσο για το προσωπικό που πρόκειται να προσληφθεί όσο και για το ήδη απασχολούμενο προσωπικό. Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης, η Ρ.Α.Σ. δύναται να επιβάλει διοικητικό πρόστιμο έως και εκατό χιλιάδες (100.000) ευρώ. Με τα άρθρα 10 και 11 του υπό εξέταση σχεδίου νόμου εισάγεται για πρώτη φορά ένα συνεκτικό πλαίσιο προληπτικού ελέγχου της καταλληλότητας του προσωπικού ασφαλείας, καλύπτοντας τόσο το στάδιο πριν από την πρόσληψη όσο και την περιοδική επανεκτίμηση. Σκοπός των ρυθμίσεων είναι να διασφαλιστεί ότι το προσωπικό αυτό διαθέτει σταθερά τα απαιτούμενα προσόντα και την ικανότητα να ασκεί με ασφάλεια τα κρίσιμα καθήκοντά του. Επίσης, όπως και στο άρθρο 10, προβλέπεται αναλογική εφαρμογή των προβλέψεων του υπό εξέταση άρθρου και για το προσωπικό τρίτων εταιρειών, όπως αυτές αναφέρονται στο υπό εξέταση άρθρο.

Άρθρο 12 Συνεργασία με το Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας στην αξιολόγηση καταλληλότητας προσωπικού με κρίσιμα καθήκοντα ασφαλείας - Προσθήκη άρθρου 13Γ στον ν. 5167/2024	Δίνεται η δυνατότητα στον Διαχειριστή Υποδομής (Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.) να συμπράττει με τις υγειονομικές υπηρεσίες του Γενικού Επιτελείου Εθνικής Άμυνας (Γ.Ε.ΕΘ.Α.) για τη διενέργεια των δοκιμασιών και εξετάσεων αξιολόγησης καταλληλότητας του προσωπικού που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφαλείας, και ιδίως των ψυχολογικών και ψυχομετρικών δοκιμασιών. Η δυνατότητα αυτή αποσκοπεί στην αξιοποίηση της τεχνογνωσίας και εμπειρίας των στελεχών και υπηρεσιών του Γ.Ε.ΕΘ.Α., με στόχο τη βελτίωση της ποιότητας και της αξιοπιστίας των εξετάσεων. Οι εξετάσεις διενεργούνται από Επιτροπή Εξέτασης Επαγγελματικής Καταλληλότητας, στην οποία συμμετέχουν υψηλόβαθμα στελέχη του Διαχειριστή Υποδομής και ειδικευμένα στελέχη των Ενόπλων Δυνάμεων. Τα αποτελέσματα υποβάλλονται στις αρμόδιες Επιτροπές Αξιολόγησης της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.
Άρθρο 13 Προϊστάμενος αμαξοστοιχίας - Προσθήκη άρθρου 13Δ στον ν. 5167/2024	Καθιερώνεται η υποχρεωτική παρουσία Προϊσταμένου Αμαξοστοιχίας στις επιβατικές αμαξοστοιχίες, με αρμοδιότητα την εποπτεία της ασφάλειας, την παρακολούθηση της κίνησης και την επίβλεψη του προσωπικού της αμαξοστοιχίας. Ο Προϊστάμενος θα παρεμβαίνει άμεσα για την πρόληψη κινδύνων και, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, θα έχει τη δυνατότητα ακόμη και ακινητοποίησης της αμαξοστοιχίας. Η παρουσία του Προϊσταμένου Αμαξοστοιχίας που θεσπίζεται με την αξιολογούμενη ρυθμισή άρθρο, αποσκοπεί στη βελτίωση της ασφάλειας της κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών, αφού πρόκειται για πρόσωπο έμπειρο και επαρκώς καταρτισμένο, το οποίο έχει την ικανότητα να διαπιστώνει προβλήματα και παραλείψεις κατά την κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών και να παρεμβαίνει, λαμβάνοντας τα ενδεδειγμένα μέτρα για την αποτροπή των κινδύνων. Η παρουσία του Προϊσταμένου στις αμαξοστοιχίες κρίνεται επιβεβλημένη για την πρόληψη των κινδύνων στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, δεδομένων των ιδιαίτερων συνθηκών αυτού και των εν εξελίξει έργων ανακαίνισης και αναβάθμισης της υποδομής σε αρκετά σημεία. Η θέση καλύπτεται από πρόσωπα με κατάρτιση μηχανοδηγού και με τουλάχιστον δεκαετή προϋπηρεσία στο αντικείμενο αυτό, ώστε να εξασφαλίζεται η ικανότητά τους να διαχειρίζονται κρίσιμες καταστάσεις με γνώση και επάρκεια. Τα ειδικότερα ζητήματα για τον καθορισμό των δρομολογίων στα οποία είναι επιβεβλημένη η παρουσία του Προϊσταμένου Αμαξοστοιχίας, καθώς και τυχόν ειδικότερες προβλέψεις για την κατάρτιση και εκπαίδευση του προσωπικού αυτού, θα εξειδικευθούν με την απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, επί τη βάση της συστηματικής προσέγγισης για την ασφάλεια του σιδηροδρόμου, όπως προβλέπεται στην παρ. 12 του 10 του ν. 5167/2024, το οποίο τροποποιείται με το άρθρο 43 του υπό εξέταση σχεδίου νόμου. Η παρουσία του δεν επηρεάζει τη σύνθεση του λοιπού προσωπικού, ως προς το οποίο παραμένουν σε ισχύ οι ισχύουσες διατάξεις.
Άρθρο 14 Ειδική Μονάδα Επιθεωρητών	Συγκροτείται, ως αυτοτελές τμήμα υπαγόμενο απευθείας στον Πρόεδρο της Ρ.Α.Σ., η Ειδική Μονάδα Επιθεωρητών Σιδηροδρόμων (Ειδική Μονάδα), η οποία στελεχώνεται από Επιθεωρητές, επιφορτισμένους με καθήκοντα

Σιδηροδρόμου - Προσθήκη άρθρου 13Ε στον ν. 5167/2024	τακτικής ελέγχου της τήρησης της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, των κανόνων ασφαλείας και της επιμελούς συμμόρφωσης του Διαχειριστή Υποδομής, των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων και του προσωπικού με κρίσιμα καθήκοντα ασφαλείας αυτών προς τους κείμενους κανόνες ασφαλείας. Καθορίζονται τα αναγκαία ζητήματα σχετικά με τη στελέχωση και το προσωπικό της Ειδικής Μονάδας Επιθεωρητών Σιδηροδρόμων. Επίσης, ρυθμίζονται τα μισθολογικά ζητήματα του προσωπικού, με γνώμονα την αποφυγή αντικινήτρων στην προσέλκυση ικανών και έμπειρων στελεχών της δημόσιας διοίκησης. Οι διατάξεις που αφορούν την υπερωριακή απασχόληση και την αμοιβή πέραν του πενθημέρου αποσκοπούν στο να διασφαλίζεται η επαρκής αμοιβή των Επιθεωρητών, ώστε να είναι σε θέση να ασκούν πλήρως τα καθήκοντά τους, κάθε φορά που αυτό απαιτείται.
Άρθρο 15 Διαδικασία προσδιορισμού και εποπτείας της ασφάλειας ειδικών τμημάτων της σιδηροδρομικής υποδομής - Τροποποίηση παρ. 4 άρθρου 1, παρ. 2 άρθρου 54 και προσθήκη παρ. 3 στο άρθρο 80 του ν. 4632/2019	Προβλέπεται η αρμοδιότητα του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών για τον προσδιορισμό των δικτύων που είναι λειτουργικά αποκομμένα από το λοιπό σιδηροδρομικό σύστημα και προορίζονται μόνο για τη λειτουργία τοπικών, αστικών ή προαστιακών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών. Επιπλέον, δεδομένου ότι τα τμήματα αυτά εξαιρούνται από την εφαρμογή του ν. 4632/2019 (Α' 159), προβλέπεται ο καθορισμός των απαιτήσεων και των ελέγχων για την ασφάλεια των υποδομών τους με απόφαση της Ολομέλειας της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων.
Άρθρο 16 Ρόλος των παραγόντων του σιδηροδρομικού συστήματος στην ανάπτυξη και βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων - Τροποποίηση άρθρου 56 ν. 4632/2019	Αναθεωρείται το άρθρο 56 του ν. 4632/2019 (Α' 159), σχετικά με τον ρόλο των παραγόντων του σιδηροδρομικού συστήματος στην ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Η τροποποίηση του άρθρου καθίσταται αναγκαία προκειμένου να επιτευχθεί η ορθή ενσωμάτωση στο ελληνικό δίκαιο του άρθρου 4 παρ. 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (L 138) και να αποτυπωθούν με σαφήνεια οι ρόλοι και οι αρμοδιότητες όλων των εμπλεκόμενων στον σιδηρόδρομο φορέων στην ασφάλεια του ελληνικού σιδηρόδρομου. Όπως επισημαίνεται και στην από 16.12.2024 προειδοποιητική επιστολή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η τρέχουσα κατανομή αρμοδιοτήτων για την εφαρμογή της παρ. 1 του άρθρου 4 της Οδηγίας στη Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.), όπως αποτυπώνεται στο ισχύον άρθρο 56 του ν. 4632/2019, εμφανίζει δυσλειτουργίες και δεν εκπληρώνει το σκοπό της αποτελεσματικής κατανομής των αρμοδιοτήτων σε όλους τους αρμόδιους για το σιδηρόδρομο φορείς. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαία η τροποποίηση του εν λόγω άρθρου, με σκοπό την εναρμόνιση του ελληνικού δικαίου με την Οδηγία (ΕΕ) 2016/798,

	τη συμμόρφωση ως προς τις υποδείξεις της προειδοποιητικής επιστολής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αλλά ιδίως με σκοπό την ορισμένη κατανομή ρόλων και αρμοδιοτήτων μεταξύ όλων των σιδηροδρομικών φορέων η οποία , σε συνδυασμό με τα λοιπά μέτρα που λαμβάνονται, θα ενισχύσει το πλαίσιο ασφαλούς λειτουργίας των σιδηροδρόμων και θα επιτύχει τη συστηματική προσέγγιση στην ανάπτυξη και βελτίωση της ασφάλειας του ελληνικού σιδηροδρόμου. Με την τροποποίηση του άρθρου η κατανομή των αρμοδιοτήτων μεταξύ των παραγόντων του σιδηροδρομικού συστήματος αποτυπώνεται εν συντομία ως εξής: Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών είναι αρμόδιο για τη νομοθετική θέσπιση των κανόνων και του πλαισίου για τη διατήρηση της ασφάλειας στον σιδηρόδρομο. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ο Διαχειριστής της Υποδομής είναι υπεύθυνοι για την ασφαλή επιχειρησιακή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος και την τήρηση των κανόνων ασφαλείας, κατά το μέρος που τελεί υπό τον έλεγχό τους, συμμορφούμενοι με το εκάστοτε ισχύον ρυθμιστικό πλαίσιο. Η Ρ.Α.Σ. ασκεί τα καθήκοντα και τις αρμοδιότητές της ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας και ως εκ τούτου είναι αρμόδια για τον έλεγχο της τήρησης των εφαρμοστέων κανόνων, καθώς και την επιβολή κυρώσεων στους σιδηροδρομικούς φορείς, σε περίπτωση διαπίστωσης παραβάσεων, κατά την ενάσκηση των αρμοδιοτήτων της.
Άρθρο 17 Πρόσβαση σε εγκαταστάσεις και υπηρεσίες κατάρτισης προσωπικού σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και διαχειριστή υποδομής – Ενσωμάτωση άρθρου 13 Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 – Τροποποίηση άρθρου 65 ν. 4632/2019	Σκοπός της προτεινόμενης ρύθμισης είναι η διεύρυνση και η αποσαφήνιση του πλαισίου πιστοποίησης του προσωπικού που ασκεί κρίσιμα καθήκοντα ασφαλείας στο σιδηροδρομικό δίκτυο, καθώς και η ευθυγράμμιση με το ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο, σύμφωνα με την Οδηγία (ΕΕ) 2016/798 και τις σχετικές συστάσεις. Ειδικότερα, η δυνατότητα πιστοποίησης επεκτείνεται, καθώς εκτός από το έως σήμερα μοναδικό εκπαιδευτικό κέντρο της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.», προβλέπεται ότι δύνανται να λειτουργούν και αντίστοιχα κέντρα από αδειοδοτημένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, όπως προβλέπεται στο άρθρο 13 της εν λόγω Οδηγίας. Παράλληλα, καθιερώνεται η διεξαγωγή εξετάσεων πιστοποίησης και ρυθμίζεται το σχετικό διαδικαστικό πλαίσιο.
Άρθρο 18 Συντήρηση οχημάτων - Ενσωμάτωση άρθρου 14 Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 – Αντικατάσταση παρ. 4 άρθρου 66 ν. 4632/2019	Εναρμονίζεται το καθεστώς των Φορέων Υπεύθυνων για τη Συντήρηση (Υ.Σ.Φ.) με τις προβλέψεις του άρθρου 14 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798. Ειδικότερα, προβλέπεται ότι η απόκτηση πιστοποιητικού Υ.Σ.Φ. μπορεί να γίνεται είτε από τη Ρ.Α.Σ., όπως ισχύει έως σήμερα, είτε από διαπιστευμένο οργανισμό πιστοποίησης, σύμφωνα με το άρθρο 7 του Κανονισμού (ΕΚ) 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και τον Κανονισμό (ΕΚ) 2019/779 της Επιτροπής. Με τον τρόπο αυτό διευρύνονται οι δυνατότητες πιστοποίησης των Υ.Σ.Φ., δίνοντας τη δυνατότητα αξιοποίησης διαπιστευμένων φορέων, σύμφωνα με το ισχύον ενωσιακό πλαίσιο, και διασφαλίζεται μεγαλύτερη ευελιξία και αποτελεσματικότητα στη σχετική διαδικασία.

Άρθρο 19 Υπηρεσιακή κατάσταση και επιστημονική υποστήριξη μελών Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων - Αντικατάσταση παρ. 6 άρθρου 30 ν. 3891/2010	Με την τροποποίηση της παρ. 1 του άρθρου 26 του ν. 3891/2010 (Α' 188), ενισχύονται μισθολογικά τα μέλη της Ρ.Α.Σ., προκειμένου οι αποδοχές τους να συνάδουν με τον κεντρικό ρόλο που καλείται να διαδραματίσει η συγκεκριμένη ανεξάρτητη αρχή στη συνολική αναβάθμιση του σιδηροδρομικού τομέα της χώρας. Αναμορφώνεται το πλαίσιο που διέπει τους τρεις (3) συνεργάτες που ήδη επικουρούν τον Πρόεδρο της Ρ.Α.Σ., προκειμένου αυτό να εναρμονιστεί πλήρως με τον ν. 4622/2019 (Α' 133), ο οποίος καθορίζει το ενιαίο πλαίσιο για τους μετακλητούς συνεργάτες της δημόσιας διοίκησης. Οι θέσεις αυτές κρίνονται αναγκαίες για την αποτελεσματική άσκηση των αυξημένων καθηκόντων του Προέδρου, καθώς οι εν λόγω συνεργάτες παρέχουν κρίσιμη επιστημονική και τεχνική υποστήριξη στην εκτέλεση του εποπτικού και ρυθμιστικού έργου της Αρχής.
Άρθρο 20 Επιτάχυνση προσλήψεων Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων - Προσθήκη άρθρου 30Α στον ν. 3891/2010	Ρυθμίζονται οι διαδικασίες πρόσληψης του πάσης φύσεως προσωπικού της Ρ.Α.Σ., ανεξαρτήτως αν πρόκειται για προσωπικό αορίστου ή ορισμένου χρόνου ή για τακτικούς δημοσίους υπαλλήλους. Σκοπός των ρυθμίσεων είναι η διασφάλιση της ευελιξίας και της ταχύτητας στις προσλήψεις, προκειμένου να υπάρξει αμεσότερη ανταπόκριση στις ανάγκες και στην αποστολή της Αρχής. Έτσι, επιτυγχάνεται η στελέχωση της Αρχής με το κατάλληλο ανθρώπινο δυναμικό με αποτελεσματικό και αξιόπιστο τρόπο, συμβάλλοντας στην εύρυθμη λειτουργία της.
Άρθρο 21 Αποσπάσεις στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων - Προσθήκη άρθρου 30Β στον ν. 3891/2010	Προβλέπεται διαδικασία αποσπάσεων και μετατάξεων προσωπικού κατά παρέκκλιση των γενικών ρυθμίσεων του ν. 4440/2016 (Α' 224), προκειμένου να επιτευχθεί η άμεση και αποτελεσματική στελέχωση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, για την εκπλήρωση της κομβικής σημασίας αποστολής της.
Άρθρο 22 Μεταβολή αρμοδιότητας έκδοσης του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων - Τροποποίηση παρ. 1 άρθρου 31 ν. 3891/2010	Τροποποιείται η παρ. 1 του άρθρου 31 του ν. 3891/2010 (Α' 188) περί του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Ρ.Α.Σ. () ως προς το όργανο έκδοσης της απόφασης θέσπισης του. Συγκεκριμένα ορίζεται πως η θέσπιση του Κανονισμού γίνεται με απόφαση της ίδιας της Αρχής, αντί κοινής υπουργικής απόφασης, ενισχύοντάς κατ' αυτόν τον τρόπο την ανεξαρτησία της Αρχής και σε αντιστοιχία προς τα προβλεπόμενα για τις ανεξάρτητες αρχές βάσει του άρθρου 20 του ν. 4622/2019 (Α' 133).

Άρθρο 23 Στελέχωση Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών - Τροποποίηση παρ. 5 και 6 άρθρου 3 ν. 5014/2023	Με την ισχύουσα πρόβλεψη της παρ. 5 του άρθρου 3 του ν. 5014/2023 προβλεπόταν η συγκρότηση του Εθνικού Οργανισμού Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.). Με την παρούσα ρύθμιση επέρχονται αλλαγές στη συγκρότηση του Οργανισμού με σκοπό την επίτευξη της καλύτερης λειτουργίας του. Με την ισχύουσα πρόβλεψη της παρ. 6 του ως άνω άρθρου, ορίζεται ότι ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. «στελεχώνεται από υπαλλήλους που διατίθενται από τις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες της Γενικής Διεύθυνσης Διοικητικών Υπηρεσιών και της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.». Με την προτεινόμενη ρύθμιση, η πρόβλεψη αυτή καθίσταται δυνητική, καθώς δίνεται η δυνατότητα στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. να πληροί τις οργανικές του θέσεις μέσω των γενικών διαδικασιών στελέχωσης των φορέων του δημοσίου, με ρητή μάλιστα πρόβλεψη ταχύτερης διαδικασίας κατά τα άρθρα 24 και 25.
Άρθρο 24 Νέα οργανωτική δομή του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών - Τροποποίηση άρθρου 10 ν. 5014/2023	Δημιουργούνται στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. δυο ακόμη μονάδες σε επίπεδο διευθύνσεων α) η Αυτοτελής Μονάδα Μελετών και Διερευνήσεων Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και β) η Αυτοτελής Μονάδα Διοικητικών και Οικονομικών Υπηρεσιών. Κατά τον τρόπο αυτό υπάρχει πλέον αυτοτέλεια μεταξύ των μονάδων Μελετών και Διερευνήσεων Ατυχημάτων, αεροπορικών αφενός και σιδηροδρομικών αφετέρου ατυχημάτων, ώστε να επιτυγχάνεται μεγαλύτερη εξειδίκευση στη λειτουργία αυτών και παράλληλα, μέσω της Μονάδας Διοικητικών και Οικονομικών Υπηρεσιών σκοπούνται η ενίσχυση της λειτουργικής αποτελεσματικότητας του Οργανισμού και η στήριξη των υπολοίπων υπηρεσιών του.
Άρθρο 25 Επιτάχυνση προσλήψεων στον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών – Προσθήκη άρθρου 10Α στον ν. 5014/2023	Ρυθμίζονται οι διαδικασίες πρόσληψης του πάσης φύσεως προσωπικού του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., ανεξαρτήτως αν πρόκειται για προσωπικό αορίστου ή ορισμένου χρόνου ή για τακτικούς δημοσίους υπαλλήλους. Σκοπός των ρυθμίσεων είναι η διασφάλιση της ευελιξίας και της ταχύτητας στις προσλήψεις, προκειμένου να υπάρξει αμεσότερη ανταπόκριση στις ανάγκες του Οργανισμού. Έτσι, επιτυγχάνεται η στελέχωση του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. με το κατάλληλο ανθρώπινο δυναμικό με τρόπο αποτελεσματικό και αξιόπιστο, συμβάλλοντας στην εύρυθμη λειτουργία του.

Άρθρο 26 Αποσπάσεις στον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών - Προσθήκη άρθρου 10Γ στον ν. 5014/2023	Προβλέπεται η διαδικασία αποσπάσεων και μετατάξεων προσωπικού, κατά παρέκκλιση της προϋπόθεσης κάλυψης θέσεων του φορέα προέλευσης σε ποσοστό εξήντα πέντε τοις εκατό (65%) τουλάχιστον, που προβλέπεται στην παρ. 4 του άρθρου 4 του ν. 4440/2016 (Α' 224) και χωρίς τη σύμφωνη γνώμη του οργάνου διοίκησης και του υπηρεσιακού συμβουλίου του φορέα αυτού, προκειμένου να επιτευχθεί, η άμεση και αποτελεσματική στελέχωση του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών, για την εκπλήρωση της κομβικής σημασίας αποστολής του.
Άρθρο 27 Πόροι και διαχείριση δαπανών Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών - Τροποποίηση άρθρου 11 ν. 5014/2023	Ορίζεται ότι τον προϋπολογισμό του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. εισηγείται ο Πρόεδρός του, ο οποίος είναι και διατάκτης των δαπανών του. Οι σχετικές δαπάνες εκκαθαρίζονται από την Αυτοτελή Μονάδα Διοικητικών και Οικονομικών Υπηρεσιών του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., αντί της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Σκοπός της αξιολογούμενης ρύθμισης είναι η περαιτέρω κατοχύρωση της οικονομικής και λειτουργικής αυτοτέλειας του Οργανισμού.
Άρθρο 28 Ε Εσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών και προληπτικά μέτρα- Αντικατάσταση παρ. 2 άρθρου 13, τροποποίηση παρ. 1 άρθρου 32 και παρ. 2 άρθρου 49 ν. 5014/2023	Ορίζεται ότι ο Εσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας και Διαχείρισης του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. εκδίδεται με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. Σκοπός της διάταξης είναι η περαιτέρω κατοχύρωση της αυτοτέλειας του Οργανισμού. Επιπλέον, προβλέπεται ρητά η δυνατότητα του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. να εκδίδει δεσμευτικές συστάσεις για θέματα αεροπορικής και σιδηροδρομικής ασφάλειας, ακόμα και αν οι συστάσεις αυτές δεν συνδέονται άμεσα με συγκεκριμένα ατυχήματα ή συμβάντα.

Άρθρο 29 Συγχώνευση με απορρόφηση της εταιρείας ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. από την εταιρεία ΟΣΕ Α.Ε. - Τροποποίηση παρ. 3 άρθρου 3 ν. 5167/2024	Ρυθμίζεται το ζήτημα του ορισμού μεταβατικού διοικητικού συμβουλίου της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε., με τρόπο που εναρμονίζεται με την πρόβλεψη της παρ. 1 του άρθρου 7ΣΤ, βάσει της οποίας επιλέγονται τα τακτικά όργανα διοίκησης της εταιρείας.
Άρθρο 30 Συμβάσεις προσωπικού στην εταιρεία Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. - Προσθήκη άρθρου 7Α στον ν. 5167/2024	Καθορίζεται ότι η εταιρεία Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. προσλαμβάνει προσωπικό με συμβάσεις εργασίας ιδιωτικού δικαίου, με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου. Σκοπός της ρύθμισης είναι η θέσπιση ενός σαφούς και ενιαίου νομικού πλαισίου για όλες τις εργασιακές σχέσεις εντός της εταιρείας. Διασφαλίζει τη νομιμότητα και τη διαφάνεια στις προσλήψεις, ενώ παράλληλα παραπέμπει σε ειδικότερες προτεινόμενες διατάξεις για την πλήρωση θέσεων Γενικών Διευθυντών, Διευθυντών, Υποδιευθυντών και την απασχόληση προσωπικού ορισμένου χρόνου. Με αυτόν τον τρόπο, θεσπίζεται ένα οργανωμένο και ευέλικτο σύστημα στελέχωσης που καλύπτει τις διαφορετικές ανάγκες της εταιρείας.
Άρθρο 31 Πλήρωση θέσεων Γενικών Διευθυντών, Διευθυντών και Υποδιευθυντών στην εταιρεία Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. - Προσθήκη άρθρου 7Β στον ν. 5167/2024	Ρυθμίζονται η διαδικασία πρόσληψης και το πλαίσιο αμοιβών για τις κρίσιμες θέσεις ευθύνης, όπως για τους Γενικούς Διευθυντές, τους Διευθυντές και τους Υποδιευθυντές. Η πλήρωση γίνεται μέσω δημόσιας πρόσκλησης, με συμβάσεις ορισμένου χρόνου έως τριετούς διάρκειας, με δυνατότητα ανανέωσης. Η αναγκαιότητα της επιλογής αυτής δικαιολογείται από την ιδιάζουσα φύση, την ειδική αποστολή και το περιεχόμενο των αρμοδιοτήτων των συγκεκριμένων θέσεων. Ειδικότερα, οι θέσεις Γενικών Διευθυντών, Διευθυντών και Υποδιευθυντών της εταιρείας είναι αναγκαίο να πληρούνται μέσω μιας σαφούς, απλής και αποτελεσματικής διαδικασίας, λαμβανομένων υπόψιν των ευθυνών έκαστης θέσης στην εκπλήρωση της αποστολής του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής της χώρας, ώστε να διασφαλίζεται στον μέγιστο βαθμό η ασφαλής και αποτελεσματική λειτουργία του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου. Επιπλέον, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψιν οι αντικειμενικές συνθήκες λειτουργίας της σιδηροδρομικής αγοράς διεθνώς, και οι πλέον δόκιμες πρακτικές προσλήψεων και αμοιβών, οι οποίες θα επιτρέψουν στον εθνικό διαχειριστή υποδομής να προσελκύσει στις κομβικές αυτές θέσεις προσωπικό υψηλής κατάρτισης και εγνωσμένης εμπειρίας, το οποίο θα αξιολογείται με βάση μετρήσιμους στόχους που θα αποτελούν μάλιστα περιεχόμενο της ίδιας της προκήρυξης της θέσης του. Περαιτέρω στη διάταξη ορίζονται ανώτατα όρια αμοιβών και προβλέπεται η διαδικασία παύσης σε περίπτωση μη επίτευξης στόχων. Σκοπός είναι η διασφάλιση της διαφάνειας, της αξιοκρατίας και της αποτελεσματικότητας στην επιλογή των στελεχών, καθώς και η θέσπιση ενός πλαισίου λογοδοσίας για την απόδοσή τους

Άρθρο 32 Παύση Γενικών Διευθυντών, Διευθυντών και Υποδιευθυντών και προσωρινή πλήρωση των θέσεων τους στην εταιρεία Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. - Προσθήκη άρθρου 7Γ στον ν. 5167/2024	Παρέχεται στο Διοικητικό Συμβούλιο η δυνατότητα να παύει Γενικούς Διευθυντές, Διευθυντές και Υποδιευθυντές σε περίπτωση μη εκπλήρωσης των τεθέντων στόχων, κατόπιν σχετικής εισήγησης της Επιτροπής Αξιολόγησης Προσωπικού. Επιπλέον, προβλέπεται η προσωρινή πλήρωση της κενής θέσης με ανάθεση καθηκόντων σε στέλεχος που πληροί τα απαιτούμενα προσόντα και τα κριτήρια αξιολόγησης που θέτει το Διοικητικό Συμβούλιο, μέχρι την οριστική κάλυψή της μέσω της προβλεπόμενης διαδικασίας. Σκοπός της ρύθμισης είναι η διασφάλιση της αποτελεσματικότητας και της λογοδοσίας των ανώτερων στελεχών, καθώς και η αδιάλειπτη και ομαλή λειτουργία της εταιρείας.
Άρθρο 33 Προσλήψεις προσωπικού ορισμένου χρόνου στην εταιρεία Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. - Προσθήκη άρθρου 7Δ στον ν. 5167/2024	Η προτεινόμενη διάταξη θεσπίζει τους κανόνες για τις προσλήψεις προσωπικού που καλύπτει πρόσκαιρες, παροδικές ή εποχικές ανάγκες της εταιρείας μέσω συμβάσεων εργασίας ορισμένου χρόνου.
Άρθρο 34 Προσλήψεις προσωπικού αορίστου χρόνου στην εταιρεία Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. - Προσθήκη άρθρου 7Ε στον ν. 5167/2024	Περιγράφεται η λεπτομερής διαδικασία προσλήψεων προσωπικού αορίστου χρόνου για θέσεις που εκτελούν κρίσιμα καθήκοντα ασφαλείας. Προβλέπεται η έκδοση προκήρυξης που ελέγχεται με συγκεκριμένη και σύντομη διαδικασία από το Α.Σ.Ε.Π., η ηλεκτρονική υποβολή αιτήσεων, η αξιολόγηση από ειδικές επιτροπές και η διεξαγωγή πρακτικής δοκιμασίας. Δίνεται, επίσης, η δυνατότητα κάλυψης επιπλέον αναγκών από υφιστάμενους πίνακες κατάταξης εντός τριετίας. Σκοπός της ρύθμισης είναι η διασφάλιση της υψηλής ποιότητας, της εξειδίκευσης και της καταλληλότητας του προσωπικού σε νευραλγικές θέσεις για την εύρυθμη και ασφαλή λειτουργία της εταιρείας.
Άρθρο 35 Διαδικασία επιλογής οργάνων διοίκησης της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. – Πλαίσιο αμοιβών - Προσθήκη άρθρου 7ΣΤ στον ν. 5167/2024	Καθορίζονται ο τρόπος επιλογής και το πλαίσιο αμοιβών των ανώτατων οργάνων διοίκησης της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε., συμπεριλαμβανομένων του Προέδρου, του Αντιπροέδρου, του Διευθύνοντος Συμβούλου και των Αναπληρωτών Διευθυνόντων Συμβούλων. Ορίζεται τριετής θητεία για τους ανωτέρω με δυνατότητα μίας ανανέωσης. Επιπλέον, τίθενται ανώτατα όρια στις αμοιβές του Διευθύνοντος και των Αναπληρωτών Διευθυνόντων Συμβούλων. Σκοπός της ρύθμισης είναι η θεσμοθέτηση της διαδικασίας στελέχωσης της ηγεσίας της εταιρείας για τη διασφάλιση της αποτελεσματικότητάς της.
Άρθρο 36 Πολιτική καταλληλότητας μελών της Διοίκησης της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» – Προσόντα – Προϋποθέσεις	Θεσπίζονται τα απαραίτητα προσόντα για τον διορισμό του Διευθύνοντος Συμβούλου και των Αναπληρωτών Διευθυνόντων Συμβούλων της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.. Συγκεκριμένα, απαιτείται πτυχίο ανώτατου εκπαιδευτικού ιδρύματος, πολύ καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας και επαγγελματική εμπειρία τουλάχιστον δέκα (10) ετών σε θέση άσκησης διοίκησης στον δημόσιο ή τον ιδιωτικό τομέα. Σκοπός της ρύθμισης είναι να διασφαλίσει την επάρκεια, την εμπειρία και την καταλληλότητα των προσώπων που αναλαμβάνουν τις κορυφαίες διοικητικές θέσεις, ενισχύοντας

διορισμού - Προσθήκη άρθρου 7Ζ στον ν. 5167/2024	την αποτελεσματικότητα της εταιρείας.
Άρθρο 37 Αξιολόγηση του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» από ανεξάρτητο τεχνικό σύμβουλο - Προσθήκη άρθρου 7Η στον ν. 5167/2024	Δίνεται η δυνατότητα στη Γενική Συνέλευση να διορίσει ανεξάρτητο τεχνικό σύμβουλο για την αξιολόγηση του Δ.Σ., το πόρισμα του οποίου αποτελεί γνώμη για την ανανέωση της θητείας των μελών. Σκοπός της ρύθμισης είναι η διασφάλιση της αποτελεσματικής και διαφανούς λειτουργίας του Διοικητικού Συμβουλίου, ενισχύοντας τη λογοδοσία και την επίτευξη της στοχοθεσίας.
Άρθρο 38 Επιτροπή Προσλήψεων και Αμοιβών της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» - Προσθήκη άρθρου 7Θ στον ν. 5167/2024	Προβλέπεται η σύσταση της Επιτροπής Προσλήψεων και Αμοιβών της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.». Η εν λόγω Επιτροπή διαμορφώνει την πολιτική προσλήψεων και αποδοχών του προσωπικού και του Διοικητικού Συμβουλίου, με στόχο την εύρυθμη λειτουργία και την θεσμική συνέπεια.
Άρθρο 39 Επιτροπή Αξιολόγησης Προσωπικού της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. - Προσθήκη άρθρου 7Ι στον ν. 5167/2024	Συστήνεται η Επιτροπή Αξιολόγησης Προσωπικού, η οποία διενεργεί τακτική και έκτακτη αξιολόγηση των στελεχών της εταιρείας, υποβάλλοντας σχετικές εισηγήσεις στο Διοικητικό Συμβούλιο, ενισχύοντας τη λογοδοσία και την κινητικότητα του προσωπικού βάσει ειδικής διαδικασίας αξιολόγησης αυτού.
Άρθρο 40 Επιτροπή Ελέγχου Συμβάσεων Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. - Προσθήκη άρθρου 7ΙΑ στον ν. 5167/2024	Συστήνεται η Επιτροπή Ελέγχου Συμβάσεων Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών, που αποτελείται από πέντε (5) μέλη (δύο μη εκτελεστικά μέλη Δ.Σ., τον Διευθυντή Προμηθειών και δύο μέλη Νομικών Υπηρεσιών). Η Επιτροπή είναι αρμόδια για τον έλεγχο και την παρακολούθηση της ορθής εφαρμογής του Κανονισμού Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών, την υποβολή ετήσιας αναφοράς στο Δ.Σ. και την εισήγηση για τροποποιήσεις. Σκοπός της είναι η διασφάλιση της νομιμότητας, της διαφάνειας και της αποτελεσματικότητας στις διαδικασίες ανάθεσης και εκτέλεσης συμβάσεων της εταιρείας.

Άρθρο 41 Κανονισμός Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» - Προσθήκη άρθρου 71B στον ν. 5167/2024	Η προτεινόμενη διάταξη προβλέπει τη θέσπιση ενός ειδικού Κανονισμού Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών, ο οποίος καθορίζει τις διαδικασίες και τους όρους για την ανάθεση και εκτέλεση συμβάσεων της εταιρείας. Ο Κανονισμός αυτός εφαρμόζεται για συμβάσεις τόσο άνω όσο και κάτω των ορίων της Οδηγίας 2014/24/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις δημόσιες προμήθειες και την κατάργηση της οδηγίας 2004/18/ΕΚ (L 94) και της Οδηγίας 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις προμήθειες φορέων που δραστηριοποιούνται στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών και την κατάργηση της οδηγίας 2004/17/ΕΚ (L 94), παρεκκλίνοντας από τον ν. 4412/2016, αλλά υπό την επιφύλαξη της ενωσιακής νομοθεσίας. Σκοπός του είναι η προσαρμογή των διαδικασιών ανάθεσης συμβάσεων στις ιδιαιτερότητες της εταιρείας, διασφαλίζοντας παράλληλα τη συμμόρφωση με το ενωσιακό δίκαιο και την αποτελεσματικότητα στις προμήθειες.
Άρθρο 42 Νομικό πλαίσιο – Διακριτικός τίτλος - Τροποποίηση άρθρου 8 ν. 5167/2024	Με την προτεινόμενη ρύθμιση, στις γενικές διατάξεις που προβλέπουν το θεσμικό πλαίσιο της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε., προστίθεται και πρόβλεψη για τη δυνατότητα παράλληλης χρήσης του διακριτικού τίτλου «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος» (ΟΣΕ Α.Ε.) για λόγους λειτουργικής συνέχειας και δημόσιας αναγνωσιμότητας.
Άρθρο 43 Εξουσιοδοτικές διατάξεις - Προσθήκη παρ. 1Α έως 1Ζ στο άρθρο 10 του ν. 5167/2024	Προβλέπονται οι εξουσιοδοτικές διατάξεις του παρόντος Μέρους του σχεδίου νόμου.
Άρθρο 44 Μεταβατικές διατάξεις - Προσθήκη παρ. 6, 7 και 8 στο άρθρο 12 του ν. 5167/2024	Προβλέπονται οι μεταβατικές διατάξεις του παρόντος Μέρους του σχεδίου νόμου και συγκεκριμένα προβλέπονται: α) η μη χορήγηση των αυξημένων μισθολογικών κινήτρων σε όσους καταλάβουν μεταβατικά θέσεις Γενικών Διευθυντών, Διευθυντών και Υποδιευθυντών εντός της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε., καθώς αυτοί δεν θα οριστούν με την ειδική διαδικασία πρόσληψης του άρθρου 31 του αξιολογούμενου σχεδίου νόμου, αλλά θα οριστούν μεταβατικά από το Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρείας, β) η υπογραφή συμβολαίου απόδοσης με τον Διευθύνοντα Σύμβουλο της εταιρείας που είναι δυνατόν να συνδέει την επιτυχή άσκηση των καθηκόντων του κατά την πρώτη μόνο θητεία του με την παροχή ειδικής ανταμοιβής. Η επιλογή αυτή είναι απαραίτητη για την προσέλκυση των πλέον ικανών στελεχών από την οικεία αγορά, τα οποία θα κληθούν να εργαστούν για την ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας υπό έκτακτες και εξαιρετικές συνθήκες που δεν προβλέπεται να συνεχίσουν να συντρέχουν στο μέλλον, αφότου δηλαδή, επιτευχθούν οι στόχοι του υπό αξιολόγηση σχεδίου νόμου. Απώτερος στόχος της αξιολογούμενης ρύθμισης είναι η ταχύτερη δυνατή σύγκλιση του επιπέδου των παρεχόμενων υπηρεσιών με τα άλλα σιδηροδρομικά δίκτυα των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, γ) η αρμοδιότητα του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας να καθορίζει τον

	τρόπο και τη διαδικασία ανάθεσης των συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών κάτω των χρηματικών ορίων των Οδηγιών 2014/24/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις δημόσιες προμήθειες και την κατάργηση της οδηγίας 2004/18/ΕΚ (L 94), και 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις προμήθειες φορέων που δραστηριοποιούνται στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών και την κατάργηση της οδηγίας 2004/17/ΕΚ (L 94), μέχρι την έγκριση του Κανονισμού Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών.
Άρθρο 45 Ενιαίο Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτης Ανάγκης και Διαχείρισης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων	Επιχειρείται η θέσπιση ενός Ενιαίου Σχεδίου Αντιμετώπισης Έκτακτης Ανάγκης και Διαχείρισης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων. Η ρύθμιση αυτή κρίνεται απαραίτητη για τη διασφάλιση της βέλτιστης, συνολικής και αποτελεσματικής αντίδρασης των αρμόδιων φορέων σε περίπτωση σιδηροδρομικού ατυχήματος. Μέσω του Σχεδίου, επιδιώκονται ο συντονισμός σε επιχειρησιακό και στρατηγικό επίπεδο, ο σαφής καθορισμός ρόλων και διαδικασιών, η σωστή χαρτογράφηση του τύπου του ατυχήματος, καθώς και η πρόληψη των κινδύνων Διαταραχής Μετατραυματικού Στρες. Η δημιουργία μιας διυπουργικής επιτροπής με εκπροσώπους όλων των εμπλεκόμενων φορέων διασφαλίζει την πλήρη και εμπεριστατωμένη κατάρτιση του Σχεδίου, το οποίο θα επικαιροποιείται τακτικά για να παραμένει αποτελεσματικό.
Άρθρο 46 Διευκρίνιση έννοιας επιβάτη κατά τους Κανονισμούς 2007/1371 και 2021/782 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου - Ερμηνευτική διάταξη	Αποσαφηνίζεται ότι η έννοια του «επιβάτη» κατά την εφαρμογή των ενωσιακών κανονισμών για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών μεταφορών καταλαμβάνει και τα επιβαίνοντα στην αμαξοστοιχία πρόσωπα που βρίσκονται επ' αυτής για την παροχή συγκεκριμένων υπηρεσιών ή εργασίας στο πλαίσιο νόμιμης σύμβασης της σιδηροδρομικής επιχείρησης με τρίτη ανάδοχο εταιρεία για την παροχή των υπηρεσιών αυτών ή για την παραχώρηση χρήσης συγκεκριμένου χώρου της αμαξοστοιχίας, όπως τα κυλικεία-εστιατόρια. Με την υπό εξέταση ρύθμιση σκοπείται η άρση της ανισότητας ως προς την αντιμετώπιση των θιγόμενων προσώπων, ως προς τα οποία, καίτοι βρίσκονται επί της αμαξοστοιχίας για την παροχή συγκεκριμένης εργασίας, δεν τυγχάνουν εφαρμογής σημαντικές διατάξεις των ενωσιακών κανονισμών για τα δικαιώματά τους, όπως ενδεικτικά εκείνες σχετικά με τις αποζημιώσεις σε περίπτωση σιδηροδρομικού ατυχήματος. Για τους ίδιους λόγους, η διάταξη εφαρμόζεται αναδρομικά από την έναρξη ισχύος του Κανονισμού 2007/1371 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

Άρθρο 47 Δαπάνες για τα έτη 2024 και 2025 που απορρέουν από τη σύμβαση Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της εταιρείας «HELLENIC TRAIN A.E.»	Αντιμετωπίζεται το ζήτημα της εκκρεμούς πληρωμής του Ελληνικού Δημοσίου προς τη «Hellenic Train», για τα έτη 2024 και 2025, διασφαλίζοντας τη νομιμότητα και κανονικότητα των δαπανών και ταυτόχρονα την εκπλήρωση των οικονομικών υποχρεώσεων του Ελληνικού Δημοσίου. Με τον τρόπο αυτό, επιτυγχάνονται η ορθή τήρηση των όρων της σύμβασης Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ) που έχει κυρωθεί με τον ν. 4953/2022 (Α' 135) και η απρόσκοπτη συνέχισή της, διασφαλίζοντας έτσι το απαιτούμενο πλαίσιο λειτουργίας των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών. Αποσαφηνίζεται πως στο πλαίσιο των διαδικασιών εκκαθάρισης της Σύμβασης ΥΔΥ, εξασφαλίζονται ο πλήρης έλεγχος όλων των απαιτούμενων δικαιολογητικών, δαπανών και εκτελεσθέντων δρομολογίων, όπως και η επιβολή τυχόν εφαρμοστέων ποινών προ της εκκαθάρισης.
Άρθρο 48 Εποπτεία ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών	Σκοπείται η αποσαφήνιση της αρμοδιότητας για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, σύμφωνα με τα άρθρα 101 και 102 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τον ν. 3959/2011 (Α' 188). Μετά από την ενσωμάτωση της Οδηγίας 1/2019 ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2018, για την παροχή αρμοδιοτήτων στις αρχές ανταγωνισμού των κρατών μελών ώστε να επιβάλλουν αποτελεσματικότερα τους κανόνες και για τη διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς (L 11) με τον ν. 4886/2022 (Α' 12), η σχετική αρμοδιότητα προβλέπεται ότι ασκείται από την Επιτροπή Ανταγωνισμού. Για την άσκηση της αρμοδιότητάς της, η Επιτροπή Ανταγωνισμού επικουρείται, όπου απαιτείται, από τη Ρ.Α.Σ., η οποία παρακολουθεί τον ανταγωνισμό της αγοράς των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και ενημερώνει σχετικώς την Επιτροπή Ανταγωνισμού για να παρεμβαίνει στο πλαίσιο ενάσκησης των αρμοδιοτήτων της. Ακόμα, προβλέπεται ότι η Ρ.Α.Σ. διαβιβάζει στην Επιτροπή Ανταγωνισμού στοιχεία και ευρήματα που έχει συλλέξει κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων της, ενώ παράλληλα καθίσταται δυνατός ο ορισμός υπαλλήλων της Ρ.Α.Σ. ως ελεγκτών, για τη συμμετοχή στις έρευνες που διεξάγει η Επιτροπή Ανταγωνισμού. Στην ίδια κατεύθυνση του σαφούς επιμερισμού των αρμοδιοτήτων μεταξύ της Ρ.Α.Σ. και της Επιτροπής Ανταγωνισμού, αλλά και για λόγους εναρμόνισης με τις αλλαγές που εισάγει η αξιολογούμενη ρύθμιση, τροποποιούνται και οι υφιστάμενες διατάξεις των περ. 1 του άρθρου 28 του ν. 3891/2010 και παρ. 2 του άρθρου 56 του ν. 4408/2016 (Α' 135).

Άρθρο 49 Αναστολή δεσμεύσεων Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης έναντι του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος ΑΕ ή των Σιδηρόδρομων Ελλάδος ΜΑΕ– Τροποποίηση άρθρου 78 ν. 4949/2022	Διασφαλίζεται η απρόσκοπτη, όσον αφορά στη χορήγηση του αποδεικτικού ενημερότητας της εταιρείας, υλοποίηση των έργων του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος και ήδη Σιδηροδρόμων Ελλάδος Μ.Α.Ε. μέχρι το τέλος του έτους 2029 σε σχέση με δεσμεύσεις οι οποίες έχουν επιβληθεί από Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης.
Άρθρο 50 Απαλλαγή εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» από την υποχρέωση καταβολής δικαστικού ενσήμου	Η εταιρεία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.» καθώς και η εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.», απαλλάσσονται από την καταβολή του δικαστικού ενσήμου του άρθρου 2 του ν. ΓΠΟΗ/1912 (Α' 3), προκειμένου να υπάρξει εξοικονόμηση πόρων, προς αξιοποίηση στην κύρια αποστολή τους, ήτοι την αποτελεσματική και ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου.
Άρθρο 51 Ρύθμιση θεμάτων της σιδηροδρομικής ακίνητης περιουσίας διαχείρισης της εταιρείας ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. - Τροποποίηση παρ. 13 άρθρου 6 ν. 3891/2010	Η σιδηροδρομική υποδομή, συμπεριλαμβανομένων όλων των σιδηροδρομικών ακινήτων, προορίζεται ειδικά για την εξυπηρέτηση σκοπών δημοσίου συμφέροντος. Η εκτέλεση μεγάλων σιδηροδρομικών έργων που έχουν ήδη δρομολογηθεί με σκοπό την αναβάθμιση σε τεχνικά μέσα και ασφάλεια της σιδηροδρομικής γραμμής (όπως η υπογειοποίηση σιδηροδρομικού δικτύου στα Σεπόλια), τη δημιουργία νέας σιδηροδρομικής γραμμής που θα εξυπηρετεί τις περιοχές της Δυτικής Αττικής (έργο του Προαστιακού σιδηρόδρομου Δυτικής Αττικής), την επικείμενη αναβάθμιση των υπηρεσιών χρήσης και εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού και τη σχεδιαζόμενη ανάπλαση και ανάπτυξη των σιδηροδρομικών σταθμών της χώρας, καθώς και λοιπών κρίσιμων σιδηροδρομικών ακινήτων για τους ίδιους σκοπούς. Τα έργα αυτά έχουν σκοπό να εκσυγχρονίσουν τη λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου και να αναβαθμίσουν τις κτιριακές υποδομές στον σιδηρόδρομο για τη μεγαλύτερη δυνατή αξιοποίηση τους. Στο πλαίσιο αυτό, έχουν ανακύψει σοβαρά προβλήματα με παλαιές μισθώσεις, οι οποίες κατέχουν κρίσιμους χώρους εντός των εκτελούμενων ή υπό σχεδιασμό σιδηροδρομικών έργων. Η χρήση αυτών των μίσθιων παρακωλύει ουσιαστικά τα έργα καθώς και τις σχεδιαζόμενες αναπλάσεις, προκαλώντας ζητήματα ως προς την ολοκλήρωση των έργων ή αδυναμία ανάπλασης και ανάπτυξης κρίσιμων κτιριακών εγκαταστάσεων. Για τους λόγους αυτούς, με την προτεινόμενη διάταξη ρυθμίζονται οι περιπτώσεις στις οποίες δύναται να καταγγελθούν μισθώσεις, κατόπιν αιτιολογημένης απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. για τις ανάγκες σιδηροδρομικού έργου ή για την ανάπλαση, αναβάθμιση ή με κάθε τρόπο αξιοποίηση του ακινήτου με σκοπό τη βελτίωση των παρεχόμενων σιδηροδρομικών υπηρεσιών ή την εξυπηρέτηση της σιδηροδρομικής λειτουργίας, ενώ για την ταχεία απόδοση του μίσθιου προβλέπεται η διαδικασία της διοικητικής αποβολής του άρθρου 2 του α.ν.

	263/1968 (Α' 12). Περαιτέρω, παρέχεται η δυνατότητα είσπραξης απαιτήσεων μισθωμάτων της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. κατά τις διατάξεις του Κώδικα Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων (ν. 4978/2022, Α' 190), διασφαλίζοντας με αυτόν τον τρόπο την άμεση είσπραξη των εσόδων της, καθώς και την εν γένει νομιμότητα της διαδικασίας βεβαίωσης και είσπραξης των απαιτήσεών της. Τα ανωτέρω έσοδα προορίζονται, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 4389/2016 (Α' 94) και μέσω της «Ελληνικής Εταιρείας Συμμετοχών Α.Ε.», για την εξυπηρέτηση σκοπών δημοσίου συμφέροντος. Τέλος, η παρ. 14 του άρθρου 6 του ν. 3891/2010, συμπληρώνεται και επέρχονται αποσαφηνίσεις αναφορικά με τις καταγγελλόμενες μισθώσεις. Περαιτέρω, θεσπίζεται το ανεπίδεκτο χρησικτησίας των σιδηροδρομικών ακινήτων, ενώ χορηγείται στη ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. και το δικαίωμα επιφάνειας του ν. 3986/2011, θωρακίζοντας τη δημόσια περιουσία, η οποία είναι προορισμένη για την εξυπηρέτηση του σιδηροδρομικού μεταφορικού έργου.
Άρθρο 52 Δυνατότητα αγοράς ή μίσθωσης τροχαίου υλικού μέσω αποθεματικού ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. - Τροποποίηση παρ. 8 άρθρου 8 ν. 3891/2010	Σκοπός της παρούσας διάταξης είναι η αξιοποίηση του προβλεπόμενου στην παρ. 8 του άρθρου 8 του ν. 3891/2010 αποθεματικού της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. προς αγορά ή μίσθωση τροχαίου υλικού. Το συγκεκριμένο αποθεματικό ήδη δύναται να διατίθεται για τη χρηματοδότηση του προγράμματος διαχείρισης του στόλου και δαπανών διαχείρισης και φύλαξης, καθώς και για την πραγματοποίηση εργασιών ανάταξης, ανακατασκευής, μετασκευής, επισκευής, συντήρησης (τακτικής ή έκτακτης) και συντήρησης μακράς ακινησίας του τροχαίου υλικού που διαχειρίζεται. Δεδομένου ότι: α) το συγκεκριμένο αποθεματικό υπερκαλύπτει τις ανωτέρω ανάγκες, με αποτέλεσμα σημαντικό μέρος του να παραμένει αδιάθετο, β) υφίσταται ανάγκη για προμήθεια νέου τροχαίου υλικού προκειμένου να επιτευχθεί η αναβάθμιση των ελληνικών σιδηροδρομικών μεταφορών και γ) η μίσθωση του τροχαίου υλικού δύναται να αποφέρει σημαντικούς πόρους κρίνεται σκόπιμη και αναγκαία η άμεση τροποποίηση της σχετικής νομοθετικής πρόβλεψης.
Άρθρο 53 Μεταβατική τοποθέτηση προϊσταμένου Γενικής Διεύθυνσης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών	Διασφαλίζεται η αποτελεσματική λειτουργία της Γενικής Διεύθυνσης Συγκοινωνιακών Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών κατόπιν κένωσης της θέσης του προϊσταμένου και μέχρι την ολοκλήρωση της διαδικασίας επιλογής και τοποθέτησης νέου, βάσει των πάγιων διατάξεων του Κώδικα Κατάστασης Δημόσιων Πολιτικών Διοικητικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ. (ν. 3528/2007, Α' 26), η οποία έχει ήδη εκκινήσει με την έκδοση της σχετικής προκήρυξης. Λαμβάνοντας υπόψη την υφιστάμενη στελέχωση της Γενικής Διεύθυνσης και τους υπηρετούντες προϊσταμένους που ασκούν καθήκοντα προϊσταμένου Διεύθυνσης κατ' αναπλήρωση, καθώς και το γεγονός ότι οι υπόλοιποι προϊστάμενοι Γενικής Διεύθυνσης του φορέα, είτε δεν ανήκουν στον προβλεπόμενο κλάδο, είτε οι θέσεις είναι κενές και τα καθήκοντα ασκούνται επίσης κατ' αναπλήρωση, καθίσταται αντικειμενικά αδύνατη η εφαρμογή του άρθρου 87 του Κώδικα Κατάστασης Δημόσιων Πολιτικών Διοικητικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ. (ν. 3528/2007, Α' 26). Με την προτεινόμενη ρύθμιση και κατ' ανάλογη εφαρμογή των ήδη

	ισχυουσών ρυθμίσεων του άρθρου 18 του ν. 4492/2017 (Α' 156) και των παρ. 11 και 12 του άρθρου 86 του Κώδικα Κατάστασης Δημόσιων Πολιτικών Διοικητικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ., διασφαλίζεται αποκλειστικά για το χρονικό διάστημα που μεσολαβεί από την προκήρυξη της θέσης έως και την ολοκλήρωση της διαδικασίας επιλογής και τοποθέτησης προϊσταμένου η αποτελεσματική άσκηση των αρμοδιοτήτων της συγκεκριμένης Γενικής Διεύθυνσης.
Άρθρο 54 Δέσμευση της άδειας οδήγησης σύμφωνα με την ιατρική γνωμάτευση παραπομπής - Τροποποίηση παρ. 4 Παραρτήματος ΙΙΙ άρθρου 21 π.δ. 51/2012	Προβλέπεται η διαδικασία προσωρινής δέσμευσης της άδειας των οδηγών των αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης, όταν αυτό κρίνεται επιβεβλημένο για λόγους υγείας. Καθώς η δέσμευση της άδειας οδήγησης λαμβάνει χώρα μεταξύ της εξέτασης και της έκδοσης του ιατρικού πορίσματος, επιτρέπεται η δέσμευση μόνο κατηγοριών της άδειας, σύμφωνα με την ιατρική γνωμάτευση που παραπέμπει τον οδηγό στον ιατρό εργασίας. Τέλος, διευκρινίζεται η διαδικασία οριστικής αφαίρεσης της άδειας, όταν αυτό κρίνεται επιβεβλημένο, σύμφωνα με το πόρισμα της ιατρικής εξέτασης.
Άρθρο 55 Εκκαθάριση δαπανών παρελθόντων ετών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και εποπτευόμενων φορέων	Με την υπό στοιχεία 159210 ΕΞ 2024/30.10.2024 κοινή απόφαση, των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και Εσωτερικών «Υπολογισμός του τελικού ποσού ανταμοιβής, του μέγιστου αριθμού υπαλλήλων και καθορισμός των Φορέων Υλοποίησης ανά Φορέα Ευθύνης (ΦΕ) που εμπλέκονται σε έργα του Εθνικού Σχεδίου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας «Ελλάδα 2.0», σύμφωνα με τα άρθρα 4, 5 και 7 της υπ' αρ. 141583/2024 κοινής υπουργικής απόφασης «Σύστημα κινήτρων και ανταμοιβής υπαλλήλων που εμπλέκονται σε έργα του Εθνικού Σχεδίου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας "Ελλάδα 2.0"» (Β' 5644).» (Β' 6047), προβλέφθηκαν ο υπολογισμός του τελικού ποσού ανταμοιβής, του μέγιστου αριθμού υπαλλήλων και ο καθορισμός των φορέων υλοποίησης ανά Φορέα Ευθύνης (Φ.Ε.) που εμπλέκονται σε έργα του Εθνικού Σχεδίου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας «Ελλάδα 2.0», για το έτος 2023. Για το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, καθορίστηκε μέγιστο ποσό ανταμοιβής ύψους διακοσίων ογδόντα δύο χιλιάδων, οκτακοσίων εβδομήντα τεσσάρων ευρώ και δεκατεσσάρων λεπτών (282.874,14), σε διακόσιους είκοσι έξι (226) υπαλλήλους και συγκεκριμένα στον Αναλυτικό Λογαριασμό Εξόδου (Α.Λ.Ε.): 2120224002 «Κίνητρα και ανταμοιβή υπαλλήλων που εμπλέκονται σε έργα του Εθνικού Σχεδίου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας Ελλάδα 2.0». Το εν λόγω ποσό κατανεμήθηκε από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, ως εξής: (α) Ειδικός Φορέας 103 202 : 255.337,72 €, για τις Υπηρεσίες της Γενικής Γραμματείας Υποδομών. (β) Ειδικός Φορέας 1039 203 : 10.013,24 €, για το Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης. (γ) Ειδικός Φορέας 1039 501 : 17.523,18 €, για την Υπηρεσία Συντονισμού Τ.Α.Α.. Δεδομένου ότι, το σχετικό αίτημα εγγραφής πιστώσεων για την πληρωμή των ανωτέρω υπαλλήλων, του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών,

	υποβλήθηκε εντός του έτους 2025, το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών δεν δύναται να εγγράψει νέες πιστώσεις, καθώς δεν πραγματοποιήθηκε η απαραίτητη εξασφάλιση των πιστώσεων και η ανάληψη της σχετικής υποχρέωσης κατά το προηγούμενο οικονομικό έτος. Για τον λόγο αυτό και προκειμένου να καταστεί δυνατή η ανταμοιβή των υπαλλήλων, είναι απαραίτητη η νομοθετική ρύθμιση του θέματος, καθώς σύμφωνα με το π.δ. 80/2016 (Α' 145) και την υπό στοιχείο 159210 ΕΞ 2024/30.10.2024 κοινή υπουργική απόφαση, το αίτημα εγγραφής πιστώσεων και η απόφασης ανάληψης έπρεπε να έχει εκδοθεί εντός του έτους 2024. Με την παρ. 2 ρυθμίζεται το ζήτημα της εκκρεμούς αποπληρωμής των δαπανών που οφείλονται σε παρόχους συγκοινωνιακού έργου, οι οποίοι έχουν συμβληθεί με τον «Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» (Ο.Α.Σ.Α. Μ.Α.Ε.) και τον «Οργανισμό Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρεία» (Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.). Οι δαπάνες αυτές προέκυψαν από μεταβλητά στοιχεία κόστους, κατά τη λήξη των σχετικών συμβάσεων, σύμφωνα με όσα προβλέπονται στους επιμέρους όρους των εν λόγω συμβάσεων. Δεδομένου ότι: α) έχουν δημιουργηθεί οφειλές των εποπτευόμενων φορέων προς τους παρόχους συγκοινωνιακού έργου, και β) απαιτείται η διασφάλιση της αποπληρωμής των παρόχων συγκοινωνιακού έργου για ήδη αποπερατωμένο συγκοινωνιακό έργο, που αφορά παρελθόντα έτη, κρίνεται σκόπιμη και αναγκαία η αξιολογούμενη ρύθμιση. Με την παρ. 3 σκοπείται η εκκαθάριση των οφειλόμενων δαπανών προς τον πάροχο επιβατικής μετακίνησης σιδηροδρομικών συγκοινωνιών της από 14.4.2022 σύμβασης Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας, για τις εκπτωτικές πολιτικές μειωμένων κομίστρων παρελθόντων ετών, προς όφελος των φοιτητών των Ανώτατων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων και καταρτιζόμενων των Δημοσίων Ινστιτούτων Επαγγελματικής Κατάρτισης, αρμοδιότητάς του Υπουργείου Παιδείας, Θρησκευμάτων και Αθλητισμού. Η εκκαθάριση των σχετικών δαπανών, παρότι η θεσμοθετημένη πολιτική μειωμένων κομίστρων για τους δικαιούχους φοιτητές εφαρμόζεται από το έτος 2022, δεν έχει πραγματοποιηθεί μέχρι σήμερα και πρέπει να ρυθμιστεί, καθώς συνιστά υποχρέωση του Δημοσίου σύμφωνα με το άρθρο 86 του ν. 4530/2018.
Άρθρο 56 Εξουσιοδοτικές διατάξεις	Προβλέπονται οι εξουσιοδοτικές διατάξεις του παρόντος Μέρους του σχεδίου νόμου και συγκεκριμένα, προβλέπεται ότι: α) έως ότου τεθεί σε ισχύ το Ενιαίο Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτης Ανάγκης και Διαχείρισης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, ο επιχειρησιακός συντονισμός της διαχείρισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης σε περίπτωση σιδηροδρομικού ατυχήματος θα διενεργείται από τον Γενικό Γραμματέα Πολιτικής Προστασίας, προκειμένου να μην υπάρξει αμφιβολία ως προς τον αρμόδιο να ασκήσει την αρμοδιότητα αυτή και β) διατηρούνται σε ισχύ μέχρι τη λήξη τους τα ήδη εκδοθέντα και ισχύοντα πιστοποιητικά συμμόρφωσης Υπεύθυνου για τη Συντήρηση Φορέα, για

	λόγους ασφάλειας δικαίου.
Άρθρο 57 Μεταβατικές διατάξεις	Προβλέπονται οι μεταβατικές διατάξεις του παρόντος Μέρους του σχεδίου νόμου.
Άρθρο 58 Έναρξη ισχύος	Τίθεται η έναρξη ισχύος του νομοσχεδίου.

ΕΝΟΤΗΤΑ Δ: Έκθεση γενικών συνεπειών

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

			ΘΕΣΜΟΙ, ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜ ΟΣ	ΚΟΙΝΩΝΙΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΦΥΣΙΚΟ, ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟ Ν	ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗ ΤΑ
ΟΦΕΛΗ ΡΥΘΜΙΣ ΗΣ	ΑΜΕΣΑ	Αύξηση εσόδων					
		Μείωση δαπανών					
		Εξοικονόμηση χρόνου					
		Μεγαλύτερη αποδοτικότητα / αποτελεσματικότητα	Χ				
		Άλλο					
	ΕΜΜΕΣ Α	Βελτίωση παρεχόμενων υπηρεσιών					
		Δίκαιη μεταχείριση πολιτών					
		Αυξημένη αξιοπιστία / διαφάνεια θεσμών	Χ				
		Βελτιωμένη διαχείριση κινδύνων	Χ				
		Άλλο					

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

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

			ΘΕΣΜΟΙ, ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜ ΟΣ	ΚΟΙΝΩΝΙΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΦΥΣΙΚΟ, ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟ Ν	ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗ ΤΑ
ΚΟΣΤΟΣ ΡΥΘΜΙΣ ΗΣ	ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓ ΗΣ ΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	Σχεδιασμός / προετοιμασ ία					
		Υποδομή / εξοπλισμός					
		Προσλήψει ς / κινητικότητα α					
		Ενημέρωση εκπαίδευση εμπλεκομέν ων					
		Άλλο					
	ΓΙΑ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ & ΑΠΟΔΟΣΗ ΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	Στήριξη και λειτουργία διαχείρισης					
		Διαχείριση αλλαγών κατά την εκτέλεση					
		Κόστος συμμετοχής στη νέα ρύθμιση					
		Άλλο					

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

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

			ΘΕΣΜΟΙ, ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜ ΟΣ	ΚΟΙΝΩΝΙΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΦΥΣΙΚΟ, ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗ ΤΑ
ΚΙΝΔΥΝΟ Ι ΡΥΘΜΙΣ ΗΣ	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣ Η ΚΙΝΔΥΝΩ Ν	Αναγνώριση / εντοπισμός κινδύνου					
		Διαπίστωση συνεπειών κινδύνων στους στόχους					

		Σχεδιασμός αποτροπής / αντιστάθμισης κινδύνων					
		Άλλο					
	ΜΕΙΩΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ	Πιλοτική εφαρμογή					
		Ανάδειξη καλών πρακτικών κατά την υλοποίηση της ρύθμισης					
		Συνεχής αξιολόγηση διαδικασιών διαχείρισης κινδύνων					
		Άλλο					

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

--

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	Στο Μέρος Α΄ του αναρτηθέντος σχεδίου νόμου υποβλήθηκαν συνολικά έντεκα (11) σχόλια. Στο Μέρος ΣΤ΄ του αναρτηθέντος σχεδίου νόμου υποβλήθηκε ένα (1) σχόλιο.	
	Σχόλια που υιοθετήθηκαν	Ελήφθησαν υπόψη σχόλια σχετικά με τον σαφή καθορισμό των αρμοδιοτήτων κάθε εμπλεκόμενου στο σιδηρόδρομο φορέα, καθώς και παρατηρήσεις σχετικά με την ανάγκη ουσιαστικής ενίσχυσης και ενδυνάμωσης των αρμόδιων αρχών του σιδηροδρόμου (ΡΑΣ, ΕΟΔΑΣΑΑΜ)	
	Σχόλια που δεν υιοθετήθηκαν (συμπεριλαμβανομένης επαρκούς αιτιολόγησης)	Δεν υιοθετήθηκαν σχόλια που κρίθηκαν ως μη επαρκώς αιτιολογημένα ή μη συνάδοντα με τις γενικές αρχές του προτεινόμενου Σχεδίου Νόμου.	
Επί των άρθρων της αξιολογούμενης ρύθμισης	Αριθμός συμμετασχόντων	Στα Μέρη Β΄ έως Ε΄ υποβλήθηκαν ενενήντα οκτώ (98) σχόλια από τα συνολικά υποβληθέντα εκατόν δέκα (110) υποβληθέντα σχόλια.	
	Σχόλια που υιοθετήθηκαν	Στο Μέρος Β΄ του Σχεδίου Νόμου για την Αναβάθμιση του Επιπέδου Ασφάλειας των Σιδηροδρόμων, υποβλήθηκαν συνολικά σαράντα τρία (43) σχόλια. Από αυτά, ελήφθησαν υπόψη σχόλια που υπεβλήθησαν από Συλλόγους Συγκοινωνιολόγων και Συλλόγους προσωπικού των σιδηροδρόμων, σχετικά με την εξειδίκευση και τη συγκεκριμένη αποτύπωση των λειτουργιών του Ε.Κ.Ε., καθώς και σχετικά με τα απαιτούμενα προσόντα των παριστάμενων σε αυτό προσώπων από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις με την επέκτασή του και σε έχοντες κατάρτιση προσωπικού ελέγχου και κίνησης της αμαξοστοιχίας. Συγκεκριμένα, εξειδικεύθηκαν	

		περαιτέρω τα στοιχεία του μητρώου Σιδηροδρομικών Δεδομένων και αποτυπώθηκαν με σαφήνεια οι υπεύθυνοι φορείς για την εγκατάσταση του Συστήματος Ακριβούς Γεωεντοπισμού στις αμαξοστοιχίες. Παράλληλα, ενσωματώθηκαν παρατηρήσεις σχετικά με τα απαιτούμενα προσόντα του προϊσταμένου αμαξοστοιχίας, την απαιτούμενη κατάρτιση του προσωπικού αυτού, και την μείωση του απαιτούμενου χρόνου προϋπηρεσίας, καθώς και τα καθήκοντά του. Ελήφθησαν υπόψη σχόλια, για την επέκταση υποχρεώσεων αξιολόγησης καταλληλότητας του προσωπικού και σε τρίτους αναδόχους των σιδηροδρομικών φορέων και τέθηκε σαφής καθορισμός πλαισίου τήρησης εχεμύθειας του προσωπικού της Ειδικής Μονάδας Επιθεωρητών της Ρ.Α.Σ.. Τέλος, ενσωματώθηκαν σχόλια αναφορικά με την πρόβλεψη κατάρτισης σχετικής με τις ανάγκες ατόμων με αναπηρία κατά την κατάρτιση προσωπικού που ασκεί καθήκοντα ασφαλείας. Στο Μέρος Γ του αναρτηθέντος σχεδίου νόμου περί ενίσχυσης της Ρ.Α.Σ., του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Μ και της Μ.Α.Ε. με τον τίτλο «Σιδηρόδρομοι Ελλάδας» υποβλήθηκαν συνολικά σαράντα εννέα (49) σχόλια. Ιδιαίτερα το Κεφάλαιο Γ' αυτού για την αναδιοργάνωση και ενίσχυση της εταιρείας με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος», ελήφθησαν υπόψη και ενσωματώθηκαν σχόλια προς την διεύρυνση λοιπών ενδεικτικά αναφερομένων ειδικοτήτων που ασκούν καθήκοντα ασφαλείας στην σχετική ρύθμιση για τις προσλήψεις
--	--	---

		αορίστου χρόνου και έγινε επανακαθορισμός της επιτροπής αξιολόγησης ώστε να διασφαλίζεται η αποτελεσματικότητα αυτής. Στο Μέρος Δ' του Σχεδίου Νόμου, υποβλήθηκαν συνολικά έξι (6) σχόλια. Από αυτά, ενσωματώθηκαν σχόλια σχετικά με την τροποποίηση υφιστάμενων διατάξεων αναφορικά με την παρακολούθηση του ανταγωνισμού στη σιδηροδρομική αγορά. Σχόλια που αφορούσαν ζητήματα που σχετίζονται με τη δευτερογενή νομοθεσία και αξιολογούνται θετικά, θα ληφθούν υπόψη κατά την έκδοση των σχετικών Υπουργικών Αποφάσεων.
	Σχόλια που δεν υιοθετήθηκαν (συμπεριλαμβανομένης επαρκούς αιτιολόγησης)	Δεν υιοθετήθηκαν σχόλια που δεν ήταν σχετικά ή επαρκώς αιτιολογημένα με τις επιμέρους διατάξεις του αναρτηθέντος σχεδίου νόμου, καθώς και σχόλια τα οποία ήδη καλύπτονταν από τις προβλέψεις του παρόντος.

Επί του αναρτηθέντος σχεδίου νόμου υποβλήθηκαν εκατόν δέκα (110) σχόλια στον διαδικτυακό τόπο « https://www.opengov.gr/yne/?p=5532 », όπως αναλύονται στον κατωτέρω πίνακα, τα οποία έχουν ως εξής:		
Άρθρο	Τίτλος άρθρου	Αριθμός Σχολίων
Άρθρο 1	Σκοπός	8
Άρθρο 2	Αντικείμενο	3
Άρθρο 3	Ίδρυση Ενιαίου Κέντρου Εποπτείας	5
Άρθρο 4	Δημιουργία Μητρώου Σιδηροδρομικών Δεδομένων	2
Άρθρο 5	Σύστημα Ακριβούς Γεωεντοπισμού Αμαξοστοιχιών	6
Άρθρο 6	Ψηφιακή Εφαρμογή Καταγραφής Εντολών και Παραβάσεων	0
Άρθρο 7	Εγκατάσταση κλειστών κυκλωμάτων βιντεοεπιτήρησης	4
Άρθρο 8	Ενιαίοι κανόνες κυκλοφορίας	2
Άρθρο 9	Προσθήκη Μέρους ΑΑ' στον ν. 5167/2024	1
Άρθρο 10	Δοκιμασίες αξιολόγησης προσωπικού κρίσιμων καθηκόντων ασφαλείας κατά το στάδιο επιλογής - Προσθήκη άρθρου 13Α στον ν. 5167/2024	6
Άρθρο 11	Δοκιμασίες τακτικής αξιολόγησης καταλληλότητας προσωπικού του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων - Προσθήκη άρθρου 13Β στον ν. 5167/2024	0
Άρθρο 12	Συνεργασία με το Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας στην αξιολόγηση καταλληλότητας προσωπικού ασφαλείας - Προσθήκη άρθρου 13Γ στον ν. 5167/2024	2
Άρθρο 13	Προϊστάμενος αμαξοστοιχίας - Προσθήκη άρθρου 13Δ στον ν. 5167/2024	6
Άρθρο 14	Ειδική Μονάδα Επιθεωρητών Σιδηροδρόμου - Προσθήκη άρθρου 13Ε στον ν. 5167/2024	2
Άρθρο 15	Πρόσβαση σε εγκαταστάσεις και υπηρεσίες κατάρτισης προσωπικού σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και διαχειριστή υποδομής – Ενσωμάτωση άρθρου 13 Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 – Τροποποίηση άρθρου 65 ν. 4632/2019	6
Άρθρο 16	Συντήρηση οχημάτων - Ενσωμάτωση άρθρου 14 Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 – Αντικατάσταση παρ. 4 άρθρου 66 ν. 4632/2019	1
Άρθρο 17	Επιστημονική υποστήριξη Προέδρου Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων - Τροποποίηση παρ. 6 άρθρου 30 ν. 3891/2010	2

Άρθρο 18	Επιτάχυνση προσλήψεων Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων - Προσθήκη άρθρου 30Α στον ν. 3891/2010	1
Άρθρο 19	Αποσπάσεις στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων - Προσθήκη άρθρου 30Β στον ν. 3891/2010	0
Άρθρο 20	Μεταβολή αρμοδιότητας έκδοσης του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων - Τροποποίηση παρ. 1 άρθρου 31 ν. 3891/2010	0
Άρθρο 21	Στελέχωση Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών - Τροποποίηση παρ. 5 και 6 άρθρου 3 ν. 5014/2023	0
Άρθρο 22	Νέα οργανωτική δομή του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών - Τροποποίηση άρθρου 10 ν. 5014/2023	2
Άρθρο 23	Επιτάχυνση προσλήψεων στον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών – Προσθήκη άρθρου 10Α στον ν. 5014/2023	1
Άρθρο 24	Αποσπάσεις στον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών - Προσθήκη άρθρου 10Γ στον ν. 5014/2023	0
Άρθρο 25	Πόροι και διαχείριση δαπανών Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών - Τροποποίηση άρθρου 11 ν. 5014/2023	0
Άρθρο 26	Αρμοδιότητα έκδοσης Εσωτερικού Κανονισμού Λειτουργίας Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών - Τροποποίηση παρ. 2 άρθρου 13 ν. 5014/2023	1
Άρθρο 27	Συμβάσεις προσωπικού στην εταιρεία Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. - Προσθήκη άρθρου 7Α στον ν. 5167/2024	3
Άρθρο 28	Πλήρωση θέσεων Γενικών Διευθυντών, Διευθυντών και Υποδιευθυντών στην εταιρεία Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. - Προσθήκη άρθρου 7Β στον ν. 5167/2024	5
Άρθρο 29	Παύση Γενικών Διευθυντών, Διευθυντών και Υποδιευθυντών και προσωρινή πλήρωση των θέσεων τους στην εταιρεία Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. - Προσθήκη άρθρου 7Γ στον ν. 5167/2024	1
Άρθρο 30	Προσλήψεις προσωπικού ορισμένου χρόνου στην εταιρεία Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. - Προσθήκη άρθρου 7Δ στον ν. 5167/2024	0
Άρθρο 31	Προσλήψεις προσωπικού αορίστου χρόνου στην εταιρεία Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. - Προσθήκη άρθρου 7Ε στον ν. 5167/2024	18
Άρθρο 32	Διαδικασία επιλογής οργάνων διοίκησης της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. – Πλαίσιο αμοιβών - Προσθήκη άρθρου 7ΣΤ στον ν. 5167/2024	5
Άρθρο 33	Πολιτική καταλληλότητας μελών της Διοίκησης της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. – Προσόντα – Προϋποθέσεις διορισμού - Προσθήκη άρθρου 7Ζ στον ν. 5167/2024	1
Άρθρο 34	Αξιολόγηση του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. από ανεξάρτητο τεχνικό σύμβουλο - Προσθήκη άρθρου 7Η στον ν. 5167/2024	0
Άρθρο 35	Επιτροπή Προσλήψεων και Αμοιβών της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. - Προσθήκη άρθρου 7Θ στον ν. 5167/2024	0
Άρθρο 36	Επιτροπή Αξιολόγησης Προσωπικού της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. - Προσθήκη άρθρου 7Ι στον ν. 5167/2024	4
Άρθρο 37	Επιτροπή Ελέγχου Συμβάσεων Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. - Προσθήκη άρθρου 7ΙΑ στον ν. 5167/2024	1
Άρθρο 38	Κανονισμός Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. - Προσθήκη άρθρου 7ΙΒ στον ν. 5167/2024	2
Άρθρο 39	Νομικό πλαίσιο – Διακριτικός τίτλος - Τροποποίηση άρθρου 8 ν. 5167/2024	2
Άρθρο 40	Εξουσιοδοτικές διατάξεις - Προσθήκη παρ. 1Α έως 1Ζ στο άρθρο 10 του ν. 5167/2024	0
Άρθρο 41	Μεταβατικές διατάξεις - Προσθήκη παρ. 6 στο άρθρο 12 του ν. 5167/2024	0
Άρθρο 42	Ενιαίο Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτης Ανάγκης και Διαχείρισης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων	3
Άρθρο 43	Διευκρίνιση έννοιας επιβάτη κατά τους Κανονισμούς 2007/1371 και 2021/782 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου - Ερμηνευτική διάταξη	1
Άρθρο 44	Δαπάνες για τα έτη 2024 και 2025 που απορρέουν από τη σύμβαση Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της εταιρείας «Hellenic Train»	0
Άρθρο 45	Εποπτεία ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών	1
Άρθρο 46	Αναστολή δεσμεύσεων Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης έναντι του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος ΑΕ ή των Σιδηροδρόμων Ελλάδας ΜΑΕ– Τροποποίηση άρθρου 78 ν. 4949/2022	0
Άρθρο 47	Απαλλαγή Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε. και Σιδηροδρόμων Ελλάδας Μ.Α.Ε. από την υποχρέωση καταβολής δικαστικού ενσήμου	0
Άρθρο 48	Εξουσιοδοτικές διατάξεις	1
Άρθρο 49	Μεταβατικές διατάξεις	0
Άρθρο 50	Έναρξη ισχύος	1

ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΤ: Έκθεση νομιμότητας

24.	Συναφείς συνταγματικές διατάξεις	
	Παρ. 2 άρθρου 5	
25.	Ενωσιακό δίκαιο	
X	Πρωτογενές ενωσιακό δίκαιο (συμπεριλαμβανομένου του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων)	
	Κανονισμός	- Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/779 της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 2019, για τον καθορισμό λεπτομερών διατάξεων για σύστημα πιστοποίησης των φορέων υπεύθυνων για τη συντήρηση οχημάτων κατ' εφαρμογή της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 445/2011 της Επιτροπής (L 139I). - Κανονισμός (ΕΕ) 2021/782 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2021, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών μεταφορών (αναδιατύπωση) (L 172).
	Οδηγία	- Οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (αναδιατύπωση) (L 138) - Οδηγία (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (L 317)
	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	
	Στοιχεία & βασικό περιεχόμενο απόφασης	

?	Ανώτατο ή άλλο εθνικό δικαστήριο (αναφέρατε)	
	Ανεξάρτητη Αρχή (αναφέρατε)	
28.	Συναφής ευρωπαϊκή και διεθνής νομολογία	
	Στοιχεία & βασικό περιεχόμενο απόφασης	
?	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 15 Διαδικασία προσδιορισμού και εποπτείας της ασφάλειας ειδικών τμημάτων της σιδηροδρομικής υποδομής - Τροποποίηση παρ. 4 άρθρου 1, παρ. 2 άρθρου 54 και προσθήκη παρ. 3 στο άρθρο 80 του ν. 4632/2019 1. Στην παρ. 4 του άρθρου 1 του ν. 4632/2019 (Α' 159), περί αντικειμένου και πεδίου εφαρμογής, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στην περ. ε) διαγράφεται το δεύτερο εδάφιο, β) προστίθεται τελευταίο εδάφιο, και η παρ. 4 διαμορφώνεται ως εξής: «4. Εξαιρούνται από τις διατάξεις του παρόντος νόμου: α) οι μητροπολιτικοί σιδηρόδρομοι (μετρό) για τα υποσυστήματά τους εκτός της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, β) τα τραμ και τα ελαφρά σιδηροδρομικά οχήματα και οι υποδομές που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά από τα εν λόγω οχήματα, γ) τα δίκτυα που είναι λειτουργικώς αποκομμένα από το υπόλοιπο ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα, τα οποία προορίζονται μόνο για τη λειτουργία τοπικών, αστικών ή προαστιακών μεταφορών επιβατών, καθώς και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται μόνο στα εν λόγω δίκτυα, δ) η ιδιωτική σιδηροδρομική υποδομή, συμπεριλαμβανομένων των παρακαμπτήριων οδών, η οποία χρησιμοποιείται από τον ιδιοκτήτη ή τον φορέα εκμετάλλευσης για τις αντίστοιχες εμπορευματικές δραστηριότητές τους ή για τη μεταφορά προσώπων με	1. Η παρ. 4 του άρθρου 1 του ν. 4632/2019 (Α' 159) έχει ως εξής: «4. Εξαιρούνται από τις διατάξεις του παρόντος νόμου: α) οι μητροπολιτικοί σιδηρόδρομοι (μετρό) για τα υποσυστήματά τους εκτός της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, β) τα τραμ και τα ελαφρά σιδηροδρομικά οχήματα και οι υποδομές που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά από τα εν λόγω οχήματα, γ) τα δίκτυα που είναι λειτουργικώς αποκομμένα από το υπόλοιπο ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα, τα οποία προορίζονται μόνο για τη λειτουργία τοπικών, αστικών ή προαστιακών μεταφορών επιβατών, καθώς και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται μόνο στα εν λόγω δίκτυα, δ) η ιδιωτική σιδηροδρομική υποδομή, συμπεριλαμβανομένων των παρακαμπτήριων οδών, η οποία χρησιμοποιείται από τον ιδιοκτήτη ή τον φορέα εκμετάλλευσης για τις αντίστοιχες εμπορευματικές δραστηριότητές τους ή για τη μεταφορά προσώπων με

μη εμπορικούς σκοπούς, και τα οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε αυτήν την υποδομή, ε) η υποδομή και τα οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά για τοπική, ιστορική ή τουριστική χρήση, στ) η ελαφρά σιδηροδρομική υποδομή που χρησιμοποιείται περιστασιακά από βαριά σιδηροδρομικά οχήματα υπό τις λειτουργικές συνθήκες του ελαφρού σιδηροδρομικού συστήματος, μόνο όταν είναι αναγκαίο για λόγους συνδεσιμότητας των εν λόγω οχημάτων, και

ζ) τα οχήματα που χρησιμοποιούνται κυρίως στην ελαφρά σιδηροδρομική υποδομή, αλλά είναι εξοπλισμένα με ορισμένα βαρέα σιδηροδρομικά στοιχεία, απαραίτητα για τη διέλευση σε προκαθορισμένο και περιορισμένο τμήμα της βαριάς σιδηροδρομικής υποδομής με αποκλειστικό σκοπό τη συνδεσιμότητα.

Τα ζητήματα που αφορούν στην εφαρμογή των περ. γ) και ε) καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν εισήγησης του Διαχειριστή της Υποδομής και γνώμης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων.».

2. Στην παρ. 2 του άρθρου 54 του ν. 4632/2019, περί του πεδίου εφαρμογής, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στο πρώτο εδάφιο, στο τέλος της περ. β) το διαζευκτικό «ή» διαγράφεται, β) το δεύτερο εδάφιο της περ. ε) καταργείται, γ) προστίθεται τελευταίο εδάφιο και η παρ. 2 διαμορφώνεται ως εξής:

«2. Ο παρών νόμος δεν εφαρμόζεται:

α) στους μητροπολιτικούς σιδηρόδρομους (μετρό) για τη λειτουργία τους εκτός της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής,

β) στα τραμ και τα ελαφρά σιδηροδρομικά οχήματα, καθώς και στις υποδομές που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά από τα οχήματα αυτά,

γ) στα δίκτυα που είναι λειτουργικώς αποκομμένα από το υπόλοιπο ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα και προορίζονται μόνο για τη λειτουργία τοπικών, αστικών ή προαστιακών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, καθώς και στις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται αποκλειστικά στα εν λόγω δίκτυα,

δ) στη σιδηροδρομική υποδομή που ανήκει σε ιδιώτες, συμπεριλαμβανομένων των παρακαμπτήριων οδών, και χρησιμοποιείται από τον κύριο ή από τον φορέα εκμετάλλευσης της υποδομής για τις αντίστοιχες μεταφορές φορτίου τους ή για τη μεταφορά προσώπων για μη εμπορικούς σκοπούς, καθώς και τα οχήματα που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά στην υποδομή αυτή,

ε) στις υποδομές και τα οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά και μόνον για τοπική, ιστορική ή τουριστική χρήση,

στ) στις ελαφριές σιδηροδρομικές υποδομές που χρησιμοποιούνται περιστασιακά από βαρέα σιδηροδρομικά οχήματα με τους όρους λειτουργίας των ελαφρών σιδηροδρομικών συστημάτων, εφόσον απαιτείται για τους σκοπούς συγκοινωνιακής σύνδεσης αποκλειστικά για τα οχήματα αυτά, και

ζ) τα οχήματα που χρησιμοποιούνται κυρίως σε ελαφριές σιδηροδρομικές υποδομές αλλά είναι εξοπλισμένα με ορισμένα στοιχεία βαρέων σιδηροδρομικών οχημάτων, τα οποία είναι απαραίτητα για να επιτρέπουν τη διέλευση σε περιορισμένο τμήμα βαριάς σιδηροδρομικής υποδομής μόνο για σκοπούς συγκοινωνιακής σύνδεσης.

Με απόφαση της Ολομέλειας της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων προσδιορίζονται οι απαιτήσεις και οι έλεγχοι ασφάλειας για τις υποδομές των περ. γ) και ε), όπως αυτές ορίζονται με την απόφαση του τελευταίου εδαφίου της παρ. 4 του άρθρου 1.».

συνθήκες του ελαφρού σιδηροδρομικού συστήματος, μόνο όταν είναι αναγκαίο για λόγους συνδεσιμότητας των εν λόγω οχημάτων, και ζ) τα οχήματα που χρησιμοποιούνται κυρίως στην ελαφρά σιδηροδρομική υποδομή, αλλά είναι εξοπλισμένα με ορισμένα βαρέα σιδηροδρομικά στοιχεία, απαραίτητα για τη διέλευση σε προκαθορισμένο και περιορισμένο τμήμα της βαριάς σιδηροδρομικής υποδομής με αποκλειστικό σκοπό τη συνδεσιμότητα.».

2. Η παρ. 2 του άρθρου 54 του ν. 4632/2019 έχει ως εξής:

«2. Ο παρών νόμος δεν εφαρμόζεται:

α) στους μητροπολιτικούς σιδηρόδρομους (μετρό) για τη λειτουργία τους εκτός της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής,

β) στα τραμ και τα ελαφρά σιδηροδρομικά οχήματα, καθώς και στις υποδομές που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά από τα οχήματα αυτά, ή

γ) στα δίκτυα που είναι λειτουργικώς αποκομμένα από το υπόλοιπο ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα και προορίζονται μόνο για τη λειτουργία τοπικών, αστικών ή προαστιακών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, καθώς και στις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται αποκλειστικά στα εν λόγω δίκτυα,

δ) στη σιδηροδρομική υποδομή που ανήκει σε ιδιώτες, συμπεριλαμβανομένων των παρακαμπτήριων οδών, και χρησιμοποιείται από τον κύριο ή από τον φορέα εκμετάλλευσης της υποδομής για τις αντίστοιχες μεταφορές φορτίου τους ή για τη μεταφορά προσώπων για μη εμπορικούς σκοπούς, καθώς και τα οχήματα που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά στην υποδομή αυτή,

ε) στις υποδομές και τα οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά και μόνον για τοπική, ιστορική ή τουριστική χρήση.

Με απόφαση της ολομέλειας της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων προσδιορίζονται οι απαιτήσεις και οι έλεγχοι ασφάλειας στις υποδομές για τοπική, ιστορική ή τουριστική χρήση, όπως αυτές ορίζονται με την απόφαση της περίπτωσης ε' της παραγράφου 4 του άρθρου 1.

στ) στις ελαφριές σιδηροδρομικές υποδομές που χρησιμοποιούνται περιστασιακά από βαρέα σιδηροδρομικά οχήματα με τους όρους λειτουργίας των ελαφρών σιδηροδρομικών συστημάτων, εφόσον απαιτείται για τους σκοπούς συγκοινωνιακής σύνδεσης αποκλειστικά για τα οχήματα αυτά, και

ζ) τα οχήματα που χρησιμοποιούνται κυρίως σε ελαφριές σιδηροδρομικές υποδομές αλλά είναι εξοπλισμένα με ορισμένα στοιχεία βαρέων σιδηροδρομικών οχημάτων, τα οποία είναι απαραίτητα για να επιτρέπουν τη διέλευση σε περιορισμένο τμήμα βαριάς σιδηροδρομικής υποδομής μόνο για σκοπούς συγκοινωνιακής σύνδεσης.».

3. Το άρθρο 80 του ν. 4632/2019 έχει ως εξής:

«Άρθρο 80

Μεταβατικές διατάξεις

(άρθρο 31 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)

1. Το Παράρτημα V του άρθρου 29 του π.δ. 160/2007 εφαρμόζεται έως την ημερομηνία εφαρμογής των εκτελεστικών πράξεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του άρθρου 24 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798.

2. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που χρειάζονται πιστοποίηση μεταξύ 15 Ιουνίου 2016 και 16 Ιουνίου 2019 υπάγονται στο π.δ. 160/2007. Τα εν λόγω πιστοποιητικά ασφάλειας ισχύουν έως την ημερομηνία λήξης τους.».

3. Στο άρθρο 80 του ν. 4632/2019, περί μεταβατικών διατάξεων, προστίθεται παρ. 3, ως εξής: «3. Μέχρι την έκδοση της απόφασης της Ολομέλειας της Ρ.Α.Σ. σύμφωνα με το τελευταίο εδάφιο της παρ. 4 του άρθρου 54, για τα τμήματα της υποδομής που αφορά η απόφαση αυτή εφαρμόζεται ο παρών.»	
Άρθρο 16 Ρόλος των παραγόντων του σιδηροδρομικού συστήματος στην ανάπτυξη και βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων - Τροποποίηση άρθρου 56 ν. 4632/2019 Στο άρθρο 56 του ν. 4632/2019 (Α' 159), περί του ρόλου των παραγόντων του σιδηροδρομικού συστήματος στην ανάπτυξη και στη βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στην παρ. 1, αα) στο εισαγωγικό εδάφιο, οι λέξεις «η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων» αντικαθίστανται από τις λέξεις «το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών διασφαλίζει νομοθετικά», αβ) οι περ. α), β), γ) και στ) αντικαθίστανται, αγ) στην περ. δ) i) στο εισαγωγικό εδάφιο, η λέξη «διασφαλίζει» διαγράφεται, ii) στην υποπερ. γγ), μετά από τις λέξεις «να καταρτίζουν» προστίθενται οι λέξεις «και να επικαιροποιούν», αδ) στην περ. ε), i) μετά από τις λέξεις «αστική ευθύνη», η λέξη «διασφαλίζει» διαγράφεται, ii) η λέξη «πελατών» αντικαθίσταται από τη λέξη «επιβατών», αε) η περ. ζ) καταργείται, β) στην παρ. 2, βα) προστίθεται νέο πρώτο εδάφιο, ββ) το υφιστάμενο εισαγωγικό εδάφιο αντικαθίσταται, βγ) στην περ. δ), οι λέξεις «θα δημοσιοποιούνται ύστερα από αίτημα του Οργανισμού ή της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων» αντικαθίστανται από τις λέξεις «γνωστοποιούνται στον Οργανισμό ή τη Ρ.Α.Σ. ύστερα από αίτημά τους», γ) προστίθενται παρ. 2Α και 2Β, δ) το δεύτερο εδάφιο της περ. β) της παρ. 4 καταργείται, και μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις, το άρθρο 56 διαμορφώνεται ως εξής: «Άρθρο 56 Ρόλος των παραγόντων του σιδηροδρομικού συστήματος στην ανάπτυξη και στη βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων (άρθρο 4 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798) 1. Με σκοπό την ανάπτυξη και βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών διασφαλίζει νομοθετικά: α) τη θέσπιση των κανόνων για τη σιδηροδρομική ασφάλεια και τη συνεχή βελτίωσή της, έχοντας ως προτεραιότητα την πρόληψη των ατυχημάτων τη συνεχή βελτίωσή της, λαμβάνοντας υπόψη την εξέλιξη του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των διεθνών κανόνων, καθώς και την τεχνική και επιστημονική πρόοδο, και δίνοντας προτεραιότητα στην πρόληψη των ατυχημάτων, β) την εφαρμογή όλων των διατάξεων που προάγουν με ανοιχτό και αμερόληπτο τρόπο, την ανάπτυξη ενός ενιαίου ευρωπαϊκού συστήματος σιδηροδρομικών μεταφορών, γ) ότι τα μέτρα ανάπτυξης και βελτίωσης της σιδηροδρομικής ασφάλειας λαμβάνουν υπόψη την ανάγκη συστηματικής προσέγγισης, δ) ότι την ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος και τον έλεγχο των σχετικών κινδύνων αναλαμβάνουν ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, καθένας για το τμήμα του συστήματος που εμπίπτει στην αρμοδιότητά του, επιβάλλοντάς τους την υποχρέωση: αα) να εφαρμόζουν τα αναγκαία μέτρα για τον έλεγχο των κινδύνων τα οποία προβλέπονται στην περ. α' της παρ. 1 του άρθρου 58, κατά περίπτωση σε συνεργασία μεταξύ τους, ββ) να εφαρμόζουν τους ενωσιακούς και τους εθνικούς κανόνες, γγ) να καταρτίζουν συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας σύμφωνα με τον παρόντα νόμο, ε) με επιφύλαξη των διατάξεων για την αστική ευθύνη, διασφαλίζει, ότι ο διαχειριστής υποδομής και κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση αναλαμβάνει την ευθύνη για το τμήμα του συστήματος που εμπίπτει στην αρμοδιότητά του και για την ασφαλή λειτουργία του, συμπεριλαμβανομένων της προμήθειας υλικού και της ανάθεσης υπηρεσιών έναντι των χρηστών, των πελατών, των οικείων εργαζομένων και άλλων παραγόντων που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, στ) καταρτίζει και δημοσιεύει ετήσια σχέδια ασφάλειας, στα οποία περιγράφονται τα προβλεπόμενα μέτρα για την επίτευξη των ΚΣΑ, και ζ) υποστηρίζει, όπου απαιτείται, το έργο του Οργανισμού όσον αφορά στην παρακολούθηση της ανάπτυξης της ασφάλειας των σιδηροδρόμων σε ενωσιακό επίπεδο. 2. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ο διαχειριστής υποδομής: α) εφαρμόζουν τα αναγκαία μέτρα για τον έλεγχο των κινδύνων τα οποία προβλέπονται στην περίπτωση α' της παραγράφου 1 του άρθρου 58, κατά περίπτωση, σε συνεργασία μεταξύ τους και με άλλους παράγοντες, β) λαμβάνουν υπόψη στα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας τους κινδύνους που συνδέονται με τις δραστηριότητες άλλων παραγόντων και τρίτων, γ) όπου απαιτείται, υποχρεώνουν, μέσω σύμβασης, τους άλλους παράγοντες που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, των οποίων η δράση ενδέχεται να έχει αντίκτυπο στην ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος, να εφαρμόζουν μέτρα ελέγχου των κινδύνων, και δ) διασφαλίζουν ότι οι εργολάβοι τους εφαρμόζουν μέτρα ελέγχου των κινδύνων με την εφαρμογή των	Το άρθρο 56 του ν. 4632/2019 (Α' 159) έχει ως εξής: «Άρθρο 56 Ρόλος των παραγόντων του σιδηροδρομικού συστήματος στην ανάπτυξη και στη βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων (άρθρο 4 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798) 1. Με σκοπό την ανάπτυξη και βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων: α) διασφαλίζει τη συνολική διατήρηση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και, στο μέτρο του δυνατού, τη συνεχή βελτίωσή της, λαμβάνοντας υπόψη την εξέλιξη του δικαίου της Ένωσης και των διεθνών κανόνων, καθώς και την τεχνική και επιστημονική πρόοδο, και δίδοντας προτεραιότητα στην πρόληψη των ατυχημάτων, β) διασφαλίζει την επιβολή όλων των εφαρμοστέων διατάξεων με ανοικτό και αμερόληπτο τρόπο, για την προαγωγή της ανάπτυξης ενός ενιαίου ευρωπαϊκού συστήματος σιδηροδρομικών μεταφορών, γ) διασφαλίζει ότι τα μέτρα ανάπτυξης και βελτίωσης της σιδηροδρομικής ασφάλειας λαμβάνουν υπόψη την ανάγκη συστηματικής προσέγγισης, δ) διασφαλίζει ότι την ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος και τον έλεγχο των σχετικών κινδύνων αναλαμβάνουν ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, καθένας για το τμήμα του συστήματος που εμπίπτει στην αρμοδιότητά του, επιβάλλοντάς τους την υποχρέωση: αα) να εφαρμόζουν τα αναγκαία μέτρα για τον έλεγχο των κινδύνων τα οποία προβλέπονται στην περ. α' της παρ. 1 του άρθρου 58, κατά περίπτωση σε συνεργασία μεταξύ τους, ββ) να εφαρμόζουν τους ενωσιακούς και τους εθνικούς κανόνες, γγ) να καταρτίζουν συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας σύμφωνα με τον παρόντα νόμο, ε) με επιφύλαξη των διατάξεων για την αστική ευθύνη, διασφαλίζει, ότι ο διαχειριστής υποδομής και κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση αναλαμβάνει την ευθύνη για το τμήμα του συστήματος που εμπίπτει στην αρμοδιότητά του και για την ασφαλή λειτουργία του, συμπεριλαμβανομένων της προμήθειας υλικού και της ανάθεσης υπηρεσιών έναντι των χρηστών, των πελατών, των οικείων εργαζομένων και άλλων παραγόντων που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, στ) καταρτίζει και δημοσιεύει ετήσια σχέδια ασφάλειας, στα οποία περιγράφονται τα προβλεπόμενα μέτρα για την επίτευξη των ΚΣΑ, και ζ) υποστηρίζει, όπου απαιτείται, το έργο του Οργανισμού όσον αφορά στην παρακολούθηση της ανάπτυξης της ασφάλειας των σιδηροδρόμων σε ενωσιακό επίπεδο. 2. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ο διαχειριστής υποδομής: α) εφαρμόζουν τα αναγκαία μέτρα για τον έλεγχο των κινδύνων τα οποία προβλέπονται στην περίπτωση α' της παραγράφου 1 του άρθρου 58, κατά περίπτωση, σε συνεργασία μεταξύ τους και με άλλους παράγοντες, β) λαμβάνουν υπόψη στα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας τους κινδύνους που συνδέονται με τις δραστηριότητες άλλων παραγόντων και τρίτων, γ) όπου απαιτείται, υποχρεώνουν, μέσω σύμβασης, τους άλλους παράγοντες που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, των οποίων η δράση ενδέχεται να έχει αντίκτυπο στην ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος, να εφαρμόζουν μέτρα ελέγχου των κινδύνων, και δ) διασφαλίζουν ότι οι εργολάβοι τους εφαρμόζουν μέτρα ελέγχου των κινδύνων με την εφαρμογή των

παρ. 1 του άρθρου 58, κατά περίπτωση σε συνεργασία μεταξύ τους,

ββ) να εφαρμόζουν τους ενωσιακούς και τους εθνικούς κανόνες,

γγ) να καταρτίζουν και να επικαιροποιούν συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας (Σ.Δ.Α.) σύμφωνα με τον παρόντα νόμο,

ε) με επιφύλαξη των διατάξεων για την αστική ευθύνη, ότι ο διαχειριστής υποδομής και κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση αναλαμβάνει την ευθύνη για το τμήμα του συστήματος που εμπίπτει στην αρμοδιότητά του και για την ασφαλή λειτουργία του, συμπεριλαμβανομένων της προμήθειας υλικού και της ανάθεσης υπηρεσιών έναντι των χρηστών, των επιβατών, των οικείων εργαζομένων και άλλων παραγόντων που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου,

στ) την κατάρτιση και την επακόλουθη δημοσίευση του εθνικού σχεδίου για την παρακολούθηση της ασφάλειας, στο οποίο τίθενται οι στόχοι για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και περιγράφονται τα προβλεπόμενα μέτρα για την επίτευξη των Κοινών Στόχων Ασφάλειας (Κ.Σ.Α.), λαμβάνοντας υπόψη εισηγήσεις της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.) και του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.).

ζ) Καταργείται.

2. Η ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος, την τήρηση των κανόνων ασφαλείας και την ελαχιστοποίηση των σχετικών κινδύνων, ανήκει, κατά λόγο αρμοδιότητας αφενός στον Διαχειριστή της Υποδομής και αφετέρου στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για το μέρος του συστήματος που τελεί υπό τον έλεγχό τους. Λαμβάνοντας υπόψη ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ο Διαχειριστής της Υποδομής έχουν την ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος, κατά το μέρος που τελεί υπό τον έλεγχό τους:

α) εφαρμόζουν τα αναγκαία μέτρα για τον έλεγχο των κινδύνων, τα οποία προβλέπονται στην περ. α' της παρ. 1 του άρθρου 58, κατά περίπτωση, σε συνεργασία μεταξύ τους και με άλλους παράγοντες,

β) λαμβάνουν υπόψη στα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας τους κινδύνους που συνδέονται με τις δραστηριότητες άλλων παραγόντων και τρίτων,

γ) όπου απαιτείται, υποχρεώνουν, μέσω σύμβασης, τους άλλους παράγοντες που αναφέρονται στην παρ. 5 του παρόντος άρθρου, των οποίων η δράση ενδέχεται να έχει αντίκτυπο στην ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος, να εφαρμόζουν μέτρα ελέγχου των κινδύνων, και

δ) διασφαλίζουν ότι οι εργολάβοι τους εφαρμόζουν μέτρα ελέγχου των κινδύνων με την εφαρμογή των ΚΜΑ για την παρακολούθηση διαδικασιών σύμφωνα με τη σχετική ΚΜΑ που προβλέπεται στην περ. γ' της παρ. 1 του άρθρου 58 και ότι αυτό προβλέπεται ρητά σε συμβατικές ρυθμίσεις που γνωστοποιούνται στον Διαχειριστή της Υποδομής ή τη Ρ.Α.Σ. ύστερα από αίτημά τους.

2Α. Με σκοπό τη διατήρηση της ασφάλειας στον σιδηρόδρομο και την ορθή εφαρμογή των κανόνων ασφαλείας, η Ρ.Α.Σ. ασκεί τα καθήκοντά της ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας, σύμφωνα με τα άρθρα 68 και 69, ελέγχοντας την τήρηση των εφαρμοστέων κανόνων, καλώντας τους εμπλεκόμενους στον σιδηρόδρομο φορείς σε παροχή εξηγήσεων και επιβάλλοντας κυρώσεις σε περίπτωση διαπίστωσης παραβάσεων, σύμφωνα με τις αρμοδιότητές της. Οι ευθύνες της ΡΑΣ

ΚΜΑ για την παρακολούθηση διαδικασιών σύμφωνα με τη σχετική ΚΜΑ που προβλέπεται στην περίπτωση γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 58 και ότι αυτό προβλέπεται ρητά σε συμβατικές ρυθμίσεις που θα δημοσιοποιούνται ύστερα από αίτημα του Οργανισμού ή της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων.

3. Με την επιφύλαξη της ευθύνης που φέρουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ο διαχειριστής υποδομής κατά την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, οι υπεύθυνοι για τη συντήρηση φορείς και κάθε άλλος παράγοντας με πιθανό αντίκτυπο στην ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος της Ελλάδας, συμπεριλαμβανομένων των κατασκευαστών, εταιρειών συντήρησης, κατόχων οχημάτων, παρόχων υπηρεσιών, αναθετόντων φορέων, μεταφορέων, αποστολέων, παραληπτών, φορτωτών, εκφορτωτών, υπεύθυνων πλήρωσης και κένωσης:

α) εφαρμόζουν τα αναγκαία μέτρα ελέγχου των κινδύνων, όπου απαιτείται, σε συνεργασία με άλλους παράγοντες,

β) διασφαλίζουν ότι τα υποσυστήματα, το λοιπό υλικό, ο εξοπλισμός και οι υπηρεσίες που παρέχουν, πληρούν τις ισχύουσες προϋποθέσεις και όρους χρήσης, προκειμένου να είναι δυνατή η ασφαλής χρήση τους από τις οικείες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή και τον οικείο διαχειριστή υποδομής.

4. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ο διαχειριστής υποδομής και κάθε παράγοντας που αναφέρεται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, ο οποίος εντοπίζει ή ενημερώνεται σχετικά με κίνδυνο ασφάλειας οφειλόμενο σε ελάττωμα και κατασκευαστικές παρατυπίες ή δυσλειτουργίες τεχνικού εξοπλισμού, συμπεριλαμβανομένων των δομικών υποσυστημάτων, οφείλουν, στα πλαίσια των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων τους:

α) να λαμβάνουν τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα για την αντιμετώπιση του εντοπισθέντος κινδύνου ασφαλείας,

β) να αναφέρουν τους εν λόγω κινδύνους στα οικεία ενδιαφερόμενα μέρη, προκειμένου αυτά να λάβουν απαιτούμενα περαιτέρω διορθωτικά μέτρα για να εξασφαλιστεί η απρόσκοπτη επίτευξη των επιδόσεων ασφαλείας του σιδηροδρομικού συστήματος. Ο Οργανισμός μπορεί να δημιουργήσει ένα εργαλείο που θα διευκολύνει αυτήν την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των αρμόδιων παραγόντων, λαμβάνοντας υπόψη την ιδιωτική ζωή των χρηστών, τα αποτελέσματα μιας ανάλυσης κόστους/αποτελεσματικότητας, καθώς και τις εφαρμογές πληροφορικής και τα μητρώα που έχουν ήδη συσταθεί από τον Οργανισμό.

5. Σε περίπτωση ανταλλαγής οχημάτων μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, όλοι οι εμπλεκόμενοι παράγοντες ανταλλάσσουν όλες τις σχετικές με την ασφαλή λειτουργία πληροφορίες, οι οποίες περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, την κατάσταση και το ιστορικό του οικείου οχήματος, στοιχεία από τα αρχεία συντήρησης για σκοπούς ιχνηλασιμότητας, την ιχνηλασιμότητα των εργασιών φόρτωσης και τα δελτία αποστολής.».

ταυτίζονται με τις αρμοδιότητες που της έχουν ανατεθεί δυνάμει του εθνικού και ενωσιακού δικαίου. 2B. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, η Ρ.Α.Σ., ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και όλοι οι αρμόδιοι για τον σιδηρόδρομο φορείς, κατά τον λόγο αρμοδιότητάς τους υποστηρίζουν το έργο του Οργανισμού όσον αφορά στην παρακολούθηση της ανάπτυξης της ασφάλειας των σιδηροδρόμων σε ενωσιακό επίπεδο. 3. Με την επιφύλαξη της ευθύνης που φέρουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ο διαχειριστής υποδομής κατά την παρ. 2 του παρόντος άρθρου, οι υπεύθυνοι για τη συντήρηση φορείς και κάθε άλλος παράγοντας με πιθανό αντίκτυπο στην ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος της Ελλάδας, συμπεριλαμβανομένων των κατασκευαστών, εταιρειών συντήρησης, κατόχων οχημάτων, παρόχων υπηρεσιών, αναθετόντων φορέων, μεταφορέων, αποστολέων, παραληπτών, φορτωτών, εκφορτωτών, υπεύθυνων πλήρωσης και κένωσης: α) εφαρμόζουν τα αναγκαία μέτρα ελέγχου των κινδύνων, όπου απαιτείται, σε συνεργασία με άλλους παράγοντες, β) διασφαλίζουν ότι τα υποσυστήματα, το λοιπό υλικό, ο εξοπλισμός και οι υπηρεσίες που παρέχουν, πληρούν τις ισχύουσες προϋποθέσεις και όρους χρήσης, προκειμένου να είναι δυνατή η ασφαλής χρήση τους από τις οικείες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή και τον οικείο διαχειριστή υποδομής. 4. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ο διαχειριστής υποδομής και κάθε παράγοντας που αναφέρεται στην παρ. 5 του παρόντος άρθρου, ο οποίος εντοπίζει ή ενημερώνεται σχετικά με κίνδυνο ασφάλειας οφειλόμενο σε ελάττωμα και κατασκευαστικές παρατυπίες ή δυσλειτουργίες τεχνικού εξοπλισμού, συμπεριλαμβανομένων των δομικών υποσυστημάτων, οφείλουν, στα πλαίσια των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων τους: α) να λαμβάνουν τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα για την αντιμετώπιση του εντοπισθέντος κινδύνου ασφάλειας, β) να αναφέρουν τους εν λόγω κινδύνους στα οικεία ενδιαφερόμενα μέρη, προκειμένου αυτά να λάβουν απαιτούμενα περαιτέρω διορθωτικά μέτρα για να εξασφαλιστεί η απρόσκοπτη επίτευξη των επιδόσεων ασφάλειας του σιδηροδρομικού συστήματος. 5. Σε περίπτωση ανταλλαγής οχημάτων μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, όλοι οι εμπλεκόμενοι παράγοντες ανταλλάσσουν όλες τις σχετικές με την ασφαλή λειτουργία πληροφορίες, οι οποίες περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, την κατάσταση και το ιστορικό του οικείου οχήματος, στοιχεία από τα αρχεία συντήρησης για σκοπούς ιχνηλασιμότητας, την ιχνηλασιμότητα των εργασιών φόρτωσης και τα δελτία αποστολής.».	
Άρθρο 17 Πρόσβαση σε εγκαταστάσεις και υπηρεσίες κατάρτισης προσωπικού σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και διαχειριστή υποδομής – Ενσωμάτωση άρθρου 13 Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 – Τροποποίηση άρθρου 65 ν. 4632/2019 Στο άρθρο 65 του ν. 4632/2019 (Α' 159), περί πρόσβασης στις εγκαταστάσεις κατάρτισης, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στον τίτλο, αα) οι λέξεις «στις εγκαταστάσεις» αντικαθίστανται από τις λέξεις «σε εγκαταστάσεις και υπηρεσίες», αβ) μετά από τις λέξεις «Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)» προστίθενται οι λέξεις «-Εξουσιοδοτικές διατάξεις», β) στην παρ. 1, μετά από τις λέξεις «στις εγκαταστάσεις» προστίθενται οι λέξεις «και τις υπηρεσίες», γ) οι παρ. 2, 3 και 4 αντικαθίστανται, δ) στο πρώτο εδάφιο της παρ. 5, δα) οι λέξεις «Κατά την πρόσληψη» αντικαθίστανται από τις λέξεις «Πριν από την πρόσληψη και πριν από την ανάληψη υπηρεσίας, μέσω μετακίνησης, απόσπασης,	Το άρθρο 65 του ν. 4632/2019 (Α' 159) έχει ως εξής: «Άρθρο 65 Πρόσβαση στις εγκαταστάσεις κατάρτισης (άρθρο 13 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798) 1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ο διαχειριστής υποδομής, καθώς και το προσωπικό τους που επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας έχουν χωρίς διακρίσεις δικαίωμα πρόσβασης στις εγκαταστάσεις κατάρτισης των μηχανοδηγών και του προσωπικού των αμαξοστοιχιών, εφόσον η κατάρτιση αυτή είναι απαραίτητη για την εκτέλεση δρομολογίων στο δίκτυό τους. 2. Το προσωπικό των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής, το οποίο επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, ορίζεται στο οικείο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας και σύμφωνα με τις διατάξεις της ΤΠΔ για το υποσύστημα «διεξαγωγή

μετάταξης ή καθ' οιονδήποτε άλλον τρόπο,», δβ) πριν από τις λέξεις «προσωπικού, που είναι επιφορτισμένο» προστίθεται η λέξη «άλλου», ε) στην παρ. 6, οι λέξεις «που επιτελεί βασική εργασία» αντικαθίστανται από τις λέξεις «που επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα», και μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις, το άρθρο 65 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 65

Πρόσβαση σε εγκαταστάσεις και υπηρεσίες κατάρτισης (άρθρο 13 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)- Εξουσιοδοτικές διατάξεις

1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ο διαχειριστής της υποδομής, καθώς και το προσωπικό τους που επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας έχουν χωρίς διακρίσεις δικαίωμα πρόσβασης στις εγκαταστάσεις και τις υπηρεσίες κατάρτισης των μηχανοδηγών και του προσωπικού των αμαξοστοιχιών, εφόσον η κατάρτιση αυτή είναι απαραίτητη για την εκτέλεση δρομολογίων στο δίκτυό τους.

2. Τα κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας και το προσωπικό των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής που είναι αρμόδιο για την εκτέλεσή τους ορίζονται στο οικείο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας, σύμφωνα με τις διατάξεις των Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας (Τ.Π.Δ.) για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας». Η εντός της χώρας κατάρτιση του προσωπικού του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, που επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, πλην των μηχανοδηγών, των οποίων η κατάρτιση ρυθμίζεται με τις διατάξεις του ν. 3911/2011 (Α' 12), παρέχεται από φορείς εκπαίδευσης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή του Διαχειριστή της υποδομής. Οι φορείς του προηγούμενου εδαφίου πιστοποιούνται με απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ο Διαχειριστής της Υποδομής οργανώνουν τις υπηρεσίες εκπαίδευσης, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, και παρέχουν αυτήν έναντι αμοιβής προς όλους τους ενδιαφερόμενους, χωρίς διακρίσεις, χορηγώντας την αντίστοιχη βεβαίωση επιτυχούς παρακολούθησης.

Οι υπηρεσίες κατάρτισης περιλαμβάνουν, κατ' ελάχιστο, εκπαίδευση για τη γνώση του δικτύου των διαδρομών, τους κανόνες και διαδικασίες λειτουργίας, το σύστημα σηματοδότησης και το σύστημα ελέγχου - χειρισμού, καθώς και τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που εφαρμόζονται στα εκτελούμενα δρομολόγια, συμπεριλαμβανόμενης κατάρτισης σχετική με τις ανάγκες των ατόμων με αναπηρία, και την υποστήριξή τους σε έκτακτες συνθήκες, σε συνεργασία με το Ινστιτούτο της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία. Τα προγράμματα κατάρτισης συντάσσονται από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή τον Διαχειριστή της υποδομής, για το προσωπικό τους, ανά καθήκον, λαμβάνοντας υπόψη τα διαθέσιμα ελάχιστα επαγγελματικά προσόντα για κάθε καθήκον που ορίζονται στις Τ.Π.Δ., τις επιχειρησιακές και οργανωτικές ανάγκες και τεχνικές διαχείρισης κινδύνων, που σχετίζονται με τον χαρακτήρα και την έκταση των λειτουργιών που εκτελεί, αντίστοιχα, η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο διαχειριστής υποδομής. Τα προγράμματα κατάρτισης εγκρίνονται με απόφαση του αρμόδιου οργάνου των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή του διαχειριστή υποδομής, ύστερα από γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, επανεξετάζονται τακτικά από τον συντάκτη τους και τροποποιούνται όταν απαιτείται, σύμφωνα με τις σχετικές προβλέψεις του οικείου Συστήματος Διαχείρισης της Ασφάλειας, του άρθρου 61 του ν. 4632/2019 (Α' 159).

Για την κατάρτιση του προσωπικού που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, ορίζονται κατάλληλοι εκπαιδευτές από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή τον Διαχειριστή της Υποδομής, αντίστοιχα. Τα προσόντα και οι προϋποθέσεις για την επάρκεια των εκπαιδευτών καθορίζονται στο οικείο Σύστημα Διαχείρισης της Ασφάλειας. Οι εξετάσεις για την πιστοποίηση της κατάρτισης του προσωπικού που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, διενεργούνται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, η οποία ορίζει τριμελή επιτροπή, ένα (1) τουλάχιστον μέλος της οποίας είναι

και διαχείριση της κυκλοφορίας».

Η κατάρτιση του προσωπικού του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, παρέχεται από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε. Α.Ε.). Ο Ο.Σ.Ε. Α.Ε. οργανώνει τις υπηρεσίες εκπαίδευσης, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, και παρέχει αυτήν έναντι αμοιβής προς όλους τους ενδιαφερόμενους, χωρίς διακρίσεις, χορηγώντας την αντίστοιχη βεβαίωση επιτυχούς παρακολούθησης.

Οι υπηρεσίες κατάρτισης περιλαμβάνουν εκπαίδευση για τις απαραίτητες γνώσεις, κανόνες και διαδικασίες λειτουργίας, τη σηματοδότηση και το σύστημα ελέγχου - χειρισμού, καθώς και τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που ισχύουν για τα εκτελούμενα δρομολόγια. Το πρόγραμμα εκπαίδευσης καταρτίζεται από τον Ο.Σ.Ε. Α.Ε. και υποβάλλεται, όπως και το πρόγραμμα των εξετάσεων, προς έγκριση στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων στην αρχή κάθε έτους.

3. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων διασφαλίζει ότι οι υπηρεσίες κατάρτισης πληρούν αντιστοίχως τις απαιτήσεις του ν. 3911/2011, των ΤΠΔ ή των εθνικών κανόνων, που προβλέπονται στην περίπτωση ε' της παραγράφου 3 του άρθρου 60.

Με απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και αναρτάται στην ιστοσελίδα της, καθορίζονται η διαδικασία και οι προϋποθέσεις για την πιστοποίηση του προσωπικού που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή της παρούσας.

4. Ο διαχειριστής υποδομής, διαθέτει τις εγκαταστάσεις και τις υπηρεσίες κατάρτισης σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις χωρίς διακρίσεις, με εύλογο κόστος, το οποίο περιλαμβάνει ένα περιθώριο κέρδους.

5. Κατά την πρόσληψη νέων μηχανοδηγών, προσωπικού επί των αμαξοστοιχιών και προσωπικού, που είναι επιφορτισμένο με κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μπορούν να λαμβάνουν υπόψη κατάρτιση, προσόντα και εμπειρία που έχουν αποκτηθεί στο παρελθόν από άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Για τον σκοπό αυτόν, τα εν λόγω μέλη του προσωπικού έχουν δικαίωμα πρόσβασης, λήψης αντιγράφων και γνωστοποίησης αναφορικά με όλα τα έγγραφα που πιστοποιούν την κατάρτιση, τα προσόντα και την εμπειρία τους.

6. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ο διαχειριστής υποδομής ευθύνονται για το επίπεδο της κατάρτισης και των προσόντων του προσωπικού τους που επιτελεί βασική εργασία ασφάλειας.».

μέλος του Συμβουλίου αυτής ή υπάλληλός της, που διαθέτει κατάλληλη γνώση και επάρκεια. 3. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων διασφαλίζει ότι οι υπηρεσίες κατάρτισης πληρούν τις απαιτήσεις του ν. 3911/2011, των Τ.Π.Δ. ή των εθνικών κανόνων, που προβλέπονται στην περ. ε) της παρ. 3 του άρθρου 60 του παρόντος, αντιστοίχως. Με απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, καθορίζονται οι προϋποθέσεις και διαδικασίες για την πιστοποίηση των κέντρων κατάρτισης του προσωπικού που επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, τα προσόντα και η διαδικασία ορισμού των εξεταστών, ο τρόπος τήρησης μητρώου εξεταστών, ο τρόπος διενέργειας των εξετάσεων και πιστοποίησης της κατάρτισης του προσωπικού με κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή του παρόντος. 4. Εάν οι υπηρεσίες κατάρτισης διατίθενται μόνο μέσω μιας μόνο σιδηροδρομικής επιχείρησης ή του Διαχειριστή της Υποδομής, αυτές τίθενται στη διάθεση και των άλλων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων με εύλογη αντιπαροχή, η οποία δεν εισάγει διακρίσεις, σχετίζεται με το κόστος και μπορεί να περιλαμβάνει ένα εύλογο περιθώριο κέρδους. 5. Πριν από την πρόσληψη και πριν από την ανάληψη υπηρεσίας, μέσω μετακίνησης, απόσπασης, μετάταξης ή καθ' οιονδήποτε άλλον τρόπο, νέων μηχανοδηγών, προσωπικού επί των αμαξοστοιχιών και άλλου προσωπικού που είναι επιφορτισμένο με κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μπορούν να λαμβάνουν υπόψη κατάρτιση, προσόντα και εμπειρία που έχουν αποκτηθεί στο παρελθόν από άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Για τον σκοπό αυτό, τα εν λόγω μέλη του προσωπικού έχουν δικαίωμα πρόσβασης, λήψης αντιγράφων και γνωστοποίησης αναφορικά με όλα τα έγγραφα που πιστοποιούν την κατάρτιση, τα προσόντα και την εμπειρία τους. 6. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ο διαχειριστής υποδομής ευθύνονται για το επίπεδο της κατάρτισης και των προσόντων του προσωπικού τους που επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας.».	
Άρθρο 18 Συντήρηση οχημάτων - Ενσωμάτωση άρθρου 14 Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 – Αντικατάσταση παρ. 4 άρθρου 66 ν. 4632/2019 Στην παρ. 4 του άρθρου 66 του ν. 4632/2019 (Α' 159), περί συντήρησης οχημάτων, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) το εισαγωγικό εδάφιο αντικαθίσταται, β) στην περ. α), η λέξη «αναγνώρισης» αντικαθίσταται από τη λέξη «διαπίστευσης», γ) το τελευταίο εδάφιο αντικαθίσταται, και η παρ. 4 διαμορφώνεται ως εξής: «4. Όσον αφορά στις φορτάμαξες και στα άλλα σιδηροδρομικά οχήματα, κάθε φορέας που είναι υπεύθυνος για τη συντήρησή τους πιστοποιείται και λαμβάνει πιστοποιητικό υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα (Υ.Σ.Φ.) από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ή από διαπιστευμένο οργανισμό πιστοποίησης, σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Ιουλίου 2008, για τον καθορισμό των απαιτήσεων διαπίστευσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 339/93 (L 218), κατά τους ακόλουθους όρους: α) οι διαδικασίες διαπίστευσης βασίζονται σε κριτήρια ανεξαρτησίας, επάρκειας και αμεροληψίας, β) το σύστημα πιστοποίησης παρέχει αποδεικτικά στοιχεία ότι ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας έχει καθιερώσει σύστημα συντήρησης, ώστε να εγγυάται την ασφαλή κατάσταση κυκλοφορίας όλων των οχημάτων για τη συντήρηση των οποίων είναι υπεύθυνος, γ) η πιστοποίηση ΥΣΦ βασίζεται σε αξιολόγηση της ικανότητας του υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα να πληροί τις σχετικές απαιτήσεις και τα κριτήρια αξιολόγησης που ορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙ του άρθρου 81 και να τα εφαρμόζει με συνέπεια. Περιλαμβάνει σύστημα επιτήρησης για τη διασφάλιση διαρκούς συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις αυτές και κριτήρια αξιολόγησης μετά τη χορήγηση του πιστοποιητικού ΥΣΦ, δ) η πιστοποίηση των συνεργείων συντήρησης βασίζεται στη συμμόρφωση με τα σχετικά τμήματα του παραρτήματος ΙΙΙ του άρθρου 81 που εφαρμόζονται στις αντίστοιχες λειτουργίες και δραστηριότητες που θα λάβουν πιστοποίηση. Εφόσον ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας είναι σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστής υποδομής, η συμμόρφωση με τους κοινούς όρους που καθορίζονται στο πρώτο εδάφιο ελέγχεται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων στο πλαίσιο των διαδικασιών του άρθρου 62 ή 64 και να επιβεβαιώνεται με τα πιστοποιητικά που εκδίδονται σύμφωνα με τις εν λόγω	Η παρ. 4 του άρθρου 66 του ν. 4632/2019 (Α' 159) έχει ως εξής: «4. Όσον αφορά στις φορτάμαξες και, όσον αφορά άλλα οχήματα, μετά την έκδοση των εκτελεστικών πράξεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, κάθε υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας πιστοποιείται και λαμβάνει πιστοποιητικό υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα (πιστοποιητικό ΥΣΦ) από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων σύμφωνα με τους ακόλουθους όρους: α) οι διαδικασίες αναγνώρισης βασίζονται σε κριτήρια ανεξαρτησίας, επάρκειας και αμεροληψίας, β) το σύστημα πιστοποίησης παρέχει αποδεικτικά στοιχεία ότι ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας έχει καθιερώσει σύστημα συντήρησης, ώστε να εγγυάται την ασφαλή κατάσταση κυκλοφορίας όλων των οχημάτων για τη συντήρηση των οποίων είναι υπεύθυνος, γ) η πιστοποίηση ΥΣΦ βασίζεται σε αξιολόγηση της ικανότητας του υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα να πληροί τις σχετικές απαιτήσεις και τα κριτήρια αξιολόγησης που ορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙ του άρθρου 81 και να τα εφαρμόζει με συνέπεια. Περιλαμβάνει σύστημα επιτήρησης για τη διασφάλιση διαρκούς συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις αυτές και κριτήρια αξιολόγησης μετά τη χορήγηση του πιστοποιητικού ΥΣΦ, δ) η πιστοποίηση των συνεργείων συντήρησης βασίζεται στη συμμόρφωση με τα σχετικά τμήματα του παραρτήματος ΙΙΙ του άρθρου 81 που εφαρμόζονται στις αντίστοιχες λειτουργίες και δραστηριότητες που θα λάβουν πιστοποίηση. Εφόσον ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας είναι σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστής υποδομής, η συμμόρφωση με τους κοινούς όρους που καθορίζονται στο πρώτο εδάφιο ελέγχεται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων στο πλαίσιο των διαδικασιών του άρθρου 62 ή 64 και να επιβεβαιώνεται με τα πιστοποιητικά που εκδίδονται σύμφωνα με τις εν λόγω

στη συμμόρφωση με τα σχετικά τμήματα του παραρτήματος ΙΙΙ του άρθρου 81 που εφαρμόζονται στις αντίστοιχες λειτουργίες και δραστηριότητες που θα λάβουν πιστοποίηση. Αν ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας είναι σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστής υποδομής, πλην εκείνων που αναφέρονται στην παρ. 2 του άρθρου 3 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779, η συμμόρφωση με τους όρους του παρόντος άρθρου ελέγχεται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων σύμφωνα με τα άρθρα 62 και 64 του παρόντος και τις παρ. 4 και 5 του άρθρου 3 του ανωτέρω Εκτελεστικού Κανονισμού.».	διαδικασίες.».
Άρθρο 19 Υπηρεσιακή κατάσταση και επιστημονική υποστήριξη μελών Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων - Αντικατάσταση παρ. 6 άρθρου 30 ν. 3891/2010 1. Στο πρώτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 26 του ν. 3891/2010 (Α' 188), περί της υπηρεσιακής κατάστασης των μελών, μετά από τη λέξη «καθορίζονται» προστίθενται οι λέξεις «, έως του ορίου της παρ. 3 του άρθρου 28 του ν. 4354/2015 (Α' 176),» και η παρ. 1 διαμορφώνεται ως εξής: «1. Οι αποδοχές των μελών της Ρ.Α.Σ. καθορίζονται, έως του ορίου της παρ. 3 του άρθρου 28 του ν. 4354/2015 (Α' 176), με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών. Η δαπάνη που προκαλείται βαρύνει τις πιστώσεις της Ρ.Α.Σ.». 2. Η παρ. 6 του άρθρου 30 του ν. 3891/2010, περί του προσωπικού της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ), αντικαθίσταται ως εξής: «6. Για την υποβοήθηση στην άσκηση των καθηκόντων του Προέδρου της Ρ.Α.Σ. συστήνονται τρεις (3) θέσεις μετακλητών συνεργατών με εξειδίκευση σε θέματα αρμοδιότητας της Ρ.Α.Σ. Οι ανωτέρω μετακλητοί συνεργάτες προσλαμβάνονται και παύονται, σύμφωνα με τα άρθρα 46 έως 48 του ν. 4622/2019 (Α' 133), με απόφαση του Προέδρου της Ρ.Α.Σ.».	Η παρ. 6 του άρθρου 30 του ν. 3891/2010 (Α' 188) έχει ως εξής: «6. Για την επικουρία του Προέδρου της ΡΑΣ συνιστώνται τρεις (3) θέσεις Ειδικών Συμβούλων ή Ειδικών Συνεργατών ή Επιστημονικών Συνεργατών με ταυτόχρονη κατάργηση ισάριθμων θέσεων Ειδικού Επιστημονικού Προσωπικού. Οι ανωτέρω προσλαμβάνονται με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου, η διάρκεια της οποίας δεν μπορεί να υπερβεί τη θητεία του Προέδρου της Ρυθμιστικής Αρχής, εντός της οποίας προσλήφθηκαν, και διέπονται από τις διατάξεις των επόμενων εδαφίων. Οι Ειδικοί Σύμβουλοι, οι Ειδικοί Συνεργάτες και οι Επιστημονικοί Συνεργάτες δεν παρεμβάλλονται στην οργανωτική και βαθμολογική κλίμακα, ούτε οι θέσεις τους έχουν αντιστοιχία με τις θέσεις της κλίμακας αυτής. Υπόκεινται απευθείας στον Πρόεδρο για την επικουρία του οποίου έχουν προσληφθεί. Για την πλήρωση των ανωτέρω θέσεων απαιτείται πτυχίο ή δίπλωμα Πανεπιστημιακής ή Πολυτεχνικής Σχολής. Η πλήρωση των θέσεων Ειδικών Συμβούλων, Ειδικών Συνεργατών και Επιστημονικών Συνεργατών ενεργείται, μετά από σύμφωνη γνώμη του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με απόφαση του Προέδρου, η οποία αναρτάται στον ιστότοπο ΔΙΑΥΓΕΙΑ και καθορίζει τις δραστηριότητες και τα ειδικότερα καθήκοντα με τα οποία θα απασχοληθεί ο προσλαμβανόμενος. Η πρόσληψη ολοκληρώνεται με την υπογραφή από τον προσλαμβανόμενο ειδικής συμβάσεως εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου, από την οποία και συνάπτεται η εργασιακή σχέση με τη Ρυθμιστική Αρχή και αρχίζει η υποχρέωση του προσλαμβανόμενου για παροχή υπηρεσιών. Η πλήρωση των θέσεων Ειδικών Συμβούλων, Ειδικών Συνεργατών ή Επιστημονικών Συνεργατών μπορεί να γίνει και με απόσπαση υπαλλήλων του δημόσιου τομέα, όπως αυτός οριοθετείται με τις διατάξεις του ν. 1256/1982. Η διάρκεια της απόσπασης δεν μπορεί να υπερβεί τη θητεία του Προέδρου της Ρυθμιστικής Αρχής για την επικουρία του οποίου έχουν προσληφθεί. Η απόσπαση διενεργείται με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του αρμόδιου κατά περίπτωση Υπουργού. Η μισθοδοσία των αποσπασμένων υπαλλήλων καταβάλλεται από την υπηρεσία υποδοχής. Οι αποσπασμένοι κατά το χρόνο της απόσπασής τους καταβάλλουν ασφαλιστικές εισφορές υπέρ των κλάδων κύριας και επικουρικής ασφάλισης, υγειονομικής περίθαλψης και εφάπαξ παροχών, στους οποίους υπάγονταν πριν από την απόσπασή τους. Για τον καθορισμό του ύψους των ως άνω ασφαλιστικών εισφορών εφαρμόζονται για κάθε κλάδο ασφάλισης οι σχετικές ρυθμίσεις του ν. 4387/2016 που αφορούν τους έμμιθους ασφαλισμένους, όπως ισχύουν κάθε φορά. Ο σχετικός χρόνος ασφάλισης θεωρείται ότι έχει διανυθεί στην ασφάλιση των πρώην φορέων ασφάλισης (κύριας, επικουρικής, υγειονομικής περίθαλψης, εφάπαξ παροχών), στους οποίους υπαγόταν το ανωτέρω προσωπικό πριν από την απόσπασή του. Οι Ειδικοί Σύμβουλοι, οι Ειδικοί Συνεργάτες και οι Επιστημονικοί Συνεργάτες δεν ασκούν αποφασιστικές αρμοδιότητες οποιασδήποτε μορφής.

	Παρέχουν συμβουλές και διατυπώνουν εξειδικευμένες γνώμες, γραπτά ή προφορικά, για τον τομέα δραστηριοτήτων και για τα καθήκοντα τα οποία έχουν οριστεί να εξυπηρετήσουν. Το έργο των Ειδικών Συμβούλων, των Ειδικών Συνεργατών και των Επιστημονικών Συνεργατών δεν είναι ασυμβίβαστο με την ιδιότητα του δικηγόρου αλλά αναστέλλει την άσκηση του δικηγορικού λειτουργήματος. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Διοικητικής Ανασυγκρότησης και του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών δύναται να εισαχθούν εξαιρέσεις από την αναστολή άσκησης του δικηγορικού λειτουργήματος. Επίσης για όσους έχουν την ιδιότητα του ελεύθερου επαγγελματία, η άσκηση του ελεύθερου επαγγέλματός τους δεν είναι ασυμβίβαστη με την άσκηση των καθηκόντων του Ειδικού Συμβούλου, του Ειδικού Συνεργάτη και του Επιστημονικού Συνεργάτη. Για τους δικηγόρους και τους ελεύθερους επαγγελματίες που ασκούν τα καθήκοντα του Ειδικού Συμβούλου, του Ειδικού Συνεργάτη ή του Επιστημονικού Συνεργάτη ισχύουν οι διατάξεις του άρθρου 24 του ν. 3891/2010, όπως ισχύει. Για τις αποδοχές των Ειδικών Συμβούλων, των Ειδικών Συνεργατών και των Επιστημονικών Συνεργατών ισχύουν τα προβλεπόμενα στις διατάξεις του ν. 4354/2015 (Α' 176), όπως ισχύει. Η σύμβαση εργασίας των Ειδικών Συμβούλων, των Επιστημονικών Συνεργατών και των Ειδικών Συνεργατών λύεται αζημίως για το Δημόσιο με το θάνατο, την έκπτωση δυνάμει των διατάξεων του ν. 3528/2007 (Α' 26), όπως ισχύει, την παραίτηση ή την καταγγελία της. Η απόλυση λόγω καταγγελίας της σύμβασης εργασίας ενεργείται με απόφαση του Προέδρου της Ρυθμιστικής Αρχής, η οποία αναρτάται στον ιστότοπο ΔΙΑΥΓΕΙΑ και κοινοποιείται στον ενδιαφερόμενο μέσα σε πέντε (5) εργάσιμες ημέρες από την ανάρτησή της. Σε περίπτωση θανάτου ή έκπτωσης ή αποδοχής παραίτησης του Ειδικού Συμβούλου, του Επιστημονικού Συνεργάτη ή του Ειδικού Συνεργάτη η λύση της εργασιακής σχέσης επέρχεται αυτοδικαίως και η σχετική πράξη έχει διαπιστωτικό χαρακτήρα.
Άρθρο 22 Μεταβολή αρμοδιότητας έκδοσης του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων -Τροποποίηση παρ. 1 άρθρου 31 ν. 3891/2010 Στο πρώτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 31 του ν. 3891/2010 (Α' 188), περί Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης, οι λέξεις «Με κοινή απόφαση των Υπουργών Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ύστερα από γνώμη της Ρ.Α.Σ.» αντικαθίστανται από τις λέξεις «Με απόφαση της Ολομέλειας της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.)», και η παρ. 1 διαμορφώνεται ως εξής: «1. Με απόφαση της Ολομέλειας της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.), θεσπίζεται ο Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της εν λόγω Αρχής. Με τον εν λόγω κανονισμό ρυθμίζονται ιδίως: α) η εσωτερική διάρθρωση και λειτουργία της Ρ.Α.Σ., η περιγραφή των αρμοδιοτήτων των μονάδων και οι θέσεις ευθύνης του προσωπικού, β) ο συνολικός αριθμός των οργανικών θέσεων του προσωπικού και η κατανομή τους σε κατηγορίες θέσεων Ειδικού Επιστημονικού Προσωπικού και σε κατηγορίες θέσεων Τακτικού Προσωπικού, καθώς επίσης και κατά κλάδους και ειδικότητες, γ) ο τρόπος διαχείρισης των πόρων της, δ) ζητήματα προμηθειών και ε) κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη λειτουργία της Ρ.Α.Σ. και την άσκηση των αρμοδιοτήτων της.».	Η παρ. 1 του άρθρου 31 του ν. 3891/2010 (Α' 188) έχει ως εξής: «1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ύστερα από γνώμη της Ρ.Α.Σ., θεσπίζεται ο Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της εν λόγω Αρχής. Με τον εν λόγω κανονισμό ρυθμίζονται ιδίως: α) η εσωτερική διάρθρωση και λειτουργία της Ρ.Α.Σ., η περιγραφή των αρμοδιοτήτων των μονάδων και οι θέσεις ευθύνης του προσωπικού, β) ο συνολικός αριθμός των οργανικών θέσεων του προσωπικού και η κατανομή τους σε κατηγορίες θέσεων Ειδικού Επιστημονικού Προσωπικού και σε κατηγορίες θέσεων Τακτικού Προσωπικού, καθώς επίσης και κατά κλάδους και ειδικότητες, γ) ο τρόπος διαχείρισης των πόρων της, δ) ζητήματα προμηθειών και ε) κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη λειτουργία της Ρ.Α.Σ. και την άσκηση των αρμοδιοτήτων της.».
Άρθρο 23 Στελέχωση Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών - Τροποποίηση παρ. 5 και 6 άρθρου 3 ν. 5014/2023 Στο άρθρο 3 του ν. 5014/2023 (Α' 14), περί σύστασης του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και	Οι παρ. 5 και 6 του άρθρου 3 του ν. 5014/2023 (Α' 14) έχουν ως εξής: «5. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. συγκροτείται από το συμβούλιο και την αυτοτελή Μονάδα Μελετών και Διερευνήσεων. 6. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. στελεχώνεται από υπαλλήλους που διατίθενται από τις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες

Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στην παρ. 5, αα) οι λέξεις «την αυτοτελή Μονάδα Μελετών και Διερευνήσεων» αντικαθίστανται από τις λέξεις «: α) την Αυτοτελή Μονάδα Μελετών και Διερευνήσεων Αεροπορικών Ατυχημάτων, β) την Αυτοτελή Μονάδα Μελετών και Διερευνήσεων Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, γ) την Αυτοτελή Μονάδα Διοικητικών και Οικονομικών Υπηρεσιών», β) στην παρ. 6, οι λέξεις «στελεχώνεται από» αντικαθίστανται από τις λέξεις «δύνανται να στελεχώνεται και από», και οι παρ. 5 και 6 διαμορφώνονται ως εξής: «5. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. συγκροτείται από το συμβούλιο και: α) την Αυτοτελή Μονάδα Μελετών και Διερευνήσεων Αεροπορικών Ατυχημάτων, β) την Αυτοτελή Μονάδα Μελετών και Διερευνήσεων Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και γ) την Αυτοτελή Μονάδα Διοικητικών και Οικονομικών Υπηρεσιών. 6. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. δύναται να στελεχώνεται και από υπαλλήλους που διατίθενται από τις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες της Γενικής Διεύθυνσης Διοικητικών Υπηρεσιών και της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.»	της Γενικής Διεύθυνσης Διοικητικών Υπηρεσιών και της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.».
Άρθρο 24 Νέα οργανωτική δομή του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών - Τροποποίηση άρθρου 10 ν. 5014/2023 Στο άρθρο 10 του ν. 5014/2023 (Α' 14), περί Μονάδας Μελετών και Διερεύνησης Ατυχημάτων, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στην παρ. 1, αα) στο πρώτο εδάφιο, ι) μετά από τις λέξεις «και Διερευνήσεων» προστίθεται η λέξη «Αεροπορικών», ii) η λέξη «(Μονάδα)» διαγράφεται, αβ) στο δεύτερο εδάφιο, η λέξη «απαρτίζεται» αντικαθίσταται από τη λέξη «συγκροτείται», αγ) στην περ. γ), μετά από τη λέξη «Στατιστικής» προστίθενται οι λέξεις «Αεροπορικών Ατυχημάτων», αδ) στην περ. δ), πριν από τη λέξη «Μεταφορών» προστίθεται η λέξη «Αεροπορικών», αε) η περ. ε) καταργείται, β) προστίθενται παρ. 1Α και 1Β, και οι παρ. 1, 1Α και 1Β διαμορφώνονται ως εξής: «1. Συστήνεται στον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.) Αυτοτελής Μονάδα Μελετών και Διερευνήσεων Αεροπορικών Ατυχημάτων, σε επίπεδο Διεύθυνσης. Η Μονάδα υπάγεται απευθείας στον Πρόεδρο και συγκροτείται από τα κάτωθι τμήματα: α) Τμήμα Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, β) Καταργείται. γ) Τμήμα Πρόληψης, Μελετών, Ανάλυσης, Εφαρμογών και Στατιστικής Αεροπορικών Ατυχημάτων. δ) Τμήμα Ασφάλειας των Αεροπορικών Μεταφορών. ε) Καταργείται. 1Α. Συστήνεται στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. Αυτοτελής Μονάδα Μελετών και Διερευνήσεων Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, σε επίπεδο Διεύθυνσης. Η Μονάδα υπάγεται απευθείας στον Αναπληρωτή Πρόεδρο και συγκροτείται από τα κάτωθι Τμήματα: α) Τμήμα Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων. β) Τμήμα Πρόληψης, Μελετών, Ανάλυσης, Εφαρμογών και Στατιστικής Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων. γ) Τμήμα Ασφαλείας των Σιδηροδρομικών Μεταφορών. 1Β. Συστήνεται στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. Αυτοτελής Μονάδα Διοικητικών και Οικονομικών Υπηρεσιών, σε επίπεδο Διεύθυνσης. Η Μονάδα υπάγεται απευθείας στον Πρόεδρο και τον Αναπληρωτή Πρόεδρο κατά τον λόγο των αρμοδιοτήτων τους, σύμφωνα με τις παρ. 1 και 1Α και συγκροτείται από τα κάτωθι Τμήματα: α) Τμήμα Οικονομικών Υπηρεσιών, το οποίο απαρτίζεται από το γραφείο προϋπολογισμού, το γραφείο αναλήψεων και το γραφείο εκκαθάρισης. β) Τμήμα Διοικητικών Υπηρεσιών.».	Η παρ. 1 του άρθρου 10 του ν. 5014/2023 (Α' 14) έχει ως εξής: «1. Συστήνεται στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. Αυτοτελής Μονάδα Μελετών και Διερευνήσεων Ατυχημάτων (Μονάδα), σε επίπεδο Διεύθυνσης. Η Μονάδα υπάγεται απευθείας στον Πρόεδρο και απαρτίζεται από τα κάτωθι τμήματα: α) Τμήμα Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων. β) Τμήμα Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων. γ) Τμήμα Πρόληψης, Μελετών, Ανάλυσης, Εφαρμογών και Στατιστικής. δ) Τμήμα Ασφαλείας των Μεταφορών. ε) Τμήμα Οικονομικών και Διοικητικών Υπηρεσιών, το οποίο αποτελείται από: εα) το Γραφείο Διοικητικών Υπηρεσιών και εβ) το Γραφείο Οικονομικών Θεμάτων.».
Άρθρο 27	Το άρθρο 11 του ν. 5014/2023 (Α' 14) έχει ως εξής:

Πόροι και διαχείριση δαπανών Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών - Τροποποίηση άρθρου 11 ν. 5014/2023 Στο άρθρο 11 του ν. 5014/2023 (Α' 14), περί πόρων, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στον τίτλο, μετά από τη λέξη «Πόροι» προστίθενται οι λέξεις «και διαχείριση δαπανών Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών», β) προστίθεται νέο δεύτερο εδάφιο, γ) το νέο τρίτο εδάφιο αντικαθίσταται, και το άρθρο 11 διαμορφώνεται, μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις, ως εξής: «Άρθρο 11 Πόροι και διαχείριση δαπανών Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών Οι πιστώσεις για τη λειτουργία του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. εγγράφονται σε ειδικό φορέα του προϋπολογισμού του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Τον προϋπολογισμό του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. εισηγείται ο Πρόεδρός του, ο οποίος είναι και διατάκτης των δαπανών του. Οι σχετικές δαπάνες εκκαθαρίζονται από την Αυτοτελή Μονάδα Διοικητικών και Οικονομικών Υπηρεσιών του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. Ο ετήσιος προϋπολογισμός εναρμονίζεται με τις δημοσιονομικές πολιτικές του εποπτεύοντος Υπουργείου και με τον ν. 4270/2014 (Α' 143).».	«Άρθρο 11 Πόροι Οι πιστώσεις για τη λειτουργία του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. εγγράφονται σε ειδικό φορέα του προϋπολογισμού του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Οι σχετικές δαπάνες εκκαθαρίζονται από την αρμόδια υπηρεσία της Διεύθυνσης Οικονομικής Διαχείρισης της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Ο ετήσιος προϋπολογισμός εναρμονίζεται με τις δημοσιονομικές πολιτικές του εποπτεύοντος Υπουργείου και με τις διατάξεις του ν. 4270/2014 (Α' 143).».
Άρθρο 28 Εσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών και προληπτικά μέτρα- Αντικατάσταση παρ. 2 άρθρου 13, τροποποίηση παρ. 1 άρθρου 32 και παρ. 2 άρθρου 49 ν. 5014/2023 1. Η παρ. 2 του άρθρου 13 του ν. 5014/2023 (Α' 14), περί εξουσιοδοτικών διατάξεων, αντικαθίσταται ως εξής: «2. Με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.) εκδίδεται ο Εσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας και Διαχείρισης του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.». 2. Στο δεύτερο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 32 του ν. 5014/2023, περί των συστάσεων ασφάλειας και της παρακολούθησης των συστάσεων ασφάλειας και περί της ηλεκτρονικής βάσης συστάσεων ασφάλειας, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) πριν από τη λέξη «συνδέεται» προστίθενται οι λέξεις «μπορεί να», β) στο τέλος προστίθενται οι λέξεις «ή να στηρίζεται σε εκτίμηση άλλων πραγματικών περιστατικών» και η παρ. 1 διαμορφώνεται ως εξής: «1. Σε κάθε στάδιο της διερεύνησης ασφάλειας, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. με χρονολογημένη διαβιβαστική επιστολή, μετά από κατάλληλη διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη, συστήνει στις ενδιαφερόμενες αρχές, συμπεριλαμβανομένων όσων εδρεύουν σε άλλα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή τρίτες χώρες, κάθε προληπτικό μέτρο που κρίνει αναγκαίο να ληφθεί αμέσως για την ενίσχυση της αεροπορικής ασφάλειας. Το περιεχόμενο μιας σύστασης ασφάλειας μπορεί να συνδέεται με τα αίτια του συγκεκριμένου ατυχήματος ή συμβάντος ή να στηρίζεται σε εκτίμηση άλλων πραγματικών περιστατικών.». 3. Στην παρ. 2 του άρθρου 49 του ν. 5014/2023, περί συστάσεων ασφάλειας, προστίθεται τελευταίο εδάφιο, και η παρ. 2 διαμορφώνεται ως εξής: «2. Οι συστάσεις απευθύνονται στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και, όπου απαιτείται λόγω του χαρακτήρα της σύστασης, στον Οργανισμό και σε άλλους φορείς ή αρχές της χώρας ή άλλων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι εν λόγω αρχές, εντός του πεδίου των αρμοδιοτήτων τους, λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίζουν ότι οι συστάσεις για την ασφάλεια που εκδίδονται από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., καθώς και από τους φορείς	Η παρ. 2 του άρθρου 13 του ν. 5014/2023 (Α' 14) έχει ως εξής: «2. Με προεδρικό διάταγμα, μετά από εισήγηση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Οικονομικών και Εσωτερικών, εκδίδεται ο Εσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας και Διαχείρισης του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.». Η παρ. 1 του άρθρου 32 του ν. 5014/2023 (Α' 14) έχει ως εξής: «1. Σε κάθε στάδιο της διερεύνησης ασφάλειας, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. με χρονολογημένη διαβιβαστική επιστολή, μετά από κατάλληλη διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη, συστήνει στις ενδιαφερόμενες αρχές, συμπεριλαμβανομένων όσων εδρεύουν σε άλλα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή τρίτες χώρες, κάθε προληπτικό μέτρο που κρίνει αναγκαίο να ληφθεί αμέσως για την ενίσχυση της αεροπορικής ασφάλειας. Το περιεχόμενο μιας σύστασης ασφάλειας πρέπει να συνδέεται με τα αίτια του συγκεκριμένου ατυχήματος ή συμβάντος.». Η παρ. 2 του άρθρου 49 του ν. 5014/2023 (Α' 14) έχει ως εξής: «2. Οι συστάσεις απευθύνονται στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και, όπου απαιτείται λόγω του χαρακτήρα της σύστασης, στον Οργανισμό και σε άλλους φορείς ή αρχές της χώρας ή άλλων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι εν λόγω αρχές, εντός του πεδίου των αρμοδιοτήτων τους, λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίζουν ότι οι συστάσεις για την ασφάλεια που εκδίδονται από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., καθώς και από τους φορείς

διερεύνησης άλλων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης λαμβάνονται δεόντως υπόψη και, όποτε ενδείκνυται, ακολουθούνται από τις δέουσες ενέργειες. Οι συστάσεις της παρούσας μπορούν να συνδέονται με τα αίτια συγκεκριμένου ατυχήματος ή συμβάντος ή να στηρίζονται σε εκτίμηση άλλων πραγματικών περιστατικών.».	
Άρθρο 29 Συγχώνευση με απορρόφηση της εταιρείας ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. από την εταιρεία ΟΣΕ Α.Ε. - Τροποποίηση παρ. 3 άρθρου 3 ν. 5167/2024 Στο τελευταίο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 3 του ν. 5167/2024 (Α' 207), περί της συγχώνευσης με απορρόφησης της εταιρείας ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. από την εταιρεία ΟΣΕ Α.Ε., οι λέξεις «Εντεταλμένο Σύμβουλο, σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 10 του ν. 5062/2023 (Α' 183)» αντικαθίστανται από τις λέξεις «Αναπληρωτές Διευθύνοντες Συμβούλους, μέχρι τον ορισμό του Διοικητικού Συμβουλίου της παρ. 1 του άρθρου 7ΣΤ» και η παρ. 3 διαμορφώνεται ως εξής: «3. Μετά τη δημοσίευση του σχεδίου σύμβασης συγχώνευσης στον διαδικτυακό τόπο του Γ.Ε.ΜΗ., τα Δ.Σ. των συγχωνευόμενων εταιρειών θέτουν προς έγκριση το σχέδιο σύμβασης συγχώνευσης προς τις Γενικές Συνελεύσεις τους. Οι Γενικές Συνελεύσεις (Γ.Σ.) των συγχωνευόμενων εταιρειών συγκαλούνται για να εγκρίνουν το σχέδιο σύμβασης συγχώνευσης μετά από τη δημοσίευσή του. Η Γ.Σ. της απορροφώσας εταιρείας που συγκαλείται κατά το προηγούμενο εδάφιο λαμβάνει ταυτόχρονα απόφαση τροποποίησης του καταστατικού της για τη μεταβολή της εταιρικής επωνυμίας της και τη διεύρυνση του σκοπού της, σύμφωνα με το άρθρο 4 του παρόντος και εκλέγει νέο Δ.Σ. της απορροφώσας εταιρείας, ορίζοντας μεταξύ των μελών του, μεταβατικό Πρόεδρο, Αντιπρόεδρο, Διευθύνοντα Σύμβουλο ή/και Αναπληρωτές Διευθύνοντες Συμβούλους, μέχρι τον ορισμό του Διοικητικού Συμβουλίου της παρ. 1 του άρθρου 7ΣΤ.».	Η παρ. 3 του άρθρου 3 του ν. 5167/2024 (Α' 207) έχει ως εξής: «3. Μετά τη δημοσίευση του σχεδίου σύμβασης συγχώνευσης στον διαδικτυακό τόπο του Γ.Ε.ΜΗ., τα Δ.Σ. των συγχωνευόμενων εταιρειών θέτουν προς έγκριση το σχέδιο σύμβασης συγχώνευσης προς τις Γενικές Συνελεύσεις τους. Οι Γενικές Συνελεύσεις (Γ.Σ.) των συγχωνευόμενων εταιρειών συγκαλούνται για να εγκρίνουν το σχέδιο σύμβασης συγχώνευσης μετά από τη δημοσίευσή του. Η Γ.Σ. της απορροφώσας εταιρείας που συγκαλείται κατά το προηγούμενο εδάφιο λαμβάνει ταυτόχρονα απόφαση τροποποίησης του καταστατικού της για τη μεταβολή της εταιρικής επωνυμίας της και τη διεύρυνση του σκοπού της, σύμφωνα με το άρθρο 4 του παρόντος και εκλέγει νέο Δ.Σ. της απορροφώσας εταιρείας, ορίζοντας μεταξύ των μελών του, μεταβατικό Πρόεδρο, Αντιπρόεδρο, Διευθύνοντα Σύμβουλο ή/και Εντεταλμένο Σύμβουλο, σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 10 του ν. 5062/2023 (Α' 183).».
Άρθρο 42 Νομικό πλαίσιο – Διακριτικός τίτλος - Τροποποίηση άρθρου 8 ν. 5167/2024 Στο άρθρο 8 του ν. 5167/2024 (Α' 207), περί λειτουργίας και εποπτείας της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε., επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) η υφιστάμενη παράγραφος αριθμείται ως παρ. 1, β) στην παρ. 1, προστίθεται περ. δ), γ) προστίθεται παρ. 2 και το άρθρο 8, μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις, διαμορφώνεται ως εξής: «Άρθρο 8 Λειτουργία και εποπτεία εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. 1. Στην εταιρεία Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε., συμπληρωματικά και υπό την προϋπόθεση ότι δεν υφίσταται διαφορετική πρόβλεψη στις διατάξεις του παρόντος εφαρμόζονται: α) το άρθρο 40, περί λειτουργίας και εποπτείας, η παρ. 2 του άρθρου 43, περί της διοικητικής ενίσχυσης και το άρθρο 48, περί επιχειρησιακού και στρατηγικού σχεδίου, ετήσιου προϋπολογισμού και ετήσιων οικονομικών καταστάσεων του ν. 4974/2022 (Α' 185) που ισχύουν για τις εταιρείες ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., β) το άρθρο 1, περί αρμοδιοτήτων της εταιρείας ΟΣΕ Α.Ε., η παρ. 2 του άρθρου 3, περί κυριότητας σιδηροδρομικής υποδομής και η παρ. 3 του άρθρου 7, περί συμμετοχής τρίτων στην ανάπτυξη και εκμετάλλευση της σιδηροδρομικής υποδομής του ν. 2671/1998 (Α' 289), και το άρθρο 4 του ν. 3891/2010 (Α' 188), περί αρμοδιοτήτων της εταιρείας ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., γ) η παρ. 17 του άρθρου 5 του ν. 2229/1994 (Α' 138), περί απαλλαγών από τέλη, φόρους, εισφορές, δικαιώματα και κρατήσεις και δ) οι διατάξεις του ν. 4548/2018 (Α' 104), περί αναμόρφωσης του δικαίου των ανωνύμων εταιρειών και του ν. 4972/2022 (Α' 181), περί εταιρικής διακυβέρνησης των Ανωνύμων Εταιρειών του Δημοσίου και των λοιπών θυγατρικών της Ελληνικής Εταιρείας Συμμετοχών και Περιουσίας. 2. Η εταιρεία δύναται να χρησιμοποιεί υπαλλακτικά τον διακριτικό τίτλο «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.» ή «ΟΣΕ Α.Ε.».	Το άρθρο 8 του ν. 5167/2024 (Α' 207) έχει ως εξής: «Άρθρο 8 Λειτουργία και εποπτεία εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. Στην εταιρεία Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. εφαρμόζονται: α) το άρθρο 40, περί λειτουργίας και εποπτείας, η παρ. 2 του άρθρου 43, περί της διοικητικής ενίσχυσης και το άρθρο 48, περί επιχειρησιακού και στρατηγικού σχεδίου, ετήσιου προϋπολογισμού και ετήσιων οικονομικών καταστάσεων του ν. 4974/2022 (Α' 185) που ισχύουν για τις εταιρείες ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., β) το άρθρο 1, περί αρμοδιοτήτων της εταιρείας ΟΣΕ Α.Ε., η παρ. 2 του άρθρου 3, περί κυριότητας σιδηροδρομικής υποδομής και η παρ. 3 του άρθρου 7, περί συμμετοχής τρίτων στην ανάπτυξη και εκμετάλλευση της σιδηροδρομικής υποδομής του ν. 2671/1998 (Α' 289), και το άρθρο 4 του ν. 3891/2010 (Α' 188), περί αρμοδιοτήτων της εταιρείας ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., και

Άρθρο 43 Εξουσιοδοτικές διατάξεις - Προσθήκη παρ. 1Α έως 1Ζ στο άρθρο 10 του ν. 5167/2024 Στο άρθρο 10 του ν. 5167/2024 (Α' 207), περί εξουσιοδοτικών διατάξεων του Μέρους Α', προστίθενται παρ. 1Α έως 1Η, ως εξής: «1Α. Με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. καθορίζεται ο Κανονισμός Λειτουργίας της Επιτροπής Προσλήψεων και Αμοιβών του άρθρου 7Θ, με τον οποίο ρυθμίζονται θέματα συγκρότησης, καθεστώτος των μελών, ασυμβιβάστων και κωλυμάτων, σύγκλησης, διεξαγωγής συνεδριάσεων και λήψης αποφάσεων, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη λειτουργία της Επιτροπής. 1Β. Με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. καθορίζονται το σύστημα, η διαδικασία, τα κριτήρια αξιολόγησης του προσωπικού της εταιρείας από την επιτροπή αξιολόγησης προσωπικού του άρθρου 7Ι, καθώς και ο ρόλος του ανεξάρτητου τεχνικού συμβούλου. 1Γ. Με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. καθορίζεται ο Κανονισμός Λειτουργίας της Επιτροπής Ελέγχου Συμβάσεων Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών του άρθρου 7ΙΑ, με τον οποίο ρυθμίζονται θέματα συγκρότησης, καθεστώτος των μελών, ασυμβιβάστων και κωλυμάτων, σύγκλησης, διεξαγωγής συνεδριάσεων και λήψης αποφάσεων, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη λειτουργία της Επιτροπής. 1Δ. Με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. καταρτίζεται Κανονισμός Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών, ο οποίος αναρτάται στην ιστοσελίδα της εταιρείας. Ο Κανονισμός Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών και κάθε τροποποίηση αυτού υποβάλλονται, μετά από εισήγηση της επιτροπής του άρθρου 7ΙΒ, προς έγκριση στην Γενική Συνέλευση της εταιρείας. Πριν από την έγκρισή του, ο Κανονισμός Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών αποστέλλεται στην Ενιαία Αρχή Δημοσίων Συμβάσεων, η οποία μπορεί να διατυπώσει γνώμη επ' αυτού εντός αποκλειστικής προθεσμίας τριάντα (30) ημερών από τη λήψη του. 1Ε. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι ειδικότεροι όροι για την εφαρμογή του άρθρου 13Β, περί δοκιμασιών τακτικής αξιολόγησης καταλληλότητας του προσωπικού του Διαχειριστή της Υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, οι διαδικασίες επανεξέτασης καθώς και οι κυρώσεις σε περίπτωση αποτυχίας του εξεταζόμενου. 1ΣΤ. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και Εθνικής Άμυνας, καθορίζονται οι ειδικότεροι όροι για την εφαρμογή του άρθρου 13Γ, περί συνεργασίας με το Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας στην αξιολόγηση καταλληλότητας προσωπικού με κρίσιμα καθήκοντα ασφαλείας, οι διενεργούμενες εξετάσεις και δοκιμασίες τακτικής αξιολόγησης καταλληλότητας της περ. α) της παρ. 2 του άρθρου 13Α, η οικονομική αποζημίωση των στελεχών των Ενόπλων Δυνάμεων, η κάλυψη των εξόδων κίνησης στα οποία θα υποβάλλονται και οι λοιπές δαπάνες για την υλοποίηση της συνεργασίας. 1Ζ. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται το πεδίο και οι ειδικότεροι όροι για την εφαρμογή του άρθρου 13Δ, περί προϊστάμενου αμαξοστοιχίας τα ειδικότερα καθήκοντα του προϊσταμένου αμαξοστοιχίας, τα απαιτούμενα προσόντα, η διαδικασία διαπίστωσης και καταγραφής παραβάσεων και τα ειδικότερα μέτρα που δύναται να λάβει ο προϊστάμενος αμαξοστοιχίας για την ασφάλεια	Το άρθρο 10 του ν. 5167/2024 (Α' 207) έχει ως εξής: «Άρθρο 10 Εξουσιοδοτικές διατάξεις Μέρους Α' 1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι ακριβείς όροι, οι προϋποθέσεις, η διαδικασία, ο χρόνος περιέλευσης της διαχείρισης, η διαδικασία και ο χρόνος ολοκλήρωσης της τεχνικής αξιολόγησης του τροχαίου υλικού που ακολουθεί την παράδοση και παραλαβή του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη μεταφορά της δραστηριότητας διαχείρισης του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού από την εταιρεία ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. προς την εταιρεία Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.. 2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών δύναται να εξειδικεύεται η διαδικασία απολογιστικού καταλογισμού της παρ. 5 του άρθρου 12.».
--	---

της κίνησης της αμαξοστοιχίας. 1Η. Για την εφαρμογή του άρθρου 13Ε, περί Ειδικής Μονάδας Επιθεωρητών Σιδηροδρόμου, με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν εισήγησης της Ρ.Α.Σ. καθορίζονται ο αριθμός των ωρών της απογευματινής υπερωριακής απασχόλησης, καθώς και των ωρών της υπερωριακής απασχόλησης με αποζημίωση κατά τις νυχτερινές ώρες ή κατά τις Κυριακές και εξαιρέσιμες ημέρες για το προσωπικό της παρ. 6 του άρθρου 13Ε, περί Ειδικής Μονάδας Επιθεωρητών Σιδηροδρόμου, κατά παρέκκλιση της περ. β' της παρ. Α2 του άρθρου 20 του ν. 4354/2015 (Α' 176), στο πλαίσιο των εγκεκριμένων σχετικών πιστώσεων.».	
Άρθρο 44 Μεταβατικές διατάξεις - Προσθήκη παρ. 6, 7 και 8 στο άρθρο 12 του ν. 5167/2024 Στο άρθρο 12 του ν. 5167/2024 (Α' 207) προστίθενται παρ. 6, 7 και 8, ως εξής: «6. Μέχρι την πλήρωση των θέσεων μέσω των προσλήψεων της παρ. 1 του άρθρου 7Β, το Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρείας, δύναται με απόφασή του, κατά παρέκκλιση κάθε γενικής ή ειδικής διάταξης, να ορίζει τους Γενικούς Διευθυντές, τους Διευθυντές και τους Υποδιευθυντές της εταιρείας, τοποθετώντας στις θέσεις αυτές μέλη του προσωπικού της εταιρείας, τα οποία κατέχουν τουλάχιστον τον βαθμό Προϊσταμένου Τμήματος για τουλάχιστον ένα (1) έτος. Στην περίπτωση πλήρωσης θέσεων κατά τον τρόπο αυτό δεν εφαρμόζεται η παρ. 3 του άρθρου 7Β ως προς τις αποδοχές Γενικών Διευθυντών, Διευθυντών και Υποδιευθυντών. 7. Ειδικώς για την πρώτη θητεία του Διευθύνοντος Συμβούλου μετά από τη δημοσίευση του παρόντος υπογράφεται συμβόλαιο απόδοσης του ιδίου με τους Υπουργούς Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών εκ μέρους του Ελληνικού Δημοσίου, το οποίο καθορίζει τις υποχρεώσεις και τους ποιοτικούς και ποσοτικούς στόχους, οι οποίοι πρέπει να επιτευχθούν κατά τη διάρκεια της θητείας αυτής. Στο συμβόλαιο δύναται να προβλέπεται, κατά παρέκκλιση κάθε αντίθετης γενικής ή ειδικής διάταξης, ειδική ετήσια ανταμοιβή του Διευθύνοντος Συμβούλου σε περίπτωση επίτευξης των ετήσιων στόχων που τίθενται στο συμβόλαιο απόδοσής του. 8. Μέχρι την έγκριση του Κανονισμού Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών του άρθρου 7Ζ, και σε κάθε περίπτωση για χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει την 1η.1.2026, το Διοικητικό Συμβούλιο δύναται να αποφασίζει για τον τρόπο και τη διαδικασία ανάθεσης των συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών κάτω των χρηματικών ορίων των Οδηγιών 2014/24/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις δημόσιες προμήθειες και την κατάργηση της οδηγίας 2004/18/ΕΚ (L 94), και 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις προμήθειες φορέων που δραστηριοποιούνται στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών και την κατάργηση της οδηγίας 2004/17/ΕΚ (L 94). Ειδικώς, για τις συμβάσεις κάτω των χρηματικών ορίων των Οδηγιών 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ που σχετίζονται με τη σιδηροδρομική ασφάλεια και την εκπαίδευση του προσωπικού, η ανάθεσή τους δύναται να διενεργείται, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, λόγω κατεπείγουσας και επιτακτικής ανάγκης άμεσης αποκατάστασης και εκσυγχρονισμού των υποδομών του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, ιδίως:	Το άρθρο 12 του ν. 5167/2024 (Α' 207) έχει ως εξής: «Άρθρο 12 Μεταβατικές διατάξεις Μέρους Α' 1. Διαγωνισμοί, έργα ή μελέτες, που έχουν προκηρυχθεί ή συμβασιοποιηθεί από την ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. έως τη συντέλεση της συγχώνευσης σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 3, εκτελούνται και ολοκληρώνονται από την εταιρεία Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. άνευ περαιτέρω διατυπώσεων. 2. Από τη συντέλεση της συγχώνευσης σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 3 και μέχρι την έκδοση κοινής υπουργικής απόφασης της παρ. 3Β του άρθρου 180 και του άρθρου 199 του ν. 4412/2016 (Α' 147) για τον ορισμό αποφαινόμενων και γνωμοδοτούντων οργάνων της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε., ως καθολικής διαδόχου της εταιρείας ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., υπό τις ιδιότητές της ως αναθέτουσας αρχής και αναθέτοντος φορέα κατά την έννοια της περ. 1 της παρ. 1 του άρθρου 2 του ν. 4412/2016, περί ορισμών, τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητες της Διευθύνουσας Υπηρεσίας και της Επιβλέπουσας Υπηρεσίας ασκούνται από τους Προϊσταμένους των Διευθύνσεων Έργων και Μελετών της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε., οι οποίοι δύναται να αναθέτουν σε στελέχη τους αρμοδιότητες Διευθύνουσας Υπηρεσίας, σύμφωνα με το προσωρινό οργανόγραμμα που εγκρίνεται κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 5 του παρόντος. 3. Ως προς τους μη μισθολογικούς όρους, η εταιρεία Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. εξακολουθεί να τηρεί τη συλλογική σύμβαση εργασίας της απορροφώμενης εταιρείας έως τη λήξη αυτής. 4. Οι δίκες ή άλλες διαδικασίες επίλυσης διαφορών που αφορούν στη δραστηριότητα διαχείρισης του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού και έχουν γεννηθεί ή αναφέρονται σε χρόνο προγενέστερο από την έναρξη ισχύος της κοινής υπουργικής απόφασης της παρ. 1 του άρθρου 10, συνεχίζονται από την εταιρεία ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. ως μη δικαιούχο διάδικο, χωρίς να διακόπτονται βιαιώς και να απαιτείται, για την έναρξη, τη συνέχιση ή την επανάληψή τους, οποιαδήποτε διατύπωση ή δήλωση εκ μέρους της τελευταίας. 5. Μέχρι την περάτωση των διαδικασιών επίλυσης διαφορών της παρ. 4 του παρόντος, το αφορολόγητο αποθεματικό της καθαρής θέσης της εταιρείας ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. που έχει σχηματιστεί με βάση τον ν. 3891/2010 (Α' 188), και κονδύλια αποτελεσμάτων που δεν έχουν αποθεματοποιηθεί κατά την έναρξη ισχύος της κοινής υπουργικής απόφασης της παρ. 1 του άρθρου 10 και αφορούν στα έσοδα από τη μίσθωση του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού μετά από την ολοκλήρωση της αποκρατικοποίησης της εταιρείας «HELLENIC TRAIN ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (εφεξής TRAINΟΣΕ Α.Ε.), παραμένουν ως κονδύλια χρηματοοικονομικών καταστάσεων της εταιρείας «ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.» μετά των αντίστοιχων στοιχείων ενεργητικού. Δαπάνες που αφορούν στη διαχείριση του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού και αναφέρονται σε χρόνο προγενέστερο από την έναρξη ισχύος της κοινής υπουργικής απόφασης της παρ. 1 του άρθρου 10 καλύπτονται από τα ανωτέρω κονδύλια. Μετά από την περάτωση των εν λόγω διαδικασιών, με την έκδοση ανέκκλητων εκτελεστών δικαστικών ή

α) μέσω της διαδικασίας του ανταγωνιστικού διαλόγου, β) μέσω της διαδικασίας με διαπραγμάτευση χωρίς προηγούμενη δημοσίευση προκήρυξης σύμβασης».	διαιτητικών αποφάσεων και την αφαίρεση των σχετικών εξόδων και υποχρεώσεων από τη διαχείριση του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, καθώς και την παρακράτηση από την εταιρεία ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. αμοιβής διαχείρισης ίσης με δέκα τοις εκατό (10%) πλέον Φόρου Προστιθέμενης Αξίας επί του συνολικού ποσού δεδουλευμένων εσόδων από τη διαχείριση του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού για το χρονικό διάστημα μετά από την ολοκλήρωση της αποκρατικοποίησης της εταιρείας ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και μέχρι την περιέλευση της διαχείρισης στην εταιρεία Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε., το υπόλοιπο ποσό περιέρχεται, μετά των αντίστοιχων στοιχείων ενεργητικού της εταιρείας ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. στην εταιρεία Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε., ως ειδικό αφορολόγητο αποθεματικό από τη μεταφορά δραστηριότητας της παρ. 1 του άρθρου 9.».
Άρθρο 49 Αναστολή δεσμεύσεων Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης έναντι του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος ΑΕ ή των Σιδηροδρόμων Ελλάδος ΜΑΕ–Τροποποίηση άρθρου 78 ν. 4949/2022 Στο άρθρο 78 του ν. 4949/2022 (Α' 126), περί παράτασης αναστολής πληρωμών, συμψηφισμού και διαδικασιών είσπραξης χρεών του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε.) έναντι του Δημοσίου που προέρχονται από καταπτώσεις εγγυήσεων δανείων, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) μετά από τις λέξεις «και Οικονομικών (Β' 1029)» προστίθενται οι λέξεις «και την υπό στοιχεία Α.1127/7.8.2024 απόφαση του Διοικητή της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων (Β' 4598)», β) οι λέξεις «του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος» αντικαθίστανται από τις λέξεις «της εταιρείας «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.» ή, κατόπιν της προβλεπόμενης στο άρθρο 4 του ν. 5167/2024 (Α' 207) μετονομασίας αυτής, της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.»», γ) οι λέξεις «έως την 31 Δεκεμβρίου 2024» αντικαθίστανται από τις λέξεις «έως την 31η Δεκεμβρίου 2029» και, μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις, το άρθρο 78 διαμορφώνεται ως εξής: «Άρθρο 78 Παράταση αναστολής πληρωμών, συμψηφισμού και διαδικασιών είσπραξης χρεών του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε.) έναντι του δημοσίου που προέρχονται από καταπτώσεις εγγυήσεων δανείων Οι δεσμεύσεις που έχουν επιβληθεί από τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης, σύμφωνα με την υπ' αρ. 45081/1997 κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Οικονομικών (Β' 1029) και την υπό στοιχεία Α.1127/7.8.2024 απόφαση του Διοικητή της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων (Β' 4598), όσον αφορά στη χορήγηση του αποδεικτικού ενημερότητας της εταιρείας «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.» ή, κατόπιν της προβλεπόμενης στο άρθρο 4 του ν. 5167/2024 (Α' 207) μετονομασίας αυτής, της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.», αναστέλλονται έως την 31η Δεκεμβρίου 2029.».	Το άρθρο 78 του ν. 4949/2022 (Α' 126) έχει ως εξής: «Άρθρο 78 Παράταση αναστολής πληρωμών, συμψηφισμού και διαδικασιών είσπραξης χρεών του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε.) έναντι του δημοσίου που προέρχονται από καταπτώσεις εγγυήσεων δανείων Οι δεσμεύσεις που έχουν επιβληθεί από Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης, σύμφωνα με την υπ' αρ. 45081/1997 κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Οικονομικών (Β' 1029), όσον αφορά τη χορήγηση του αποδεικτικού ενημερότητας του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος, αναστέλλονται έως την 31η Δεκεμβρίου 2024.».
Άρθρο 51 Ρύθμιση θεμάτων της σιδηροδρομικής ακίνητης περιουσίας διαχείρισης της εταιρείας ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. - Τροποποίηση παρ. 13 άρθρου 6 ν. 3891/2010 1. Η εταιρεία «ΓΑΙΑΟΣΕ – Ανώνυμη Εταιρεία Διαχείρισης Σιδηροδρομικής Περιουσίας» (ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.) δύναται να λύει μονομερώς συμβάσεις μίσθωσης ακινήτου στις οποίες συμβάλλεται ως εκμισθωτήρια. Η λύση της μίσθωσης λόγω καταγγελίας της γίνεται με ειδικά αιτιολογημένη απόφαση του Διοικητικού της Συμβουλίου, εφόσον κρίνεται από αυτό ότι: α) καθίσταται αναγκαία η ιδιόχρηση του μισθίου, ή β) καθίσταται αναγκαία η καταγγελία της μίσθωσης του ακινήτου για τις ανάγκες σιδηροδρομικού έργου ή για την ανάπλαση, την αναβάθμιση ή την με κάθε τρόπο αξιοποίηση του ακινήτου με σκοπό τη βελτίωση των παρεχόμενων σιδηροδρομικών υπηρεσιών ή τη διευκόλυνση της σιδηροδρομικής λειτουργίας. 2. Η εταιρεία ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. κοινοποιεί προς τον μισθωτή σχετική έγγραφη προειδοποίηση, στην οποία επισυνάπτεται η απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της παρ. 1, τουλάχιστον τρεις (3) μήνες πριν από την	Η παρ. 13 του άρθρου 6 του ν. 3891/2010 (Α' 188) έχει ως εξής: «13. Για τα ακίνητα τα οποία διακατέχονται παρανόμως από τρίτους και περιέρχονται κατά τις διατάξεις του παρόντος άρθρου στη διαχείριση της ΓΑΙΑΟΣΕ, εφαρμόζεται η προβλεπόμενη για την προστασία των δημόσιων κτημάτων νομοθεσία με την άμεση αποβολή των παρανόμως διακατεχόντων αυτά προσώπων και την εφαρμογή εν γένει της σχετικής προστατευτικής για τη δημόσια κτήση νομοθεσία. Αρμόδια για τη διενέργεια κάθε αναγκαίας προς τούτο διοικητικής ή δικαστικής ενέργειας είναι η ΓΑΙΑΟΣΕ.».

ημερομηνία απόδοσης του μισθίου λόγω μονομερούς λύσης της μίσθωσης. Η κοινοποίηση της έγγραφης προειδοποίησης του προηγούμενου εδαφίου που έγινε χωρίς να τηρηθεί η προθεσμία των τριών (3) μηνών δεν επιφέρει ακυρότητα της καταγγελίας, όμως η λύση της μίσθωσης και η υποχρέωση απόδοσης του μισθίου ισχύουν από την ημερομηνία συμπλήρωσης των τριών (3) μηνών. Μετά από τη λύση της μίσθωσης, εάν ο μισθωτής δεν αποδώσει το ακίνητο κατά την ημερομηνία λύσης της μίσθωσης, η ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. δύναται να τον αποβάλει κατ' εφαρμογή του άρθρου 2 του α.ν. 263/1968 (Α' 12), περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως των διατάξεων περί δημοσίων κτημάτων. Στην προθεσμία των τριών (3) μηνών των προηγούμενων εδαφίων προσμετράται και ο χρόνος που ήδη έχει παρέλθει σε περιπτώσεις γεγεννημένων καταγγελιών μισθώσεων από τη ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ, εφόσον οι καταγγελίες αυτές έγιναν για τους λόγους που καταλαμβάνονται από την παρ. 1.

3. Ο μισθωτής, σε περίπτωση αποχώρησής του από το μίσθιο εντός της οριζόμενης προθεσμίας, η οποία θα του κοινοποιηθεί από τη ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε., δικαιούται να αξιώσει από τη ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε., ως πλήρη αποζημίωση για τη λύση της σύμβασης, ποσό ίσο με τα τρία (3) τελευταία καταβαλλόμενα μισθώματα, εάν ο χρόνος μεταξύ της λύσης της μίσθωσης με καταγγελία και της αρχικά προβλεπόμενης λήξης του συμβατικού της χρόνου, είναι μικρότερος των οκτώ (8) ετών. Η αξίωση αυτή προσαυξάνεται κατά ένα μίσθωμα για κάθε επιπλέον τέσσερα (4) μισθωτικά έτη μέχρι το όριο των έξι (6) μισθωμάτων.

4. Με τη λύση της μίσθωσης κατ' εφαρμογή του παρόντος, κάθε δικαίωμα που έχει συσταθεί από τον μισθωτή υπέρ τρίτου αποσβέννυται.

5. Το παρόν εφαρμόζεται και στις υφιστάμενες μισθώσεις της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.

6. Η ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. δύναται να βεβαιώνει και να εισπράττει τις απαιτήσεις της που προέρχονται από την εκμίσθωση των ακινήτων κυριότητάς της ή ακινήτων τα οποία διαχειρίζεται δυνάμει του άρθρου 6 του ν. 3891/2010 (Α' 188), κατά τις διατάξεις του Κώδικα Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων (ν. 4978/2022, Α' 190), με ηλεκτρονικά μέσα, μέσω των υπηρεσιών της διαλειτουργικότητας, σύμφωνα με την υπό στοιχεία Α.1209/2.9.2021 απόφαση του Διοικητή της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων «Διαδικασία βεβαίωσης εσόδων υπέρ Δημοσίου και τρίτων και διαδικασία μείωσης εσόδων με ηλεκτρονικά μέσα, μέσω των υπηρεσιών της διαλειτουργικότητας, κατ' εφαρμογή της παρ. 5 του άρθρου 2 του ν.δ. 356/1974 «Κώδικας Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων» (Α' 90)» (Β' 4053) και το άρθρο 58 του ν. 5100/2024 (Α' 49).

7. Στην παρ. 13 του άρθρου 6 του ν. 3891/2010, περί ρυθμίσεων για ακίνητη περιουσία, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στο υφιστάμενο πρώτο εδάφιο, αα) οι λέξεις «κατά τις διατάξεις του παρόντος άρθρου στη διαχείριση της ΓΑΙΑΟΣΕ» αντικαθίστανται από τις λέξεις «ή βρίσκονται ήδη στη διαχείριση της ΓΑΙΑΟΣΕ ή για τα οποία έχει καταγγελθεί η μίσθωση», αβ) μετά από τις λέξεις «διακατεχόντων αυτά», προστίθενται οι λέξεις «νομικών ή φυσικών», β) τα υφιστάμενα εδάφια πρώτο και δεύτερο, αριθμούνται ως περ. α), γ) προστίθενται περ. β) και γ), και μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις, η παρ. 13 διαμορφώνεται ως εξής:

«13. α) Για τα ακίνητα, τα οποία διακατέχονται παρανόμως από τρίτους και περιέρχονται ή βρίσκονται ήδη στη διαχείριση της ΓΑΙΑΟΣΕ ή για τα οποία έχει καταγγελθεί η μίσθωση, εφαρμόζεται η προβλεπόμενη για την προστασία των δημόσιων κτημάτων νομοθεσία με την άμεση αποβολή των παρανόμως διακατεχόντων αυτά νομικών ή φυσικών προσώπων και την εφαρμογή εν γένει της σχετικής προστατευτικής για τη δημόσια κτήση νομοθεσία. Αρμόδια για τη διενέργεια κάθε αναγκαίας προς τούτο διοικητικής ή δικαστικής ενέργειας είναι η ΓΑΙΑΟΣΕ.

β) Τα ακίνητα, τα οποία διαχειρίζεται η ΓΑΙΑΟΣΕ, είναι ανεπίδεκτα χρησικτησίας.

γ) Δικαίωμα επιφάνειας του Κεφαλαίου Γ' του ν. 3986/2011 (Α' 152) δύναται να συσταθεί και σε ακίνητα

που διαχειρίζεται η ΓΑΙΑΟΣΕ. Για τη σύσταση απαιτείται η σύμφωνη γνώμη της εταιρείας «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.» ή, κατόπιν της προβλεπόμενης στο άρθρο 4 του ν. 5167/2024 (Α' 207) μετονομασίας αυτής σε «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.», της εταιρείας αυτής, εφόσον πρόκειται για ακίνητο δικής της κυριότητας.».	
Άρθρο 52 Δυνατότητα αγοράς ή μίσθωσης τροχαίου υλικού μέσω αποθεματικού ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. - Τροποποίηση παρ. 8 άρθρου 8 ν. 3891/2010 Στην παρ. 8 του άρθρου 8 του ν. 3891/2010 (Α' 188), περί της μεταβίβασης τροχαίου υλικού, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στο τέλος του τέταρτου εδαφίου προστίθενται οι λέξεις «, καθώς και την αγορά ή μίσθωση τροχαίου υλικού», β) στο τέλος του όγδοου εδαφίου προστίθενται οι λέξεις «, καθώς και την αγορά ή μίσθωση τροχαίου υλικού» και, μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις, η παρ. 8 διαμορφώνεται ως εξής: «8. Η ΓΑΙΑΟΣΕ συνάπτει με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ σύμβαση εκμίσθωσης διάρκειας έως δέκα (10) ετών για το τροχαίο υλικό της παραγράφου 4 που είναι απαραίτητο για την εκπλήρωση των λειτουργικών αναγκών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Η σύμβαση συνάπτεται με όρους αγοράς και σε αυτήν προβλέπεται ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα αναλάβει την πραγματοποίηση των εργασιών εκτεταμένης συντήρησης του τροχαίου υλικού που μισθώνει κατά την έναρξη ισχύος της, για την επαναφορά του στη δέουσα λειτουργική κατάσταση, σύμφωνα με τα πορίσματα της τεχνικής και οικονομικής αποτίμησης του τροχαίου υλικού που διενεργήθηκε από το ΤΑΙΠΕΔ, και οι δαπάνες αυτές συμψηφίζονται με οφειλόμενα μισθώματα. Από 1.4.2014 και μέχρι τη θέση σε ισχύ της με ημερομηνία 24 Ιουνίου 2016 Σύμβασης Μίσθωσης Τροχαίου Υλικού μεταξύ ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. και ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. που έχει υπογραφεί δυνάμει του ανωτέρω εδαφίου, η ΓΑΙΑΟΣΕ εισπράττει για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου, το μισθώμα για τη χρήση του τροχαίου υλικού που προβλέπεται στη σύμβαση μίσθωσης τροχαίου υλικού μεταξύ ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ, στην οποία έχει υπεισέλθει το Ελληνικό Δημόσιο δυνάμει της διάταξης της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου. Για το ανωτέρω χρονικό διάστημα, η ΓΑΙΑΟΣΕ παρακρατεί αμοιβή διαχείρισης της σύμβασης στην οποία έχει υπεισέλθει το Ελληνικό Δημόσιο δυνάμει της παραγράφου 3 ίση με δέκα τοις εκατό (10%) του συνολικού μισθώματος πλέον ΦΠΑ και το υπόλοιπο διατηρείται από τη ΓΑΙΑΟΣΕ σε ειδικό αποθεματικό και χρησιμοποιείται από τη ΓΑΙΑΟΣΕ για τη χρηματοδότηση του προγράμματος διαχείρισης στόλου της παραγράφου 5 και τις εργασίες της παραγράφου 6, καθώς και την αγορά ή μίσθωση τροχαίου υλικού. Τυχόν ληξιπρόθεσμες οφειλές της ΤΡΑΙΝΟΣΕ από τη σύμβαση εκμίσθωσης τροχαίου υλικού στην οποία έχει υπεισέλθει το Ελληνικό Δημόσιο δυνάμει της παραγράφου 3, από αναλογία μισθωμάτων ετών 2014, μισθώματα 2015 και αναλογία μισθωμάτων του έτους 2016 της σύμβασης μίσθωσης τροχαίου υλικού μεταξύ ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην οποία έχει υπεισέλθει το Ελληνικό Δημόσιο δυνάμει της παρ. 3 του ν. 3891/2010, όπως ισχύει, των οποίων καθυστερεί η καταβολή πλέον των τριάντα (30) ημερών, εισπράττονται, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων (ν. 4978/2022, Α' 190). Στην περίπτωση αυτή, τα αρμόδια όργανα της ΓΑΙΑΟΣΕ αποστέλλουν χρηματικό κατάλογο αμελλητί στην αρμόδια ΔΟΥ, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις διατάξεις του άρθρου 2 του Κ.Ε.Δ.Ε. και του άρθρου 55 του π.δ. 16/1989 (Α' 6), όπως ισχύουν, για την ενεργοποίηση της διαδικασίας είσπραξης των οφειλομένων ποσών. Με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Δημοσίων Εσόδων μπορεί να καθορίζονται λεπτομέρειες σχετικά με τη διαδικασία ενημέρωσης της Φορολογικής Διοίκησης για την ενεργοποίηση της είσπραξης των ανωτέρω, τα συνοδευτικά έγγραφα που αποστέλλονται από τη ΓΑΙΑΟΣΕ και κάθε άλλη απαραίτητη λεπτομέρεια. Το μέρος των μισθωμάτων που εισπράττονται κατά τα ανωτέρω από τη ΓΑΙΑΟΣΕ, μετά την αφαίρεση της διαχειριστικής αμοιβής της, διατηρείται σε ειδικό αποθεματικό και προορίζεται για τη	Η παρ. 8 του άρθρου 8 του ν. 3891/2010 (Α' 188) έχει ως εξής: «8. Η ΓΑΙΑΟΣΕ συνάπτει με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ σύμβαση εκμίσθωσης διάρκειας έως δέκα (10) ετών για το τροχαίο υλικό της παραγράφου 4 που είναι απαραίτητο για την εκπλήρωση των λειτουργικών αναγκών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Η σύμβαση συνάπτεται με όρους αγοράς και σε αυτήν προβλέπεται ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα αναλάβει την πραγματοποίηση των εργασιών εκτεταμένης συντήρησης του τροχαίου υλικού που μισθώνει κατά την έναρξη ισχύος της, για την επαναφορά του στη δέουσα λειτουργική κατάσταση, σύμφωνα με τα πορίσματα της τεχνικής και οικονομικής αποτίμησης του τροχαίου υλικού που διενεργήθηκε από το ΤΑΙΠΕΔ, και οι δαπάνες αυτές συμψηφίζονται με οφειλόμενα μισθώματα. Από 1.4.2014 και μέχρι τη θέση σε ισχύ της με ημερομηνία 24 Ιουνίου 2016 Σύμβασης Μίσθωσης Τροχαίου Υλικού μεταξύ ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. και ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. που έχει υπογραφεί δυνάμει του ανωτέρω εδαφίου, η ΓΑΙΑΟΣΕ εισπράττει για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου, το μισθώμα για τη χρήση του τροχαίου υλικού που προβλέπεται στη σύμβαση μίσθωσης τροχαίου υλικού μεταξύ ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ, στην οποία έχει υπεισέλθει το Ελληνικό Δημόσιο δυνάμει της διάταξης της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου. Για το ανωτέρω χρονικό διάστημα, η ΓΑΙΑΟΣΕ παρακρατεί αμοιβή διαχείρισης της σύμβασης στην οποία έχει υπεισέλθει το Ελληνικό Δημόσιο δυνάμει της παραγράφου 3 ίση με δέκα τοις εκατό (10%) του συνολικού μισθώματος πλέον ΦΠΑ και το υπόλοιπο διατηρείται από τη ΓΑΙΑΟΣΕ σε ειδικό αποθεματικό και χρησιμοποιείται από τη ΓΑΙΑΟΣΕ για τη χρηματοδότηση του προγράμματος διαχείρισης στόλου της παραγράφου 5 και τις εργασίες της παραγράφου 6. Τυχόν ληξιπρόθεσμες οφειλές της ΤΡΑΙΝΟΣΕ από τη σύμβαση εκμίσθωσης τροχαίου υλικού στην οποία έχει υπεισέλθει το Ελληνικό Δημόσιο δυνάμει της παραγράφου 3, από αναλογία μισθωμάτων ετών 2014, μισθώματα 2015 και αναλογία μισθωμάτων του έτους 2016 της σύμβασης μίσθωσης τροχαίου υλικού μεταξύ ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην οποία έχει υπεισέλθει το Ελληνικό Δημόσιο δυνάμει της παρ. 3 του ν. 3891/2010, όπως ισχύει, των οποίων καθυστερεί η καταβολή πλέον των τριάντα (30) ημερών, εισπράττονται, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.δ. 356/ 1974 περί Κώδικα Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων (Α' 90). Στην περίπτωση αυτή, τα αρμόδια όργανα της ΓΑΙΑΟΣΕ αποστέλλουν χρηματικό κατάλογο αμελλητί στην αρμόδια ΔΟΥ, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις διατάξεις του άρθρου 2 του Κ.Ε.Δ.Ε. και του άρθρου 55 του π.δ. 16/1989 (Α' 6), όπως ισχύουν, για την ενεργοποίηση της διαδικασίας είσπραξης των οφειλομένων ποσών. Με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Δημοσίων Εσόδων μπορεί να καθορίζονται λεπτομέρειες σχετικά με τη διαδικασία ενημέρωσης της Φορολογικής Διοίκησης για την ενεργοποίηση της είσπραξης των ανωτέρω, τα συνοδευτικά έγγραφα που αποστέλλονται από τη ΓΑΙΑ-ΟΣΕ και κάθε άλλη απαραίτητη λεπτομέρεια. Το μέρος των μισθωμάτων που εισπράττονται κατά τα ανωτέρω από τη ΓΑΙΑΟΣΕ, μετά την αφαίρεση της διαχειριστικής αμοιβής της, διατηρείται σε ειδικό αποθεματικό και προορίζεται αποκλειστικά για τη χρηματοδότηση του προγράμματος διαχείρισης στόλου της παραγράφου 5 του παρόντος άρθρου και τις εργασίες των παραγράφων 6 και 8 του παρόντος άρθρου που εκτελεί η ΓΑΙΑΟΣΕ. Μέχρι την ολοκλήρωση των εργασιών εκτεταμένης συντήρησης του δευτέρου εδαφίου της παρούσας παραγράφου, το ποσό που αντιστοιχεί στις εργασίες αυτές παρακρατείται από το μέρος του μισθώματος που αποδίδει η ΓΑΙΑΟΣΕ στο Δημόσιο. Μετά την ολοκλήρωση της αποκρικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, τα μισθώματα από τη σύμβαση της

χρηματοδότηση του προγράμματος διαχείρισης στόλου της παραγράφου 5 του παρόντος άρθρου και τις εργασίες των παραγράφων 6 και 8 του παρόντος άρθρου που εκτελεί η ΓΑΙΑΟΣΕ, καθώς και την αγορά ή μίσθωση τροχαίου υλικού. Μέχρι την ολοκλήρωση των εργασιών εκτεταμένης συντήρησης του δευτέρου εδαφίου της παρούσας παραγράφου, το ποσό που αντιστοιχεί στις εργασίες αυτές παρακρατείται από το μέρος του μισθώματος που αποδίδει η ΓΑΙΑΟΣΕ στο Δημόσιο. Μετά την ολοκλήρωση της αποκρατικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, τα μισθώματα από τη σύμβαση της παρούσας, αποτελούν έσοδο της ΓΑΙΑΟΣΕ. Με την έναρξη ισχύος της σύμβασης της παρούσας παραγράφου, λύεται αυτοδικαίως η, από 10 Ιουνίου 2013, Σύμβαση Μίσθωσης Τροχαίου Υλικού μεταξύ ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην οποία έχει υπεισέλθει το Ελληνικό Δημόσιο δυνάμει της διάταξης της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου. Τα μισθώματα εισπράττονται κατά τα ανωτέρω από τη ΓΑΙΑΟΣΕ, κατά την παρούσα παράγραφο απαλλάσσονται παντός φόρου και τέλους, με την επιφύλαξη των σχετικών διατάξεων του Κώδικα Φόρου Προστιθέμενης Αξίας (ν. 5144/2024, Α' 162).».	παρούσας, αποτελούν έσοδο της ΓΑΙΑΟΣΕ. Με την έναρξη ισχύος της σύμβασης της παρούσας παραγράφου, λύεται αυτοδικαίως η, από 10 Ιουνίου 2013, Σύμβαση Μίσθωσης Τροχαίου Υλικού μεταξύ ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην οποία έχει υπεισέλθει το Ελληνικό Δημόσιο δυνάμει της διάταξης της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου. Τα μισθώματα εισπράττονται κατά τα ανωτέρω από τη ΓΑΙΑΟΣΕ, κατά την παρούσα παράγραφο απαλλάσσονται παντός φόρου και τέλους, με την επιφύλαξη των σχετικών διατάξεων του ν. 2859/2000 (Κώδικα ΦΠΑ), όπως ισχύει.».
Άρθρο 54 Δέσμευση της άδειας οδήγησης σύμφωνα με την ιατρική γνωμάτευση παραπομπής - Τροποποίηση παρ. 4 Παραρτήματος ΙΙΙ άρθρου 21 π.δ. 51/2012 1. Στην παρ. 4 του Παραρτήματος ΙΙΙ, περί ελάχιστων απαιτούμενων προδιαγραφών για τη σωματική και διανοητική ικανότητα οδήγησης μηχανοκίνητου οχήματος, του άρθρου 21 περί παραρτημάτων, του π.δ. 51/2012 (Α' 101), επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στο τέλος του δέκατου εδαφίου, προστίθενται οι λέξεις «σύμφωνα με το άρθρο 21 του ν. 4354/2015 (Α' 176)», β) προστίθεται νέο δέκατο τέταρτο εδάφιο, γ) στο δέκατο όγδοο εδάφιο, γα) μετά από τις λέξεις «το Πόρισμα Εξέτασης αποστέλλεται» προστίθενται οι λέξεις «ηλεκτρονικά, εντός μίας (1) ημέρας», γβ) μετά από τις λέξεις «η τελευταία να προβεί» προστίθενται οι λέξεις «εντός προθεσμίας τριών (3) ημερών», και η παρ. 4 διαμορφώνεται ως εξής: «4. ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΑΣΦΑΛΗ ΟΔΗΓΗΣΗ ΤΩΝ ΟΔΗΓΩΝ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΑΘΗΝΑΣ ΚΑΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Η οριστική εκτίμηση της ικανότητας για ασφαλή οδήγηση των οδηγών των αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης, που εμφανίζουν προβλήματα υγείας, τα οποία εμπίπτουν στο Παράρτημα ΙΙΙ του ν. 4413/2016, διενεργείται από ειδική επιτροπή ιατρών, που συστήνεται διά του παρόντος. Προς τον σκοπό στελέχωσης της ειδικής επιτροπής συστήνεται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών Μητρώο Ιατρών. Στο Μητρώο αυτό εντάσσονται ιατροί του Εθνικού Συστήματος Υγείας και του Ε.Ο.Π.Υ.Υ. και ιδιώτες των ιατρικών ειδικοτήτων του παθολόγου, καρδιολόγου, νευρολόγου, οφθαλμιάτρου, ΩΡΛ, ψυχιάτρου, ορθοπεδικού, ενδοκρινολόγου, διαβητολόγου, κατόπιν ανοιχτής πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Ο πρόεδρος της ειδικής επιτροπής Ιατρών, καθώς και ο αναπληρωτής του ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών για διετή θητεία. Τα υπόλοιπα μέλη της ειδικής επιτροπής Ιατρών και οι αναπληρωτές τους επιλέγονται πριν από κάθε συνεδρίαση, με δημόσια κλήρωση, από τους ιατρούς του Μητρώου Ιατρών, οι οποίοι κατέχουν την ειδικότητα που αφορά το νόσημα, για το οποίο παραπέμφθηκε στην Επιτροπή ο οδηγός της αντίστοιχης εταιρείας αστικών συγκοινωνιών. Το αποτέλεσμα της κλήρωσης επικυρώνεται με απόφαση του Προϊσταμένου της Γενικής Διεύθυνσης Διοικητικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Την κλήρωση διενεργεί τριμελής επιτροπή, που αποτελείται από τον Προϊστάμενο της Υπηρεσίας Υποστήριξης Πληροφορικής και Ηλεκτρονικών Συστημάτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, τον Προϊστάμενο της Διεύθυνσης Επιβατικών Μεταφορών του ίδιου Υπουργείου και πρόσωπο υποδεικνυόμενο από το Διοικητικό Συμβούλιο της αντίστοιχης εταιρείας αστικών συγκοινωνιών. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών	Η παρ. 4 του Παραρτήματος ΙΙΙ του άρθρου 21 του π.δ. 51/2012 (Α' 101) έχει ως εξής: «4. ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΑΣΦΑΛΗ ΟΔΗΓΗΣΗ ΤΩΝ ΟΔΗΓΩΝ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΑΘΗΝΑΣ ΚΑΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Η οριστική εκτίμηση της ικανότητας για ασφαλή οδήγηση των οδηγών των αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης, που εμφανίζουν προβλήματα υγείας, τα οποία εμπίπτουν στο παρόν Παράρτημα, διενεργείται από ειδική επιτροπή ιατρών, που συστήνεται διά του παρόντος. Προς τον σκοπό στελέχωσης της ειδικής επιτροπής συστήνεται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών Μητρώο Ιατρών. Στο Μητρώο αυτό εντάσσονται ιατροί του Εθνικού Συστήματος Υγείας και του Ε.Ο.Π.Υ.Υ. και ιδιώτες των ιατρικών ειδικοτήτων του παθολόγου, καρδιολόγου, νευρολόγου, οφθαλμιάτρου, ΩΡΛ, ψυχιάτρου, ορθοπεδικού, ενδοκρινολόγου, διαβητολόγου, κατόπιν ανοιχτής πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Ο πρόεδρος της ειδικής επιτροπής Ιατρών, καθώς και ο αναπληρωτής του ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών για διετή θητεία. Τα υπόλοιπα μέλη της ειδικής επιτροπής Ιατρών και οι αναπληρωτές τους επιλέγονται πριν από κάθε συνεδρίαση, με δημόσια κλήρωση, από τους ιατρούς του Μητρώου Ιατρών, οι οποίοι κατέχουν την ειδικότητα που αφορά το νόσημα, για το οποίο παραπέμφθηκε στην Επιτροπή ο οδηγός της αντίστοιχης εταιρείας αστικών συγκοινωνιών. Το αποτέλεσμα της κλήρωσης επικυρώνεται με απόφαση του Προϊσταμένου της Γενικής Διεύθυνσης Διοικητικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Την κλήρωση διενεργεί τριμελής επιτροπή, που αποτελείται από τον Προϊστάμενο της Υπηρεσίας Υποστήριξης Πληροφορικής και Ηλεκτρονικών Συστημάτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, τον Προϊστάμενο της Διεύθυνσης Επιβατικών Μεταφορών του ίδιου Υπουργείου και πρόσωπο υποδεικνυόμενο από το Διοικητικό Συμβούλιο της αντίστοιχης εταιρείας αστικών συγκοινωνιών. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται κάθε ειδικότερο θέμα σχετικά με την ανωτέρω κλήρωση. Στην απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών περί ορισμού του Προέδρου της ειδικής επιτροπής Ιατρών και του αναπληρωτή του καθορίζεται κάθε ειδικότερο θέμα σχετικά με την οργάνωση και τη λειτουργία της εν λόγω επιτροπής. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών καθορίζεται η αποζημίωση των μελών της ειδικής επιτροπής Ιατρών. Η παραπομπή οδηγού των αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης στην ειδική επιτροπή πραγματοποιείται ύστερα από σχετική εισήγηση του

και Μεταφορών καθορίζεται κάθε ειδικότερο θέμα σχετικά με την ανωτέρω κλήρωση.

Στην απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών περί ορισμού του Προέδρου της ειδικής επιτροπής Ιατρών και του αναπληρωτή του καθορίζεται κάθε ειδικότερο θέμα σχετικά με την οργάνωση και τη λειτουργία της εν λόγω επιτροπής.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών καθορίζεται η αποζημίωση των μελών της ειδικής επιτροπής Ιατρών, σύμφωνα με το άρθρο 21 του ν. 4354/2015 (Α' 176).

Η παραπομπή οδηγού των αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης στην ειδική επιτροπή πραγματοποιείται ύστερα από σχετική εισήγηση του αντίστοιχου ιατρού εργασίας της εταιρείας στην οποία εργάζεται ο οδηγός.

Στις συνεδριάσεις της ειδικής επιτροπής συμμετέχει ως εισηγητής, παρουσιάζοντας τον σχετικό ιατρικό φάκελο του παραπεμπόμενου οδηγού, ο αρμόδιος ιατρός εργασίας της αντίστοιχης εταιρείας, χωρίς δικαίωμα ψήφου.

Η ιατρική αξιολόγηση και οριστική κρίση περί της σωματικής και διανοητικής ικανότητας του παραπεμπόμενου οδηγού διενεργείται από την ειδική επιτροπή, η οποία, αφού λάβει υπόψη τις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος διαπιστώνει, με αιτιολογημένη απόφασή της, την καταλληλότητα του παραπεμπόμενου οδηγού για ασφαλή οδήγηση και εκδίδει σχετικό Πόρισμα Εξέτασης.

Κατά το χρονικό διάστημα που μεσολαβεί μεταξύ της παραπομπής του οδηγού από τον ιατρό εργασίας έως και την έκδοση του πορίσματος εξέτασης από την ειδική επιτροπή ιατρών, δεσμεύεται προσωρινά η άδεια οδήγησης ή ορισμένες κατηγορίες αυτής, σύμφωνα με την ιατρική γνωμάτευση της παραπομπής.

Η ειδική επιτροπή, πριν από την έκδοση του πορίσματος εξέτασης, δύναται να ζητήσει την εξέταση του υπό κρίση οδηγού από ιατρό κρατικού νοσηλευτικού ιδρύματος του Εθνικού Συστήματος Υγείας (Ε.Σ.Υ.), ειδικότητας αντίστοιχης με το πρόβλημα του εξεταζόμενου οδηγού.

Στο Πόρισμα Εξέτασης της ειδικής επιτροπής περιλαμβάνεται υποχρεωτικά ο χαρακτηρισμός «ΙΚΑΝΟΣ/Η» ή «ΜΗ ΙΚΑΝΟΣ/Η» της ομάδας 2 ή και της ομάδας 1 του παρόντος Παραρτήματος και εφόσον απαιτείται, ο χρόνος επαναξιολόγησης του κριθέντος οδηγού από επόμενη ειδική επιτροπή.

Το Πόρισμα Εξέτασης αποστέλλεται στην αντίστοιχη εταιρεία, στην οποία απασχολείται ο οδηγός.

Σε περίπτωση που ο οδηγός κριθεί «ΜΗ ΙΚΑΝΟΣ/Η», το Πόρισμα Εξέτασης αποστέλλεται ηλεκτρονικά, εντός μίας (1) ημέρας και στην οικεία Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών, προκειμένου η τελευταία να προβεί στην αφαίρεση της άδειας οδήγησης ή κατηγοριών αυτής, κατά περίπτωση, σύμφωνα με το Πόρισμα Εξέτασης. Σε περίπτωση που το Πόρισμα Εξέτασης προβλέπει επαναξιολόγηση του οδηγού από επόμενη ειδική επιτροπή και εφόσον το Πόρισμα Εξέτασης της ειδικής επιτροπής επαναξιολόγησης κρίνει τον οδηγό ως «ΙΚΑΝΟ/Η», ενημερώνεται η οικεία Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών και η άδεια οδήγησης επαναχορηγείται είτε με τη διαδικασία της αντικατάστασης εντύπου, στην περίπτωση που δεν έχει λήξει η διοικητική ισχύς των κατηγοριών που αφαιρέθηκαν σε συμμόρφωση προς το πρώτο πόρισμα εξέτασης, είτε με τη διαδικασία της ανανέωσης.

Η ειδική επιτροπή ιατρών, που συστήθηκε με την υπό στοιχεία Δ46/οικ.27509/04-04-2019 (ΑΔΑ: Ω57Ω465ΧΘΞ-Η3Ν) απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, καταργείται και οι εκκρεμείς υποθέσεις παραπομπής οδηγών μεταβιβάζονται αυτοδικαίως στην αρμοδιότητα της ειδικής επιτροπής ιατρών που συστήνεται διά του παρόντος.».

2. Στο προσύμιο του άρθρου 56 του ν. 4784/2021 (Α' 40), περί διευθέτησης των ιατρών που δύνανται να ενταχθούν στο Μητρώο Ιατρών του άρθρου 4663/2020, οι λέξεις «περ. δ' της παρ. 3» αντικαθίστανται από τις λέξεις «παρ. 4» και το προσύμιο διαμορφώνεται ως εξής: «Στην παρ. 4 του Παραρτήματος ΙΙΙ του π.δ. 51/2012 (Α' 101) προστίθεται δεύτερο και τρίτο εδάφιο και η

αντίστοιχου ιατρού εργασίας της εταιρείας στην οποία εργάζεται ο οδηγός.

Στις συνεδριάσεις της ειδικής επιτροπής συμμετέχει ως εισηγητής, παρουσιάζοντας τον σχετικό ιατρικό φάκελο του παραπεμπόμενου οδηγού, ο αρμόδιος ιατρός εργασίας της αντίστοιχης εταιρείας, χωρίς δικαίωμα ψήφου.

Η ιατρική αξιολόγηση και οριστική κρίση περί της σωματικής και διανοητικής ικανότητας του παραπεμπόμενου οδηγού διενεργείται από την ειδική επιτροπή, η οποία, αφού λάβει υπόψη τις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος διαπιστώνει, με αιτιολογημένη απόφασή της, την καταλληλότητα του παραπεμπόμενου οδηγού για ασφαλή οδήγηση και εκδίδει σχετικό Πόρισμα Εξέτασης.

Η ειδική επιτροπή, πριν από την έκδοση του πορίσματος εξέτασης, δύναται να ζητήσει την εξέταση του υπό κρίση οδηγού από ιατρό κρατικού νοσηλευτικού ιδρύματος του Εθνικού Συστήματος Υγείας (Ε.Σ.Υ.), ειδικότητας αντίστοιχης με το πρόβλημα του εξεταζόμενου οδηγού. Στο Πόρισμα Εξέτασης της ειδικής επιτροπής περιλαμβάνεται υποχρεωτικά ο χαρακτηρισμός «ΙΚΑΝΟΣ/Η» ή «ΜΗ ΙΚΑΝΟΣ/Η» της ομάδας 2 ή και της ομάδας 1 του παρόντος Παραρτήματος και εφόσον απαιτείται, ο χρόνος επαναξιολόγησης του κριθέντος οδηγού από επόμενη ειδική επιτροπή.

Το πόρισμα εξέτασης αποστέλλεται στην αντίστοιχη εταιρεία, στην οποία απασχολείται ο οδηγός.

Σε περίπτωση που ο οδηγός κριθεί «ΜΗ ΙΚΑΝΟΣ/Η», το πόρισμα εξέτασης αποστέλλεται και στην οικεία Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών, προκειμένου η τελευταία να προβεί στην αφαίρεση της άδειας οδήγησης ή κατηγοριών αυτής, κατά περίπτωση, σύμφωνα με το Πόρισμα Εξέτασης. Σε περίπτωση που το Πόρισμα Εξέτασης προβλέπει επαναξιολόγηση του οδηγού από επόμενη ειδική επιτροπή και εφόσον το Πόρισμα Εξέτασης της ειδικής επιτροπής επαναξιολόγησης κρίνει τον οδηγό ως «ΙΚΑΝΟ/Η», ενημερώνεται η οικεία Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών και η άδεια οδήγησης επαναχορηγείται είτε με τη διαδικασία της αντικατάστασης εντύπου, στην περίπτωση που δεν έχει λήξει η διοικητική ισχύς των κατηγοριών που αφαιρέθηκαν σε συμμόρφωση προς το πρώτο πόρισμα εξέτασης, είτε με τη διαδικασία της ανανέωσης.

Η ειδική επιτροπή ιατρών, που συστήθηκε με την υπό στοιχεία Δ46/οικ.27509/04-04-2019 (ΑΔΑ: Ω57Ω465ΧΘΞ-Η3Ν) απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, καταργείται και οι εκκρεμείς υποθέσεις παραπομπής οδηγών μεταβιβάζονται αυτοδικαίως στην αρμοδιότητα της ειδικής επιτροπής ιατρών που συστήνεται διά του παρόντος.».

Η. Έκθεση εφαρμογής της ρύθμισης

31.	Συναρμοδιότητα Υπουργείων / υπηρεσιών / φορέων				
	Σχετική διάταξη αξιολογούμενης ρύθμισης	Συναρμόδια Υπουργεία – Συναρμόδιες υπηρεσίες / φορείς	Αντικείμενο συναρμοδιότητας		
	ΜΕΡΟΣ Β΄ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ	Υπουργεία Υποδομών και Μεταφορών, Εθνικής Άμυνας, Εσωτερικών	Η εξασφάλιση της αναβάθμισης της ασφάλειας των σιδηροδρόμων		
32.	Έκδοση κανονιστικών πράξεων και εγκυκλίων				
	Εξουσιοδοτική διάταξη	Είδος πράξης	Αρμόδιο ή επισπεύδον Υπουργείο ή υπηρεσία	Αντικείμενο	Χρονοδιάγραμμα (ενδεικτική ή αποκλειστική προθεσμία)
	Άρθρο 12	Κοινή απόφαση	Υπουργοί Υποδομών και Μεταφορών και Εθνικής Άμυνας	Η συγκρότηση της Επιτροπής Επαγγελματικής Καταλληλότητας, για την εφαρμογή της παρ. 3 του άρθρου 13Γ του ν. 5167/2024 (Α΄ 207).	
	παρ. 1 άρθρου 15	Απόφαση	Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν εισήγησης του διαχειριστή υποδομής και γνώμης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων	Ο καθορισμός των ζητημάτων που αφορούν στα δίκτυα που είναι λειτουργικά αποκομμένα από το υπόλοιπο ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα, τα οποία προορίζονται μόνο για τη λειτουργία τοπικών, αστικών ή προαστιακών μεταφορών επιβατών, καθώς και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται μόνο στα εν λόγω δίκτυα και στην υποδομή και τα οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά για τοπική, ιστορική ή τουριστική χρήση, για την εφαρμογή της παρ. 4 του άρθρου 1 του ν. 4632/2019 (Α΄ 159).	
	Άρθρο 17	Απόφαση	Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων	Η πιστοποίηση των φορέων εκπαίδευσης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή του Διαχειριστή της υποδομής, για την εφαρμογή της παρ. 2 του άρθρου 65 του ν. 4632/2019 (Α΄ 159).	
	Άρθρο 17	Απόφαση	Το αρμόδιο όργανο των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή ο διαχειριστής υποδομής, ύστερα από γνώμη της	Η έγκριση των προγραμμάτων κατάρτισης, για την εφαρμογή της παρ. 2 του άρθρου 65 του ν. 4632/2019.	

		Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων		
Άρθρο 17	Απόφαση	Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων	Ο καθορισμός των προϋποθέσεων και διαδικασιών για την πιστοποίηση των κέντρων κατάρτισης του προσωπικού που επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, των προσόντων και της διαδικασίας ορισμού των εξεταστών, του τρόπου τήρησης μητρώου εξεταστών, του τρόπου διενέργειας των εξετάσεων, της πιστοποίησης της κατάρτισης του προσωπικού με κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή της παρ. 3 του άρθρου 65 του ν. 4632/2019.	
Άρθρο 20	Απόφαση	Αρμόδιο όργανο της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων	Η πρόσληψη στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων των επιτυχόντων, για την εφαρμογή της παρ. 3 του άρθρου 30Α του ν. 3891/2010 (Α' 188).	
Άρθρο 20	Απόφαση	Ρυθμιστική Αρχής Σιδηροδρόμων	Η συγκρότηση Ειδικών Επιτροπών αξιολόγησης προκήρυξης, για την αξιολόγηση των αιτήσεων, για την εφαρμογή της παρ. 5 του άρθρου 30Α του ν. 3891/2010.	
Άρθρο 22	Απόφαση	Ολομέλεια Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων	Η θέσπιση του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, για την εφαρμογή της παρ. 1 του άρθρου 31 του ν. 3891/2010.	
Άρθρο 28	Απόφαση	Διοικητικό Συμβούλιο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.	Έκδοση Εσωτερικού Κανονισμού Λειτουργίας και Διαχείρισης του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.	
Άρθρο 34	Απόφαση	Διοικητικό Συμβούλιο εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.	Συγκρότηση Ειδικών Επιτροπών Επαγγελματικής Καταλληλότητας για την εξέταση των υποψηφίων.	
Άρθρο 38	Απόφαση	Γενική Συνέλευση εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.	Συγκρότηση Επιτροπής Προσλήψεων και Αμοιβών	
Άρθρο 39	Απόφαση	Γενική Συνέλευση εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.	Συγκρότηση Επιτροπής Αξιολόγησης Προσωπικού	
Άρθρο 40	Απόφαση	Διοικητικό Συμβούλιο εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.	Συγκρότηση Επιτροπής Ελέγχου Συμβάσεων Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών	
Παρ 1Α. άρθρου 10 του ν. 5167/2024 του άρθρου 43	Απόφαση	Διοικητικό Συμβούλιο εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.	Καθορίζεται ο Κανονισμός Λειτουργίας της Επιτροπής Προσλήψεων και Αμοιβών του άρθρου 7Θ, με τον οποίο ρυθμίζονται θέματα συγκρότησης, καθεστώτος των μελών, ασυμβιβάστων και κωλυμάτων, σύγκλησης,	

			διεξαγωγής συνεδριάσεων και λήψης αποφάσεων, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη λειτουργία της Επιτροπής	
Παρ 1Β. άρθρου 10 του ν. 5167/2024 του άρθρου 43	Απόφαση	Διοικητικό Συμβούλιο εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.	Καθορίζονται το σύστημα, η διαδικασία, τα κριτήρια αξιολόγησης του προσωπικού της εταιρείας από την επιτροπή αξιολόγησης προσωπικού του άρθρου 71, καθώς και ο ρόλος του ανεξάρτητου τεχνικού συμβούλου.	
Παρ 1Γ. άρθρου 10 του ν. 5167/2024 του άρθρου 43	Απόφαση	Διοικητικό Συμβούλιο εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.	Καθορίζεται ο Κανονισμός Λειτουργίας της Επιτροπής Ελέγχου Συμβάσεων Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών του άρθρου 71Α, με τον οποίο ρυθμίζονται θέματα συγκρότησης, καθεστώτος των μελών, ασυμβιβάστων και κωλυμάτων, σύγκλησης, διεξαγωγής συνεδριάσεων και λήψης αποφάσεων, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη λειτουργία της Επιτροπής.	
Παρ 1Δ. άρθρου 10 του ν. 5167/2024 του άρθρου 43	Απόφαση	Διοικητικό Συμβούλιο εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.	Κατάρτιση Κανονισμού Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών, ο οποίος αναρτάται στην ιστοσελίδα της εταιρείας.	
Παρ 1Ε. άρθρου 10 του ν. 5167/2024 του άρθρου 43	Απόφαση	Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών	Καθορίζονται οι ειδικότεροι όροι για την εφαρμογή του άρθρου 13Β, περί δοκιμασιών τακτικής αξιολόγησης καταλληλότητας του προσωπικού του Διαχειριστή της Υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, οι διαδικασίες επανεξέτασης καθώς και οι κυρώσεις σε περίπτωση αποτυχίας του εξεταζόμενου.	
Παρ 12Τ. άρθρου 10 του ν. 5167/2024 του άρθρου 43	Κοινή Απόφαση	Υπουργοί Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και Εθνικής Άμυνας	Καθορίζονται οι ειδικότεροι όροι για την εφαρμογή του άρθρου 13Γ, περί συνεργασίας με το Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας στην αξιολόγηση καταλληλότητας προσωπικού με κρίσιμα καθήκοντα ασφαλείας, οι διενεργούμενες εξετάσεις και δοκιμασίες τακτικής αξιολόγησης καταλληλότητας της περ. α) της παρ. 2 του άρθρου 13Α, η οικονομική αποζημίωση των στελεχών των Ενόπλων Δυνάμεων, η κάλυψη των εξόδων κίνησης στα οποία θα υποβάλλονται και οι λοιπές δαπάνες για την υλοποίηση της συνεργασίας.	

Παρ 1Ζ. άρθρου 10 του ν. 5167/2024 του άρθρου 43	Απόφαση	Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών	Καθορίζονται το πεδίο και οι ειδικότεροι όροι για την εφαρμογή του άρθρου 13Δ, περί προϊστάμενου αμαξοστοιχίας τα ειδικότερα καθήκοντα του προϊσταμένου αμαξοστοιχίας, τα απαιτούμενα προσόντα, η διαδικασία διαπίστωσης και καταγραφής παραβάσεων και τα ειδικότερα μέτρα που δύναται να λάβει ο προϊστάμενος αμαξοστοιχίας για την ασφάλεια της κίνησης της αμαξοστοιχίας.	
Παρ 1Η. άρθρου 10 του ν. 5167/2024 του άρθρου 43	Κοινή απόφαση	Υπουργοί Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν εισήγησης της Ρ.Α.Σ.	Καθορίζονται ο αριθμός των ωρών της απογευματινής υπερωριακής απασχόλησης, καθώς και των ωρών της υπερωριακής απασχόλησης με αποζημίωση κατά τις νυχτερινές ώρες ή κατά τις Κυριακές και εξαιρέσιμες ημέρες για το προσωπικό της παρ. 6 του άρθρου 13Ε, περί Ειδικής Μονάδας Επιθεωρητών Σιδηροδρόμου, κατά παρέκκλιση της περ. β' της παρ. Α2 του άρθρου 20 του ν. 4354/2015 (Α' 176), στο πλαίσιο των εγκεκριμένων σχετικών πιστώσεων.	
αρ. 1 άρθρου 57	Απόφαση	Διαχειριστής Υποδομής	1. Με απόφαση του Διαχειριστή Υποδομής, ρυθμίζονται ειδικότερα ο τρόπος στελέχωσης και λειτουργίας του Ε.Κ.Ε., καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια αναγκαία για την εφαρμογή του άρθρου 3.	
παρ. 2 άρθρου 57	Απόφαση	Διαχειριστής Υποδομής	2. Με απόφαση του Διαχειριστή της Υποδομής ορίζεται η έναρξη παραγωγικής λειτουργίας του Μητρώου Σιδηροδρομικών Δεδομένων του άρθρου 4, ορίζονται και συμπληρώνονται τα συλλεγόμενα στο Μητρώο δεδομένα, οι υπόχρεοι καταχώρησης ανά κατηγορία δεδομένων, οι διαλειτουργικότητες της εφαρμογής με άλλα μητρώα, συστήματα και εφαρμογές, η διαβάθμιση των δεδομένων και η πρόσβαση σε αυτά, καθώς και κάθε άλλο τεχνικό και λεπτομερειακό ζήτημα σχετικό με την εφαρμογή του άρθρου 4.	
παρ. 3 άρθρου 57	Απόφαση	Διαχειριστής Υποδομής	3. Με απόφαση του Διαχειριστή της Υποδομής ορίζονται η έναρξη παραγωγικής λειτουργίας του Συστήματος Ακριβούς	

			Γεωεντοπισμού Αμαξοστοιχιών του άρθρου 5, τα συλλεγόμενα από το Σύστημα δεδομένα, οι διαλειτουργικότητές του με άλλα μητρώα, συστήματα και εφαρμογές, η διαβάθμιση των δεδομένων και η πρόσβαση σε αυτά, καθώς και κάθε άλλο τεχνικό και λεπτομερειακό ζήτημα σχετικό με την εφαρμογή του άρθρου 5.	
παρ. 4 άρθρου 57	Απόφαση	Διαχειριστής Υποδομής	4. Με απόφαση του Διαχειριστή της Υποδομής ορίζονται η έναρξη παραγωγικής λειτουργίας της Ψηφιακής Εφαρμογής Καταγραφής Εντολών και Παραβάσεων, τα συλλεγόμενα σε αυτήν στοιχεία, οι διαλειτουργικότητές της με άλλα μητρώα, συστήματα και εφαρμογές, η διαβάθμιση των δεδομένων και η πρόσβαση σε αυτά, καθώς και κάθε άλλο τεχνικό και ειδικότερο ζήτημα σχετικό με την εφαρμογή του άρθρου 6.	
περ. α) παρ. 5 άρθρου 57	Απόφαση	Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, μετά από εισήγηση του Διαχειριστή της Υποδομής και γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων	5. Για την εφαρμογή του άρθρου 8, περί ενιαίων κανόνων κυκλοφορίας: α) με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, μετά από εισήγηση του Διαχειριστή της Υποδομής και γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, καθορίζονται οι ενιαίοι κανόνες κυκλοφορίας και θεσπίζονται ο Γενικός Κανονισμός Κίνησης του άρθρου 8, οι κυρώσεις σε περίπτωση παράβασης των κανόνων και οι ειδικότεροι όροι αυτού.	
περ. β) παρ. 5 άρθρου 57	Απόφαση	Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών	β) Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, καθορίζονται η κατηγοριοποίηση των επιμέρους παραβάσεων σε υψηλής, μεσαίας ή χαμηλής επικινδυνότητας, οι κυρώσεις και οι όροι επιβολής τους για κάθε παράβαση, τα πρόσωπα και οι φορείς στους οποίους επιβάλλονται, οι διαδικασίες για την επαναχορήγηση των ανακαλούμενων πιστοποιητικών και αδειών σε περίπτωση ανάκλησης καθώς και κάθε άλλο ζήτημα σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 8.	

περ. α) παρ. 6 άρθρου 57	Κοινή απόφαση	Υπουργοί Υποδομών και Μεταφορών, Εθνικής Άμυνας, Υγείας, Προστασίας του Πολίτη, και Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας	6. Για την εφαρμογή του Ενιαίου Σχεδίου Αντιμετώπισης Έκτακτης Ανάγκης και Διαχείρισης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων του άρθρου 44: α) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Εθνικής Άμυνας, Υγείας, Προστασίας του Πολίτη, και Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, εγκρίνεται το Ενιαίο Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτης Ανάγκης και Διαχείρισης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων του άρθρου 44.	
περ. β) παρ. 6 άρθρου 57	Απόφαση	Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών	6. Για την εφαρμογή του Ενιαίου Σχεδίου Αντιμετώπισης Έκτακτης Ανάγκης και Διαχείρισης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων του άρθρου 44: β) Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ρυθμίζονται ειδικότερα ζητήματα οργάνωσης και λειτουργίας της Επιτροπής Κατάρτισης του ανωτέρω σχεδίου.	

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

**ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ**

KYRIAKOS
PIERRAKAKIS
08.07.2025 19:56

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΠΙΕΡΡΑΚΑΚΗΣ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ

NIKOLAS DENDIAS
08.07.2025 20:43

ΝΙΚΟΛΑΟΣ – ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΕΝΔΙΑΣ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

THEODOROS
LIVANIOS
08.07.2025 19:56

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΙΒΑΝΙΟΣ

ΥΓΕΙΑΣ

SPYRIDON-ADONIS
GEORGIAIDIS
08.07.2025 20:57

ΣΠΥΡΙΔΩΝ – ΑΔΩΝΙΣ
ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

MICHAIL
CHRYSOCHOIDIS
08.07.2025 20:38

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ

ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

CHRISTOS DIMAS
08.07.2025 20:06

ΧΡΙΣΤΟΣ ΔΗΜΑΣ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

PANAGIOTIS
THEODORIKAKOS
08.07.2025 20:06

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΔΩΡΙΚΑΚΟΣ

**ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ
ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ**

NIKI KERAMEOS
08.07.2025 20:07

ΝΙΚΗ ΚΕΡΑΜΕΩΣ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ

GEORGIOS FLORIDIS
08.07.2025 20:07

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΦΛΩΡΙΔΗΣ

**ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΣΥΝΟΧΗΣ ΚΑΙ
ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΣ**

DOMNA MICHAILIDOU
08.07.2025 20:11

ΔΟΜΝΑ – ΜΑΡΙΑ ΜΙΧΑΗΛΙΔΟΥ

**ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ**

VASILEIOS KIKILIAS
08.07.2025 20:10

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΙΚΙΛΙΑΣ

ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

OLGA KEFALOGIANNI
08.07.2025 20:04

ΟΛΓΑ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ

ΨΗΦΙΑΚΗΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

DIMITRIOS
PAPASTERGIOU
08.07.2025 20:01

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΣΤΕΡΓΙΟΥ

**ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΚΑΙ
ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ**

IOANNIS
KEFALOGIANNIS
08.07.2025 19:59

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ

ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

CHRISTOS- SKERTSOS
08.07.2025 20:14

ΧΡΗΣΤΟΣ – ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΚΕΡΤΣΟΣ

ΟΙ ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΕΣ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

**ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ**

ΝΙΚΟΛΑΟΣ
ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΣ
08.07.2025 20:19

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΗΣ

ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ
08.07.2025 19:56

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ