



ΓΕΝΙΚΟ ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Αριθμ. 240/ 13 / 2016

ΕΚΘΕΣΗ

Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους
(άρθρο 75 παρ. 1 του Συντάγματος)

Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων «Εναρμόνιση της νομοθεσίας με την Οδηγία 2014/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ L343/32 της 14-12-2012) και άλλες συναφείς διατάξεις».

Α. Με το υπόψη νομοσχέδιο, εναρμονίζεται η εθνική νομοθεσία με τις διατάξεις της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21^{ης} Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου. Ειδικότερα:

1. Καθορίζονται το αντικείμενο και το πεδίο εφαρμογής του υπό ψήφιση νόμου. (άρθρα 1-2)

2. Προσδιορίζεται η έννοια των όρων που αναφέρονται στον υπό ψήφιση νόμο για την εφαρμογή του. (άρθρο 3)

3.α. Προβλέπεται ότι, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που, άμεσα ή έμμεσα, τελούν υπό την κυριότητα ή τον έλεγχο του κράτους, έχουν ανεξάρτητο καθεστώς σύμφωνα με το οποίο τηρούν, ιδίως, στοιχεία ενεργητικού, προϋπολογισμούς και λογαριασμούς, οι οποίοι είναι χωριστοί από εκείνους του κράτους.

β. Ο διαχειριστής της υποδομής, τηρώντας το πλαίσιο και τους συγκεκριμένους κανόνες χρέωσης τελών και κατανομής, είναι υπεύθυνος για τη δική του διαχείριση, διοίκηση και εσωτερικό έλεγχο. (άρθρο 4)

4. Προσδιορίζονται οι αρχές της αγοράς που διέπουν τη διαχείριση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. (άρθρο 5)

5. Προβλέπεται ο λογιστικός διαχωρισμός: **i)** των δραστηριοτήτων που αφορούν στην παροχή υπηρεσιών μεταφορών από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής και **ii)** των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών και ορίζεται ότι κρατικά κονδύλια που χορηγούνται σε κάθε μία από τις δύο δραστηριότητες δεν μεταφέρονται στην άλλη. **(άρθρο 6)**

6. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την ανεξάρτητη άσκηση των βασικών καθηκόντων του διαχειριστή υποδομής. Ειδικότερα, μεταξύ άλλων, ορίζεται ότι, ο ΟΣΕ διαχειρίζεται την εθνική σιδηροδρομική υποδομή και δεν παρέχει υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών. **(άρθρο 7)**

7.α. Προβλέπεται η κατάρτιση στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής, τουλάχιστον 5ετούς διάρκειας, ανανεώσιμης, με στόχο την ικανοποίηση των μελλοντικών αναγκών κινητικότητας όσον αφορά στη συντήρηση, ανανέωση και ανάπτυξη της υποδομής με βάση βιώσιμη χρηματοδότηση των σιδηροδρομικών δικτύων.

β. Παρέχεται η δυνατότητα χορήγησης, με κ.υ.α., στο διαχειριστή υποδομής (ΟΣΕ) χρηματοδότησης για την κάλυψη νέων επενδύσεων. Παράλληλα με όμοια απόφαση μπορεί να χρηματοδοτούνται οι εν λόγω επενδύσεις με μέσα διαφορετικά της άμεσης κρατικής χρηματοδότησης.

γ. Ορίζεται ότι, υπό κανονικές επιχειρηματικές συνθήκες και για εύλογο χρονικό διάστημα που δεν θα υπερβαίνει περίοδο πέντε ετών, ο λογαριασμός κερδών και ζημιών του διαχειριστή υποδομής θα ισοσκελίζει τουλάχιστον τα έσοδα από τα τέλη υποδομής, τα πλεονάσματα από άλλες εμπορικές δραστηριότητες, τα μη επιστρεπτέα έσοδα από ιδιωτικές πηγές και την κρατική χρηματοδότηση, αφενός, συμπεριλαμβανομένων των ανά μήνα προκαταβολών από το Υπουργείο Οικονομικών, ενδεχομένως και των δαπανών υποδομής, αφετέρου.

δ. Με την επιφύλαξη του ενδεχόμενου μακροπρόθεσμου στόχου κάλυψης, από τον χρήστη, του κόστους υποδομής όλων των τρόπων μεταφοράς, όταν οι σιδηροδρομικές μεταφορές είναι σε θέση να ανταγωνίζονται άλλους τρόπους μεταφοράς, μπορεί να ζητηθεί από το διαχειριστή υποδομής να ισοσκελίζει τους λογαριασμούς του χωρίς κρατική χρηματοδότηση. **(άρθρο 8)**

8. Εξακολουθούν να ισχύουν οι διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας (άρθρο 13 του ν.3891/2010, όπως ισχύει), σχετικά με τη διαγραφή χρεών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και του ΟΣΕ με σκοπό να μην παρακωλύεται η υγιής οικονομική διαχείριση και η εξυγίανση της οικονομικής τους κατάστασης. **(άρθρο 9)**

9.α. Ρυθμίζονται θέματα πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή και στις υπηρεσίες. Ειδικότερα, μεταξύ άλλων, παρέχεται η δυνατότητα επιβολής, με κ.υ.α., εισφοράς στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μεταφοράς επιβατών, για την εκμετάλλευση συνδέσεων οι οποίες πραγματοποιούνται μεταξύ δύο σταθμών της ελληνικής επικράτειας με σκοπό την αντιστάθμιση των υποχρεώσεων για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών βάσει συμβάσεων παροχής

δημόσιων υπηρεσιών που έχουν συναφθεί σύμφωνα με το ενωσιακό και εθνικό δίκαιο.

β. Τα έσοδα από τις εισφορές που καταβάλλονται ως αντιστάθμιση δεν μπορούν να υπερβαίνουν το ποσό, το οποίο απαιτείται για την κάλυψη του συνόλου ή μέρους των δαπανών που συνεπάγονται οι συναφείς υποχρεώσεις παροχής δημοσίων υπηρεσιών, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εισπράξεων και ενός εύλογου κέρδους για την εκπλήρωση αυτών των υποχρεώσεων. **(άρθρα 10 – 13)**

10. Αναλαμβάνεται, από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η υποχρέωση κοινοποίησης στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή κάθε διασυνοριακής συμφωνίας πριν τη σύναψή της όσον αφορά νέες ή ανανεωμένες συμφωνίες με κράτη μέλη καθώς και η υποβολή σ' αυτήν σε ετήσια βάση των αναγκαίων πληροφοριών σχετικά με τη χρήση των δικτύων και την εξέλιξη των όρων πλαισίου του τομέα των σιδηροδρόμων.

(άρθρα 14, 15)

11. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την αδειοδότηση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Ειδικότερα:

α. Προβλέπεται ως αρμόδια αρχή για την αδειοδότηση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) και ορίζεται ρητά ότι, η αρχή αδειοδότησης δεν παρέχει η ίδια υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς, είναι δε ανεξάρτητη από τέτοιες επιχειρήσεις ή οντότητες.

β. Καθορίζονται οι όροι αδειοδότησης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (γενικές απαιτήσεις και ποινικές κυρώσεις, όροι απόκτησης της άδειας και θέματα της σχετικής αίτησης, απαιτήσεις αξιοπιστίας και χρηματοοικονομικής επιφάνειας, απαιτήσεις επαγγελματικής επάρκειας και κάλυψης της αστικής ευθύνης).

γ. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την εδαφική και χρονική ισχύ των αδειών και την ενημέρωση της αρχής αδειοδότησης, την προσωρινή άδεια, έγκριση, αναστολή και ανάκληση της άδειας καθώς και τη διαδικασία χορήγησης αδειών. Ειδικότερα, μεταξύ άλλων, ορίζεται ότι, η σχετική αίτηση για την παροχή σιδηροδρομικής άδειας θα πρέπει να συνοδεύεται από παράβολο υπέρ του Δημοσίου ύψους τριών χιλιάδων (3.000) ευρώ, με δυνατότητα αναπροσαρμογής, με κ.υ.α.

δ. Η άδεια ισχύει στο σύνολο του εδάφους της Ένωσης, είναι αμεταβίβαστη και αποκλείεται η εκχώρησή της. Με τη συμπλήρωση πέντε ετών, αλλά και ανά πέντε έτη, από τη χορήγηση της άδειας, η αρχή αδειοδότησης επανεξετάζει τη χορηγηθείσα άδεια, προβαίνοντας σε επαλήθευση και επικαιροποίηση των στοιχείων της αδειοδοτημένης σιδηροδρομικής επιχείρησης που τηρούνται στο φάκελο που διατηρεί, προκειμένου να διαπιστώσει εάν εξακολουθούν να συντρέχουν οι όροι και οι προϋποθέσεις βάσει των οποίων χορηγήθηκε η άδεια. **(άρθρα 16 – 25)**

12. Προβλέπεται η υποχρέωση των συστημάτων χρέωσης και κατανομής της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής να εναρμονίζονται με τις

αρχές που θέτει ο υπό ψήφιση νόμος και να επιτρέπουν στο διαχειριστή υποδομής να διαθέτει στην αγορά και να κάνει τη βέλτιστη αποτελεσματική χρήση της διαθέσιμης χωρητικότητας της υποδομής. (άρθρο 26)

13. Κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση που έχει αναλάβει την παροχή σιδηροδρομικών μεταφορών συνάπτει τις αναγκαίες συμφωνίες, βάσει του ιδιωτικού ή του δημοσίου δικαίου, με το διαχειριστή υποδομής. (άρθρο 28)

14.α. Για τους κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής, έως την έκδοση της προβλεπόμενης με τον υπό ψήφιση νόμο απόφασης, εφαρμόζεται η ισχύουσα νομοθεσία (Φ4/54510/4872/06 απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών).

β. Ο διαχειριστής υποδομής καθορίζει και εισπράττει το τέλος χρήσης της υποδομής, σύμφωνα με το πλαίσιο, τους κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης που έχουν καθιερωθεί.

γ. Ο διαχειριστής υποδομής εξασφαλίζει ότι η εφαρμογή του συστήματος χρέωσης συνεπάγεται ισοδύναμα και αμερόληπτα τέλη για διαφορετικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν μεταφορές ισοδύναμου χαρακτήρα σε παρόμοια τμήματα της αγοράς και ότι τα πραγματικά επιβαλλόμενα τέλη είναι σύμφωνα με τους κανόνες που καθορίζονται στη δήλωση δικτύου.

(άρθρο 29)

15.α. Προβλέπεται η παροχή κινήτρων στον διαχειριστή υποδομής για τη μείωση του κόστους παροχής της υποδομής και του επιπέδου τελών πρόσβασης.

- Μέχρι την υλοποίηση των προαναφερόμενων κινήτρων εφαρμόζονται οι διατάξεις της ισχύουσας κοινής υπουργικής απόφασης (Φ35/οικ.63186/3187/17-10-2015).

β. Προβλέπεται η σύναψη συμβατικής συμφωνίας μεταξύ του Δημοσίου (Υπουργός Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων) και του διαχειριστή υποδομής, η οποία καλύπτει τις βασικές αρχές και τις παραμέτρους που διέπουν τη σχέση τους με διάρκεια ισχύος τουλάχιστον πέντε (5) έτη.

(άρθρο 30)

16. Προσδιορίζονται οι αρχές χρέωσης και ειδικότερα:

α. Τα τέλη χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής και των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών καταβάλλονται στο διαχειριστή υποδομής και στον φορέα εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών αντίστοιχα και χρησιμοποιούνται για τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων τους.

β. Το τέλος για την ελάχιστη δέσμη πρόσβασης και για την πρόσβαση σε υποδομή που συνδέει εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, ορίζεται ίσο με το κόστος που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της εκτέλεσης της σιδηροδρομικής υπηρεσίας.

γ. Τα τέλη χρήσης υποδομής είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν τέλος το οποίο εκφράζει την ανεπάρκεια χωρητικότητας συγκεκριμένου τμήματος της

υποδομής κατά τις περιόδους συμφόρησης καθώς και το κόστος των επιπτώσεων στο περιβάλλον που οφείλονται στη λειτουργία του συρμού.

δ. Ο καταλογισμός περιβαλλοντικού κόστους ο οποίος συνεπάγεται αύξηση των συνολικών εσόδων του διαχειριστή της υποδομής, επιτρέπεται μόνον εφόσον παρόμοια χρέωση επιβάλλεται στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές σύμφωνα με την ενωσιακή και εθνική νομοθεσία.

ε. Εάν η χρέωση του περιβαλλοντικού κόστους οδηγεί σε πρόσθετα έσοδα, εναπόκειται στον αρμόδιο Υπουργό να αποφασίσει για τον τρόπο χρησιμοποίησης των εσόδων αυτών.

στ. Προκειμένου να αποφεύγονται ανεπιθύμητες δυσανάλογες διακυμάνσεις, τα τέλη είναι δυνατόν να λαμβάνονται ως μέσος όρος ενός ευλόγου φάσματος υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών και χρόνων. Ωστόσο, τα σχετικά μεγέθη του τέλους υποδομής, σχετίζονται με τις δαπάνες που οφείλονται στην παροχή των υπηρεσιών μεταφοράς.

ζ. Το τέλος που επιβάλλεται για την πρόσβαση σε σιδηροτροχιές εντός των εγκαταστάσεων για την παροχή των οριζομένων υπηρεσιών και την παροχή υπηρεσιών στις εν λόγω εγκαταστάσεις δεν υπερβαίνει το κόστος παροχής τους, συν ένα εύλογο κέρδος.

η. Είναι δυνατόν να επιβάλλονται τέλη για χωρητικότητα που χρησιμοποιείται για λόγους συντήρησης της υποδομής. Τα τέλη αυτά δεν υπερβαίνουν την καθαρή απώλεια εσόδων του διαχειριστή υποδομής, λόγω της συντήρησης.

(άρθρο 31)

17. Ρυθμίζονται θέματα εξαιρέσεων από τις αρχές χρέωσης. Ειδικότερα:

α. Παρέχεται η δυνατότητα επιβολής, με υπουργική απόφαση, υψηλότερων τελών, προκειμένου να εξασφαλιστεί η πλήρης ανάκτηση του κόστους που προκύπτει για τον διαχειριστή υποδομής και εφόσον η αγορά μπορεί να το ανεχθεί, με βάση αποτελεσματικές, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις αρχές, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα τη βέλτιστη ανταγωνιστικότητα των τμημάτων αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών.

β. Παρέχεται, επίσης, η δυνατότητα επιβολής, από τον διαχειριστή υποδομής, αυξημένων τελών, όσον αφορά στη μεταφορά εμπορευμάτων από και προς τρίτες χώρες σε δίκτυο του οποίου το εύρος τροχιάς είναι διαφορετικό από το κύριο σιδηροδρομικό δίκτυο εντός της Ένωσης καθώς και για συγκεκριμένα μελλοντικά επενδυτικά σχέδια ή για συγκεκριμένα επενδυτικά σχέδια που ολοκληρώθηκαν μετά το 1988.

(άρθρο 32)

18. Καθορίζονται τα κριτήρια εκπτώσεων στα τέλη που επιβάλλονται σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

(άρθρο 33)

19. Παρέχεται η δυνατότητα εφαρμογής συστήματος κρατικής αποζημίωσης προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, χρονικώς περιορισμένου, για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής για το αποδεδειγμένα μη καταβληθέν περιβαλλοντικό κόστος, κόστος ατυχημάτων και κόστος υποδομής ανταγωνιστικών τρόπων μεταφοράς, εφόσον το κόστος αυτό υπερβαίνει το ισοδύναμο κόστος των σιδηροδρόμων.

(άρθρο 34)

20. Προβλέπεται η δημιουργία συστήματος επιδόσεων, εντός του συστήματος χρέωσης υποδομής, με στόχο την ενθάρρυνση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής να ελαχιστοποιούν τη διαταραχή και να βελτιώνουν την επίδοση του σιδηροδρομικού δικτύου μέσω συστήματος επιδόσεων. **(άρθρο 35)**

21. Παρέχεται η δυνατότητα στο διαχειριστή υποδομής να επιβάλλει κατάλληλο τέλος για χωρητικότητα που κατανέμεται αλλά δεν χρησιμοποιείται, με στόχο την παροχή κινήτρου για αποδοτική χρήση της χωρητικότητας. **(άρθρο 36)**

22. Ρυθμίζονται θέματα συνεργασίας σχετικά με: α. τα συστήματα χρέωσης σε περισσότερα του ενός δίκτυα,

β. την κατανομή της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής (δικαιώματα και κατανομή χωρητικότητας, συνεργασία για την κατανομή χωρητικότητας υποδομής σε περισσότερα του ενός δίκτυα, αιτούντες, συμφωνίες – πλαίσιο μεταξύ διαχειριστή υποδομής και αιτούντος, χρονοδιάγραμμα για τη διαδικασία κατανομής, αιτήσεις, προγραμματισμός της διαδικασίας κατανομής, διαδικασία συντονισμού, κορεσμένη υποδομή, ad hoc αιτήματα, εξειδικευμένη υποδομή, ανάλυση και σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας, χρήση σιδηροδρομικών διαδρομών, χωρητικότητα υποδομής για εργασίες συντήρησης, ειδικά μέτρα σε περίπτωση διαταραχών).

- Ειδικότερα, μεταξύ άλλων, προβλέπονται οι περιπτώσεις παύσης ή μη της είσπραξης τελών υποδομής από τον διαχειριστή υποδομής, σε συνάρτηση της εκπόνησης σχεδίου βελτίωσης χωρητικότητας και του περιεχομένου του.

(άρθρα 37 – 54)

23. Ρυθμίζονται, επίσης, θέματα σχετικά με τη λειτουργία του ρυθμιστικού φορέα. Κατά βάση τροποποιούνται – συμπληρώνονται οι διατάξεις του ν.3891/2010, όπως ισχύει και ειδικότερα:

α. Ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) ως ρυθμιστικός φορέας για τον σιδηροδρομικό τομέα. Η ΡΑΣ αποτελεί αυτοτελή αρχή, ανεξάρτητη και νομικά διακριτή σε επίπεδο οργανωτικό, λειτουργικό, ιεραρχικό και λήψης αποφάσεων από οποιαδήποτε άλλη δημόσια ή ιδιωτική οντότητα. Επίσης, διαθέτει ανεξαρτησία όσον αφορά τα θέματα οργάνωσής της, χρηματοδότησης, νομικής διάρθρωσης και λήψης των αποφάσεών της, έναντι του διαχειριστή υποδομής και οποιουδήποτε αιτούντος. Είναι, επιπλέον, λειτουργικά ανεξάρτητη από κάθε αρμόδια αρχή που συμμετέχει στην ανάθεση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

β. Ο τρόπος στελέχωσης και διαχείρισης του ρυθμιστικού φορέα εγγυάται την ανεξαρτησία του.

γ. Η θητεία των μελών του ρυθμιστικού φορέα ορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.4 του άρθρου 23 του ν.3891/2010. Τα μέλη του ρυθμιστικού φορέα ενεργούν ανεξάρτητα από τα συμφέροντα της αγοράς που αφορούν τον κλάδο των σιδηροδρόμων και συνεπώς, δεν έχουν συμφέροντα ή

επαγγελματικές σχέσεις με οποιαδήποτε από τις υπό ρύθμιση επιχειρήσεις ή οντότητες.

δ. Προσδιορίζονται οι αρμοδιότητες του ρυθμιστικού φορέα.

ε. Ο ρυθμιστικός φορέας εξασφαλίζει ότι τα τέλη που επιβάλλονται από τον διαχειριστή υποδομής δεν εισάγουν διακρίσεις. Διαπραγματεύσεις μεταξύ αιτούντων και διαχειριστή υποδομής σχετικά με το ύψος των τελών υποδομής επιτρέπονται μόνο εφόσον πραγματοποιούνται υπό την επίβλεψη του ρυθμιστικού φορέα.

στ. Η απόφαση του ρυθμιστικού φορέα είναι δεσμευτική για όλα τα μέρη που καλύπτει και δεν υπόκειται στον έλεγχο άλλης διοικητικής αρχής. Ο ρυθμιστικός φορέας έχει εξουσία επιβολής των αποφάσεών του με κατάλληλες κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων των προβλεπόμενων με τον ανωτέρω νόμο προστίμων (άρθρο 32).

ζ. Οι αποφάσεις που λαμβάνονται από το ρυθμιστικό φορέα, υπόκεινται στα προβλεπόμενα με την κείμενη νομοθεσία (άρθρο 34 του ανωτέρω νόμου) ένδικο βοηθήματα. Αναστολή εκτέλεσης της απόφασης του ρυθμιστικού φορέα μπορεί να χορηγηθεί μόνον εάν το άμεσο αποτέλεσμα της απόφασης του ρυθμιστικού φορέα είναι δυνατόν να προκαλέσει ανεπανόρθωτη ή δυσχερώς επανορθώσιμη βλάβη στον ενασκήσαντα το ένδικο βοήθημα.

η. Παρέχεται η δυνατότητα στο ρυθμιστικό φορέα, να συνάγει συμπεράσματα σχετικά με ζητήματα κρατικών ενισχύσεων με τις οριζόμενες επιφυλάξεις.
(άρθρα 55 – 57)

24. Περιλαμβάνονται καταργούμενες και μεταβατικής ισχύος διατάξεις σχετικά με την εφαρμογή επί μέρους ρυθμίσεων του υπό ψήφιση νόμου, καθώς και διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας που τροποποιούνται (αρμοδιότητες της ΡΑΣ, ασυμβίβαστα μελών αυτής, εκπαίδευση μηχανοδηγών, κ.λπ.).

(άρθρο 60)

25. Παρατίθενται τα Παραρτήματα I έως VIII.

B. Από τις προτεινόμενες διατάξεις προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

I. Επί του κρατικού προϋπολογισμού

Δαπάνη, από τη χορήγηση κρατικής χρηματοδότησης και την παροχή κινήτρων στο διαχειριστή υποδομής (ΟΣΕ), κατ' εφαρμογή των **άρθρων 8 και 30**, η οποία εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα. Σύμφωνα με το επισπεύδον Υπουργείο η δαπάνη αυτή ανέρχεται στο ποσό των **45 εκατ. ευρώ** περίπου, κατ' έτος και έχει ήδη προϋπολογισθεί στο πλαίσιο του καταργούμενου π.δ. 41/2005, όπως ισχύει.

Π. Επί του κρατικού προϋπολογισμού και των προϋπολογισμών φορέων της Γενικής Κυβέρνησης

Απώλεια εσόδων, από τη διαγραφή χρεών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και του ΟΣΕ κατ' εφαρμογή του **άρθρου 9** για το ύψος των οποίων δεν εστάλησαν στοιχεία από το επισπεύδον Υπουργείο.

Αθήνα 18 Ιουλίου 2016



Γενική Διευθύντρια

Σταυρούλα Μηλιάκου