

ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΟΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΜΕ ΤΟ
ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

«Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ
και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα»

1. Το άρθρο 1 του ν. 2671/1998 που αντικαθίσταται με την παρ. 1 του άρθρου 3 του σχεδίου νόμου έχει ως εξής:

«Άρθρο 1
Σκοπός του ΟΣΕ

1. Σκοπός του ΟΣΕ είναι η ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση :

α. Αστικών, προαστιακών, περιφερειακών, υπεραστικών και διεθνών, σιδηροδρομικών μεταφορών, εμπορευματικών και επιβατικών. Στις "σιδηροδρομικές μεταφορές" περιλαμβάνονται οι μεταφορές με τους συμβατικά γνωστούς σιδηροδρόμους, καθώς και οι μεταφορές με πάσης φύσεως σιδηροδρόμους, καθώς και οι μεταφορές με πάσης φύσεως σιδηροδρόμους ειδικής μορφής ή συστήματα σταθερής τροχιάς, τα οποία θα προκύψουν από την εξέλιξη της τεχνολογίας.

β. Συνδυσασμένων επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών.

γ. Υπηρεσιών κατασκευής, επισκευής και συντήρησης του τροχαίου και λοιπού σιδηροδρομικού υλικού.

δ. Υπηρεσιών κατάκλισης και εστίασης επιβατών.

ε. Κάθε άλλης δραστηριότητας που αποσκοπεί στην ανάπτυξη του μεταφορικού έργου, την άρτια εξυπηρέτηση του κοινού και των γενικότερων μεταφορικών αναγκών της χώρας. Στις δραστηριότητες αυτές περιλαμβάνονται ιδίως : η παροχή υπηρεσιών τουριστικού χαρακτήρα, η εκτέλεση διαμεταφορικού έργου, η θέση σε λειτουργία και η εκμετάλλευση τηλεπικοινωνιακού δικτύου, η κατασκευή έργων ή υλικών σχετικών με την εκπλήρωση του σκοπού του.

στ. Η παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών και η εκπόνηση μελετών σχετικών με τις δραστηριότητες που περιγράφονται στα παραπάνω εδάφια.

2. Ο ΟΣΕ είναι ο αποκλειστικός διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής της χώρας. Σε αυτήν περιλαμβάνονται :

α. Η κατασκευή νέας υποδομής, καθώς και η συντήρηση και λειτουργία της υφισταμένης.

β. Η διαχείριση των συστημάτων ρύθμισης και ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας.

γ. Η εισήγηση για χρέωση τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής.

δ. Η χορήγηση δικαιωμάτων χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής.

3. Ο ΟΣΕ, για την εκπλήρωση των σκοπών του, δύναται να ιδρύει θυγατρικές εταιρείες οποιασδήποτε μορφής ή να συμμετέχει σε εταιρείες ή σε κοινοπραξίες με αντικείμενο τις δραστηριότητες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου και στις οποίες δύναται να εκχωρεί ορισμένες από αυτές τις δραστηριότητες.

"Μπορεί να ιδρύει θυγατρικές εταιρείες οποιασδήποτε μορφής ή να συμμετέχει σε επιχειρήσεις ή κοινοπραξίες εταιρειών με αντικείμενο την παροχή και εκμετάλλευση υπηρεσιών, που δεν έχουν σχέση με το μεταφορικό του έργο."

*** Το άνω εντός " " εδάφιο προστέθηκε με την παρ.12 άρθρ.10 Ν.2898/2001, ΦΕΚ Α 71.

4. Ο ΟΣΕ έχει το δικαίωμα να παραχωρεί, να εκχωρεί και να αναθέτει την εκτέλεση ή την εκμετάλλευση έργων, καθώς και η παροχή υπηρεσιών σχετικών με τις δραστηριότητες που αναφέρονται στο παρόν άρθρο σε οποιονδήποτε τρίτο.

5. Τις δραστηριότητες που αναφέρονται στο παρόν άρθρο μπορεί να ασκεί ο ΟΣΕ είτε για δικό του λογαριασμό είτε για λογαριασμό τρίτων, στο εσωτερικό ή το εξωτερικό, στο πλαίσιο της άσκησης της επιχειρησιακής του δραστηριότητας.»

2. Η περίπτωση 6 του άρθρου 2 του π.δ. 41/2005 που αντικαθίσταται με την παρ. 3 του άρθρου 3 του σχεδίου νόμου έχει ως εξής:

«Άρθρο 2: Ορισμοί (άρθρο 3 Οδηγίας 91/440 όπως ισχύει, άρθρο 2 Οδηγίας 95/18 όπως ισχύει και άρθρο 2 Οδηγίας 2001/14)

"6. Διαχειριστής Υποδομής: η εταιρία της παραγράφου 1 του άρθρου 5 του παρόντος μέχρις ότου συσταθεί ο φορέας της παραγράφου 5 του άρθρου 5 του παρόντος ή ο φορέας αυτός από την σύσταση του, που έχει την ευθύνη για τη διαχείριση, εκμετάλλευση και συντήρηση της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής, καθώς και τη διαχείριση των συστημάτων ελέγχου και ασφάλειας της υποδομής".»

*** Η περ.6 αντικαταστάθηκε ως άνω με την παρ.2 άρθρου 1 ΠΔ 145/2008, ΦΕΚ Α 201/7.10.2008.

3. Η παρ. 1 του άρθρου 5 του π.δ. 41/2005 που αντικαθίσταται με την παρ. 4 του άρθρου 3 του σχεδίου νόμου έχει ως εξής:

«Άρθρο 5: Διαχωρισμός διαχείρισης υποδομής και μεταφορικής δραστηριότητας (άρθρο 6 Οδηγίας 91/440 όπως ισχύει)

1. Εντός οκτώ (8) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος, ο ΟΣΕ ιδρύει ανώνυμη εταιρεία, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 1, παρ. 3 του Ν. 2366/1995, του άρθρου 4, παρ. 4 του Ν. 2671/1998 και του Κ.Ν. 2190/1920, με την επωνυμία "Εθνικός Διαχειριστής σιδηροδρομικής υποδομής Α.Ε Ε.ΔΙ.Σ.Υ". Η εταιρεία αυτή ασκεί κατ' αποκλειστικότητα τη διαχείριση και εκμετάλλευση της Εθνικής Σιδηροδρομικής

Υποδομής. Έχει ιδίως την ευθύνη της συντήρησης και μεριμνά για τη βελτίωση και επέκταση της Σιδηροδρομικής υποδομής και φέρει την ευθύνη της διαχείρισης των σχετικών επενδύσεων, στο πλαίσιο της γενικότερης εθνικής πολιτικής για τους σιδηρόδρομους, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 1 παρ. 2 του Ν. 2671/1998 (Α' 289) (εφεξής ο "Διαχειριστής υποδομής").

Διαχειριστής της υποδομής παραμένει ο ΟΣΕ ΑΕ σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 2 παράγρ. 2 και 5 του Π.Δ/τος 324/1996 μέχρι τη σύσταση της παραπάνω εταιρείας.»

4. Το τελευταίο εδάφιο της περίπτωσης 16 του άρθρου 2 του π.δ. 41/2005 που αντικαθίσταται με την παρ. 2 του άρθρου 6 του σχεδίου νόμου έχει ως εξής:
Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή: η παραπάνω Σιδηροδρομική Υποδομή που βρίσκεται εντός της ελληνικής επικράτειας και ανήκει, κατά κυριότητα ή κατά χρήση κατά τη θέση σε ισχύ του παρόντος, στον ΟΣΕ ΑΕ καθώς και κάθε μελλοντική επέκταση αυτής.
5. Με το άρθρο 13 του ν. 2671/1998, το οποίο καταργείται με την παρ. 1 εδ. α' του άρθρου 18 του σχεδίου νόμου, κυρώθηκε ο Γενικός Κανονισμός Προσωπικού (ΓΕΚΑΠ) του ΟΣΕ, που είναι κείμενο συμβατικής ισχύος και ως εκ τούτου παραλείπεται.
6. Με το άρθρο 14 του ν. 2671/1998, το οποίο καταργείται με την παρ. 1 εδ. β' του άρθρου 18 του σχεδίου νόμου, κυρώθηκε ο Κανονισμός Ωρών Εργασίας και Ανάπαυσης Προσωπικού (ΚΩΕΑΠ) του ΟΣΕ, που είναι κείμενο συμβατικής ισχύος και ως εκ τούτου παραλείπεται.
7. Με το άρθρο 15 του ν. 2671/1998, το οποίο καταργείται με την παρ. 1 εδ. γ' του άρθρου 18 του σχεδίου νόμου, συμπληρώνεται και τροποποιείται ο κανονισμός δευτερευουσών απολαβών (ΚΛΑ) του προσωπικού των ΣΕΚ, που είναι κείμενο συμβατικής ισχύος και ως εκ τούτου παραλείπεται.
8. Με την παρ. 1 εδ. δ' του άρθρου 19 του σχεδίου νόμου, καταργούνται κείμενα συμβατικής ισχύος (εσσε μεταξύ προσωπικού και ΟΣΕ) τα οποία παραλείπονται.
9. Με την παρ. 1 εδ. ε' του άρθρου 19 του σχεδίου νόμου, καταργούνται κείμενα συμβατικής ισχύος (η από 25.11.2008 εσσε προσωπικού – ΕΡΓΟΣΕ και προηγούμενες σσε που κωδικοποιούνται με αυτή), τα οποία παραλείπονται.
10. Με την παρ. 1 εδ. στ' του άρθρου 19 του σχεδίου νόμου, καταργούνται κείμενα συμβατικής ισχύος (εσσε, δ.α., συλλογικές συμφωνίες, κανονισμοί, οργανισμοί κτλ), τα οποία παραλείπονται.
11. Η περίπτωση 21 του άρθρου 2 του π.δ. 41/2005 που αντικαθίσταται με την παρ. 1 του άρθρου 32 του σχεδίου νόμου έχει ως εξής:
«Άρθρο 2: Ορισμοί (άρθρο 3 Οδηγίας 91/440 όπως ισχύει, άρθρο 2 Οδηγίας 95/18 όπως ισχύει και άρθρο 2 Οδηγίας 2001/14)
21. Φορέας Χορήγησης της Άδειας: Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, στο οποίο ανατίθεται η έκδοση των αδειών σιδηροδρομικής επιχείρησης.»

12. Η παρ. 1 του άρθρου 38 του π.δ. 41/2005 που αντικαθίσταται με την παρ. 2 του άρθρου 32 του σχεδίου νόμου έχει ως εξής:

«Άρθρο 38: Ρυθμιστικός Φορέας (άρθρο 30 Οδηγίας 2001/14)

1. Ως Ρυθμιστικός Φορέας ορίζεται το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών.»

13. Το κεφάλαιο ΙΧ του π.δ. 41/2005 με τίτλο «Άδειες σιδηροδρομικών επιχειρήσεων» του π.δ. 41/2005 που τροποποιείται με την παρ. 6 του άρθρου 32 του σχεδίου νόμου έχει ως εξής:

«ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΧ:
ΑΔΕΙΕΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Άρθρο 41: Πεδίο εφαρμογής Εξαιρέσεις (άρθρα 1, 3 και 15 Οδηγίας 95/18 όπως ισχύει)

1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες ή πρόκειται να εγκατασταθούν στην Ελλάδα υποχρεούνται να λάβουν άδεια από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών. Η εν λόγω άδεια ισχύει για το σύνολο του Κοινοτικού εδάφους.
2. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών αποφασίζει επί της αίτησης χορήγησης άδειας που του υποβάλλεται το συντομότερο δυνατόν και πάντως όχι πέραν των τριών μηνών από την υποβολή όλων των αναγκαίων πληροφοριών. Η απόφαση κοινοποιείται στην αιτούσα σιδηροδρομική επιχείρηση και σε περίπτωση απόρριψης αναφέρονται οι σχετικοί λόγοι.
3. Οι άδειες που έχουν χορηγηθεί σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις από τους αρμόδιους φορείς των άλλων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ισχύουν και στην Ελλάδα.
4. Από την υποχρέωση της παραγράφου 1 εξαιρούνται, οι επιχειρήσεις που εκτελούν μόνον μεταφορές φορτίου σε σιδηροδρομική υποδομή που ανήκει σε ιδιώτες και υπάρχει για να χρησιμοποιείται αποκλειστικά από τον κύριο της υποδομής για τις δικές του μεταφορές φορτίου.
5. Η άδεια που χορηγείται σε μία σιδηροδρομική επιχείρηση δεν δίνει από μόνη της και πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή.

Άρθρο 42: Γενικές προϋποθέσεις άδειας (άρθρο 5 Οδηγίας 95/18 όπως ισχύει)

1. Για να λάβει Άδεια, κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει, ήδη πριν από την έναρξη των δραστηριοτήτων της, να αποδεικνύει ότι είναι σε θέση να πληροί ορισμένες απαιτήσεις εντιμότητας, χρηματοοικονομικής επιφάνειας, επαγγελματικής ικανότητας και κάλυψης της αστικής ευθύνης, όπως αυτές καθορίζονται στα άρθρα 43 έως και 47 του παρόντος Διατάγματος.
2. Κάθε επιχείρηση παρέχει όλες τις απαιτούμενες πληροφορίες κατά την υποβολή της αίτησης για τη χορήγηση άδειας καθώς και σε κάθε άλλη χρονική στιγμή εφόσον της ζητηθεί από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, σύμφωνα με τα οριζόμενα στη παράγραφο 1 του άρθρου 47 του παρόντος.

3. Για τη χορήγηση άδειας λειτουργίας σιδηροδρομικής επιχείρησης, οι αιτούντες θα πρέπει να υποβάλλουν στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται, σύμφωνα με το Παράρτημα Ι του άρθρου 49 του παρόντος, καθώς και τα αποδεικτικά αυτών έγγραφα. Επιπλέον οι αιτούντες προσκομίζουν τα ακόλουθα:

- α. πιστοποιητικά ποινικού μητρώου των νομίμων εκπροσώπων του αιτούντος.
- β. πιστοποιητικά ασφαλιστικής και φορολογικής ενημερότητας.
- γ. πιστοποιητικό περί μη πτωχεύσεως.
- δ. πιστοποιητικό περί μη θέσεως σε εκκαθάριση.
- ε. αντίγραφα ασφαλιστηρίων συμβολαίων.
- στ. οργανόγραμμα.

Συμπληρωματικά έγγραφα και πιστοποιητικά καθώς και σχετικές με την κατάθεση της αίτησης άδειας λεπτομέρειες μπορούν να ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Άρθρο 43: Φερεγγυότητα

1. Η προϋπόθεση της φερεγγυότητας για τη σιδηροδρομική επιχείρηση, δεν πληρούται όταν έχει κηρυχθεί σε πτώχευση ή έχει τεθεί υπό αναγκαστική διαχείριση ή εκκαθάριση, ή όταν εκκρεμεί πτωχευτικός συμβιβασμός.
2. Η προϋπόθεση της φερεγγυότητας, για τα αρμόδια για τη διαχείριση της σιδηροδρομικής επιχείρησης πρόσωπα ή για τα πρόσωπα που ορίζονται από το καταστατικό ή με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου της επιχείρησης ότι εκπροσωπούν τη σιδηροδρομική επιχείρηση, δεν πληρούται, όταν συντρέχει ένας από τους παρακάτω λόγους:
 - α) τελεσίδικη ποινική καταδίκη σε στερητική της ελευθερίας ποινή, τουλάχιστον τριών μηνών, για λαθρεμπορία, εμπορία ή χρήση ναρκωτικών, σωματεμπορία, ανθρωποκτονία από πρόθεση, απόπειρα ανθρωποκτονίας από πρόθεση, απάτη, κλοπή, πλαστογραφία, ληστεία και αλητεία.
 - β) τελεσίδικη ποινική καταδίκη σε στερητική της ελευθερίας ποινή, τουλάχιστον τριών μηνών για παραβάσεις εκ δόλου ή εξ αμελείας της εμπορικής νομοθεσίας.
 - γ) τελεσίδικη ποινική καταδίκη σε στερητική της ελευθερίας ποινή τουλάχιστον τριών μηνών για παραβάσεις εκ δόλου ή εξ αμελείας των διατάξεων της ασφαλιστικής ή εργατικής νομοθεσίας ή οποιαδήποτε ποινική καταδίκη για παραβάσεις των ανωτέρω διατάξεων, καθ' υποτροπή.

δ) τελεσίδικη ποινική καταδίκη σε στερητική της ελευθέριας ποινή τουλάχιστον τριών μηνών για παραβάσεις εκ δόλου ή εξ αμελείας των διατάξεων που ισχύουν στον τομέα των μεταφορών.

ε) στην περίπτωση επιχείρησης η οποία σκοπεύει να εκτελέσει διασυνοριακές εμπορευματικές μεταφορές που υπόκεινται σε τελωνειακές διαδικασίες, αμετάκλητη ποινική καταδίκη σε στερητική της ελευθέριας ποινή τουλάχιστον τριών μηνών για παραβάσεις εκ δόλου και εξ αμελείας των διατάξεων της φορολογικής νομοθεσίας και του τελωνειακού κώδικα ή οποιαδήποτε ποινική καταδίκη για παραβάσεις των ανωτέρω διατάξεων καθ' υποτροπή.

Άρθρο 44: Χρηματοοικονομική επιφάνεια (άρθρο 7 Οδηγίας 95/18 όπως ισχύει)

1. Οι απαιτήσεις που αφορούν τη χρηματοοικονομική επιφάνεια πληρούνται, όταν η σιδηροδρομική επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας μπορεί να αποδείξει ότι είναι σε θέση να ανταποκριθεί στις τρέχουσες και μελλοντικές υποχρεώσεις της, για περίοδο 12 μηνών.

2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, κάθε αίτηση για άδεια συνοδεύεται τουλάχιστον από τα στοιχεία που ορίζονται στο τμήμα Α του Παραρτήματος ΙΙ του άρθρου 49 του παρόντος.

Άρθρο 45 Επαγγελματική Ικανότητα

"1. Οι απαιτήσεις όσον αφορά την επαγγελματική ικανότητα πληρούνται όταν η αιτούσα σιδηροδρομική επιχείρηση έχει ή θα έχει διαχειριστική οργάνωση με τις απαραίτητες γνώσεις και πείρα για την ασφαλή και αξιόπιστη άσκηση επιχειρησιακού ελέγχου και εποπτείας όσον αφορά το είδος των υπηρεσιών που ορίζονται στην άδεια εκμετάλλευσης".

*** Το άρθρο 45 αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 28 ΠΔ 160/2007, ΦΕΚ Α 201/23.8.2007.

Άρθρο 46: Κάλυψη αστικής ευθύνης (άρθρο 9 Οδηγίας 95/18 όπως ισχύει)

1. Κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να είναι επαρκώς ασφαλισμένη ή να έχει προβεί σε ανάλογες ρυθμίσεις, ώστε να καλύπτεται από πλευράς αστικής ευθύνης ατυχημάτων, ιδίως όσον αφορά τους επιβάτες, τις αποσκευές, το φορτίο, το ταχυδρομείο και τους τρίτους.

2. Η ασφάλιση αστικής ευθύνης περιλαμβάνει την ικανοποίηση των νόμιμων απαιτήσεων κατά της σιδηροδρομικής επιχείρησης από ζημιές οι οποίες προκαλούνται από την κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών, βαγονιών ή/και ελκτικών μηχανών οι οποίες περιγράφονται λεπτομερώς στα ασφαλιστήρια συμβόλαια για τις εξής περιπτώσεις:

α. θανατηφόρος τραυματισμός προσώπων

β. τραυματισμός προσώπων

γ. υλικών ζημιών οι οποίες προξενήθηκαν σε πρόσωπα τα οποία δεν ανήκουν στο προσωπικό του λήπτη ασφάλισης (δηλαδή της σιδηροδρομικής επιχείρησης)

δ. υλικών ζημιών σε πράγματα (κινητά ή ακίνητα) αλλά και ζώα που μεταφέρονται με την ασφαλισμένη αμαξοστοιχία (βαγόνι ή/και ελκτική μηχανή)

ε. ζημιές σε όμορες, της σιδηροδρομικής υποδομής ιδιοκτησίες/εγκαταστάσεις

3. Στα ανώτατα όρια ασφάλισης της αστικής ευθύνης της σιδηροδρομικής επιχείρησης για κάθε ατύχημα περιλαμβάνονται το κεφάλαιο, οι τόκοι, τα δικαστικά έξοδα, τα ποσά που επιδικάζονται για ηθική βλάβη ή ψυχική οδύνη και κάθε φύσεως αμοιβές τρίτων, ωστόσο δεν είναι δυνατόν να υπερβούν τα αναγραφόμενα στο ασφαλιστήριο ποσά για κάθε είδος κινδύνου ο οποίος καλύπτεται με αυτό. Ατυχήματα ή ζημιές που οφείλονται σε ένα και το αυτό γεγονός ή αίτιο, θεωρούνται ότι αποτελούν ένα και το αυτό γεγονός ή αίτιο.

Βάσει των ασφαλιστηρίων συμβάσεων οι ασφαλιστικές εταιρείες θα υποχρεούνται να καταβάλουν αποζημιώσεις για τα ως άνω περιστατικά τα οποία προξενούνται από τις δραστηριότητες της σιδηροδρομικής επιχείρησης και εφ' όσον τα ασφαλιστέα γεγονότα λάβουν χώρα κατά την διάρκεια και στα πλαίσια της εκτέλεσης των συμβατικών της υποχρεώσεων δρομολογίων.

4. Τα ελάχιστα όρια αποζημίωσης για τα οποία θα πραγματοποιείται η ασφάλιση αστικής ευθύνης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων έναντι τρίτων, κατά τη διάρκεια εκτέλεσης τών συμβατικών τους υποχρεώσεων, θα είναι τα εξής:

α. για υλικές ζημιές (θετικές ή αποθετικές) σε πράγματα τρίτων, ανεξάρτητα από τον αριθμό των ζημιωθέντων τρίτων : 20.000 ευρώ ανά περιστατικό

β. για σωματική βλάβη ή θάνατο τρίτων κατά άτομο : 200.000 ευρώ ανά περιστατικό

γ. για σωματική βλάβη ή θάνατο τρίτων, μετά από ομαδικό ατύχημα, ανεξάρτητα από τον αριθμό των παθόντων: 1.000.000 ευρώ ανά περιστατικό

δ. το αθροιστικό ανώτατο όριο ευθύνης θα είναι κατ' ελάχιστον 5.000.000 ευρώ

5. Η ασφαλιστική εταιρεία θα υποχρεούται να αποκρούει οποιαδήποτε αγωγή εγείρεται τυχόν κατά του ΟΣΕ ή και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, των Συμβούλων ή και μέρους ή του συνόλου του προσωπικού αυτών με την αιτίαση ευθύνης τους ή συνυπευθυνότητας τους στη βλάβη ή ζημία από πράξη ή παράλειψη των παραπάνω προσώπων, οι οποίοι καλύπτονται από το ασφαλιστήριο αστικής ευθύνης έναντι τρίτων, θα καταβάλει δε κάθε ποσό για βλάβη ή/και ζημία που προκλήθηκε από πράξη ή παράλειψη των ως άνω.

6. Η ασφαλιστική εταιρεία θα καταβάλει κάθε ποσό εγγύησης για άρση τυχόν κατασχέσεων κλπ. που σχετίζονται με την αστική ευθύνη μέσα στα όρια των ποσών που αναφέρονται εκάστοτε ως ανώτατα όρια ευθύνης των ασφαλιστών.

Άρθρο 47: Ισχύς της άδειας Έλεγχος Ανάκληση Αναστολή (άρθρα 10 και 11 Οδηγίας 95/18 όπως ισχύει)

1. Η άδεια είναι αόριστη διάρκειας και ισχύει για όσο χρόνο η σιδηροδρομική επιχείρηση εκπληρώνει τις υποχρεώσεις που καθορίζονται με το παρόν Διάταγμα. Η χορηγούμενη άδεια περιλαμβάνει ειδικές διατάξεις για την αναστολή ή την ανάκλησή της.
 2. Εφόσον ανακύψουν σοβαρές αμφιβολίες σχετικά με τον αν μία αδειούχος σιδηροδρομική επιχείρηση, στην οποία έχει χορηγηθεί άδεια, πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος Διατάγματος και ιδίως του άρθρου 42, το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί, οποτεδήποτε, να εξετάσει αν πράγματι πληρούνται αυτές οι απαιτήσεις. Εφόσον από την εξέταση αυτή προκύψει ότι η σιδηροδρομική επιχείρηση δεν μπορεί πλέον να ανταποκριθεί στις παραπάνω απαιτήσεις, τότε το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών αναστέλλει ή ανακαλεί τη χορηγηθείσα άδεια.
 3. Σε περίπτωση που το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών κρίνει ότι υπάρχουν σοβαρές αμφιβολίες για την τήρηση των απαιτήσεων του παρόντος Διατάγματος από σιδηροδρομική επιχείρηση στην οποία χορηγήθηκε άδεια από φορέα άλλου κράτους μέλους, ενημερώνει χωρίς καθυστέρηση το φορέα αυτό για τη διαπίστωση των παραπάνω αμφιβολιών.
 4. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 2, όταν μια άδεια αναστέλλεται ή ανακαλείται επειδή η επιχείρηση δεν πληροί τις απαιτήσεις χρηματοοικονομικής επιφάνειας, το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί να χορηγήσει προσωρινή άδεια μέχρις ότου η σιδηροδρομική επιχείρηση αναδιοργανωθεί οικονομικά εφόσον, ύστερα από επιθεώρηση, προκύπτει ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις έκδοσης του πιστοποιητικού ασφαλείας. Η προσωρινή άδεια που χορηγείται δεν μπορεί να έχει ισχύ πέραν του εξαμήνου από την ημερομηνία έκδοσής της.
 5. Εάν μια σιδηροδρομική επιχείρηση διακόψει τη δραστηριότητά της επί έξι μήνες ή δεν την αρχίσει μέσα σε έξι μήνες από τη χορήγηση της άδειας, το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί να αποφασίσει ότι απαιτείται η υποβολή νέας αίτησης ή ότι η άδεια αναστέλλεται.
- Στην περίπτωση έναρξης δραστηριοτήτων, η σιδηροδρομική επιχείρηση μπορεί να ζητήσει να της χορηγηθεί μεγαλύτερη προθεσμία, λαμβάνοντας υπόψη την ιδιαιτερότητα των υπηρεσιών που θα παρέχει.
6. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί να επανεξετάσει χορηγηθείσα άδεια σε περίπτωση νομικής μεταβολής της επιχείρησης ιδίως δε σε περίπτωση συγχωνεύσεων ή εξαγορών ή απόσχισης ενός τμήματος της επιχείρησης.
- Η εν λόγω σιδηροδρομική επιχείρηση έχει το δικαίωμα να συνεχίσει τις δραστηριότητές της, εκτός αν το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών κρίνει ότι διακυβεύεται η ασφάλεια. Στην περίπτωση αυτή, η σχετική απόφαση πρέπει να είναι δεόντως αιτιολογημένη.
7. Αν μια σιδηροδρομική επιχείρηση προτίθεται να μεταβάλλει ή να επεκτείνει τις δραστηριότητές της σε σημαντικό βαθμό, όπως από υπηρεσία μεταφοράς φορτίου σε μεταφορά επιβατών, υποβάλλει την άδειά της στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών για επανεξέταση.
 8. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών ανακαλεί την άδεια σιδηροδρομικής επιχείρησης κατά της οποίας έχει κινηθεί πτωχευτική διαδικασία ή έχει εκδοθεί απόφαση

αναγκαστικής εκκαθάρισης ή αναγκαστικής διαχείρισης ή πτωχευτικού συμβιβασμού, εάν πεισθεί ότι δεν υπάρχουν προοπτικές ικανοποιητικής χρηματοοικονομικής ανάκαμψης μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα.

9. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών ενημερώνει αμέσως την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όταν εκδίδει, αναστέλλει, ανακαλεί ή τροποποιεί μία άδεια.»

14. Η παρ. 4 του άρθρου 21 του ν. 3710/2008 που αντικαθίσταται με την παρ. 1 του άρθρου 35 του σχεδίου νόμου έχει ως εξής:

«Άρθρο 21

Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων

4. Η Επιτροπή εκπροσωπείται από τον Πρόεδρο της, ο οποίος είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης και διορίζεται με βαθμό δεύτερο (2ο) της κατηγορίας Ειδικών Θέσεων. Για το χρόνο που κατέχει τη θέση του τελεί σε αναστολή της επαγγελματικής του δραστηριότητας, και εφόσον είναι μέλος ΔΕΠ ΑΕΙ, σε άδεια που του χορηγείται κατά το άρθρο 17 παρ. 4 περ. Α' του ν. 1268/1982 (ΦΕΚ 87/Α'). Τα μέλη επίσης είναι αποκλειστικής απασχόλησης.»

15. Η παρ. 6 του άρθρου 21 του ν. 3710/2008 που αντικαθίσταται με την παρ. 2 του άρθρου 35 του σχεδίου νόμου έχει ως εξής:

«Άρθρο 21

Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων

6. Για τη διοικητική υποστήριξη και γενικότερα την υποβοήθηση του έργου της Επιτροπής, συνιστάται Υπηρεσιακή Μονάδα στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών σε επίπεδο αυτοτελούς Γραφείου, εφεξής καλούμενη "Γραφείο". Το Γραφείο υπάγεται στη Γενική Διεύθυνση Διοικητικής Υποστήριξης του Υπουργείου, στελεχώνεται από υπαλλήλους του Υπουργείου και διοικείται από τον Πρόεδρο της Επιτροπής και τον Προϊστάμενο του. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών και ύστερα από αίτηση των ενδιαφερόμενων υπαλλήλων τοποθετούνται στο ανωτέρω Γραφείο οι υπάλληλοι που το στελεχώνουν. Η αρμοδιότητα του Γραφείου αυτού συνίσταται αποκλειστικά στη διοικητική και γραμματειακή υποστήριξη της Επιτροπής.»

16. Η παρ. 13 του άρθρου 21 του ν. 3710/2008 που αντικαθίσταται με την παρ. 3 του άρθρου 35 του σχεδίου νόμου έχει ως εξής:

«Άρθρο 21

Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων

13. Οι δαπάνες για τη σύσταση και λειτουργία της Επιτροπής βαρύνουν παγίως τις πιστώσεις του προϋπολογισμού του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών. Στον Πρόεδρο της Επιτροπής καταβάλλονται οι αποδοχές που καθορίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 14 του ν. 3205/2003 (ΦΕΚ 297/Α'), όπως εκάστοτε ισχύουν. Στα μέλη της Επιτροπής καταβάλλεται αποζημίωση, το ύψος της οποίας καθορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 17 του ν. 3205/2003. Τα έξοδα μετακίνησης, διανυκτέρευσης και λοιπά, καταβάλλονται στους δικαιούχους, μέλη της Επιτροπής, Διερευνητές, τεχνικούς συμβούλους κ.λπ., σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και

Επικοινωνιών ρυθμίζονται τα θέματα εκπαίδευσης και εξέτασης των Διερευνητών και καθορίζονται οι κατ' αποκοπή αμοιβή τους για κάθε έρευνα που διενεργούν, καθώς και το ύψος της αμοιβής των τεχνικών συμβούλων.»

17. Το άρθρο 1 του ν. 511/1970 που τροποποιείται με το άρθρο 38 του σχεδίου νόμου έχει ως εξής:

«Άρθρον 1.

"Περί ιδρύσεως και λειτουργίας πρατηρίων υγρών και αερίων καυσίμων εγκαταστάσεων φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων σταθμών πάσης φύσεως αυτοκινήτων σταθμών μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων εγκαταστάσεων προετοιμασίας των προς παράδοση αυτοκινήτων (PDI pre delivery inspection) εγκαταστάσεων πλύσης, καθαρισμού και λίπανσης οχημάτων και περί των προϋποθέσεων ιδρύσεως και λειτουργίας, εντός αυτών, συμπληρωματικών δραστηριοτήτων (εμπορικών, παροχής υπηρεσιών) ως επίσης και περί της κυκλοφοριακής συνδέσεως των πάσης φύσεως εγκαταστάσεων μετά των προ αυτών οδών".

"1. Επιτρέπεται η χορήγηση αδειών ίδρυσης και λειτουργίας πρατηρίων υγρών και αερίων καυσίμων, εγκαταστάσεων φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων, πάσης φύσεως σταθμών αυτοκινήτων ή μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, εγκαταστάσεων προετοιμασίας των προς παράδοση αυτοκινήτων, εγκαταστάσεων πλύσης, καθαρισμού και λίπανσης οχημάτων, ως και συμπληρωματικών εντός όλων των ανωτέρω εγκαταστάσεων δραστηριοτήτων (όπως εμπορικών, παροχής υπηρεσιών), σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου.

2. Με προεδρικά διατάγματα, που εκδίδονται με πρόταση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθορίζονται τα αρμόδια όργανα, ως και οι όροι και οι προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας: α) πρατηρίων καυσίμων και β) σταθμών αυτοκινήτων πάσης φύσεως, κειμένων εντός και εκτός εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων, ως και τα της ίδρυσης συμπληρωματικών εντός όλων των ανωτέρω εγκαταστάσεων δραστηριοτήτων (εμπορικών, παροχής υπηρεσιών), καθώς και οι όροι και οι προϋποθέσεις για την κυκλοφοριακή σύνδεση των ανωτέρω ή και άλλων εγκαταστάσεων -επιχειρήσεων με τις προ αυτών διερχόμενες εθνικές, επαρχιακές, δημοτικές ή κοινοτικές και αγροτικές οδούς.

Ωσαύτως με αποφάσεις των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται τα αρμόδια όργανα, ως και οι όροι και οι προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας των κειμένων εντός και εκτός εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων εγκαταστάσεων φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων, εγκαταστάσεων σταθμών (χώρων στάθμευσης) φορτηγών αυτοκινήτων και λεωφορειών, ως και παντός είδους αμαξοστασιών απλής ή ολοκληρωμένης υποδομής σταθμών μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, εγκαταστάσεων προετοιμασίας των προς παράδοση αυτοκινήτων (PDI pre delivery inspection), εγκαταστάσεων πλύσης, καθαρισμού και λίπανσης οχημάτων, ως και συμπληρωματικών εντός όλων των ανωτέρω εγκαταστάσεων δραστηριοτήτων (εμπορικών, παροχής υπηρεσιών)."

*** Ο τίτλος και οι παράγραφοι 1 και 2, όπως αυτές είχαν αντικατασταθεί με το εδάφιο β' της παραγράφου 3 του άρθρου 45 του Ν. 2773/1999, αντικαταστάθηκαν ως άνω με την παρ.3 άρθρ.23Ν.3185/2003, ΦΕΚ α 229/26.9.2003.

3. Εγκαταστάσεις, εκ των ως άνω αναφερομένων, λειτουργούσας άνευ κυκλοφοριακής συνδέσεως ή μετά ταύτης μη πληρούσας τις απαιτήσεις των εν παραγράφω 2 εκδοθησομένων Β Δ/των, δέον όπως συνδεθούν κυκλοφοριακώς μετά των οδών συμφώνως προς τους όρους τούτων.

4. Αι εγκαταστάσεις διαθέσεως υγρών καυσίμων, πάσης φύσεως σταθμών αυτοκινήτων και πλυντηρίων αυτοκινήτων των Ενόπλων Δυνάμεων δεν υπόκεινται εις τους όρους και προϋποθέσεις των κατά την παράγραφον 2 εκδοθησομένων Βασ. Διαταγμάτων.»

***ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Σύμφωνα με το άρθρο 8 παρ. 2 εδάφ. δεύτερο του Ν. 960/1979, ΦΕΚ Α 194: "Τα δυνάμει της παρ. 2 του άρθρου 1 του Ν.Δ. 511/1970, εκδιδόμενα Δ/γματα ρυθμίζουν ως προς τους σταθμούς αυτοκινήτων πάντα τα αναγόμενα εις την εσωτερικήν διαρύθμισίν των θέματα, των λοιπών θεμάτων των Δ/γμάτων τούτων ρυθμιζομένων εφύ εξής δια των κατά τις διατάξεις του παρόντος νόμου εκδιδομένων Δ/γμάτων ή των αποφάσεων της παραγράφου 4 του άρθρου 2 του παρόντος".

18. Το άρθρο 1 του π.δ. 397/1984 που τροποποιείται με την παρ. 1 του άρθρου 39 του σχεδίου νόμου έχει ως εξής:

«Άρθρο 1
Κατηγορίες αδειών

Οι άδειες οδηγών διακρίνονται σε:

α) Άδεια οδηγού ηλεκτροκινήτων λεωφορείων με κεραία, κάθε τύπου.

β) Άδεια οδηγού ηλεκτροκίνητων λεωφορείων τροχιόδρομων απλών και πολλαπλών μονάδων αυτόματης επιτάχυνσης.

γ) Άδεια οδηγού ηλεκτροκίνητων σιδηροδρόμων πολλαπλών μονάδων αυτόματης επιτάχυνσης.

δ) Άδεια οδηγού ηλεκτραμαζών βιομηχανικών σιδηροδρόμων (σιδηροδρόμων Β` Κατηγορίας) απλών μονάδων, με ή χωρίς αυτόματη επιτάχυνση, και

ε) Άδεια οδηγού δηζελαμαζών ή αμάξων με κινητήρα εσωτερικής καύσεως βιομηχανικών σιδηροδρόμων (σιδηροδρόμων Β` Κατηγορίας) απλών μονάδων, με ή χωρίς αυτόματη επιτάχυνση.»

19. Το άρθρο 3 του π.δ. 397/1984 που τροποποιείται με τις παρ. 2, 3, 4 και 5 του άρθρου 39 του σχεδίου νόμου έχει ως εξής:

«Άρθρο 3
Προσόντα υποψηφίων οδηγών.

1. Για την απόκτηση αδειάς από τις αναφερόμενες στο άρθρο 1 του παρόντος, απαιτείται πρόταση της επιχείρησης που ενδιαφέρεται, προς την υπηρεσία συγκοινωνιών της αρμόδιας νομαρχίας, η οποία συνοδεύεται από τα εξής:

α) Πιστοποιητικό υγείας της αρμόδιας Ιατρικής Υπηρεσίας της Επιχείρησης, που έχει εκδοθεί μέσα στις τριάντα ημέρες πριν από την υποβολή της πρότασης. Μ' αυτό βεβαιώνεται η αρτιμέλεια και η ισχυρή κράση του υποψηφίου ώστε να μπορεί να ανταποκρίνεται με ασφάλεια στα καθήκοντα του οδηγού, η φυσιολογική ακουστική του οξύτητα, ότι δεν πάσχει από αχρωματοψία και ότι έχει συνολική (και απ' τα δύο μάτια) οπτική οξύτητα.

αα) Ο υποψήφιος οδηγός ηλεκτροκίνητων λεωφορείων με κεραία και ηλεκτροκίνητων τροχιοδρόμων και σιδηροδρόμων, τουλάχιστο 16/10 φυσιολογική και 20/10 διορθωμένη.

ββ) Ο υποψήφιος οδηγός αμαζών βιομηχανικών σιδηροδρόμων, τουλάχιστον 15/10 φυσιολογική και 18/10 διορθωμένη.

β) Πιστοποιητικό κέντρου ψυχοτεχνικών ερευνών, που έχει εκδοθεί μέσα στις ενενήντα (90) ημέρες πριν από την υποβολή της πρότασης. Σ' αυτό φαίνεται επίδοση, για μεν υποψήφιους οδηγούς αμαζών βιομηχανικών σιδηροδρόμων τουλάχιστον μέτρια, για δε τους υπόλοιπους υποψήφιους οδηγούς, τουλάχιστο ικανοποιητική.

Δεύτερη εξέταση υποψήφιου, που απορρίπτεται, επιτρέπεται μετά πάροδο τριών (3) μηνών.

γ) Πιστοποιητικό της επιχείρησης, στο οποίο να φαίνεται ότι ο υποψήφιος οδηγός δεν ρέπει στη μέθη και στα ναρκωτικά ότι έχει επιδείξει ήθος και ικανότητα. Οτι τέλος, έχει εκπαιδευτεί και ασκηθεί ικανοποιητικά και αρκετά στα καθήκοντά του σύμφωνα με όσα ορίζονται στο άρθρο 14 του παρόντος πρακτικά και θεωρητικά όπως παρακάτω:

αα) Για υποψήφιο οδηγό ηλεκτροκίνητων λεωφορείων με κεραία, που έχει έδρα άδεια οδήγησης αυτοκινήτων Δ' ή Ε' κατηγορίας, αρκεί η παραπάνω βεβαίωση της επιχείρησης, ότι έχει εκπαιδευτεί ικανοποιητικά. Για τον υποψήφιο που έχει άδεια οδήγησης αυτοκινήτων Γ' κατηγορίας, πρέπει να πιστοποιείται επιπλέον ότι έχει υποστεί δίμηνη εκπαίδευση τουλάχιστο.

Για τον υποψήφιο, που έχει άδεια οδήγησης αυτοκινήτων Β' κατηγορίας πρέπει, να πιστοποιείται επί πλέον, ότι έχει υποστεί τρίμηνη εκπαίδευση τουλάχιστο. Τέλος, για τον υποψήφιο της κατηγορίας αυτής, που στερείται κάθε άδεια οδήγησης αυτοκινήτων, πρέπει να πιστοποιείται, επί πλέον, ότι έχει υποστεί εξάμηνη εκπαίδευση, τουλάχιστο.

ββ) Για υποψήφιο οδηγό ηλεκτροκίνητων τροχιοδρόμων και σιδηροδρόμων, πρέπει να πιστοποιείται, επιπλέον ότι έχει υποστεί τρίμηνη, τουλάχιστον εκπαίδευση, με σύνολο ωρών εκπαίδευσης, το λιγότερο, διακοσίων σαράντα (240).

γγ) Για υποψήφιο οδηγό βιομηχανικών σιδηροδρόμων, πρέπει να πιστοποιείται, επιπλέον ότι έχει εκπαιδευτεί για ένα μήνα, το λιγότερο.

Στο πιστοποιητικό της παρούσας περίπτωσης πρέπει να φαίνεται, επίσης, ότι ο υποψήφιος έχει κριθεί ικανός σε προκαταρκτική δοκιμασία, που έγινε από τον προϊστάμενο μηχανικό, εφόσον υπάρχει, της υπηρεσίας έλξεως.

δ) Πιστοποιητικό στρατιωτικής καταστάσεως, αν ο υποψήφιος είναι άνδρας, όπου φαίνεται, ότι ο ενδιαφερόμενος έχει εκπληρώσει την στρατιωτική υποχρέωσή του, ή ότι

έχει απαλλαγεί απ' αυτή νόμιμα και ότι, οπωσδήποτε δεν διώκεται για εκπλήρωση οποιασδήποτε στρατιωτικής υποχρέωσης.

ε) Πιστοποιητικό ποινικού μητρώου, όπου φαίνεται, ότι ο ενδιαφερόμενος δεν έχει καταδικασθεί για κλοπή, υπεξαίρεση, απάτη, εκβίαση, πλαστογραφία, απιστία, δωροδοκία, παράβαση καθήκοντος, έγκλημα κατά των ηθών, συκοφαντική δυσφήμιση, ψευδορκία, ψευδή καταμήνυση και για κακούργημα, γενικά, καθώς και ότι δεν έχει στερηθεί τα πολιτικά του δικαιώματα.

"στ) Ανηξιαρχική πράξη γεννήσεως ή αν ο υποψήφιος είναι άνδρας πιστοποιητικό εγγραφής στα μητρώα αρρένων από όπου προκύπτει η ελληνική ιθαγένεια του υποψηφίου και η ηλικία του, που δεν πρέπει να είναι μικρότερη των είκοσι ένα (21) ετών συμπληρωμένων και μεγαλύτερη των σαράντα (40) ετών συμπληρωμένων.

Ο περιορισμός της κατά το προηγούμενο εδάφιο ηλικίας των σαράντα (40) ετών δεν έχει ισχύ για τους ηλεκτροτεχνίτες και τεχνίτες του ΗΛΠΑΠ στο όνομα των οποίων είναι δυνατόν να χορηγηθεί άδεια οδηγού ηλεκτροκινήτων λεωφορείων με κεραία κάθε τύπου, χωρίς επιβάτες εφόσον έχουν συμπληρώσει το εικοστό πρώτο (21ο) και δεν έχουν υπερβεί το πενήντα (50) έτος της ηλικίας τους και εφόσον συντρέχουν και οι άλλες προϋποθέσεις και τηρηθούν οι διαδικασίες που θεσπίζονται με τις διατάξεις του διατάγματος αυτού. Καθ' εξαίρεση των όσων ορίζονται στο πρώτο εδάφιο της παρούσας περίπτωσης μέχρι 30 Ιουνίου 1986 είναι δυνατή η έκδοση αδειών οδηγών ηλεκτροκινήτων λεωφορείων με κεραία σε άτομα ηλικίας μέχρι και πενήντα (50) ετών. Αντί της υποβολής του κατά το πρώτο εδάφιο της παρούσας περίπτωσης δικαιολογητικού, αρκεί η συμπλήρωση του ειδικού εντύπου, που προβλέπεται από το άρθρο 9 παρ. 2 του Ν.Δ. 127/69 (ΦΕΚ 29/Α/1969) "περί της αποδεικτικής ισχύος των αστυνομικών ταυτοτήτων".

***Η εντός "" περίπτ. στ' αντικαταστάθηκε ως άνω από το άρθρο μόνο του Π.Δ.122/20 Μαρτ.-9 Απρ.1986 (ΦΕΚ Α'41).

ζ) Απολυτήριο δημοτικού σχολείου.

2. Ειδικά για την απόκτηση άδειας οδηγού ηλεκτροκίνητων σιδηροδρόμων πολλαπλών μονάδων αυτόματης επιτάχυνσης, ο υποψήφιος απαιτείται να έχει, εκτός από όσα προβλέπονται στην παράγρ. 1 του άρθρου αυτού, και τα εξής προσόντα.

α) Απολυτήριο λυκείου ή πτυχίο μέσης τεχνικής σχολής, τριετούς φοίτησης, ειδικότητας ηλεκτρολόγου ή μηχανολόγου ή ηλεκτρονικού.

β) Απολυτήριο τριτάξιου γυμνασίου ή ισότιμης τεχνικής σχολής και προϋπηρεσία τουλάχιστο τέσσερα έτη στους ΗΣΑΠ ως οδηγός λεωφορείων.»

20. Η παρ. 1 του άρθρου 8 του π.δ. 41/2005 που αντικαθίσταται με την παρ. 1 του άρθρου 41 του σχεδίου νόμου έχει ως εξής:

«Άρθρο 8: Οικονομική εξυγίανση
(άρθρο 9 Οδηγίας 91/440 όπως ισχύει)

1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις τηρούν και δημοσιεύουν λογαριασμούς αποτελεσμάτων χρήσης και ετήσιες καταστάσεις ενεργητικού και παθητικού για τις

δραστηριότητες που αφορούν την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς φορτίου. Τα κονδύλια που καταβάλλονται για την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών ως δημόσιας υπηρεσίας εμφανίζονται χωριστά στους λογαριασμούς και δεν μεταφέρονται σε δραστηριότητες που αφορούν άλλες υπηρεσίες μεταφορών ή άλλα θέματα.»

21. Το άρθρο 14 του π.δ. 41/2005 που τροποποιείται με την παρ. 2 του άρθρου 41 του σχεδίου νόμου έχει ως εξής:

*«Άρθρο 14: Κόστος υποδομής και λογαριασμοί
(άρθρο 6 Οδηγίας 2001/14)*

1. Οι λογιστικοί λογαριασμοί του Διαχειριστή υποδομής ισοσκελίζουν τουλάχιστον, υπό κανονικές επιχειρηματικές συνθήκες και επί εύλογο χρονικό διάστημα, τα έσοδα από τα τέλη της υποδομής, τα πλεονάσματα από άλλες εμπορικές δραστηριότητες και την κρατική χρηματοδότηση έναντι των δαπανών υποδομής.

2. Με την επιφύλαξη του ενδεχόμενου μακροπρόθεσμου στόχου κάλυψης, από τους χρήστες, του κόστους υποδομής όλων των τρόπων μεταφοράς, με συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού, όταν οι σιδηροδρομικές μεταφορές είναι σε θέση να ανταγωνίζονται άλλους τρόπους μεταφοράς, εντός του πλαισίου χρέωσης που προβλέπεται στα άρθρα 15 και 16, ο Διαχειριστής υποδομής μπορεί να αναλάβει να ισοσκελίσει τους λογαριασμούς του χωρίς κρατική χρηματοδότηση.

3. Με κοινή συμφωνία που συνάπτεται μεταξύ αφενός του Διαχειριστή υποδομής και αφετέρου του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών και του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, διάρκειας τουλάχιστον τριών ετών, παρέχονται στο Διαχειριστή υποδομής κίνητρα για τη μείωση του κόστους χρήσης της υποδομής και του επιπέδου τελών υποδομής. Κατά την επιλογή των κινήτρων αυτών δίνεται η δέουσα προσοχή σε θέματα ασφαλείας, συντήρησης και βελτίωσης της ποιότητας εξυπηρέτησης της υποδομής. Οι όροι της κοινής συμφωνίας, η οργάνωση των πληρωμών και ο επιμερισμός κόστους που συμφωνούνται για την παροχή των κινήτρων στο Διαχειριστή υποδομής καλύπτουν όλη τη διάρκεια της συμφωνίας και αναπροσαρμόζονται περιοδικά με βάση τη διεθνή πρακτική.»

22. Το άρθρο 19 του π.δ. 41/2005 που τροποποιείται με την παρ. 3 του άρθρου 41 του σχεδίου νόμου έχει ως εξής:

*«Άρθρο 19: Σύστημα ενθάρρυνσης επιδόσεων
(άρθρο 11 Οδηγίας 2001/14)*

1. Το σύστημα χρέωσης υποδομής, το οποίο προβλέπεται στα άρθρα 13 έως και 17 του παρόντος, ενθαρρύνει, μέσω συστήματος επιδόσεων, τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και το Διαχειριστή υποδομής, να ελαχιστοποιούν τη διατάραξη και να βελτιώνουν την επίδοση του σιδηροδρομικού δικτύου. Το εν λόγω σύστημα επιδόσεων μπορεί να θεσπίζει κυρώσεις για πράξεις που διαταράσσουν τη λειτουργία του δικτύου, αποζημίωση των επιχειρήσεων που πλήττονται από τη διατάραξη και πριμοδότηση της επίδοσης που είναι καλύτερη από την προγραμματισμένη.

2. Οι βασικές αρχές του συστήματος επιδόσεων ισχύουν σε ολόκληρο το δίκτυο.»

23. Το παράρτημα ΙΙΙ του άρθρου 49 του π.δ. 41/2005 που τροποποιείται με την παρ. 4 του άρθρου 41 του σχεδίου νόμου έχει ως εξής:

«Παράρτημα ΙΙΙ:
Περιεχόμενο της Δήλωσης δικτύου

Η Δήλωση δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 11 περιέχει τις ακόλουθες πληροφορίες:

1. Τμήμα όπου περιγράφεται το είδος της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι όροι πρόσβασης σ' αυτήν.

2. Τμήμα που αφορά τις αρχές χρέωσης και τα τιμολόγια.

Το τμήμα αυτό πρέπει να περιέχει τις δέουσες λεπτομέρειες του συστήματος χρέωσης καθώς και επαρκείς πληροφορίες για τα τέλη που ισχύουν για τις υπηρεσίες που απαριθμούνται στο Παράρτημα ΙV και οι οποίες παρέχονται από ένα μόνο πάροχο. Περιγράφει επίσης αναλυτικά τη μεθοδολογία, τους κανόνες και, όπου συντρέχει η περίπτωση, τα τιμολόγια που χρησιμοποιούνται για την εφαρμογή του άρθρου 15 παράγραφοι 4 και 5 και των άρθρων 16 και 17. Περιλαμβάνει πληροφορίες για τα τέλη τα οποία έχουν ήδη αποφασισθεί ή προβλέπονται

3. Τμήμα για τις αρχές και τα κριτήρια κατανομής της χωρητικότητας. Στο τμήμα αυτό, εκτίθενται τα γενικά χαρακτηριστικά της χωρητικότητας της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι τυχόν περιορισμοί που τίθενται στη χρήση της, καθώς και πιθανές απαιτήσεις που επιβάλλει η συντήρηση της χωρητικότητας. Στο τμήμα αυτό, καθορίζονται επίσης οι διαδικασίες και οι προθεσμίες που σχετίζονται με τη διαδικασία κατανομής της χωρητικότητας και περιέχονται συγκεκριμένα κριτήρια που χρησιμοποιούνται κατά τη διαδικασία αυτήν, ιδίως δε:

α) οι διαδικασίες σύμφωνα με τις οποίες οι αιτούντες μπορούν να ζητούν χωρητικότητα από το Διαχειριστή υποδομής,

β) οι απαιτήσεις που διέπουν τους αιτούντες,

γ) το χρονοδιάγραμμα για τις διαδικασίες αίτησης και κατανομής,

δ) οι αρχές που διέπουν τη διαδικασία συντονισμού,

ε) οι διαδικασίες που ακολουθούνται και τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται όταν η υποδομή είναι κορεσμένη,

στ) λεπτομέρειες περιορισμών για τη χρήση της υποδομής,

ζ) τυχόν όροι με τους οποίους λαμβάνονται υπόψη προηγούμενα επίπεδα χρησιμοποίησης της χωρητικότητας κατά τον καθορισμό προτεραιότητων της διαδικασίας κατανομής.

Στη Δήλωση δικτύου εκτίθενται λεπτομερώς τα μέτρα που λαμβάνονται για να εξασφαλισθεί η δέουσα μεταχείριση των υπηρεσιών μεταφοράς φορτίου, των διεθνών υπηρεσιών και των έκτακτων αιτημάτων του άρθρου 31.»

24. Η παρ. 5 του άρθρου 1 του ν. 3429/2005 που τροποποιείται με το άρθρο 42 του σχεδίου νόμου έχει ως εξής:

«Άρθρο 1
Ορισμοί και πεδίο εφαρμογής

5. Το Κεφάλαιο Β' του νόμου αυτού εφαρμόζεται:

α) στις ανώνυμες εταιρείες των οποίων μετοχές έχουν εισαχθεί προς διαπραγμάτευση σε οργανωμένη αγορά (χρηματιστήριο), εφόσον το Δημόσιο ή τα νομικά πρόσωπα της παρ. 2 του παρόντος άρθρου εξακολουθούν να συμμετέχουν στο μετοχικό τους κεφάλαιο με οποιοδήποτε ποσοστό συμμετοχής,

β) στις ανώνυμες εταιρείες που είναι συνδεδεμένες με τις εισηγμένες εταιρείες της προηγούμενης περίπτωσης, κατά την έννοια του άρθρου 42ε παρ. 5 του κ.ν. 2190/1920,

γ) στις ανώνυμες εταιρείες ως προς τις οποίες έχει αποφασιστεί η έναρξη διαδικασιών αποκρατικοποίησης δια της εισαγωγής μετοχών τους σε οργανωμένη αγορά, με απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Αποκρατικοποιήσεων του ν. 3049/2002 (ΦΕΚ 212 Α').»

*** ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ. Σχ. με αποσπάσεις προσωπικού των εταιρειών της παρ.5 του παρόντος άρθρου βλ. άρθρο 21 Ν.3581/2007, ΦΕΚ Α 140.

*** Η προθεσμία που ορίζεται στο πρώτο εδάφιο της παρ.1 του άρθρου 21 του ν. 3581/2007 (ΦΕΚ 140 Α') παρατείνεται μέχρι την 31.12.2011. (Ν.3730/2008, ΦΕΚ Α 262/23.12.2008).

25. Το άρθρο 9 του ν. 2671/1998 που καταργείται με την περ. α' της παρ. 1 του άρθρου 43 του σχεδίου νόμου έχει ως εξής:

«Άρθρο 9
Υποχρεώσεις Δημόσιας Υπηρεσίας

1. Ο ΟΣΕ και οι εταιρείες που ιδρύονται κατά τις διατάξεις του άρθρου 4 του παρόντος νόμου καθορίζουν, σύμφωνα με εγκεκριμένο Επιχειρησιακό τους Σχέδιο, δια των αρμοδίων οργάνων τους, το εύρος των παρεχόμενων υπηρεσιών μεταφορών και έχουν το δικαίωμα, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος, να διακόπτουν ή να παύουν την εξυπηρέτηση ζημιογόνων υπηρεσιών.

2. Πριν αποφασίσουν τη διακοπή της παροχής ζημιογόνου σιδηροδρομικής υπηρεσίας, ο ΟΣΕ ή οι παραπάνω εταιρείες υποχρεούνται να υποβάλλουν στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών τεκμηριωμένη εισήγηση για τη συνέχισή της με τη μορφή υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας. Εφόσον το Δημόσιο επιθυμεί τη συνέχισή της, δύναται, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία και εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο (2) μηνών, να ζητήσει κατά προτεραιότητα από τον ΟΣΕ ή τις αντίστοιχες εταιρείες την εκτέλεσή της ως υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας προς εξυπηρέτηση του δημόσιου συμφέροντος. Για το σκοπό αυτόν υπογράφεται σχετική σύμβαση μεταξύ του ΟΣΕ ή της αντίστοιχης εταιρείας και του Δημοσίου.

3. Οι λογαριασμοί που αντιστοιχούν σε καθεμία από τις άνω υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας είναι ξεχωριστοί και τα αντίστοιχα στοιχεία του ισολογισμού κατανομονται

σύμφωνα με τους παραδεγεμένους λογιστικούς κανόνες. Οι δαπάνες που αντιστοιχούν σε καθεμία από τις ως άνω υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας ισοσκελίζονται από τα έσοδα εκμετάλλευσης και από τις καταβολές του Δημοσίου, χωρίς να είναι δυνατή η μεταφορά πόρων από ή προς άλλον τομέα της δραστηριότητας του ΟΣΕ ή της αντίστοιχης εταιρείας. Οι οφειλές του Δημοσίου, οι σχετικές με τις ως άνω υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, εξοφλούνται ανά τρίμηνο.

4. Εάν δεν επιτευχθεί συμφωνία μεταξύ του Δημοσίου και του ΟΣΕ ή της αντίστοιχης εταιρείας, καθώς και όταν το Δημόσιο καθυστερήσει την εξόφληση των παραπάνω οφειλών, ο ΟΣΕ ή η αντίστοιχη εταιρεία δύνανται να διακόψουν την παροχή της ως άνω υπηρεσίας και να απαιτήσουν την εξόφληση των οφειλομένων.

"5. Μέχρι την 31 η Δεκεμβρίου 2007 το Δημόσιο αναλαμβάνει τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, οι οποίες απορρέουν από την εκμετάλλευση των υφιστάμενων κατά την ισχύ του παρόντος νόμου γραμμών."»

*** Η παρ.5 αντικαταστάθηκε ως άνω με την παρ.1 άρθρ.25 Ν.3109/2003, ΦΕΚ Α 38/19-2-2003.

26. Οι παρ. 3, 4 και 5 του άρθρου 6 του ν.δ. 674/1970 όπως προστέθηκαν με τις παρ. 3 και 4 του άρθρου 39 του ν. 3710/2008 που καταργούνται με την περ. β' της παρ. 1 του άρθρου 43 του σχεδίου νόμου έχουν ως εξής:

«Άρθρο 6

3. α. Ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε. Α.Ε.) δύναται με απόφαση του Διοικητικού του Συμβουλίου να αναθέτει στην εταιρεία "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε.", που ιδρύθηκε με βάση την περίπτωση στ' της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου, την παροχή προς αυτόν υπηρεσιών, κάθε φύσεως, που σχετίζονται με το σχεδιασμό, την ανάπτυξη, την υποστήριξη, τη λειτουργία ή τη συντήρηση των δραστηριοτήτων του. Ο τρόπος και οι όροι ανάθεσης καθορίζονται με σύμβαση μεταξύ της "Ο.Σ.Ε. Α.Ε." και της "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε.", η οποία εγκρίνεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών και δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως."

4. α) Οι αρμοδιότητες κατασκευής και συντήρησης της σιδηροδρομικής υποδομής και των επ' αυτής συστημάτων και των λοιπών σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων, καθώς και της διαχείρισης της κυκλοφορίας, εκχωρούνται εξ ολοκλήρου στην εταιρεία "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε.", που ιδρύθηκε με βάση την περίπτωση στ' της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου. Ο χρόνος, ο τρόπος και οι όροι εκχώρησης καθορίζονται με συμβάσεις μεταξύ της "Ο.Σ.Ε. Α.Ε." ή του "ΕΔΙΣΥ Α.Ε." και της "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε.", οι οποίες εγκρίνονται με αποφάσεις του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών και δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.β) Στο αντικείμενο της "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε." περιλαμβάνεται η μελέτη, δημοπράτηση, προμήθεια, κατασκευή, διοίκηση, επίβλεψη, παρακολούθηση, εξοπλισμός, οργάνωση, διαχείριση και συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής και των λοιπών εγκαταστάσεων, που αφορούν στην Ο.Σ.Ε. Α.Ε. και συγχρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση ή χρηματοδοτούνται αμιγώς από εθνικούς πόρους ή από δανεισμό ή με αυτοχρηματοδότηση και η διαχείριση της κυκλοφορίας επί της σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς και η, με οποιονδήποτε πρόσφορο τρόπο, αξιοποίηση, διαχείριση και εκμετάλλευση της ακίνητης περιουσίας της Ο.Σ.Ε. Α.Ε., συμπεριλαμβανομένης της ίδρυσης και λειτουργίας Εμπορευματικών Κέντρων.

γ) Ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε. Α.Ε.) και η ιδρυθείσα από αυτόν εταιρεία "ΕΔΙΣΥ Α.Ε." παραχωρούν και μεταβιβάζουν, χωρίς αντάλλαγμα, στην εταιρεία "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε." όλα τα κύρια και παρεπόμενα δικαιώματα και υποχρεώσεις, που απορρέουν από συμβάσεις "έργων". Ως "έργο" νοείται κάθε δραστηριότητα που εμπίπτει στο αντικείμενο της "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε.", όπως τούτο περιγράφεται στην περίπτωση β' της παρούσας παραγράφου. Η "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε." υποκαθιστά τις προαναφερόμενες εταιρείες (Ο.Σ.Ε. Α.Ε. και ΕΔΙΣΥ Α.Ε.) σε όλες ανεξαιρέτως τις διατάξεις των συμβάσεων ή των διακηρύξεων δημοπράτησης των "έργων" και των εγγυητικών επιστολών. Δεν μεταβιβάζονται στην εταιρεία "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε." υποχρεώσεις των προαναφερόμενων εταιρειών (Ο.Σ.Ε. Α.Ε. και ΕΔΙΣΥ Α.Ε.) από συμβάσεις εκτελούμενων "έργων", που τυχόν θα δημιουργηθούν μέχρι την ημερομηνία ανάληψης των "έργων" από την εταιρεία. Ο τρόπος και οι όροι παραχώρησης και μεταβίβασης των "έργων" καθορίζονται με συμβάσεις μεταξύ των "Ο.Σ.Ε. Α.Ε.", "ΕΔΙΣΥ Α.Ε." και της "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε.", οι οποίες εγκρίνονται με αποφάσεις του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών και δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

5. Η "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε." ασκεί αποκλειστικώς τη διοίκηση, διαχείριση, εκμετάλλευση και αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας της "Ο.Σ.Ε. Α.Ε.", δικαιούμενη να ενεργεί κάθε πράξη, που δεν συνιστά εκποίηση, στο όνομα της. Τα προς διοίκηση, διαχείριση, εκμετάλλευση και αξιοποίηση ακίνητα, ο χρόνος έναρξης και η διάρκεια άσκησης των δικαιωμάτων αυτών, εκ μέρους της "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε.", καθώς και οι οικονομικοί όροι των σχέσεων, για τις παραπάνω αιτίες, μεταξύ των εταιρειών αυτών, ρυθμίζονται κατά περίπτωση με συμβάσεις, που υπογράφονται μεταξύ "Ο.Σ.Ε. Α.Ε." και "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε.", οι οποίες εγκρίνονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών και δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Με τις ίδιες συμβάσεις, μεταβιβάζονται στην "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε." και όλα τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις της "Ο.Σ.Ε. Α.Ε." που απορρέουν από τις υφιστάμενες μισθωτικές ή άλλες έννομες σχέσεις της, τα οποία προέρχονται από την άσκηση των δικαιωμάτων κυριότητας της επί των ακινήτων της. Από τη δημοσίευση της σχετικής υπουργικής απόφασης στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως η Ο.Σ.Ε. Α.Ε. υποκαθίσταται αυτοδικαίως, σε όλες τις παραπάνω, μετά τρίτων, έννομες σχέσεις της, από την "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε.", η οποία υπεισέρχεται αυτοδικαίως σε αυτές, στο όνομα της οποίας συνεχίζονται, τυχόν εκκρεμείς δίκες ή εκτελούνται δικαστικές αποφάσεις.»

27. Το άρθρο 20 του ν. 3710/2008 που καταργείται με την περ. γ' της παρ. 1 του άρθρου 43 του σχεδίου νόμου έχει ως εξής:

«Άρθρο 20

Δημιουργία Εθνικού Συμβουλίου Σιδηροδρόμων

1. Συνιστάται Εθνικό Συμβούλιο Σιδηροδρόμων (ΕΣΣ), εφεξής καλούμενο "Συμβούλιο", με έδρα την Αθήνα.

Από την 1η Ιανουαρίου 2009 το Συμβούλιο αναλαμβάνει τις αρμοδιότητες του Ρυθμιστικού Φορέα της αγοράς των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων και των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, καθώς και την έκδοση των αδειών σιδηροδρομικής επιχείρησης, σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις.

2. Το Συμβούλιο εποπτεύεται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, έχει λειτουργική και οργανωτική ανεξαρτησία και δρα ανεξάρτητα από τον Διαχειριστή Υποδομής, την Αρχή Ασφαλείας Σιδηροδρομικών Μεταφορών, την Επιτροπή

Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, καθώς και οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση, φορέα χρέωσης και φορέα κατανομής και οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, τα συμφέροντα των οποίων θα μπορούσαν να έλθουν σε σύγκρουση με την αποστολή και τις αρμοδιότητες που έχουν ανατεθεί στο Συμβούλιο.

3. Το Συμβούλιο συγκροτείται από τον Πρόεδρο και τέσσερα (4) μέλη, εκ των οποίων ο Πρόεδρος και δύο (2) μέλη προτείνονται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, ένα μέλος προτείνεται από τον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών και ένα μέλος προτείνεται από το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας. Ο Πρόεδρος του Συμβουλίου και τα μέλη του διορίζονται με κοινή απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Ο Πρόεδρος του Συμβουλίου και τα μέλη του πρέπει να διαθέτουν ειδική επιστημονική γνώση ή αποδεδειγμένη εμπειρία σε οικονομικά θέματα ή στο αντικείμενο των μεταφορών ή του ανταγωνισμού.

Η θητεία του Προέδρου και των μελών του Συμβουλίου είναι τριετής και μπορεί να ανανεώνεται. Αν ο Πρόεδρος ή μέλος του Συμβουλίου εκλείψει ή αποχωρήσει για οποιονδήποτε λόγο ή απολέσει την ιδιότητα βάσει της οποίας ορίστηκε, με όμοια κοινή απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών ορίζεται αντικαταστάτης.

4. Το Συμβούλιο εκπροσωπείται από τον Πρόεδρο του, ο οποίος είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης και διορίζεται με βαθμό δεύτερο (2ο) της κατηγορίας Ειδικών Θέσεων. Για το χρόνο που κατέχει τη θέση του τελεί σε αναστολή της επαγγελματικής του δραστηριότητας, και εφόσον είναι μέλος ΔΕΠ ή ΕΠ ΑΕΙ, σε άδεια που χορηγείται κατά το άρθρο 17 παρ. 4 περ. α' του ν. 1268/1982 (ΦΕΚ 87/Α).

5. Ο Πρόεδρος και τα μέλη του Συμβουλίου, οι σύζυγοί τους και οι συγγενείς τους, εξ αίματος ή εξ αγχιστείας, μέχρι δεύτερου βαθμού δεν επιτρέπεται να κατέχουν θέση ή να έχουν οικονομικά συμφέροντα στον Διαχειριστή Υποδομής, καθώς και σε οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση, κατασκευαστή ή προμηθευτή σιδηροδρομικών μέσων και συστημάτων όσο διαρκεί η θητεία τους, καθώς και για δύο (2) έτη από τη λήξη αυτής. Η παράβαση της απαγόρευσης αυτής κατά τη διάρκεια της θητείας τους, συνεπάγεται την έκπτωση τους αυτοδικαίως από τη θέση που κατέχουν στο Συμβούλιο και εκδίδεται σχετική διαπιστωτική πράξη του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, η οποία ορίζει και τον αντικαταστάτη τους, χωρίς να αποκλείεται η πειθαρχική, η ποινική ή η αστική ευθύνη τους, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

6. Για τη διοικητική και γραμματειακή υποστήριξη και γενικότερα την υποβοήθηση του έργου του Συμβουλίου, συνιστάται Γραμματεία η οποία στελεχώνεται από υπαλλήλους του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, με βάση τις ετήσιες ανάγκες του Συμβουλίου.

Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται η λειτουργία, η στελέχωση και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για τη σύσταση της Γραμματείας αυτής.

7. Το Συμβούλιο για την υποβοήθηση του έργου του δύναται να απευθύνεται σε νομικούς, οικονομικούς και τεχνικούς συμβούλους σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

8. Στον Πρόεδρο του Συμβουλίου καταβάλλονται αποδοχές σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 14 του ν. 3205/2003 (ΦΕΚ 297/Α), όπως ισχύει. Στα μέλη του Συμβουλίου καταβάλλεται αποζημίωση που καθορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 17 του ν. 3205/2003.

9. Τα έξοδα μετακίνησης, διανυκτέρευσης και άλλες δαπάνες καταβάλλονται στους δικαιούχους μέλη του Συμβουλίου, προσωπικό, συμβούλους κλπ. σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

10. Ο Πρόεδρος του Συμβουλίου εντός έξι (6) μηνών από τη σύσταση του υποβάλλει σχέδιο Κανονισμού Λειτουργίας, ο οποίος εγκρίνεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. Ο Κανονισμός αυτός περιλαμβάνει τους κανόνες λειτουργίας του Συμβουλίου, τα αντικείμενα ευθύνης που είναι δυνατόν να κατανεμηθούν μεταξύ των μελών και κάθε άλλο θέμα που αφορά την οργάνωση και τη λειτουργία του Συμβουλίου. Ιδίως ρυθμίζονται οι όροι και οι διαδικασίες άσκησης προσφυγών, επικοινωνίας, παρακολούθησης και συλλογής στοιχείων.

Ο Διαχειριστής Υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις υποχρεούνται να παρέχουν στο Συμβούλιο στοιχεία σχετικά με την άσκηση του έργου του.

11. Για όσα θέματα δεν ρυθμίζονται με τον παρόντα νόμο ή από τον Κανονισμό Λειτουργίας, εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας (ν. 2690/1999, ΦΕΚ 45/Α).

12. Το Συμβούλιο δημοσιεύει ετήσια έκθεση εντός του πρώτου εξαμήνου του επόμενου έτους για τις δραστηριότητες του προηγούμενου έτους, η οποία περιλαμβάνει πληροφορίες για την εξέλιξη της αγοράς των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, τις σημαντικές μεταβολές στις νομοθετικές και κανονιστικές ρυθμίσεις, τους κανόνες και όρους εποπτείας και τη νομοθετική και διοικητική ρύθμιση των σιδηροδρομικών μεταφορών στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η έκθεση κατατίθεται και στην αρμόδια Επιτροπή του Ελληνικού Κοινοβουλίου.

13. Το Συμβούλιο δύναται, σε περίπτωση παραβίασης των διατάξεων της νομοθεσίας που αφορά την αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων και των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, να επιβάλλει στον Διαχειριστή Υποδομής και στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις κυρώσεις και πρόστιμα. Το είδος των κυρώσεων, το ύψος των προστίμων, το οποίο κυμαίνεται από χίλια έως ένα εκατομμύριο ευρώ, και η διαδικασία επιβολής και είσπραξης αυτών καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

14. Οι διατάξεις του άρθρου αυτού είναι ειδικές και κατ'εξουσιοδότηση οποιασδήποτε άλλων διαφορετικών ρυθμίσεων.

15. Μέχρι τη συγκρότηση του Συμβουλίου, και το αργότερο μέχρι 31.12.2008, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος και την αναφερόμενη στην παράγραφο 1 ημερομηνίες, το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών παραμένει Ρυθμιστικός Φορέας και Φορέας Χορήγησης αδειών σιδηροδρομικής επιχείρησης, σύμφωνα με τη σχετική νομοθεσία.»

28. Το τελευταίο εδάφιο του άρθρου 38 του π.δ. 41/2005 όπως προστέθηκε με το άρθρο 7 του π.δ. 149/2009 που καταργείται με την περ. γ' της παρ. 1 του άρθρου 43 του σχεδίου νόμου έχει ως εξής:

«Το Εθνικό Συμβούλιο Σιδηροδρόμων, το οποίο συστήθηκε με το άρθρο 20 του ν. 3710/2008 (Α' 216), και ανέλαβε μεταξύ άλλων τις αρμοδιότητες του Ρυθμιστικού Φορέα είναι, επιπλέον, λειτουργικά ανεξάρτητο από κάθε αρμόδια αρχή που συμμετέχει στην ανάθεση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.»

29. Το άρθρο 3 του ν. 2671/1998 που τροποποιείται με την περ. α' της παρ. 2 του άρθρου 43 του σχεδίου νόμου έχει ως εξής:

«Άρθρο 3

Κυριότητα σιδηροδρομικής υποδομής

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

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

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

30. Το άρθρο 6 του ν. 2671/1998 που καταργείται με την περ. α' της παρ. 2 του άρθρου 43 του σχεδίου νόμου έχει ως εξής:

«Άρθρο 6

Αξιοποίηση περιουσιακών στοιχείων του ΟΣΕ

1. Ο ΟΣΕ δύναται να διαχειρίζεται, να μεταβιβάζει ή να εκμεταλλεύεται τα κινητά ή ακίνητα περιουσιακά του στοιχεία, τα οποία ανήκουν μεν στη σιδηροδρομική υποδομή, πλην όμως δεν είναι περιορισμένα από την κατασκευή, τη θέση ή τη χρήση τους να εξυπηρετούν τη σιδηροδρομική υποδομή ή δεν εξυπηρετούν ευθέως τη λειτουργία της, καθώς και να τα αξιοποιεί με αντιπαροχή, ανταλλαγή, αυτοχρηματοδότηση ή με οποιονδήποτε άλλο πρόσφορο τρόπο, σύμφωνα με το Επιχειρησιακό του Σχέδιο ή άλλες ειδικές μελέτες, που καταρτίζονται προς το σκοπό αυτόν. Η ακίνητη περιουσία του ΟΣΕ μεταβιβάζεται με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του ΟΣΕ μεταβιβάζεται με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του ΟΣΕ και έγκριση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών. Ο ΟΣΕ δύναται να αξιοποιεί όλα τα λοιπά στοιχεία

της σιδηροδρομικής του υποδομής με οποιονδήποτε τρόπο, ο οποίος δεν συνιστά εκποίηση, σύμφωνα με το Επιχειρησιακό του Σχέδιο ή άλλες ειδικές μελέτες που καταρτίζονται προς το σκοπό αυτόν.

2. Σε περιπτώσεις κατασκευής έργων ή δικτύων υποδομής του Δημοσίου, Ν.Π.Δ.Δ., Δημόσιας Επιχείρησης ή Οργανισμού, είναι δυνατόν να παραχωρούνται, με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του ΟΣΕ, στοιχεία της σιδηροδρομικής υποδομής έναντι άλλων ίσης αξίας ανταλλαγμάτων ή ωφελειών του ΟΣΕ ή εύλογης αποζημίωσης, υπό τον όρο ότι εξασφαλίζεται η συνέχεια, η λειτουργία και η ασφάλεια της σιδηροδρομικής υποδομής. Στις περιπτώσεις αυτές, οι δαπάνες απαλλοτριώσεων, κατασκευής και όλες οι εν γένει απαιτούμενες δαπάνες βαρύνουν το Δημόσιο ή τη Δημόσια Επιχείρηση, Ν.Π.Δ.Δ. ή Οργανισμό, που εξυπηρετούνται από αυτή την παραχώρηση.

3. Ο ΟΣΕ οφείλει να ολοκληρώσει εντός 24 μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου τη λεπτομερή απογραφή της ακίνητης περιουσίας του, την αποτίμησή της και να είναι προετοιμασμένος για την ένταξή της στο Εθνικό Κτηματολόγιο.»

*** ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Με το άρθρο 39 Ν.2912/2001 ορίζεται ότι:

"Παρατείνουμε μέχρι 31.12.2002 την προθεσμία της παρ. 3 του άρθρου 6 του Ν. 2671/1998 "Ρύθμιση θεμάτων του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ) και άλλες διατάξεις" (ΦΕΚ 289 Α'), για τη λεπτομερή απογραφή, αποτίμηση της ακίνητης περιουσίας του ΟΣΕ, για την ένταξή της στο Εθνικό Κτηματολόγιο. Με αιτιολογημένη απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών η παραπάνω προθεσμία μπορεί να παρατείνεται για ένα ακόμη έτος".

*** ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Η ως άνω προθεσμία παρατάθηκε μέχρι 31.12.2003 με την ΥΑ Φ25/70728/6552/2003 (ΦΕΚ 182 Β/2003).

31. Η παρ. 6 του άρθρου 7 του ν. 2576/1998 που καταργείται με την περ. β' της παρ. 2 του άρθρου 43 του σχεδίου νόμου έχει ως εξής:

«Άρθρο 7

Συμπλήρωση διατάξεων για τις ανώνυμες εταιρείες που αναλαμβάνουν δημόσια έργα

6. Οι αναγκαίες διαδικασίες για τη διενέργεια των υπέρ του Ο.Σ.Ε. απαλλοτριώσεων και επιτάξεων ιδιοκτησιών, προκειμένου να εκτελεσθούν όσα έργα χαρακτηρίζονται προφανούς δημόσιας ή κοινής ωφέλειας και εμπίπτουν στους σκοπούς της εταιρείας ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε., πραγματοποιούνται με δαπάνες και μέριμνα της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε..

Όπου στις διατάξεις του παρόντος άρθρου αναφέρεται ο Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων νοείται για τα έργα της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών και ως Συμβούλιο κατά το άρθρο 3 του ν. 1838/1951 το Τεχνικό Συμβούλιο της ανώνυμης εταιρείας ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε..»