

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΟΣΕ ΚΑΙ ΤΗΣ ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΤΟΜΕΑ

ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΥ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ

Υπουργείο Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων
Γενική Γραμματεία Υπουργείου Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων
Σχέδιο Νόμου περί «Αναδιάρθρωσης, εξυγίανσης και ανάπτυξης του Ομίλου ΟΣΕ και της
ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα»
Έκδοση 08/10/α

ΕΚΘΕΣΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ

Υπουργείο Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων

ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ

Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του Ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες
διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΑΝΑΡΤΗΣΗΣ ΤΟΥ ΠΡΟΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

10.09.2010

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΝΑΡΞΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

20.09.2010

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΩΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΡΘΡΟΥ	ΤΙΤΛΟΣ ΑΡΘΡΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΟΛΙΩΝ
1	Σκοπός	20
2	Μετασχηματισμός εταιρειών και ορισμοί	3
3	Αρμοδιότητες ΟΣΕ	3
4	Αρμοδιότητες ΕΡΓΟΣΕ	7
5	Αρμοδιότητες ΓΑΙΑΟΣΕ	4
6	Ρυθμίσεις για την ακίνητη περιουσία	5
7	Αρμοδιότητες ΤΡΑΙΝΟΣΕ	3
8	Μεταβίβαση τροχαίου υλικού	7
9	Διαχωρισμός Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής	10
10	Διευθυντικές σχέσεις	3
11	Τιμολογιακές υποχρεώσεις ΤΡΑΙΝΟΣΕ	2
12	Ανάθεση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ)	6
13	Ρυθμίσεις χρεών	4
14	Παρακολούθηση υλοποίησης αναδιοργάνωσης σιδηροδρόμου	0
15	Ορισμοί	8
16	Διαδικασία Μεταφοράς Πλεονάζοντος Τακτικού Προσωπικού	22
17	Οργανόγραμμα και Κανονισμός Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας	2
18	Ειδική, κατ' εξαίρεση διαδικασία συλλογικής διαπραγμάτευσης	5
19	Λοιπά θέματα	4
20	Κατεπείγον επιτακτικό γενικότερο δημόσιο συμφέρον και ρύθμιση γενικών όρων εργασίας	1
21	Σύσταση	0
22	Συγκρότηση	0
23	Ασυμβίβαστα - Υποχρεώσεις των μελών της ΡΑΣ	0
24	Έλλειψη - Έκπτωση - Αναστολή Μελών	0
25	Υπηρεσιακή κατάσταση Μελών	0
26	Σύνθεση - Συνεδριάσεις - Λειτουργία - Αποφάσεις της ΡΑΣ	0
27	Αρμοδιότητες ΡΑΣ	2
28	Πόροι - Οικονομική Διαχείριση	0
29	Προσωπικό της ΡΑΣ	1
30	Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης	0
31	Προσθήκη και τροποποίηση διατάξεων	0
32	Διοικητικές κυρώσεις για την παράβαση των διατάξεων του Κανονισμού 1371 / 2007	0
33	Μεταβατικές διατάξεις	0
34	Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων	0
35	Εισωμάτωση στην Ελληνική νομοθεσία μέτρων που θεσπίζονται κατ' εφαρμογή της διαδικασίας του άρθρου 5α (Κανονιστική διαδικασία με έλεγχο) της απόφασης 1999 / 468 / ΕΚ	0
36	Υπεύθυνος φορέας συντήρησης των σιδηροδρομικών εμπορευματικών φορταμαξιών	0
37	Πρατήρια καυσίμων	1
38	Οδηγοί Ηλεκτραδηλεμαξιών	1
39	Είσπραξη προστίμων	4
40	Τροποποιήσεις διατάξεων π.δ. 41 / 2005 για σιδηροδρομικά θέματα	1
41	Εφαρμογή διατάξεων του ν.3429 / 2005	0
42	Καταργούμενες διατάξεις	0
43	Έναρξη ισχύος	1
ΣΥΝΟΛΟ		130

ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΧΟΛΙΩΝ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

Συνοπτική παρουσίαση σχολίων επί της αρχής

Τα σχόλια αφορούσαν ως επί το πλείστον στα εξής θέματα:

- Διαδικασία Μεταφοράς Πλεονάζοντος Τακτικού Προσωπικού
- Εργασιακές σχέσεις
- Ανάπτυξη και αξιοποίηση ακίνητης περιουσίας
- Ανάλυση χρέους και υποχρεώσεων ΟΣΕ από το ελληνικό Δημόσιο.
- Αρμοδιότητες Ρ.Α.Σ. και λοιπών φορέων του σιδηροδρομικού συστήματος.

Συνοπτική παρουσίαση των κυριότερων σχολίων/ εναλλακτικών προτάσεων κατ' άρθρον

α/α Προτεινόμενο σχόλιο		Σχολιασμός / Επεξεργασία ΥΠΟΜΕΔΙ
Άρθρο 1 «Σκοπός»		
	<ul style="list-style-type: none"> • Ύψος τιμολογιακής πολιτικής και ποιότητα παρεχόμενης υπηρεσίας. • Διαδικασία εξορθολογισμού δρομολογίων. • Ανάγκη αποφυγής συρρίκνωσης σιδηροδρομικού δικτύου . • Αποφάσεις για περικοπές μισθού, δευτερευουσών απολαβών και μετατάξεις προσωπικού. 	Δεν απαιτείται τροποποίηση του Νομοσχεδίου

α/α Προτεινόμενο σχόλιο		Σχολιασμός / Επεξεργασία ΥΠΟΜΕΛΙ
	<ul style="list-style-type: none"> • Ανεπάρκειες σε προσωπικό ποσοτικά και ποιοτικά. • Ύψος κρατικής επιδότησης. • Ανάλυση χρεών ΟΣΕ από το Ελληνικό Δημόσιο. • Παραχώρηση 49% της ΤΡΑΙΝΟΣΕ σε ιδιώτες. • Συγχώνευση ΕΔΙΣΥ με ΟΣΕ. 	
Άρθρο 4 «Αρμοδιότητες ΕΡΓΟΣΕ»		
1.	<p>παρ. 5 : Δεν μπορούν να ισχύσουν οι όροι αγοράς όταν μπαίνουν περιορισμοί από την νομοθεσία δημοσίων έργων, όταν σε κάθε εκλογική διαδικασία σταματάει για έξι με εννιά μήνες η λειτουργία του Διοικητικού Συμβουλίου και της εταιρείας μέχρι να τοποθετηθεί νέο και να ενημερωθεί, όταν σταματούν τα έργα στο Κιάτο Πάτρα ανάλογα με την βούληση των τοπικών αρχών, όταν οι ανάδοχοι παραχωρησιούχοι των οδικών έργων σταματούν εν εξελίξει έργα ή έργα προς δημοπράτηση για να εξυτηρηθούν. Θα πρέπει να προβλεφθεί καταβολή αποζημίωσης στην ΕΡΓΟΣΕ για καθυστερήσεις και απώλεια πόρων σε όσους εμποδίζουν την άμεση ολοκλήρωση των σιδηροδρομικών έργων.</p>	<p>Υπάρχει πρόβλεψη σύναψης διεταιρικής σχέσης με την οποία προσδιορίζονται μεταξύ άλλων οι αρχές κοστολόγησης και τιμολόγησης της ΕΡΓΟΣΕ προς τον ΟΣΕ για τις παρεχόμενες υπηρεσίες, οι οποίες θα πρέπει να προσδιορίζονται με κριτήρια κόστους και όρους αγοράς.</p>
Άρθρο 5 «Αρμοδιότητες ΓΑΙΑΟΣΕ»		
2.	<p>Θέματα εκμετάλλευσης ακίνητης περιουσίας. Προτείνεται η εκποίηση της περιουσίας της ΓΑΙΑΟΣΕ.</p>	<p>Δεν απαιτείται τροποποίηση του νομοσχεδίου.</p>

Υπουργείο Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων
 Γενική Γραμματεία Υπουργείου Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων
 Σχέδιο Νόμου περί «Αναδιάρθρωσης, εξυγίανσης και ανάπτυξης του Ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα»
 Έκδοση 08/10/α

α/α		Προτεινόμενο σχόλιο		Σχολιασμός / Επεξεργασία ΥΠΟΜΕΛΙ	
Άρθρο 6 «Ρυθμίσεις για την ακίνητη περιουσία»					
3.	Θα πρέπει επίσης να προβλεφθεί ρητά ότι η ακίνητη περιουσία του σιδηροδρόμου που βρίσκεται σε επαφή με την Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή, θα πρέπει κατά προτεραιότητα να αναπτυσσεται και αξιοποιείται με τρόπο που να μεγιστοποιεί το μεταφορικό του έργο (Rail oriented real estate development).			Δεν απαιτείται τροποποίηση του νομοσχεδίου.	
4.	Μεταβίβαση ακίνητης περιουσίας ΟΣΕ στο ελληνικό δημόσιο. Μεταβίβαση δανείων, τόκων και υποχρεώσεων του ΟΣΕ στο ελληνικό δημόσιο.			Δεν απαιτείται τροποποίηση του νομοσχεδίου	
5.	Απόλοιψη της αναφοράς σε «καταργημένο δίκτυο».			Δεν απαιτείται τροποποίηση του νομοσχεδίου.	
Άρθρο 7 «Αρμοδιότητες ΤΡΑΙΝΟΣΕ»					
6.	Στην παράγραφο στ των αρμοδιοτήτων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ αναφέρεται και η οργάνωση, εκμετάλλευση και παροχή υπηρεσιών κατάκλισης. Έως σήμερα η οργάνωση και διαχείριση των υπηρεσιών αυτών παραχωρείται κατόπιν διαγωνισμού σε ιδιωτικές εταιρίες οι οποίες με ειδικό όρο της σύμβασης με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι υποχρεωμένες να απασχολούν το ήδη υπάρχον προσωπικό. Οι υπάλληλοι αυτοί εργάζονται με καθεστώς ιδιωτικών υπαλλήλων και ανήκουν στην εκάστοτε εταιρία που αναλαμβάνει την διαχείριση. Πρόβλεψη για μέρηνα για τους εργαζομένους αυτούς στα πλαίσια της ανασάρθρωσης και εξυγίανσης του ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.			Δεν απαιτείται τροποποίηση του νομοσχεδίου: Το αίτημα δεν μπορεί να αντιμετωπισθεί με τον προτεινόμενο νόμο.	
Άρθρο 9 «Διαχωρισμός Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής»					

Υπουργείο Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων
 Γενική Γραμματεία Υπουργείου Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων
 Σχέδιο Νόμου περί «Αναδιάρθρωσης, εξυγίανσης και ανάπτυξης του Ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα»
 Έκδοση 08/10/α

α/α Προτεινόμενο σχόλιο		Σχολιασμός / Επεξεργασία ΥΠΟΜΕΛΙ
7.	<p>Ο διαχωρισμός της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής σε 4 κατηγορίες θα ήταν λογικός αν δεν υπήρχε η πρόβλεψη το δίκτυο που είναι σε αναστολή λειτουργίας άνω του ενός έτους - Ζητούμε να αλλάξει αυτή η χρονική προθεσμία και να γίνει τουλάχιστον 10ετής.</p>	<p>Δεν απαιτείται τροποποίηση του νομοσχεδίου. Δύνатаι να αντιμετωπιστεί με τον προτεινόμενο νόμο.</p>
8.	<p>Υπάρχουν γραμμές που με το σύνολο των εγκαταστάσεων τους είναι χαρακτηρισμένες από το Υπουργείο Πολιτισμού ως ιστορικοί τόποι - διατηρητέα μνημεία και σύμφωνα με το Νόμο 3028/2002 και την κοινή λογική επιβάλλεται η διατήρηση, συντήρηση και ανάδειξή τους (μουσειακοί σιδηρόδρομοι).</p>	<p>Δεν απαιτείται τροποποίηση του νομοσχεδίου: Αφορά θέμα εκτός νομοσχεδίου.</p>
9.	<p>παρ 3: στις κατηγορίες της παραγράφου 1 αναθεωρείται..... Σιδηροδρομικό Δίκτυο, από την στιγμή που χαρακτηρίζεται στην κατηγορία 4 θα είναι σε θέση να αλλάξει κατηγορία ;</p>	<p>Δεν απαιτείται τροποποίηση του νομοσχεδίου: Σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 9 «Ο διαχωρισμός της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής στις κατηγορίες της παραγράφου 1 αναθεωρείται ειρήσως με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων που εκδίδεται μετά από εισήγηση του διαχειριστή υποδομής και δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως». Άρα το δίκτυο από την στιγμή που χαρακτηρίζεται στην κατηγορία 4 είναι σε θέση να αλλάξει κατηγορία.</p>
Άρθρο 10 «Διεταιρικές Σχέσεις»		
10.	<p>Γνωρίζοντας κάποιος τον τομέα συντήρησης τροχαίου υλικού, έχει να παρατηρήσει ότι ο αλγόριθμος αυτός δεν είναι ικανός από μόνος του να προσδιορίσει το κόστος συντήρησης και τη διεταιρική εν τέλει χρέωση.</p>	<p>Δεν απαιτείται τροποποίηση του νομοσχεδίου.</p>

α/α Προτεινόμενο σχόλιο		Σχολιασμός / Επεξεργασία ΥΠΟΜΕΛΙ	
11.	Η αναφορά σε όρους αγοράς για την ΕΡΓΟΣΕ είναι ασαφής και χωρεί διαφόρων ερμηνειών.	Δεν απαιτείται τροποποίηση του νομοσχεδίου: Η διατύπωση είναι η προσηκουσα για λόγους κοινοτικής νομοθεσίας.	
Άρθρο 11 «Τιμολογιακές υποχρεώσεις ΤΡΑΙΝΟΣΕ»			
12.	Τι θα γίνει με τις διευκολύνσεις στο προσωπικό των σιδηροδρομικών εταιρειών που ισχύουν σήμερα (και ισχύουν αντίστοιχα σε όλους τους "σοβαρούς" σιδηροδρόμους της Ευρώπης);	Δεν απαιτείται τροποποίηση του νομοσχεδίου: Αφορά θέμα εκτός νομοσχεδίου.	
13.	Κατ' εξαίρεση των παραπάνω διατηρούνται ως έχουν οι πριν από τις 31.12.2010 υφιστάμενες τιμολογιακές υποχρεώσεις που αφορούν σε άτομα με αναπηρία και τους συνοδούς αυτών, όπως προβλέπεται στον Κανονισμό 1370/2007/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007, άρθρο 3.	Δεν απαιτείται τροποποίηση του νομοσχεδίου: Με τις διατάξεις του άρθρου 11§2 παρέχεται η δυνατότητα ευνοϊκής ρύθμισης και μετά τις 31.12.2010.	
Άρθρο 12 «Ανάθεση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας»			
14.	Αποσαφήνιση του σε τι αφορά το όριο των 50εκ..	Το ποσό αυτό αφορά συμβάσεις ΥΔΥ με όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.	
15.	παρ. 1: δεν ανταποκρίνονται στις ανάγκες περιφερειακής εξυπηρέτησης των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών..... Ποιος θα κρίνει ότι δεν ανταποκρίνονται στις ανάγκες περιφερειακής εξυπηρέτησης των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών	Δεν απαιτείται τροποποίηση του νομοσχεδίου: Το θέμα θα κριθεί από το Δημόσιο ή τους φορείς ΟΤΑ.	

α/α		Προτεινόμενο σχόλιο		Σχολιασμός / Επεξεργασία ΥΠΟΜΕΔΙ	
Άρθρο 15 «Ορισμοί» (Θέματα Προσωπικού)					
16.	Με τι κριτήρια καθορίστηκε ο αριθμός του πλεονάζοντος προσωπικού αφού το νέο οργανόγραμμα των εταιριών θα συναχθεί σε 3 μήνες από την ψήφιση του νομού (άρθρο 17);	Με τι κριτήρια καθορίστηκε ο αριθμός του πλεονάζοντος προσωπικού αφού το νέο οργανόγραμμα των εταιριών θα συναχθεί σε 3 μήνες από την ψήφιση του νομού (άρθρο 17);	Αφορά θέμα του επιχειρησιακού σχεδιασμού των εταιριών όπως αυτός θα δημοσιευτεί εντός των επόμενων μηνών.	Ενσωματώθηκε	
17.	Αποσαφήνιση της λέξης "μεταφορά" ως "η μετάταξη εργαζομένου από την εταιρεία σε Φορέα Υποδοχής".	Αποσαφήνιση της λέξης "μεταφορά" ως "η μετάταξη εργαζομένου από την εταιρεία σε Φορέα Υποδοχής".	Στην παρούσα εξαιρετική περίπτωση έχει νόημα ο ορισμός του πλεονάζοντος τακτικού προσωπικού. Μελλοντικά η διοίκηση της κάθε εταιρείας έχει την ευχέρεια αναμόρφωσης.		
18.	Σκοπιμότητα ορισμού με νόμο του αριθμού των υπαλλήλων σε μια ΔΕΚΟ.	Σκοπιμότητα ορισμού με νόμο του αριθμού των υπαλλήλων σε μια ΔΕΚΟ.			
Άρθρο 16 «Διαδικασία Μεταφοράς Πλεονάζοντος Τακτικού Προσωπικού»					
19.	Προτείνονται: α) εθελοντικές μετατάξεις και β) να δοθεί η δυνατότητα αναγνώρισης στρατιωτικής θητείας με εξαγορά χωρίς όριο ηλικίας (35 έτη) όπως ισχύει και στο δημόσιο.	Προτείνονται: α) εθελοντικές μετατάξεις και β) να δοθεί η δυνατότητα αναγνώρισης στρατιωτικής θητείας με εξαγορά χωρίς όριο ηλικίας (35 έτη) όπως ισχύει και στο δημόσιο.	Στο νόμο επισημαίνεται ότι οι μετατάξεις είναι καταρχήν εθελοντικές (Άρθρ. 16, §5).	Δεν απαιτείται τροποποίηση του Νομοσχεδίου.	
20.	Αντικειμενικοποίηση των κριτηρίων, βάσει των ο-ποίων το κάθε Διοικητικό Συμβούλιο θα καθορίσει, εν τέλει, το πλεονάζον και υπό μεταφορά προσωπικό, άλλως θα εγείρονται (όχι αναίτια) αμφιβολίες για μεροληπτικές αποφάσεις. β. Θα πρέπει να αναφερθεί ρητά στο άρθρο 16 ότι "ο μεταφερόμενος και μέχρι της μισθοδότησής του από τον Φορέα Υποδοχής, θα προσφέρει τις υπηρεσίες του και θα μισθοδοτείται από την Εταιρεία."	Αντικειμενικοποίηση των κριτηρίων, βάσει των ο-ποίων το κάθε Διοικητικό Συμβούλιο θα καθορίσει, εν τέλει, το πλεονάζον και υπό μεταφορά προσωπικό, άλλως θα εγείρονται (όχι αναίτια) αμφιβολίες για μεροληπτικές αποφάσεις. β. Θα πρέπει να αναφερθεί ρητά στο άρθρο 16 ότι "ο μεταφερόμενος και μέχρι της μισθοδότησής του από τον Φορέα Υποδοχής, θα προσφέρει τις υπηρεσίες του και θα μισθοδοτείται από την Εταιρεία."	α. Τα κριτήρια είναι πλήρως αντικειμενικά (εθελοντικός, προϋπηρεσία, κλπ) β. Δεν χρειάζεται τέτοια ρητή αναφορά. γ. Έχει γίνει σχετική τροποποίηση. Πλέον, το άρθρο 18 αναφέρει ρητώς προσωπική διαφορά, προς διασφάλιση των τακτικών αποδοχών.		

α/α Προτεινόμενο σχόλιο		Σχολιασμός / Επεξεργασία ΥΠΟΜΕΛΙ	
21.	παρ. 2: Με τους αποσπασμένους σε άλλους Φορείς τι θα γίνει.	Βλ. σχετικά Άρθρο 16 παρ. 2: επιστρέφουν από την απόσπαση και υπάγονται στις ίδιες ρυθμίσεις όπως όλοι.	
22.	Το άρθρο 16 δεν προβλέπει την περίπτωση που ο αριθμός των κενών οργανικών θέσεων και των υπηρεσιακών αναγκών των φορέων υποδοχής είναι μικρότερος(των 2.351 εργαζομένων συνολικά ή κατά νομό) από τον αριθμό του πλεονάζοντος προσωπικού σε ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ΟΣΕ που θα μεταφερθεί το υπόλοιπο προσωπικά; μήπως θα απολυθεί;	Το νομοσχέδιο προβλέπει τη σύσταση προσωποπαγών θέσεων, αν δεν υπάρχουν τέτοιες κενές οργανικές θέσεις.	
23.	Ενώ κατ' αρχάς προσδιορίζεται οι έχοντες υποβάλει αίτηση μεταφοράς και οι έχοντες τη μεγαλύτερη πραγματική και αναγνωρισμένη προώθηση στη συνέχεια , κατά την ανέλεγκτη κρίση του Δ.Σ. της εταιρείας επανακαθορίζεται ο πίνακας λαμβάνοντας υπόψη υποκειμενικά κριτήρια, που προφανώς δεν θα είναι κρίσεις του Δ. Σ.	Το Διοικητικό Συμβούλιο πρέπει να μπορεί να εξαιρέσει, ειδάλλως υπάρχει σαφής κίνδυνος δυσλειτουργίας.	
24.	Πρόβλεψη για τη συνέχιση της ασφάλισης κύριας και επικουρικής στον φορέα που οι μετατασσόμενοι ήταν μέχρι τώρα και να μη θιγούν οι προϋποθέσεις συνταξιοδότησης που είχαν μέχρι τώρα κατοχυρώσει.	Ενσωματώθηκε (Άρθρο 16, §9δ).	

Υπουργείο Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων
 Γενική Γραμματεία Υπουργείου Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων
 Σχέδιο Νόμου περί «Αναδιάρθρωσης, εξυγίανσης και ανάπτυξης του Ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα»
 Έκδοση 08/10/α

α/α Προτεινόμενο σχόλιο		Σχολιασμός / Επεξεργασία ΥΠΟΜΕΛΙ	
25.	Προτείνεται η εξάρτηση της δυνατότητας απορριψής των αιτήσεων εργαζομένων που εργάζονται σε αστικά κέντρα και επιθυμούν να μεταταγούν σε παραμεθωρια περιοχή	Δεν μπορεί να γίνει δεκτό, ως αντίθετο στην εν γένει λογική του νόμου, όχι μόνον επί των εργασιακών.	
26.	Η τελευταία πρόταση της παρ.4 του άρθρου 16 για λόγους διαφάνειας, να τροποποιηθεί ως εξής: "Αφού συμπληρωθούν πλήρως, οι κατάλογοι των Εταιριών κοινοποιούνται, ανά νομό προτίμησης, σε όλο το Πλεονάζον Τακτικό Προσωπικό του άρθρου 15 και αποστέλλονται στη Γενική Γραμματεία Δημόσιας Διοίκησης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, με μέριμνα της Διοίκησης κάθε Εταιρίας."	Ορθό. Ενσωματώθηκε.	
27.	Δεν υπάρχει ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ ως προς τον τρόπο των μετατάξεων με σύνταξη και ανάρτηση συνολικού πίνακα (εντος χρονικής προθεσμίας) όλου του προς μετάταξη προσωπικού καθώς και την διαδικασία που κάποιος εκ των εμπλεκομένων θέλει να κάνει ένσταση επί της απόφασεως (όντος χρονικής προθεσμίας).	Η ανακοίνωση ενσωματώθηκε στο άρθρο 16 παρ. 6.	
28.	Τα κριτήρια προτίμησης αφορούν κυρίως κοινωνικά κριτήρια μη λαμβάνοντας υπ όψιν τυπικά προσόντα.	Τα τυπικά προσόντα αναβαθμίστηκαν στο άρθρο 16 παρ. 7 και 8. Τα τυπικά προσόντα τέθηκαν πρώτα στη σειρά.	
29.	Η διαδικασία των μετατάξεων και η σχετική λίστα μετατασσόμενου προσωπικού δεν επιδέχεται ένσταση και αναφέρεται πομπωδώς ότι είναι κάτω από την ανέλεγκτη κρίση του Διοικητικού Συμβουλίου.	Διαδικασία ενστάσεων δεν γίνεται να προβλεφθεί, λόγω χρονικών περιορισμών.	

α/α		Προτεινόμενο σχόλιο	Σχολιασμός / Επεξεργασία ΥΠΟΜΕΛΙ
Άρθρο 17 «Οργανόγραμμα και Κανονισμός Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας»			
30.	παρ. 5. Εφόσον η διοίκηση Εταιρίας ανατεθεί σε ιδιωτικό φορέα... Ο Διαχειριστής Υποδομής μπορεί να ανατεθεί σε ιδιωτικό φορέα ;	Οχι ο Διαχειριστής Υποδομής. Είναι σαφές από το νόμο γενικώς, οπότε περιττεύει διευκρίνιση εδώ.	
Άρθρο 18 «Ειδική κατ' εξαίρεση διαδικασία συλλογικής διαπραγμάτευσης»			
31.	Εφόσον έχει αποφασισθεί η κατάργηση της από 25/11/2008 Επιχειρησιακής Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας για τους εργαζομένους στην ΕΡΓΟΣΕ και όλων των προηγούμενων Συλλογικών Συμβάσεων Εργασίας που έχουν κωδικοποιηθεί στο Παράρτημα αυτής, τουλάχιστον εφαρμόστε το μισθολόγιο του Συλλόγου Τεχνικών Υπαλλήλων Ελλάδος (ΣΤΥΕ) για όλους τους εργαζομένους σε αυτή, χωρίς εξαιρέσεις. Έτσι και χρήματα θα εξοικονομηθούν και θα πάψουν να υπάρχουν διαφορές στη μισθοδοσία υπαλλήλων με ίδια προσόντα και έτη προϋπηρεσίας.	Είναι θέμα της συλλογικής σύμβασης εργασίας του άρθρου 18 παρ. 5, που μπορεί να το προβλέψει.	
32.	παρ.1: ...πλην της ΓΑΙΑΟΣΕ που εξαιρείται από την εφαρμογή του παρόντος άρθρου. Το προσωπικό της ΓΑΙΑΟΣΕ δεν θα καλύπτεται από τις διαπραγματεύσεις ; Νομικά υπάρχει η δυνατότητα στον ίδιο όμιλο να υπάρχουν διαφορετικές διαπραγματεύσεις ;	Ναι υπάρχει τέτοια νομική δυνατότητα.	

Σχολιασμός / Επιξεργασία ΥΠΟΜΕΛΙ	
α/α	Προτεινόμενο σχόλιο
33.	<p>παρ.4: σε κάθε περίπτωση είκοσι (20) ημέρες..... Ο νόμος 3429 / 2005 άρθρο 14 παρ. 2 που πραγματεύεται το ίδιο θέμα αναφέρει : Οι αλλαγές της προηγούμενης παραγράφου με τη σύναψη συλλογικών συμβάσεων κατά τη διαγραφόμενη σε αυτό διαδικασία πρέπει να ολοκληρωθούν εντός αποκλειστικής προθεσμίας τεσσάρων μηνών. Δεν μπορεί να υπάρχουν δύο νόμοι, που να αναφέρονται στο ίδιο θέμα.</p>
34.	<p>παρ.7: Να διαγραφεί όλη η παράγραφος. Η λέξη απαγορεύεται σε εργασιακά τουλάχιστον θέματα μας παραπέμπει αλλού.....</p>
35.	<p>παρ. 8:.....κάθε εργαζομένου με την Εταιρία - εργοδότη του Ατομική εργασιακή σχέση ;.....η ατομική σύμβαση και γενικάαποκλειστικά και μόνο από το γενικό εργατικό δίκαιο..... Ενώ στην παρ.3 του παρόντος άρθρου αναφέρει ότι οι διαπραγματεύσεις θα έχουν στόχο τον εξορθολογισμό , την τροποποίηση, την αντικατάσταση και την εκ νέου κατάρτιση Γενικού Κανονισμού Προσωπικού, Κανονισμού Ωρών Εργασίας και Ανάπαυσης Προσωπικού και κάθε άλλου κανονισμού, συλλογικής σύμβασης εργασίας, διαιτητικής απόφασης, συλλογικής συμφωνίας, επιχειρησιακής πρακτικής και εργασιακής συνθήκης στην παρ. 8 θα διέπεται αποκλειστικά και μόνο από το γενικό εργασιακό δίκαιο , το οποίο δεν ειδικεύει τις περιπτώσεις και τις αφήνει αυτό να πραγματοποιηθεί από τις συλλογικές διαπραγματεύσεις .</p>
36.	<p>παρ. 3: Στο τέλος της παραγρ. 3 του άρθρου 18 να προστεθεί : "των τακτικών αποδοχών του προσωπικού μη δυνάμενων να μειωθούν " .</p>

Αυτός ο νόμος, ως ειδικότερος, υπερισχύει.
 Δεν απαιτείται τροποποίηση του νομοσχεδίου.

Κι όμως δεν υπάρχει άλλη λύση, πέραν της απαγόρευσης. Διαφορετικά υπάρχει κίνδυνος αδρανοποίησης της όλης ρύθμισης.

Το αντικείμενο της παρ. 3 άλλαξε προς διευκόλυνση.

Για την αποφυγή παρανόησης σχετικά με τη δυνατότητα αυξήσεων, γίνεται αναφορά σε προσωπική διαφορά, που καλύπτει κάθε καλόπιστη ανησυχία.

α/α		Προτεινόμενο σχόλιο	Σχολιασμός / Επεξεργασία ΥΠΟΜΕΛΙ
37.	Ρύθμιση του υπολογισμού των αποζημιώσεων «εκτός έδρας».	Η παρ. 3 αφαιρέθηκε και το θέμα παρατέμφθηκε στη συλλογική σύμβαση εργασίας, όπου μπορεί να ρυθμιστεί καλύτερα η ιδιαιτερότητα της απασχόλησης συγκεκριμένων κατηγοριών εργαζομένων.	
Άρθρο 20 «Κατεπείγον επιτακτικό γενικότερο δημόσιο συμφέρον και ρύθμιση γενικών όρων εργασίας»			
38.	«.....ρυθμίζουν γενικούς όρους εργασίας.....» Δεν ρυθμίζει κανένα γενικό όρο εργασίας. Απλώς καταργεί κάθε κανονισμό και παραπέμπει τα πάντα στο εργατικό δίκαιο που από μόνο του δίνει γενικές ρυθμίσεις και αφήνει τις κατά ειδικότητα, χώρους εργασίας προβλήματα να επιλύονται στις διμερές διαπραγματεύσεις.	Επομένως, ρυθμίζει γενικούς όρους εργασίας.	
Άρθρο 27 «Αρμοδιότητες της Ρ.Α.Σ.»			
39.	προτείνουμε στο άρθρο 27 - Αρμοδιότητες της ΡΑΣ να προστεθεί εδάφιο 18 ως εξής: «.....18. Συνεργάζεται με την Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.μεΑ.), ως αντιπροσωπευτικότερης οργάνωσης των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα της χώρας, για τη θέσπιση και παρακολούθηση της υλοποίησης κανόνων πρόσβασης των ατόμων αυτών στις σιδηροδρομικές υπηρεσίες και υποδομές και την εφαρμογή των προβλεπόμενων ρυθμίσεων από τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου και του Κοινοβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 και κάθε άλλο σχετικό Κανονισμό, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών με αναπηρία σιδηροδρομικών γραμμών.» Σχόλιο: Εξάλλου ο Κανονισμός	Δεν απαιτείται τροποποίηση του νομοσχεδίου. Δεν απαιτείται πρόσθετη νομοθετική ρύθμιση. Το ζήτημα καλύπτεται επαρκώς από το άρθρο 19 του κανονισμού 1371/2007.	

Σχολιασμός / Επεξεργασία ΥΠΟΜΕΛΙ	
α/α	Προτεινόμενο σχόλιο
	1371/2007 προβλέπει αυτή τη συνεργασία με τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις στο άρθρο 19.
40.	Μετά την παράγραφο 4 να προστεθεί παράγραφος "Ρυθμίζει σε τρίτο βαθμό εκδίκασης διαιτηρικές σχέσης μεταξύ Διαχειριστή υποδομής και σιδηροδρομικής εταιρείας"
Άρθρο 37 «Πρατήρια καυσίμων»	
41.	Ίσως σε αυτό το άρθρο θα έπρεπε ύστερα από μελέτη να συμπεριληφθούν και άλλοι είδους αδειοδοτήσεις που λόγω της παλαιότητας των εγκαταστάσεων του ΟΣΕ, γίνονται βραχνάς στη λειτουργία του "υποβοηθούμενες" σε διάφορα στάδια των διαδικασιών τους και από τις εκάστοτε τοπικές αρχές.
Άρθρο 38 «Οδηγοί Ηλεκτροδηζελμάζων»	
42.	Τό Άρθρο είναι περιττό, ή περίπτωση καλύπτεται πλήρως από προϋπάρχουσα νομοθεσία και θα δημιουργηθεί σοβαρό conflict με τα ήδη ισχύοντα περί μηχανοδηγών δηζελμαζών και μηχανοδηγών ήλεκτραμαζών Σιδηροδρόμου Α΄ Κατηγορίας, στους οποίους ούτως ή άλλως υπάγονται οι μητροπολιτικοί σιδηροδρομοί. Πιθανολογείται ύποβλημα ύπαγόρευση του Άρθρου προς "φωτογραφική" εξυπηρέτηση κάποιων σκοπιμοτήτων
	Δεν απαιτείται τροποποίηση του νομοσχεδίου: Το ζήτημα έχει εξαντληθεί με πληρότητα και σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.
	Δεν απαιτείται τροποποίηση του νομοσχεδίου: Ενδεχομένως η σκοπιμότητα του σχολίου θα μπορούσε να εξετασθεί για το μέλλον.
	Βάσει του Π. Δ. 397 / 15.9.1984, άρθρο 1, η άδεια οδηγού κατηγορίας Α' αναφέρεται σε Ηλεκτροκίνητους Σιδηροδρόμους "πολλαπλών μονάδων, αυτόματης επιτάχυνσης" στους οποίους υπάγονται οι μητροπολιτικοί σιδηροδρομοί όπως είναι το μετρό της Αθήνας και αφορά στην κίνηση επιβατικών συρμών. Δεν υπάρχει νομοθεσία που να καλύπτει την Οδήγηση Υπηρεσιακών Συρμών που μεταφέρουν υλικά και προσωπικό συντήρησης και που κινούνται με ΗλεκτροΔηζελμάζες σε δημόσια κυκλοφορία για την εξυπηρέτηση των

α/α		Προτεινόμενο σχόλιο	Σχολιασμός / Επεξεργασία ΥΠΟΜΕΛΙ
Άρθρο 39 «Είσπραξη προστίμων»			
43.	Πρέπει να επιστημανθεί ότι άλλο ο έλεγχος επιβατών και άλλο η δυσκολία στην έκδοση εισιτηρίων. Επιβάλλεται η χρήση προτυπωμένων εισιτηρίων για προαστιακού τύπου διαδρομές, όπως και η γενίκευση της χρήσης αυτόματων πωλητών στους μη επανδρωμένους σταθμούς.		αναγκών συντήρησης του δικτύου της ΑΜΕΛ ή άλλων εκτάκτων αναγκών. Οι υπάρχουσες στο παραπάνω άρθρο περιπτώσεις δ' και ε' δεν έχουν σχέση με τις Ηλεκτροδηζελμάζες της ΑΜΕΛ και αφορούν αποκλειστικά βιομηχανικούς σιδηρόδρομους κατηγορίας Β' και όχι Α'. Είναι προφανές ότι για την οδήγηση των Ηλεκτροδηζελμαζών της ΑΜΕΛ απαιτείται η προσθήκη νέας κατηγορίας, όπως έχει προταθεί, προκειμένου να αδειοδοτηθεί το προσωπικό της ΑΜΕΛ που τις χρησιμοποιεί για τους σκοπούς που προαναφέρθηκαν.
44.	Για σιδηροδρομική εταιρεία , εκτός της TRAINOSE, δεν θα προβλέπεται διαδικασία «είσπραξης προστίμου» και αν αυτές επιβάλλουν πρόστιμο, από ποιες διατάξεις θα διέπονται και ποιά αρχή θα τα επιβλέπει;		Αφορά θέμα εκτός νομοσχεδίου. Το άρθρο 39 αφορά θέματα είσπραξης προστίμων από την TRAINOSE, που είναι δημόσια επιχείρηση κοινής ωφέλειας και διάδοχος εταιρεία της ΟΣΕ Α.Ε. και της ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ Α.Ε., για τις οποίες ήδη υπήρχαν νομοθετικές διατάξεις για την επιβολή προστίμων. Δεν θα μπορούσε ο νομοθέτης να προβλέψει και για τις ιδιωτικές επιχειρήσεις την είσπραξη των προστίμων μέσω ΚΕΔΕ, όπως προβλέπεται στο προτεινόμενο άρθρο 39 στην

α/α Προτεινόμενο σχόλιο

Σχολιασμός / Επεξεργασία ΥΠΟΜΕΔΙ

	<p>παρ. 3 και όπως ήδη ισχύει για το τμήμα του προαστιακού εντός δικτύου ΟΑΣΑ (και διατηρείται σε ισχύ με το προτεινόμενο άρθρο 39 παρ. 5). Για τις ιδιωτικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ισχύουν τα προβλεπόμενα στον Κανονισμό ΕΚ 1371/2007 Παράρτημα 1 Προσάρτημα Α άρθρο 98, δηλ. μπορούν να προβλέψουν την είσπραξη προστίμου στους γενικούς όρους μεταφοράς τους, που εκ των προτέρων πρέπει να γνωστοποιούνται στον επιβάτη. Η είσπραξη του προστίμου αποτελεί θέμα της σιδηροδρομικής επιχείρησης.</p>
<p>Άρθρο 40 «Τροποποιήσεις διατάξεων π.δ.41/2005 για σιδηροδρομικά θέματα»</p>	
<p>45.</p>	<p>παρ. 2: , 4α ανανέωσης..... να αντικατασταθεί με "ανακαίνιση".</p>
<p>46.</p>	<p>παρ. 3:31.3.2011..... Ο χρόνος υλοποίησης των δεικτών είναι μικρός εξαιτίας της ανεπάρκειας των στοιχείων.</p>

Δεν χρειάζονται να γίνουν αλλαγές στο λεκτικό της διάταξης.

Δεν απαιτείται τροποποίηση του νομοσχεδίου: