

Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης

ΤΙΤΛΟΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ

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

Επισπεύδον Υπουργείο

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Στοιχεία επικοινωνίας:

Γρ. Αναπληρωτή Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών τηλ.: 2106508822, email: transport@ypyme.gr

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

ΤΟΜΕΙΣ ΝΟΜΟΘΕΤΗΣΗΣ

	(X)
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ - ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ ¹	
ΕΘΝΙΚΗ ΑΜΥΝΑ – ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ²	
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ / ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΗ / ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ³	
ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ⁴	
ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ – ΔΗΜΟΣΙΑ ΤΑΞΗ – ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ ⁵	
ΑΝΑΠΤΥΞΗ – ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ⁶	X

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

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

³ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών.

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

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

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

ΕΝΟΤΗΤΑ Α: Αιτιολογική έκθεση

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

Η αναγκαιότητα της αξιολογούμενης ρύθμισης							
4.	Το εν λόγω ζήτημα έχει αντιμετωπιστεί με νομοθετική ρύθμιση στο παρελθόν; NAI ☒ OXI ☐ Εάν ΝΑΙ, ποιο είναι το ισχύον νομικό πλαίσιο που ρυθμίζει το ζήτημα; v. 3891/2010, v. 4632/2019, v. 5014/2023, v. 5167/2024						
5.	Γιατί δεν είναι δυνατό να αντιμετωπιστεί στο πλαίσιο της υφιστάμενης νομοθεσίας <table border="1" style="width: 100%;"> <tbody> <tr> <td style="width: 40%;">i) με αλλαγή προεδρικού διατάγματος, υπουργικής απόφασης ή άλλης κανονιστικής πράξης;</td> <td>Οι στόχοι που επιδιώκονται με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν με αλλαγή προεδρικού διατάγματος, υπουργικής απόφασης ή άλλης κανονιστικής πράξης, δεδομένου ότι δεν υφίσταται σχετική εξουσιοδότηση.</td> </tr> <tr> <td>ii) με αλλαγή διοικητικής πρακτικής συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας νέας ερμηνευτικής προσέγγισης της υφιστάμενης νομοθεσίας;</td> <td>Οι στόχοι που επιδιώκονται με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν με αλλαγή διοικητικής πρακτικής, συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας νέας ερμηνευτικής προσέγγισης της υφιστάμενης νομοθεσίας, δεδομένου ότι ρυθμίζεται ήδη σε επίπεδο τυπικού νόμου.</td> </tr> <tr> <td>iii) με διάθεση περισσότερων ανθρώπινων και υλικών πόρων;</td> <td>Οι στόχοι που επιδιώκονται με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν με διάθεση περισσότερων ανθρώπινων και υλικών πόρων. Συνεπώς απαιτείται νομοθετική ρύθμιση.</td> </tr> </tbody> </table>	i) με αλλαγή προεδρικού διατάγματος, υπουργικής απόφασης ή άλλης κανονιστικής πράξης;	Οι στόχοι που επιδιώκονται με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν με αλλαγή προεδρικού διατάγματος, υπουργικής απόφασης ή άλλης κανονιστικής πράξης, δεδομένου ότι δεν υφίσταται σχετική εξουσιοδότηση.	ii) με αλλαγή διοικητικής πρακτικής συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας νέας ερμηνευτικής προσέγγισης της υφιστάμενης νομοθεσίας;	Οι στόχοι που επιδιώκονται με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν με αλλαγή διοικητικής πρακτικής, συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας νέας ερμηνευτικής προσέγγισης της υφιστάμενης νομοθεσίας, δεδομένου ότι ρυθμίζεται ήδη σε επίπεδο τυπικού νόμου.	iii) με διάθεση περισσότερων ανθρώπινων και υλικών πόρων;	Οι στόχοι που επιδιώκονται με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν με διάθεση περισσότερων ανθρώπινων και υλικών πόρων. Συνεπώς απαιτείται νομοθετική ρύθμιση.
i) με αλλαγή προεδρικού διατάγματος, υπουργικής απόφασης ή άλλης κανονιστικής πράξης;	Οι στόχοι που επιδιώκονται με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν με αλλαγή προεδρικού διατάγματος, υπουργικής απόφασης ή άλλης κανονιστικής πράξης, δεδομένου ότι δεν υφίσταται σχετική εξουσιοδότηση.						
ii) με αλλαγή διοικητικής πρακτικής συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας νέας ερμηνευτικής προσέγγισης της υφιστάμενης νομοθεσίας;	Οι στόχοι που επιδιώκονται με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν με αλλαγή διοικητικής πρακτικής, συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας νέας ερμηνευτικής προσέγγισης της υφιστάμενης νομοθεσίας, δεδομένου ότι ρυθμίζεται ήδη σε επίπεδο τυπικού νόμου.						
iii) με διάθεση περισσότερων ανθρώπινων και υλικών πόρων;	Οι στόχοι που επιδιώκονται με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν με διάθεση περισσότερων ανθρώπινων και υλικών πόρων. Συνεπώς απαιτείται νομοθετική ρύθμιση.						

Συναφείς πρακτικές					
6.	Έχετε λάβει υπόψη συναφείς πρακτικές; NAI ☐ OXI ☐ Εάν ΝΑΙ, αναφέρατε συγκεκριμένα: <table border="1" style="width: 100%;"> <tbody> <tr> <td style="width: 40%;">i) σε άλλη/ες χώρα/ες της Ε.Ε. ή του ΟΟΣΑ:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>ii) σε όργανα της Ε.Ε.:</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	i) σε άλλη/ες χώρα/ες της Ε.Ε. ή του ΟΟΣΑ:		ii) σε όργανα της Ε.Ε.:	
i) σε άλλη/ες χώρα/ες της Ε.Ε. ή του ΟΟΣΑ:					
ii) σε όργανα της Ε.Ε.:					

iii) σε διεθνείς οργανισμούς:	
-------------------------------	--

	Στόχοι αξιολογούμενης ρύθμισης	
7.	Σημειώστε ποιοι από τους στόχους βιώσιμης ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών επιδιώκονται με την αξιολογούμενη ρύθμιση	
	☐  ☐  ☐  ☐  ☐  ☐  ☐  ☐  ☐  ☐  ☐  ☐  ☐  ☐  ☐  ☐  ☐ 	
8.	Ποιοι είναι οι στόχοι της αξιολογούμενης ρύθμισης;	
	i) βραχυπρόθεσμοι:	-Αναβαθμίζονται οι δομές ασφάλειας των σιδηροδρόμων, με στόχο τη βελτίωση των μηχανισμών ελέγχου στο σύνολο του σιδηροδρομικού δικτύου, προκειμένου να ενισχυθεί η προληπτική αντιμετώπιση δυσλειτουργιών ή εκτάκτων περιστατικών. -Ενισχύεται η αποτελεσματικότητα της εκπαίδευσης και της αξιολόγησης του προσωπικού, καθώς και η επιβολή κυρώσεων, με στόχο την εμπέδωση της σημασίας τήρησης των κανόνων, μέσω της αυστηροποίησής τους. -Πρωωθείται η συμμόρφωση του εθνικού πλαισίου με την ενωσιακή νομοθεσία, και ιδίως με την Οδηγία (ΕΕ) 2016/798, η οποία αφορά την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. - Ενισχύονται οργανωτικά η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.) και ο Εθνικός Οργανισμός Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.), μέσω της

	επιτάχυνσης των διαδικασιών προσλήψεων στους δύο σιδηροδρομικούς φορείς. - Εισάγεται ευέλικτη εταιρική δομή στην εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.», με στόχο την επίτευξη ταχύτητας και αποτελεσματικότητας τόσο στην ολοκλήρωση έργων σιδηροδρομικής ασφάλειας όσο και στις προσλήψεις σε θέσεις που συνδέονται με την υλοποίησή τους.
ii) μακροπρόθεσμοι:	Η διαμόρφωση ενός ενιαίου, σύγχρονου και πλήρως εναρμονισμένου με το ενωσιακό δίκαιο συστήματος εποπτείας και ασφάλειας του σιδηροδρομικού δικτύου, με έμφαση στη λειτουργική ευελιξία της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.», στην ενίσχυση των αρμόδιων φορέων (Ρ.Α.Σ. και Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.), στην εξασφάλιση της συμμόρφωσης με τους κανόνες σιδηροδρομικής κυκλοφορίας και στην ταχεία υλοποίηση έργων και προσλήψεων που εξυπηρετούν την πρόληψη κινδύνων και την προστασία της ανθρώπινης ζωής.

Ψηφιακή διακυβέρνηση	
10.	Σε περίπτωση που προβλέπεται η χρήση πληροφοριακού συστήματος, ποια θα είναι η συμβολή αυτού στην επίτευξη των στόχων της αξιολογούμενης ρύθμισης: ΑΜΕΣΗ ☒ ή/και ΕΜΜΕΣΗ ☐
i) Εάν είναι άμεση, εξηγήστε:	Για την άσκηση των αρμοδιοτήτων του, το Εθνικό Κέντρο Εποπτείας (Ε.Κ.Ε.) είναι αρμόδιο για τη διαχείριση και λειτουργία της Ψηφιακής Ενιαίας Εφαρμογής («Railway.gov.gr»), η οποία περιλαμβάνει: α) το Μητρώο Σιδηροδρομικών Δεδομένων του άρθρου 4 του υπό εξέταση σχεδίου νόμου, β) το Σύστημα Ακριβούς Γεωεντοπισμού Αμαξοστοιχιών του άρθρου 5 και γ) την Εφαρμογή Καταγραφής Εντολών και Παραβάσεων του άρθρου 6. Η Ενιαία Εφαρμογή, καθώς και οι επιμέρους λειτουργίες της, είναι κομβικής σημασίας για τη διασφάλιση του στόχου της ενιαίας και αποτελεσματικής εποπτείας του σιδηροδρομικού δικτύου, όπως περιγράφεται αναλυτικά στους επιμέρους στόχους εκάστου άρθρου.

	ii) Εάν είναι έμμεση, εξηγήστε:	
11.	Το προβλεπόμενο πληροφοριακό σύστημα είναι συμβατό με την εκάστοτε ψηφιακή στρατηγική της χώρας (Βίβλος Ψηφιακού Μετασχηματισμού); NAI ☐ OXI ☐	
	Εξηγήστε:	
12.	Διασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του εν λόγω πληροφοριακού συστήματος με άλλα υφιστάμενα συστήματα; NAI ☐ OXI ☐	
	Αναφέρατε ποια είναι αυτά τα συστήματα:	
13.	Έχει προηγηθεί μελέτη βιωσιμότητας του προβλεπόμενου πληροφοριακού συστήματος; NAI ☐ OXI ☐	
	Εξηγήστε:	

	Κατ' άρθρο ανάλυση αξιολογούμενης ρύθμισης	
14.	Σύνοψη στόχων κάθε άρθρου	
	Άρθρο	Στόχος
	Άρθρο 1 Σκοπός	Αναφέρονται οι σκοποί του σχεδίου νόμου
	Άρθρο 2 Αντικείμενο	Αναφέρεται το αντικείμενο του σχεδίου νόμου
	Άρθρο 3 Ίδρυση Ενιαίου Κέντρου Εποπτείας	Εισάγεται ένα κρίσιμο μέτρο για την αναβάθμιση της ασφάλειας και της αποτελεσματικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής, με την ίδρυση του Ενιαίου Κέντρου Εποπτείας (Ε.Κ.Ε.), το οποίο θα λειτουργεί σε εικοσιτετράωρη βάση υπό τον διαχειριστή της υποδομής. Το Ε.Κ.Ε. ανταποκρίνεται στην ανάγκη για συνεχή παρακολούθηση της κυκλοφορίας και της κατάστασης της υποδομής και ενισχύει τη συνεργασία μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων φορέων. Μέσω της συγκέντρωσης της εποπτείας, της άμεσης αντίδρασης σε κινδύνους και της συνεχούς αξιολόγησης, αναμένεται να συμβάλει στην πρόληψη ατυχημάτων, την ομαλή κυκλοφορία και την ενίσχυση της εμπιστοσύνης του κοινού. Κεντρικό εργαλείο του Ε.Κ.Ε. αποτελεί η Ενιαία Εφαρμογή (Railway.gov.gr), μέσω της οποίας ασκούνται οι βασικές αρμοδιότητές του, όπως η παρακολούθηση της κυκλοφορίας και η συλλογή δεδομένων, η έγκαιρη ειδοποίηση για δυνητικούς κινδύνους, η έκδοση άμεσων εντολών

	ακινητοποίησης καθώς και η διαρκής αξιολόγηση της υποδομής και η υποβολή προτάσεων βελτίωσης. Η Ενιαία Εφαρμογή ενσωματώνει: α) το Μητρώο Σιδηροδρομικών Δεδομένων, β) την Εφαρμογή Καταγραφής Εντολών και Παραβάσεων, γ) το Σύστημα Ακριβούς Γεωεντοπισμού Αμαξοστοιχιών και δ) την παροχή πρόσβασης σε κρίσιμα συστήματα όπως σήμανση, τηλεδιοίκηση, SCADA, ηλεκτροκίνηση και βιντεοεπιτήρηση. Προβλέπεται επίσης η μόνιμη παρουσία στο Ε.Κ.Ε. στελεχών της Ελληνικής Αστυνομίας, του Πυροσβεστικού Σώματος και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, για την άμεση διαχείριση έκτακτων καταστάσεων και την αποτελεσματική συνεργασία.
Άρθρο 4 Δημιουργία Μητρώου Σιδηροδρομικών Δεδομένων	Προβλέπεται η δημιουργία Μητρώου Σιδηροδρομικών Δεδομένων από τον Διαχειριστή Υποδομής, μέσω του Ενιαίου Κέντρου Εποπτείας (Ε.Κ.Ε.), με σκοπό την αντιμετώπιση της διάσπασης κρίσιμων πληροφοριών που αφορούν την υποδομή και την κυκλοφορία του σιδηροδρομικού δικτύου. Η συνδυαστική ανάλυση δεδομένων από διαφορετικές πηγές θα επιτρέψει τη συνολική αποτύπωση της λειτουργίας του δικτύου, ενισχύοντας την πρόληψη ατυχημάτων και τη βελτίωση της επιχειρησιακής ετοιμότητας. Το Μητρώο θα παρέχει στο Ε.Κ.Ε. άμεση και συγκεντρωμένη πρόσβαση σε κρίσιμα δεδομένα, διευκολύνοντας την παρακολούθηση, την έγκαιρη προειδοποίηση και την ταχεία παρέμβαση. Παράλληλα, θα ενισχυθούν η διαφάνεια στη λειτουργία του συστήματος και η επικαιροποιημένη επιχειρησιακή εικόνα κάθε δρομολογίου, με άμεση ωφέλεια για όλους τους εμπλεκόμενους φορείς. Η εύκολη πρόσβαση των αρχών, όπως η Ρ.Α.Σ., ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και η Δικαιοσύνη, ενισχύει την αποτελεσματικότητα στον έλεγχο και τη διερεύνηση. Επιπλέον, η συστηματική ανάλυση των καταχωρούμενων δεδομένων επιτρέπει την καλύτερη κατανόηση των κινδύνων και την υιοθέτηση στοχευμένων προληπτικών μέτρων. Ορίζονται οι κατηγορίες δεδομένων που θα τηρούνται, με πρόβλεψη υποχρεωτικής επικαιροποίησης από τους αρμόδιους φορείς, ώστε να διασφαλίζονται η πληρότητα και η ακρίβεια του Μητρώου. Τέλος, προβλέπεται η διαλειτουργικότητα με άλλα υφιστάμενα μητρώα και συστήματα, όπου είναι τεχνικά εφικτό, προκειμένου να μειωθεί η γραφειοκρατία και να εξασφαλιστεί η συνεχής και αυτοματοποιημένη ροή δεδομένων.
Άρθρο 5 Σύστημα Ακριβούς Γεωεντοπισμού Αμαξοστοιχιών	Σκοπείται η θεμελιώδης αναβάθμιση της ασφάλειας και της αποτελεσματικότητας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας μέσω της δημιουργίας Συστήματος Ακριβούς Γεωεντοπισμού Αμαξοστοιχιών, με στόχο τη συνεχή εποπτεία της θέσης των συρμών και την άμεση αντίδραση σε έκτακτα περιστατικά. Το σύστημα αυτό ενισχύει προληπτικά την ασφάλεια, προσαρμοσμένο στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου, και ταυτόχρονα συμβάλλει στη διαφανή εκκαθάριση των αποζημιώσεων για τις υπηρεσίες δημόσιας ωφέλειας.

	Η διάταξη προβλέπει την υποχρεωτική εγκατάσταση προηγμένου συστήματος γεωεντοπισμού έως τις 31.12.2025 σε όλο το τροχαίο υλικό, με υψηλή ακρίβεια και συνεχή σύνδεση στο διαδίκτυο. Το σύστημα θα διαθέτει αυτόματες ειδοποιήσεις και θα παρακολουθείται από το Ενιαίο Κέντρο Εποπτείας (Ε.Κ.Ε.), το οποίο θα τηρεί τα δεδομένα. Η θέση των αμαξοστοιχιών θα είναι διαθέσιμη στο κοινό μέσω του gov.gr, προωθώντας τη διαφάνεια και την εμπιστοσύνη των πολιτών. Τα δεδομένα θα χρησιμοποιούνται και για την ακριβή καταγραφή και εκκαθάριση των αποζημιώσεων Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας, καθώς και για την παρακολούθηση της υλοποίησης των επιβατικών δρομολογίων. Η σε σχεδόν πραγματικό χρόνο παρακολούθηση της θέσης, οι αυτόματες ειδοποιήσεις και η δημόσια πρόσβαση στην πληροφορία αναμένεται να οδηγήσουν σε σημαντική μείωση του κινδύνου ατυχημάτων, βελτιωμένη διαχείριση κρίσεων και ορθολογικότερη κατανομή αποζημιώσεων.
Άρθρο 6 Ψηφιακή Εφαρμογή Καταγραφής Εντολών και Παραβάσεων	Δημιουργείται για πρώτη φορά μια κεντρική Ψηφιακή Εφαρμογή από τον Διαχειριστή Υποδομής, με σκοπό την ενίσχυση της ασφάλειας, της διαφάνειας και της λογοδοσίας στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Η εφαρμογή αυτή επιτρέπει την ενιαία και αποκλειστικά ψηφιακή καταγραφή εντολών, ενεργειών και παραβάσεων που εκτελούνται ή διαπιστώνονται κατά την κίνηση των αμαξοστοιχιών, καταργώντας τις έγχαρτες διαδικασίες. Μέσω της άμεσης και αξιόπιστης αποτύπωσης κρίσιμων δεδομένων, ενισχύεται η παρακολούθηση της ορθής εφαρμογής των κανονισμών και διευκολύνεται ο έγκαιρος εντοπισμός κινδύνων. Παράλληλα, το σύστημα παρέχει ένα ψηφιακό και συγκεντρωτικό περιβάλλον πληροφόρησης, στο οποίο έχουν πρόσβαση οι αρμόδιες εποπτικές αρχές και το Ε.Κ.Ε., συμβάλλοντας ουσιαστικά στην εποπτεία, την ανάλυση της λειτουργίας του δικτύου και τη λήψη τεκμηριωμένων αποφάσεων για την ασφάλεια και την αποδοτικότητα του σιδηροδρόμου.
Άρθρο 7 Εγκατάσταση κλειστών κυκλωμάτων βιντεοεπιτήρησης	Εισάγεται η υποχρεωτική εγκατάσταση σύγχρονων συστημάτων κλειστού κυκλώματος βιντεοεπιτήρησης (CCTV) από τον Διαχειριστή Υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, σε κρίσιμες θέσεις του σιδηροδρομικού δικτύου και του τροχαίου υλικού. Η ρύθμιση στοχεύει στην προληπτική ενίσχυση της ασφάλειας και στην αποτελεσματικότερη διερεύνηση συμβάντων, μέσω της συνεχούς εποπτείας και της αντικειμενικής καταγραφής περιστατικών. Η τοποθέτηση καμερών σε σταθμαρχεία, κέντρα ελέγχου κυκλοφορίας και θαλάμους τοπικού χειρισμού διασφαλίζει την παρακολούθηση κρίσιμων χώρων λήψης αποφάσεων, αποτρέποντας μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση και επιτρέποντας τον έλεγχο της ορθής εφαρμογής των κανονισμών. Η εγκατάσταση CCTV στους θαλάμους οδήγησης προσφέρει αντικειμενική καταγραφή συνθηκών και ενεργειών κατά την οδήγηση, ενώ η τοποθέτηση καμερών στο πρόσθιο μέρος των αμαξοστοιχιών, με διαλειτουργικότητα προς το Ε.Κ.Ε., εξασφαλίζει τη μετάδοση δεδομένων κίνησης σε πραγματικό χρόνο, ενισχύοντας το Σύστημα Γεωεντοπισμού και παρέχοντας συνεχή επιχειρησιακή εικόνα.

	Η υποχρεωτική τήρηση του καταγεγραμμένου υλικού για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα και η πρόσβαση των Ρ.Α.Σ. και Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. σε αυτό, ενισχύουν τον έλεγχο και τη διερεύνηση περιστατικών, ενώ η παράταση της διάρκειας διατήρησης σε περίπτωση ατυχήματος διασφαλίζει τη διαθεσιμότητα κρίσιμων στοιχείων για πλήρη αποσαφήνιση των αιτιών.
Άρθρο 8 Ενιαίοι κανόνες κυκλοφορίας	Εισάγεται σαφής και επικαιροποιημένη πρόβλεψη για τη θέσπιση κοινών κανόνων κυκλοφορίας στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, μέσω του Γενικού Κανονισμού Κίνησης (Γ.Κ.Κ.), μετά και την κατάργηση του π.δ. 160/2007 με τον ν. 4632/2019. Ο Κανονισμός αυτός θεμελιώνει ένα ενιαίο και δεσμευτικό πλαίσιο κυκλοφορίας, προβλέποντας ρητά την επιβολή κυρώσεων σε περίπτωση παραβίασης των προβλεπόμενων κανόνων. Η θέσπιση του Γ.Κ.Κ. πραγματοποιείται μετά από σχετική εισήγηση του Διαχειριστή Υποδομής και γνώμη της Ρ.Α.Σ., ώστε να διασφαλιστούν η τεχνική επάρκεια και η νομιμότητα του περιεχομένου του. Οι παραβάσεις κατηγοριοποιούνται, ανάλογα με τον βαθμό επικινδυνότητάς τους, σε χαμηλής, μεσαίας και υψηλής, με αντίστοιχες κυρώσεις που καθορίζονται αναλογικά στον Κανονισμό. Προβλέπονται ανώτατα όρια κυρώσεων, ιδίως για σοβαρές ή επαναλαμβανόμενες παραβάσεις, ενώ η Ρ.Α.Σ. διαπιστώνει και επιβάλλει τις κυρώσεις στο πλαίσιο των εποπτικών της αρμοδιοτήτων. Σε περιπτώσεις υπαλλήλων με κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, όπως οι μηχανοδηγοί, οι υψηλής επικινδυνότητας παραβάσεις ή η επαναλαμβανόμενη παράβαση μεσαίας επικινδυνότητας δύναται να αποτελούν σπουδαίο λόγο για λύση της εργασιακής σχέσης. Διευκρινίζεται ότι οι κυρώσεις του ν. 3911/2011 και του άρθρου 79 του ν. 4632/2019 εξακολουθούν να ισχύουν, ανεξαρτήτως των προβλέψεων του Γ.Κ.Κ., καθώς αφορούν διαφορετικά επίπεδα ευθύνης. Το σύνολο των παραβάσεων διαπιστώνεται και επιβάλλεται από τη Ρ.Α.Σ., η οποία διασφαλίζει την αξιοπιστία και τη συνοχή του πλαισίου εποπτείας. Με τις εν λόγω διατάξεις, θεμελιώνεται ένα ενιαίο και διαφανές σύστημα ελέγχου, λογοδοσίας και επιβολής κυρώσεων, συμβάλλοντας ουσιαστικά στην ενίσχυση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και την καλλιέργεια κουλτούρας συμμόρφωσης στους κανόνες κυκλοφορίας.
Άρθρο 9 Προσθήκη Μέρους ΑΑ' στον ν. 5167/2024	Με το υπό εξέταση άρθρο και για λόγους νομοτεχνικής πληρότητας, προστίθεται Μέρος ΑΑ στον ν. 5167/2024 (Α' 207).
Άρθρο 10 Δοκιμασίες αξιολόγησης προσωπικού κρίσιμων καθηκόντων ασφαλείας κατά το στάδιο επιλογής - Προσθήκη άρθρου 13Α στον ν. 5167/2024	Με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου καθιερώνεται ένα ενιαίο και αυστηρό πλαίσιο ελέγχου του προσωπικού που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα για την ασφάλεια, ήδη από το στάδιο της επιλογής του. Οι διαδικασίες ελέγχου ευθυγραμμίζονται με τα προβλεπόμενα στα κεφάλαια 4.6 και 4.7 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773, αναφορικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για τη διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Περαιτέρω, εξειδικεύονται και επεκτείνονται οι ελάχιστες δοκιμασίες του Κανονισμού, με στόχο τη διασφάλιση της πλήρους και επαρκούς ικανότητας του προσλαμβανόμενου προσωπικού, τόσο σε τεχνικό όσο και σε

	ψυχομετρικό επίπεδο. Για τους μηχανοδηγούς, εξακολουθούν να εφαρμόζονται οι διατάξεις του ν. 3911/2011, με τις πρόσθετες διαδικασίες ελέγχου του παρόντος άρθρου να λειτουργούν συμπληρωματικά. Η μη συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις αυτές επιφέρει κυρώσεις αντίστοιχες με αυτές της περ. α' της παρ. 1 του άρθρου 79 του ν. 4632/2019, που αφορούν σε παραλείψεις σχετικές με τη θέσπιση και εφαρμογή συστήματος διαχείρισης ασφάλειας.
Άρθρο 11 Δοκιμασίες τακτικής αξιολόγησης καταλληλότητας προσωπικού του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων - Προσθήκη άρθρου 13B στον ν. 5167/2024	Καθιερώνεται η υποχρέωση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του Διαχειριστή Υποδομής να προβαίνουν σε ετήσια αξιολόγηση της καταλληλότητας του προσωπικού που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα για την ασφάλεια, μέσω ειδικών δοκιμασιών και εξετάσεων αντίστοιχων με εκείνων που προβλέπονται στο άρθρο 10. Η υποχρέωση αυτή ισχύει τόσο για το προσωπικό που πρόκειται να προσληφθεί όσο και για το ήδη απασχολούμενο προσωπικό. Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης, η Ρ.Α.Σ. δύναται να επιβάλει διοικητικό πρόστιμο έως και εκατό χιλιάδες (100.000) ευρώ. Με τα άρθρα 10 και 11 εισάγεται για πρώτη φορά ένα συνεκτικό πλαίσιο προληπτικού ελέγχου της καταλληλότητας του προσωπικού ασφαλείας, καλύπτοντας τόσο το στάδιο πριν από την πρόσληψη όσο και την περιοδική επανεκτίμηση. Σκοπός των ρυθμίσεων είναι να διασφαλιστεί ότι το προσωπικό αυτό διαθέτει σταθερά τα απαιτούμενα προσόντα και την ικανότητα να ασκεί με ασφάλεια τα κρίσιμα καθήκοντά του.
Άρθρο 12 Συνεργασία με το Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας στην αξιολόγηση καταλληλότητας προσωπικού ασφαλείας - Προσθήκη άρθρου 13Γ στον ν. 5167/2024	Δίνεται η δυνατότητα στον Διαχειριστή Υποδομής (Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.) να συμπράττει με τις υγειονομικές υπηρεσίες του Γενικού Επιτελείου Εθνικής Άμυνας (Γ.Ε.ΕΘ.Α.) για τη διενέργεια των δοκιμασιών και εξετάσεων αξιολόγησης καταλληλότητας του προσωπικού που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφαλείας, και ιδίως των ψυχολογικών και ψυχομετρικών δοκιμασιών. Η δυνατότητα αυτή αποσκοπεί στην αξιοποίηση της τεχνογνωσίας και εμπειρίας των στελεχών και υπηρεσιών του Γ.Ε.ΕΘ.Α., με στόχο τη βελτίωση της ποιότητας και της αξιοπιστίας των εξετάσεων. Οι εξετάσεις διενεργούνται από Επιτροπή Εξέτασης Επαγγελματικής Καταλληλότητας, στην οποία συμμετέχουν υψηλόβαθμα στελέχη του Διαχειριστή Υποδομής και ειδικευμένα στελέχη των Ενόπλων Δυνάμεων. Τα αποτελέσματα υποβάλλονται στις αρμόδιες Επιτροπές Αξιολόγησης της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.
Άρθρο 13 Προϊστάμενος αμαξοστοιχίας - Προσθήκη άρθρου 13Δ στον ν. 5167/2024	Καθιερώνεται η υποχρεωτική παρουσία Προϊσταμένου Αμαξοστοιχίας στις επιβατικές αμαξοστοιχίες, με αρμοδιότητα την εποπτεία της ασφάλειας, την παρακολούθηση της κίνησης και την επίβλεψη του προσωπικού της αμαξοστοιχίας. Ο Προϊστάμενος θα παρεμβαίνει άμεσα για την πρόληψη κινδύνων και, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, θα έχει τη δυνατότητα ακόμη και ακινητοποίησης της αμαξοστοιχίας. Η θέση καλύπτεται από πρόσωπα με πιστοποίηση μηχανοδηγού και τουλάχιστον δεκαετή εμπειρία στο αντικείμενο αυτό, ώστε να εξασφαλίζεται η ικανότητά τους να διαχειρίζονται κρίσιμες καταστάσεις με γνώση και επάρκεια. Η παρουσία του δεν επηρεάζει τη σύνθεση του λοιπού

	προσωπικού, ως προς το οποίο παραμένουν σε ισχύ οι ισχύουσες διατάξεις.
Άρθρο 14 Ειδική Μονάδα Επιθεωρητών Σιδηροδρόμου - Προσθήκη άρθρου 13Ε στον ν. 5167/2024	Συγκροτείται, ως αυτοτελές τμήμα υπαγόμενο απευθείας στον Πρόεδρο της Ρ.Α.Σ., η Ειδική Μονάδα Επιθεωρητών Σιδηροδρόμων (Ειδική Μονάδα), η οποία στελεχώνεται από Επιθεωρητές, επιφορτισμένους με καθήκοντα τακτικής παρακολούθησης, ελέγχου και εποπτείας τήρησης της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, των κανόνων ασφαλείας και της επιμελούς συμμόρφωσης του Διαχειριστή Υποδομής, των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων και του προσωπικού με κρίσιμα καθήκοντα ασφαλείας αυτών προς τους κείμενους κανόνες ασφαλείας. Καθορίζονται τα αναγκαία ζητήματα σχετικά με τη στελέχωση και το προσωπικό της Ειδικής Μονάδας Επιθεωρητών Σιδηροδρόμων. Ειδικότερα, ορίζεται ότι σε θέσεις Επιθεωρητών της Ειδικής Μονάδας τοποθετούνται υπάλληλοι, οι οποίοι δεν έχουν υπερβεί το πεντηκοστό πέμπτο (55ο) έτος της ηλικίας τους. Ο ηλικιακός περιορισμός σκοπεί στο να υπάρχει προσωπικό το οποίο θα μπορεί να διαθέτει τα απαραίτητα στοιχεία που εξυπηρετούν τους σκοπούς της συγκεκριμένης θέσης, ήτοι την εξασφάλιση επαρκούς χρόνου εκπαίδευσης, την ύπαρξη περιθωρίου προσαρμογής στις απαιτήσεις της εργασίας, το γεγονός ότι οι νεότεροι εργαζόμενοι τείνουν να έχουν αυξημένες τεχνολογικές δεξιότητες, ενεργητικότητα και φυσική αντοχή, στοιχεία απαραίτητα για τη σχετική εργασία. Η επιλογή του συγκεκριμένου ηλικιακού ορίου βασίστηκε σε μια σειρά παραγόντων, με κύριο στόχο τη διασφάλιση της σωματικής και φυσικής καταλληλότητας των υποψηφίων, ώστε να είναι δυνατή η μακροχρόνια αξιοποίησή τους και η ένταξή τους σε έναν σταθερό επιχειρησιακό σχεδιασμό. Ειδικότερα, η φυσική κατάσταση συνδέεται άμεσα με την ηλικία, καθώς η σωματική απόδοση φθίνει σταδιακά με την πάροδο των ετών. Επιστημονικές μελέτες έχουν δείξει ότι η μέγιστη αεροβική ικανότητα, η μυϊκή δύναμη και η αντοχή κορυφώνονται μεταξύ των είκοσι (20) και των τριάντα (30) ετών και αρχίζουν να μειώνονται μετά το διάστημα των τριάντα (30) έως τριάντα πέντε (35) ετών. Η επιδείνωση αυτή της φυσικής κατάστασης μπορεί να αυξήσει τον κίνδυνο τραυματισμών, ιδιαίτερα κατά την εκτέλεση απαιτητικών καθηκόντων υπό δύσκολες συνθήκες εργασίας. Επίσης, ρυθμίζονται τα μισθολογικά ζητήματα του προσωπικού, με γνώμονα την αποφυγή αντικινήτρων στην προσέλκυση ικανών και έμπειρων στελεχών της δημόσιας διοίκησης. Οι διατάξεις που αφορούν την υπερωριακή απασχόληση και την αμοιβή πέραν του πενθημέρου αποσκοπούν στο να διασφαλίζεται η επαρκής αμοιβή των Επιθεωρητών, ώστε να είναι σε θέση να ασκούν πλήρως τα καθήκοντά τους, κάθε φορά που αυτό απαιτείται.

Άρθρο 15 Πρόσβαση σε εγκαταστάσεις και υπηρεσίες κατάρτισης προσωπικού σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και διαχειριστή υποδομής – Ενσωμάτωση άρθρου 13 Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 – Τροποποίηση άρθρου 65 ν. 4632/2019	Σκοπός της προτεινόμενης ρύθμισης είναι η διεύρυνση και η αποσαφήνιση του πλαισίου πιστοποίησης του προσωπικού που ασκεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας στο σιδηροδρομικό δίκτυο, καθώς και η ευθυγράμμιση με το ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο, σύμφωνα με την Οδηγία (ΕΕ) 2016/798 και τις σχετικές συστάσεις. Ειδικότερα, η δυνατότητα πιστοποίησης επεκτείνεται, καθώς εκτός από το έως σήμερα μοναδικό εκπαιδευτικό κέντρο της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.», προβλέπεται ότι δύνανται να λειτουργούν και αντίστοιχα κέντρα από αδειοδοτημένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, όπως προβλέπεται στο άρθρο 13 της εν λόγω Οδηγίας. Παράλληλα, καθιερώνεται η διεξαγωγή εξετάσεων πιστοποίησης και ρυθμίζεται το σχετικό διαδικαστικό πλαίσιο.
Άρθρο 16 Συντήρηση οχημάτων - Ενσωμάτωση άρθρου 14 Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 – Αντικατάσταση παρ. 4 άρθρου 66 ν. 4632/2019	Εναρμονίζεται το καθεστώς των Φορέων Υπεύθυνων για τη Συντήρηση (Υ.Σ.Φ.) με τις προβλέψεις του άρθρου 14 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798. Ειδικότερα, προβλέπεται ότι η απόκτηση πιστοποιητικού Υ.Σ.Φ. μπορεί να γίνεται είτε από τη Ρ.Α.Σ., όπως ισχύει έως σήμερα, είτε από διαπιστευμένο οργανισμό πιστοποίησης, σύμφωνα με το άρθρο 7 του Κανονισμού (ΕΚ) 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και τον Κανονισμό (ΕΚ) 2019/779 της Επιτροπής. Με τον τρόπο αυτό διευρύνονται οι δυνατότητες πιστοποίησης των Υ.Σ.Φ., δίνοντας τη δυνατότητα αξιοποίησης διαπιστευμένων φορέων, σύμφωνα με το ισχύον ενωσιακό πλαίσιο, και διασφαλίζεται μεγαλύτερη ευελιξία και αποτελεσματικότητα στη σχετική διαδικασία.
Άρθρο 17 Επιστημονική υποστήριξη Προέδρου Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων - Τροποποίηση παρ. 6 άρθρου 30 ν. 3891/2010	Με την παρούσα ρύθμιση αναμορφώνεται το πλαίσιο που διέπει τους τρεις (3) συνεργάτες που ήδη επικουρούν τον Πρόεδρο της Ρ.Α.Σ., προκειμένου αυτό να εναρμονιστεί πλήρως με τις διατάξεις του ν. 4622/2019 (Α' 133), ο οποίος καθορίζει το ενιαίο πλαίσιο για τους μετακλητούς συνεργάτες της δημόσιας διοίκησης. Οι θέσεις αυτές κρίνονται αναγκαίες για την αποτελεσματική άσκηση των αυξημένων καθηκόντων του Προέδρου, καθώς οι εν λόγω συνεργάτες παρέχουν κρίσιμη επιστημονική και τεχνική υποστήριξη στην εκτέλεση του εποπτικού και ρυθμιστικού έργου της Αρχής.
Άρθρο 18 Επιτάχυνση προσλήψεων Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων - Προσθήκη άρθρου 30Α στον ν. 3891/2010	Ρυθμίζονται οι διαδικασίες πρόσληψης προσωπικού αορίστου και ορισμένου χρόνου στη Ρ.Α.Σ.. Σκοπός των ρυθμίσεων είναι η διασφάλιση της ευελιξίας και της ταχύτητας στις προσλήψεις, προκειμένου να υπάρξει αμεσότερη ανταπόκριση στις ανάγκες και στην αποστολή της Αρχής. Έτσι, επιτυγχάνεται η στελέχωση της Αρχής με το κατάλληλο ανθρώπινο δυναμικό με αποτελεσματικό και αξιόπιστο τρόπο, συμβάλλοντας στην εύρυθμη λειτουργία της.
Άρθρο 19 Αποσπάσεις στη Ρυθμιστική Αρχή	Προβλέπεται διαδικασία αποσπάσεων και μετατάξεων προσωπικού κατά παρέκκλιση των γενικών ρυθμίσεων του ν. 4440/2016 (Α' 224), προκειμένου να επιτευχθεί, κατά το σκεπτικό της προηγούμενης ρύθμισης, η άμεση και

Σιδηροδρόμων - Προσθήκη άρθρου 30B στον ν. 3891/2010	αποτελεσματική στελέχωση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, για την εκπλήρωση της κομβικής σημασίας αποστολής της,
Άρθρο 20 Μεταβολή αρμοδιότητας έκδοσης του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων - Τροποποίηση παρ. 1 άρθρου 31 ν. 3891/2010	Τροποποιείται η σχετική διάταξη περί Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Ρ.Α.Σ. (παρ. 1 του άρθρου 31 του ν. 3891/2010) ως προς το όργανο έκδοσης της απόφασης θέσπισης του. Συγκεκριμένα ορίζεται πως η θέσπιση γίνεται με απόφαση της ίδιας της Αρχής, αντί κοινής υπουργικής απόφασης, ενισχύοντάς κατ' αυτόν τον τρόπο την ανεξαρτησία της Αρχής και σε αντιστοιχία προς τα προβλεπόμενα για τις ανεξάρτητες αρχές βάσει του άρθρου 20 του ν. 4622/2019 (Α' 133).
Άρθρο 21 Στελέχωση Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών - Τροποποίηση παρ. 5 και 6 άρθρου 3 ν. 5014/2023	Με την ισχύουσα πρόβλεψη της παρ. 5 του άρθρου 3 του ν. 5014/2023 προβλεπόταν η συγκρότηση του Εθνικού Οργανισμού Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.). Με την παρούσα ρύθμιση επέρχονται αλλαγές στη συγκρότηση του Οργανισμού με σκοπό την επίτευξη της καλύτερης λειτουργίας του. Με την ισχύουσα πρόβλεψη της παρ. 6 του ως άνω άρθρου, ορίζεται ότι ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. «στελεχώνεται από υπαλλήλους που διατίθενται από τις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες της Γενικής Διεύθυνσης Διοικητικών Υπηρεσιών και της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.». Με την προτεινόμενη ρύθμιση, η πρόβλεψη αυτή καθίσταται δυνατή, καθώς δίνεται η δυνατότητα στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. να πληροί τις οργανικές του θέσεις μέσω των γενικών διαδικασιών στελέχωσης των φορέων του δημοσίου, με ρητή μάλιστα πρόβλεψη ταχύτερης διαδικασίας κατά τα άρθρα 24 και 25.
Άρθρο 22 Νέα οργανωτική δομή του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών - Τροποποίηση άρθρου 10 ν. 5014/2023	Με την παρούσα ρύθμιση δημιουργούνται στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. δυο ακόμη μονάδες σε επίπεδο διευθύνσεων α) η Αυτοτελής Μονάδα Μελετών και Διερευνήσεων Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και β) η Αυτοτελής Μονάδα Διοικητικών και Οικονομικών Υπηρεσιών. Κατά τον τρόπο αυτό υπάρχει πλέον αυτοτέλεια μεταξύ των μονάδων Μελετών και Διερευνήσεων Ατυχημάτων, αεροπορικών αφενός και σιδηροδρομικών αφετέρου ατυχημάτων, ώστε να επιτυγχάνεται μεγαλύτερη εξειδίκευση στη λειτουργία αυτών και παράλληλα, μέσω της Μονάδας Διοικητικών και Οικονομικών Υπηρεσιών σκοπούνται η ενίσχυση της λειτουργικής αποτελεσματικότητας του Οργανισμού και η στήριξη των υπολοίπων υπηρεσιών του.

Άρθρο 23 Επιτάχυνση προσλήψεων στον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών – Προσθήκη άρθρου 10Α στον ν. 5014/2023	Ρυθμίζονται οι διαδικασίες πρόσληψης προσωπικού αορίστου και ορισμένου χρόνου στον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών. Σκοπός των ρυθμίσεων είναι η διασφάλιση της ευελιξίας και της ταχύτητας στις προσλήψεις, προκειμένου να υπάρξει αμεσότερη ανταπόκριση στις ανάγκες του Οργανισμού. Έτσι, επιτυγχάνεται η στελέχωση του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. με το κατάλληλο ανθρώπινο δυναμικό με τρόπο αποτελεσματικό και αξιόπιστο, συμβάλλοντας στην εύρυθμη λειτουργία του.
Άρθρο 24 Αποσπάσεις στον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών - Προσθήκη άρθρου 10Γ στον ν. 5014/2023	Προβλέπεται διαδικασία αποσπάσεων και μετατάξεων προσωπικού κατά παρέκκλιση της προϋπόθεσης κάλυψης θέσεων του φορέα προέλευσης σε ποσοστό εξήντα πέντε τοις εκατό (65%) τουλάχιστον, που προβλέπεται στην παρ. 4 του άρθρου 4 του ν. 4440/2016 (Α' 224) και χωρίς τη σύμφωνη γνώμη του οργάνου διοίκησης και του υπηρεσιακού συμβουλίου του φορέα αυτού, προκειμένου να επιτευχθεί, κατά το άρθρο 23, η άμεση και αποτελεσματική στελέχωση του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών, για την εκπλήρωση της κομβικής σημασίας αποστολής του.
Άρθρο 25 Πόροι και διαχείριση δαπανών Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών - Τροποποίηση άρθρου 11 ν. 5014/2023	Ορίζεται ότι τον προϋπολογισμό του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. εισηγείται ο Πρόεδρός του, ο οποίος είναι και διατάκτης των δαπανών του. Οι σχετικές δαπάνες εκκαθαρίζονται από την Αυτοτελή Μονάδα Διοικητικών και Οικονομικών Υπηρεσιών του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., αντί της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Σκοπός του υπό εξέταση άρθρου είναι η περαιτέρω κατοχύρωση της οικονομικής και λειτουργικής αυτοτέλειας του Οργανισμού.
Άρθρο 26 Αρμοδιότητα έκδοσης Εσωτερικού Κανονισμού Λειτουργίας Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών	Ορίζεται ότι ο Εσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας και Διαχείρισης του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. εκδίδεται με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. Σκοπός της διάταξης είναι η περαιτέρω κατοχύρωση της αυτοτέλειας του Οργανισμού.

Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών - Τροποποίηση παρ. 2 άρθρου 13 ν. 5014/2023	
Άρθρο 27 Συμβάσεις προσωπικού στην εταιρεία Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. - Προσθήκη άρθρου 7Α στον ν. 5167/2024	Καθορίζεται ότι η εταιρεία Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. προσλαμβάνει προσωπικό με συμβάσεις εργασίας ιδιωτικού δικαίου, τόσο ορισμένου όσο και αορίστου χρόνου, με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου. Σκοπός της ρύθμισης είναι η θέσπιση ενός σαφούς και ενιαίου νομικού πλαισίου για όλες τις εργασιακές σχέσεις εντός της εταιρείας. Διασφαλίζει τη νομιμότητα και τη διαφάνεια στις προσλήψεις, ενώ παράλληλα παραπέμπει σε ειδικότερες προτεινόμενες διατάξεις για την πλήρωση θέσεων Γενικών Διευθυντών, Διευθυντών, Υποδιευθυντών και την απασχόληση προσωπικού ορισμένου χρόνου. Με αυτόν τον τρόπο, θεσπίζεται ένα οργανωμένο και ευέλικτο σύστημα στελέχωσης που καλύπτει τις διαφορετικές ανάγκες της εταιρείας.
Άρθρο 28 Πλήρωση θέσεων Γενικών Διευθυντών, Διευθυντών και Υποδιευθυντών στην εταιρεία Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. - Προσθήκη άρθρου 7Β στον ν. 5167/2024	Ρυθμίζονται η διαδικασία πρόσληψης και το πλαίσιο αμοιβών για τις κρίσιμες διευθυντικές θέσεις, όπως Γενικούς Διευθυντές, Διευθυντές και Υποδιευθυντές. Η πλήρωση γίνεται μέσω δημόσιας πρόσκλησης, με συμβάσεις ορισμένου χρόνου έως τριετούς διάρκειας, με δυνατότητα ανανέωσης. Η αναγκαιότητα της επιλογής αυτής δικαιολογείται από την ιδιάζουσα φύση, την ειδική αποστολή και το περιεχόμενο των αρμοδιοτήτων των συγκεκριμένων θέσεων. Ειδικότερα, οι θέσεις Γενικών Διευθυντών, Διευθυντών και Υποδιευθυντών της εταιρείας είναι αναγκαίο να πληρούνται μέσω μιας σαφούς, απλής και αποτελεσματικής διαδικασίας, λαμβανομένων υπόψιν των ευθυνών έκαστης θέσης στην εκπλήρωση της αποστολής του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής της χώρας, ώστε να διασφαλίζεται στον μέγιστο βαθμό η ασφαλής και αποτελεσματική λειτουργία του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου. Επιπλέον, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψιν οι αντικειμενικές συνθήκες λειτουργίας της σιδηροδρομικής αγοράς διεθνώς, και οι πλέον δόκιμες πρακτικές προσλήψεων και αμοιβών, οι οποίες θα επιτρέψουν στον εθνικό διαχειριστή υποδομής να προσελκύσει στις κομβικές αυτές θέσεις προσωπικό υψηλής κατάρτισης και εγνωσμένης εμπειρίας, το οποίο θα αξιολογείται με βάση μετρήσιμους στόχους που θα αποτελούν μάλιστα περιεχόμενο της ίδιας της προκήρυξης της θέσης του. Περαιτέρω στη διάταξη ορίζονται ανώτατα όρια αμοιβών και προβλέπεται η διαδικασία παύσης σε περίπτωση μη επίτευξης στόχων. Σκοπός είναι η διασφάλιση της διαφάνειας, της αξιοκρατίας και της αποτελεσματικότητας στην επιλογή των στελεχών, καθώς και η θέσπιση ενός πλαισίου λογοδοσίας για την απόδοσή τους.
Άρθρο 29 Παύση Γενικών Διευθυντών,	Παρέχεται στο Διοικητικό Συμβούλιο τη δυνατότητα να παύει Γενικούς Διευθυντές, Διευθυντές και Υποδιευθυντές σε περίπτωση μη εκπλήρωσης των τεθέντων στόχων, κατόπιν σχετικής εισήγησης της Επιτροπής

Διευθυντών και Υποδιευθυντών και προσωρινή πλήρωση των θέσεων τους στην εταιρεία Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. - Προσθήκη άρθρου 7Γ στον ν. 5167/2024	Αξιολόγησης Προσωπικού. Επιπλέον, προβλέπεται η προσωρινή πλήρωση της κενής θέσης με ανάθεση καθκόντων σε κατάλληλο στέλεχος μέχρι την οριστική κάλυψή της μέσω της προβλεπόμενης διαδικασίας. Σκοπός της ρύθμισης είναι η διασφάλιση της αποτελεσματικότητας και της λογοδοσίας των ανώτερων στελεχών, καθώς και η αδιάλειπτη και ομαλή λειτουργία της εταιρείας.
Άρθρο 30 Προσλήψεις προσωπικού ορισμένου χρόνου στην εταιρεία Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. - Προσθήκη άρθρου 7Δ στον ν. 5167/2024	Η προτεινόμενη διάταξη θεσπίζει τους κανόνες για τις προσλήψεις προσωπικού που καλύπτει πρόσκαιρες, παροδικές ή εποχικές ανάγκες της εταιρείας μέσω συμβάσεων εργασίας ορισμένου χρόνου.
Άρθρο 31 Προσλήψεις προσωπικού αορίστου χρόνου στην εταιρεία Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. - Προσθήκη άρθρου 7Ε στον ν. 5167/2024	Περιγράφεται η λεπτομερής διαδικασία προσλήψεων προσωπικού αορίστου χρόνου για θέσεις που εκτελούν κρίσιμα καθήκοντα ασφαλείας. Προβλέπει την έκδοση προκήρυξης που ελέγχεται με συγκεκριμένη και σύντομη διαδικασία από το Α.Σ.Ε.Π., την ηλεκτρονική υποβολή αιτήσεων, την αξιολόγηση από ειδικές επιτροπές και τη διεξαγωγή πρακτικής δοκιμασίας. Δίνεται επίσης η δυνατότητα κάλυψης επιπλέον αναγκών από υφιστάμενους πίνακες κατάταξης εντός τριετίας. Σκοπός της ρύθμισης είναι η διασφάλιση της υψηλής ποιότητας, της εξειδίκευσης και της καταλληλότητας του προσωπικού σε νευραλγικές θέσεις για την εύρυθμη και ασφαλή λειτουργία της εταιρείας.
Άρθρο 32 Διαδικασία επιλογής οργάνων διοίκησης της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. – Πλαίσιο αμοιβών - Προσθήκη άρθρου 7ΣΤ στον ν. 5167/2024	Καθορίζονται ο τρόπος επιλογής και το πλαίσιο αμοιβών των ανώτατων οργάνων διοίκησης της εταιρείας, συμπεριλαμβανομένων του Προέδρου, του Αντιπροέδρου, του Διευθύνοντος Συμβούλου και των Αναπληρωτών Διευθυνόντων Συμβούλων. Ορίζεται τριετή θητεία τους με δυνατότητα μίας ανανέωσης. Επιπλέον, τίθενται ανώτατα όρια στις αμοιβές του Διευθύνοντος και των Αναπληρωτών Διευθυνόντων Συμβούλων, διασφαλίζοντας τη συμμόρφωση με την ισχύουσα νομοθεσία. Σκοπός της ρύθμισης είναι η θεσμοθέτηση της διαδικασίας στελέχωσης της ηγεσίας της εταιρείας για τη διασφάλιση της αποτελεσματικότητάς της.
Άρθρο 33 Πολιτική καταλληλότητας μελών της Διοίκησης της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. – Προσόντα –	Θεσπίζονται τα απαραίτητα προσόντα για τον διορισμό του Διευθύνοντος Συμβούλου και των Αναπληρωτών Διευθυνόντων Συμβούλων της εταιρείας. Συγκεκριμένα, απαιτείται πτυχίο ανώτατου εκπαιδευτικού ιδρύματος, πολύ καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας και επαγγελματική εμπειρία τουλάχιστον δέκα (10) ετών σε διοικητική ή διευθυντική θέση στον δημόσιο ή ιδιωτικό τομέα. Σκοπός της ρύθμισης είναι να διασφαλίσει την επάρκεια, την εμπειρία και την καταλληλότητα των προσώπων που

Προϋποθέσεις διορισμού - Προσθήκη άρθρου 7Ζ στον ν. 5167/2024	αναλαμβάνουν τις κορυφαίες διοικητικές θέσεις, ενισχύοντας την αποτελεσματικότητα της εταιρείας.
Άρθρο 34 Αξιολόγηση του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. από ανεξάρτητο τεχνικό σύμβουλο - Προσθήκη άρθρου 7Η στον ν. 5167/2024	Δίνεται η δυνατότητα στη Γενική Συνέλευση να διορίσει ανεξάρτητο τεχνικό σύμβουλο για την αξιολόγηση του Δ.Σ., το πόρισμα του οποίου αποτελεί γνώμη για την ανανέωση της θητείας των μελών. Σκοπός της ρύθμισης είναι η διασφάλιση της αποτελεσματικής και διαφανούς λειτουργίας του Διοικητικού Συμβουλίου, ενισχύοντας τη λογοδοσία και την επίτευξη της στοχοθεσίας.
Άρθρο 35 Επιτροπή Προσλήψεων και Αμοιβών της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. - Προσθήκη άρθρου 7Θ στον ν. 5167/2024	Προβλέπεται η σύσταση της Επιτροπής Προσλήψεων και Αποδοχών. Η εν λόγω Επιτροπή διαμορφώνει την πολιτική προσλήψεων και αποδοχών του προσωπικού και του Διοικητικού Συμβουλίου, με στόχο την εύρυθμη λειτουργία και την θεσμική συνέπεια.
Άρθρο 36 Επιτροπή Αξιολόγησης Προσωπικού της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. - Προσθήκη άρθρου 7Ι στον ν. 5167/2024	Συστήνεται η Επιτροπή Αξιολόγησης Προσωπικού, η οποία διενεργεί τακτική και έκτακτη αξιολόγηση των στελεχών της εταιρείας, υποβάλλοντας σχετικές εισηγήσεις στο Διοικητικό Συμβούλιο, ενισχύοντας τη λογοδοσία και την κινητικότητα του προσωπικού βάσει ειδικής διαδικασίας αξιολόγησης αυτού.
Άρθρο 37 Επιτροπή Ελέγχου Συμβάσεων Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. - Προσθήκη άρθρου 7ΙΑ στον ν. 5167/2024	Η προτεινόμενη διάταξη συστήνει την Επιτροπή Ελέγχου Συμβάσεων Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών, που αποτελείται από πέντε μέλη (δύο μη εκτελεστικά μέλη Δ.Σ., τον Διευθυντή Προμηθειών και δύο μέλη Νομικών Υπηρεσιών). Η Επιτροπή είναι αρμόδια για τον έλεγχο και την παρακολούθηση της ορθής εφαρμογής του Κανονισμού Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών, την υποβολή ετήσιας αναφοράς στο Δ.Σ. και την εισήγηση για τροποποιήσεις. Σκοπός της είναι η διασφάλιση της νομιμότητας, της διαφάνειας και της αποτελεσματικότητας στις διαδικασίες ανάθεσης και εκτέλεσης συμβάσεων της εταιρείας.
Άρθρο 38 Κανονισμός Έργων, Προμηθειών και	Η προτεινόμενη διάταξη προβλέπει τη θέσπιση ενός ειδικού Κανονισμού Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών, ο οποίος καθορίζει τις διαδικασίες και τους όρους για την ανάθεση και εκτέλεση συμβάσεων της εταιρείας. Ο

Υπηρεσιών της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. - Προσθήκη άρθρου 71B στον ν. 5167/2024	Κανονισμός αυτός εφαρμόζεται για συμβάσεις τόσο άνω όσο και κάτω των ορίων των ενωσιακών οδηγιών (2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ), παρεκκλίνοντας από τον ν. 4412/2016, αλλά υπό την επιφύλαξη της ενωσιακής νομοθεσίας. Σκοπός του είναι η προσαρμογή των διαδικασιών ανάθεσης συμβάσεων στις ιδιαιτερότητες της εταιρείας, διασφαλίζοντας παράλληλα τη συμμόρφωση με το ενωσιακό δίκαιο και την αποτελεσματικότητα στις προμήθειες.
Άρθρο 39 Νομικό πλαίσιο – Διακριτικός τίτλος - Τροποποίηση άρθρου 8 ν. 5167/2024	Με την προτεινόμενη ρύθμιση, στις γενικές διατάξεις που προβλέπουν το θεσμικό πλαίσιο της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε., προστίθεται και πρόβλεψη για τη δυνατότητα παράλληλης χρήσης του διακριτικού τίτλου «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος» (ΟΣΕ Α.Ε.) για λόγους λειτουργικής συνέχειας και δημόσιας αναγνωσιμότητας.
Άρθρο 40 Εξουσιοδοτικές διατάξεις - Προσθήκη παρ. 1Α έως 1Ζ στο άρθρο 10 του ν. 5167/2024	Προβλέπονται οι εξουσιοδοτικές διατάξεις του παρόντος Μέρους του σχεδίου νόμου.
Άρθρο 41 Μεταβατικές διατάξεις - Προσθήκη παρ. 6 στο άρθρο 12 του ν. 5167/2024	Προβλέπονται οι μεταβατικές διατάξεις του παρόντος Μέρους του σχεδίου νόμου.
Άρθρο 42 Ενιαίο Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτης Ανάγκης και Διαχείρισης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων	Επιχειρείται η θέσπιση ενός Ενιαίου Σχεδίου Αντιμετώπισης Έκτακτης Ανάγκης και Διαχείρισης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων. Η ρύθμιση αυτή κρίνεται απαραίτητη για τη διασφάλιση της βέλτιστης, συνολικής και αποτελεσματικής αντίδρασης των αρμόδιων φορέων σε περίπτωση σιδηροδρομικού ατυχήματος. Μέσω του Σχεδίου, επιδιώκονται ο συντονισμός σε επιχειρησιακό και στρατηγικό επίπεδο, ο σαφής καθορισμός ρόλων και διαδικασιών, η σωστή χαρτογράφηση του τύπου του ατυχήματος, καθώς και η πρόληψη των κινδύνων Διαταραχής Μετατραυματικού Στρες. Η δημιουργία μιας διυπουργικής επιτροπής με εκπροσώπους όλων των εμπλεκόμενων φορέων διασφαλίζει την πλήρη και εμπειριστατωμένη κατάρτιση του Σχεδίου, το οποίο θα επικαιροποιείται τακτικά για να παραμένει αποτελεσματικό.
Άρθρο 43 Διευκρίνιση έννοιας επιβάτη κατά τους Κανονισμούς 2007/1371 και 2021/782 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου - Ερμηνευτική διάταξη	Αποσαφηνίζεται ότι η έννοια του «επιβάτη» κατά την εφαρμογή των ενωσιακών κανονισμών για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών μεταφορών καταλαμβάνει και τα επιβαίνοντα στην αμαξοστοιχία πρόσωπα που βρίσκονται επ' αυτής για την παροχή συγκεκριμένων υπηρεσιών ή εργασίας στο πλαίσιο νόμιμης σύμβασης της σιδηροδρομικής επιχείρησης με τρίτη ανάδοχο εταιρεία για την παροχή των υπηρεσιών αυτών ή για την παραχώρηση χρήσης συγκεκριμένου χώρου της αμαξοστοιχίας, όπως τα κυλικεία-εστιατόρια. Με την υπό εξέταση ρύθμιση σκοπείται η άρση της ανισότητας ως προς την αντιμετώπιση των προσώπων της παρ. 1 του άρθρου, ως προς τους οποίους, καίτοι βρίσκονται επί της αμαξοστοιχίας για την παροχή

	συγκεκριμένης εργασίας, δεν τυγχάνουν εφαρμογής σημαντικές διατάξεις των ενωσιακών κανονισμών για τα δικαιώματά τους, όπως ενδεικτικά εκείνες σχετικά με τις αποζημιώσεις σε περίπτωση σιδηροδρομικού ατυχήματος. Για τους ίδιους λόγους, η διάταξη εφαρμόζεται αναδρομικά από την έναρξη ισχύος του Κανονισμού 2007/1371 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.
Άρθρο 44 Δαπάνες για τα έτη 2024 και 2025 που απορρέουν από τη σύμβαση Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της εταιρείας «Hellenic Train»	Με τη διάταξη αντιμετωπίζεται το ζήτημα της εκκρεμούς πληρωμής του Ελληνικού Δημοσίου προς τη «Hellenic Train», για τα έτη 2024 και 2025, διασφαλίζοντας τη νομιμότητα και κανονικότητα των δαπανών και ταυτόχρονα την εκπλήρωση των οικονομικών υποχρεώσεων του Ελληνικού Δημοσίου. Με τον τρόπο αυτό, επιτυγχάνονται η ορθή τήρηση των όρων της σύμβασης Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ) που έχει κυρωθεί με τον ν. 4953/2022 (Α' 135) και η απρόσκοπτη συνέχισή της, διασφαλίζοντας έτσι το απαιτούμενο πλαίσιο λειτουργίας των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών. Αποσαφηνίζεται πως στο πλαίσιο των διαδικασιών εκκαθάρισης της Σύμβασης ΥΔΥ, εξασφαλίζονται ο πλήρης έλεγχος όλων των απαιτούμενων δικαιολογητικών, δαπανών και εκτελεσθέντων δρομολογίων, όπως και η επιβολή τυχόν εφαρμοστέων ποινών προ της εκκαθάρισης.
Άρθρο 45 Εποπτεία ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών	Με τη διάταξη σκοπείται η αποσαφήνιση της αρμοδιότητας για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, σύμφωνα με τα άρθρα 101 και 102 ΣΛΕΕ και τον ν. 3959/2011. Η σχετική αρμοδιότητα καθορίζεται ότι ασκείται από την Επιτροπή Ανταγωνισμού, μετά και την ενσωμάτωση της Οδηγίας 1/2019 ΕΕ με τον ν. 4886/2022. Για την ενάσκηση της σχετικής αρμοδιότητάς της η Επιτροπή Ανταγωνισμού επικουρείται, όπου απαιτείται, από τη Ρ.Α.Σ., η οποία παρακολουθεί τον ανταγωνισμό της αγοράς των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και ενημερώνει σχετικώς την Επιτροπή Ανταγωνισμού για να παρεμβαίνει στο πλαίσιο ενάσκησης των αρμοδιοτήτων της.
Άρθρο 46 Αναστολή δεσμεύσεων Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης έναντι του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος ΑΕ ή των Σιδηροδρόμων Ελλάδας ΜΑΕ– Τροποποίηση άρθρου 78 ν. 4949/2022	Διασφαλίζεται η απρόσκοπτη, όσον αφορά στη χορήγηση του αποδεικτικού ενημερότητας της εταιρείας, υλοποίηση των έργων του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος και ήδη Σιδηροδρόμων Ελλάδος Μ.Α.Ε. μέχρι το τέλος του έτους 2029 σε σχέση με δεσμεύσεις οι οποίες έχουν επιβληθεί από ΟΤΑ.
Άρθρο 47 Απαλλαγή Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε. και	Με την παρούσα διάταξη η εταιρεία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.» καθώς και η εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.», απαλλάσσονται από την καταβολή του δικαστικού ενσήμου του άρθρου 2 του ν. ΓΠΟΗ/1912 (Α' 3), προκειμένου να υπάρξει εξοικονόμηση πόρων,

Σιδηρόδρομων Ελλάδας Μ.Α.Ε. από την υποχρέωση καταβολής δικαστικού ενσήμου	προς αξιοποίηση στην κύρια αποστολή τους, ήτοι την αποτελεσματική και ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου.
Άρθρο 48 Εξουσιοδοτικές διατάξεις	Προβλέπονται οι εξουσιοδοτικές διατάξεις του παρόντος Μέρους του σχεδίου νόμου.
Άρθρο 49 Μεταβατικές διατάξεις	Προβλέπονται οι μεταβατικές διατάξεις του παρόντος Μέρους του σχεδίου νόμου.
Άρθρο 50 Έναρξη ισχύος	Τίθεται η έναρξη ισχύος του νομοσχεδίου.

ΕΝΟΤΗΤΑ Δ: Έκθεση γενικών συνεπειών

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

			ΘΕΣΜΟΙ, ΔΗΜΟΣΙ Α ΔΙΟΙΚΗΣ Η, ΔΙΑΦΑΝ ΕΙΑ	ΑΓΟΡΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ , ΑΝΤΑΓΩΝΙΣ ΜΟΣ	ΚΟΙΝΩΝΙ Α & ΚΟΙΝΩΝΙ ΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΦΥΣΙΚΟ, ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙ ΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛ ΟΝ	ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤ ΗΤΑ
ΟΦΕΛΗ ΡΥΘΜΙΣ ΗΣ	ΑΜΕΣ Α	Αύξηση εσόδων					
		Μείωση δαπανών					
		Εξοικονόμηση χρόνου	Χ				
		Μεγαλύτερη αποδοτικότητα / αποτελεσματικό τητα	Χ				
		Άλλο					
	ΕΜΜΕ ΣΑ	Βελτίωση παρεχόμενων υπηρεσιών					
		Δίκαιη μεταχείριση πολιτών	Χ		Χ		

		Αυξημένη αξιοπιστία / διαφάνεια θεσμών	X				
		Βελτιωμένη διαχείριση κινδύνων	X				
		Άλλο					

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

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

		ΘΕΣΜΟΙ, ΔΗΜΟΣΙ Α ΔΙΟΙΚΗΣ Η, ΔΙΑΦΑΝ ΕΙΑ	ΑΓΟΡΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣ ΜΟΣ	ΚΟΙΝΩΝΙ Α & ΚΟΙΝΩΝΙ ΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΦΥΣΙΚΟ, ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙ ΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛ ΟΝ	ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤ ΗΤΑ
ΚΟΣΤΟΣ ΡΥΘΜΙΣ ΗΣ	ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓ ΗΣ ΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗ Σ	Σχεδιασμός / προετοιμα σία				
		Υποδομή / εξοπλισμός				
		Προσλήψει ς / κινητικότητα α				
		Ενημέρωση εκπαίδευσ η εμπλεκομέ νων				
		Άλλο				

	ΓΙΑ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ & ΑΠΟΔΟΣΗ ΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	Στήριξη και λειτουργία διαχείρισης					
		Διαχείριση αλλαγών κατά την εκτέλεση					
		Κόστος συμμετοχής στη νέα ρύθμιση					
		Άλλο					

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

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

		ΘΕΣΜΟΙ, ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ	ΚΟΙΝΩΝΙΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΦΥΣΙΚΟ, ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗΤΑ
ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ	Αναγνώριση / εντοπισμός κινδύνου				
		Διαπίστωση συνεπειών κινδύνων στους στόχους				
		Σχεδιασμός αποτροπής / αντιστάθμισης κινδύνων				

		Άλλο					
	ΜΕΙΩΣΗ ΚΙΝΔΥΝ ΩΝ	Πιλοτική εφαρμογή					
		Ανάδειξη καλών πρακτικών κατά την υλοποίηση της ρύθμισης					
		Συνεχής αξιολόγηση διαδικασιώ ν διαχείρισης κινδύνων					
		Άλλο					

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

--

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

ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΤ: Έκθεση νομιμότητας

24.	Συναφείς συνταγματικές διατάξεις	
	Παρ. 2 άρθρου 5	
25.	Ενωσιακό δίκαιο	
☐	Πρωτογενές ενωσιακό δίκαιο (συμπεριλαμβανομένου του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων)	
X	Κανονισμός	- Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/779 της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 2019, για τον καθορισμό λεπτομερών διατάξεων για σύστημα πιστοποίησης των φορέων υπεύθυνων για τη συντήρηση οχημάτων κατ' εφαρμογή της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 445/2011 της Επιτροπής - Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών - Κανονισμός (ΕΕ) 2021/782 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2021, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών μεταφορών
☐	Οδηγία	Οδηγία (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων
☐	Απόφαση	
26.	Συναφείς διατάξεις διεθνών συνθηκών ή συμφωνιών	
☐	Ευρωπαϊκή Σύμβαση των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου	
☐	Διεθνείς συμβάσεις	
27.	Συναφής νομολογία των ανωτάτων και άλλων εθνικών δικαστηρίων, καθώς και αποφάσεις των Ανεξάρτητων Αρχών	
	Στοιχεία & βασικό περιεχόμενο απόφασης	

☐	Ανώτατο ή άλλο εθνικό δικαστήριο (αναφέρατε)	
☐	Ανεξάρτητη Αρχή (αναφέρατε)	
28.	Συναφής ευρωπαϊκή και διεθνής νομολογία	
	Στοιχεία & βασικό περιεχόμενο απόφασης	
☐	Νομολογία Δικαστηρίου Ε.Ε.	
☐	Νομολογία Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου Δικαιωμάτων του Ανθρώπου	
☐	Άλλα ευρωπαϊκά ή διεθνή δικαστήρια ή διαιτητικά όργανα	

Η. Έκθεση εφαρμογής της ρύθμισης

31.	Συναρμοδιότητα Υπουργείων / υπηρεσιών / φορέων				
	Σχετική διάταξη αξιολογούμενης ρύθμισης	Συναρμόδια Υπουργεία – Συναρμόδιες υπηρεσίες / φορείς	Αντικείμενο συναρμοδιότητας		
32.	Έκδοση κανονιστικών πράξεων και εγκυκλίων				
	Εξουσιοδοτική διάταξη	Είδος πράξης	Αρμόδιο ή επισπεύδον Υπουργείο ή υπηρεσία	Αντικείμενο	Χρονοδιάγρα μμα (ενδεικτική ή αποκλειστική προθεσμία)

	Ανάγκη σύστασης νέου νομικού προσώπου, ανώνυμης εταιρίας ή δημόσιας υπηρεσίας
33.	Ποιες διατάξεις της αξιολογούμενης ρύθμισης προβλέπουν τη σύσταση νέου νομικού προσώπου, ανώνυμης εταιρίας ή δημόσιας υπηρεσίας; Δεν προβλέπεται.
34.	Γιατί προτείνεται η σύσταση αυτού του νέου οργάνου και δεν επαρκούν οι υφιστάμενες διοικητικές δομές για να επιτευχθεί ο στόχος της αξιολογούμενης ρύθμισης;
35.	Χρόνος έναρξης λειτουργίας του νέου οργάνου
36.	Έχει γίνει η σχετική οικονομοτεχνική μελέτη αναφορικά με τη σύσταση του νέου οργάνου; ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☐ Εάν ΝΑΙ, να επισυναφθεί ηλεκτρονικά.

	Στοιχεία νέου νομικού προσώπου, ανώνυμης εταιρίας ή δημόσιας υπηρεσίας
37.	Επωνυμία ή ονομασία και νομική μορφή
38.	Χώρος λειτουργίας του νέου οργάνου
39.	Διασφάλιση επαρκούς υλικοτεχνικού & ηλεκτρονικού εξοπλισμού
40.	Τρόπος στελέχωσης του νέου οργάνου