



ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ
ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

**ΓΝΩΜΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ
«ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗ , ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ Ο.Σ.Ε. ΚΑΙ ΤΗΣ
ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΤΟΜΕΑ»**

ΓΝΩΜΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ
«ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗ , ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ Ο.Σ.Ε. ΚΑΙ ΤΗΣ
ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΚΑΙ ΆΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΤΟΜΕΑ»

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Στις 04/10/2010 εστάλη, από το γραφείο του Γενικού Γραμματέα του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κ. **Θεοχάρη Τσιόκα**, προς γνωμοδότηση στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (Ο.Κ.Ε.), το Σχέδιο Νόμου με τίτλο **«Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου Ο.Σ.Ε. και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα»**.

Η Εκτελεστική Επιτροπή της Ο.Κ.Ε. συνέστησε Επιτροπή Εργασίας αποτελούμενη από τους κ.κ. **Φωκίωνα Δεληγιάννη, Νικόλαο Σκορίνη, Δημήτριο Αρβανιτοζήση και Φώτη Κολεβέντη**.

Ως πρόεδρος της Επιτροπής Εργασίας ορίστηκε ο κ. **Ν. Σκορίνης**. Στις εργασίες της Επιτροπής Εργασίας μετείχαν ως εμπειρογνώμονες η κα **Α. Βάσιλα** και οι κ.κ. **Γ. Κολιούσης** και **Α. Βλαχογιάννης**. Από πλευράς Ο.Κ.Ε. η επιστημονική συνεργάτις **Δρ. Αφροδίτη Μακρυγιάννη** είχε τον επιστημονικό συντονισμό της Ομάδας. Ερευνητική στήριξη παρείχε από πλευράς Ο.Κ.Ε. η κα **Δήμητρα Λαμπροπούλου**, Οικονομολόγος.

Η Επιτροπή Εργασίας ολοκλήρωσε τις εργασίες της σε τρεις (3) συνεδριάσεις, ενώ η Εκτελεστική Επιτροπή διαμόρφωσε την εισήγησή της προς την Ολομέλεια στη συνεδρίαση της 19^{ης} Οκτωβρίου 2010.

Η Ολομέλεια της Ο.Κ.Ε., στην οποία εισηγητής ήταν ο κ. **Ν. Σκορίνης**, αφού ολοκλήρωσε τη συζήτηση για το θέμα στη συνεδρίαση της 4^{ης} Φεβρουαρίου 2011, διατύπωσε την υπ' αριθ. **245** Γνώμη της.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ

Το παρόν σχέδιο νόμου, το οποίο έχει τίτλο «Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα», περιλαμβάνει 44 άρθρα κατανεμημένα σε πέντε κεφάλαια.

Το άρθρο 1 προσδιορίζει το σκοπό του σχεδίου νόμου που είναι η αναδιάρθρωση του σιδηροδρομικού τομέα και η διασφάλιση της εφαρμογής όλης της σχετικής με το σιδηροδρομικό τομέα νομοθεσίας της Ε.Ε. για την αποτελεσματική εφαρμογή της πολιτικής σχετικά με τον ανταγωνισμό, την απασχόληση, την κοινωνική ασφάλιση καθώς και τις κρατικές ενισχύσεις.

Το Κεφάλαιο Α΄ με τίτλο «Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη ομίλου ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ» περιλαμβάνει τα άρθρα 2-14.

Το άρθρο 2 ορίζει ότι ο ΟΣΕ και οι θυγατρικές εταιρείες του ΓΑΙΑΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, ΕΔΙΣΥ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ αποτελούν αντικείμενο του παρόντος σχεδίου νόμου. Ακόμη προβλέπεται η συγχώνευση των εταιρειών ΟΣΕ και ΕΔΙΣΥ με απορρόφηση της δεύτερης από την πρώτη. Επίσης, προβλέπεται ότι με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών Υποδομών και Δικτύων μπορεί να μετεβιβασθεί το σύνολο των μετοχών της ΓΑΙΑΟΣΕ από τον ΟΣΕ στο Δημόσιο χωρίς αντάλλαγμα.

Τα άρθρα 3, 4 και 5 προσδιορίζουν τις αρμοδιότητες του ΟΣΕ, της ΕΡΓΟΣΕ και της ΓΑΙΑΟΣΕ αντίστοιχα.

Με το άρθρο 6 ρυθμίζεται η μεταβίβαση στο Δημόσιο του συνόλου της ακίνητης περιουσίας που ανήκει στον ΟΣΕ.

Το άρθρο 7 προσδιορίζει τις αρμοδιότητες της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Με το άρθρο 8 προβλέπεται η χωρίς αντάλλαγμα μεταβίβαση συγκεκριμένου τροχαίου υλικού από τον ΟΣΕ προς το Δημόσιο και από το Δημόσιο προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ με οποιονδήποτε τρόπο, συμπεριλαμβανομένης, ενδεικτικώς, της εισφοράς σε είδος σε αύξηση κεφαλαίου ή και από τον ΟΣΕ προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Το άρθρο 9 ορίζει ότι με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, που εκδίδεται μετά από εισήγηση του διαχειριστή υποδομής, προσδιορίζεται ο διαχωρισμός της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής στις εξής κατηγορίες: Ενεργό Δίκτυο, Δίκτυο υπό Κατασκευή, Ενεργό Δίκτυο σε Προσωρινή Αναστολή Λειτουργίας και Κατηρημένο Δίκτυο.

Το άρθρο 10 ρυθμίζει τις διεταιρικές σχέσεις του ΟΣΕ με τις θυγατρικές εταιρείες του.

Το άρθρο 11 αφορά στις τιμολογιακές υποχρεώσεις της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Με το άρθρο 12 προσδιορίζεται η ανάθεση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ).

Στο άρθρο 13 προβλέπεται ότι με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η οποία εκδίδεται εντός 10 ημερών από την παροχή της έγκρισης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σύμφωνα με το άρθρο 44 παρ.1 του παρόντος σχεδίου νόμου, εξειδικεύονται η διαδικασία διαπίστωσης, βεβαίωσης και διαγραφής των χρεών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ προς τον ΟΣΕ και τον ΕΔΙΣΥ. Επίσης, με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, εξειδικεύονται η διαδικασία διαπίστωσης, συμψηφισμού, βεβαίωσης και ανάληψης των χρεών του ΟΣΕ και του ΕΔΙΣΥ έναντι του Δημοσίου.

Με το άρθρο 14 καθορίζεται ότι η Διυπουργική Επιτροπή ΔΕΚΟ, που προβλέπεται από το ν. 3429/2005, εγκρίνει τα στρατηγικά, επιχειρησιακά και επενδυτικά σχέδια για την αναδιοργάνωση του σιδηροδρομικού τομέα.

Το Κεφάλαιο Β' με τίτλο «θέματα προσωπικού» ρυθμίζει γενικούς όρους εργασίας και περιλαμβάνει τα άρθρα 15-21.

Το άρθρο 15 ορίζει τις έννοιες ορισμένων λέξεων για την καλύτερη κατανόηση του συγκεκριμένου Κεφαλαίου.

Το άρθρο 16 προσδιορίζει τη διαδικασία μεταφοράς του πλεονάζοντος τακτικού προσωπικού κάθε εταιρείας σε Φορείς Υποδοχής.

Με το άρθρο 17 διατυπώνεται ότι όσοι εργαζόμενοι δεν μεταφερθούν σε

φορέα υποδοχής αλλά εξακολουθήσουν απασχολούμενοι σε Εταιρία τεκμαίρεται αμάχητα ότι αποδέχονται ανεπιφύλακτα κάθε μεταβολή συλλογικών και ατομικών συμβάσεων, όρων και συνθηκών εργασίας.

Το άρθρο 18 προσδιορίζει ότι εντός 3 μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος άρθρου, το Διοικητικό Συμβούλιο κάθε εταιρείας καταρτίζει Οργανόγραμμα και Κανονισμό Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας.

Με το άρθρο 19 ορίζεται ότι εντός 5 ημερών από την έναρξη ισχύος του παρόντος άρθρου, κάθε εταιρεία πλην της ΓΑΙΑΟΣΕ που εξαιρείται, επιδίδει με δικαστικό επιμελητή στην πιο αντιπροσωπευτική συνδικαλιστική οργάνωση του προσωπικού της πρόσκληση σε συλλογική διαπραγμάτευση σε συγκεκριμένο τόπο και χρόνο.

Το άρθρο 21 αναφέρεται στις διατάξεις του Κεφαλαίου Β' που ρυθμίζουν γενικούς όρους εργασίας και εξυπηρετούν λόγους κατεπείγοντος επιτακτικού γενικότερου δημόσιου συμφέροντος.

Το Κεφάλαιο Γ' έχει τίτλο «Σύσταση Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων» και περιλαμβάνει τα άρθρα 22-34.

Το άρθρο 22 αφορά στη σύσταση ανεξάρτητης διοικητικής αρχής με την επωνυμία «Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.)» και έδρα την Αθήνα.

Με το άρθρο 23 ορίζεται ότι τα μέλη της Ρ.Α.Σ. επιλέγονται και διορίζονται από το Υπουργικό Συμβούλιο, ύστερα από πρόταση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, και γνώμη της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής.

Το άρθρο 24 αφορά στα ασυμβίβαστα – υποχρεώσεις των μελών της Ρ.Α.Σ.

Το άρθρο 25 ρυθμίζει θέματα έλλειψης, έκπτωσης και αναστολής των μελών.

Το άρθρο 26 αναφέρεται στην υπηρεσιακή κατάσταση των μελών.

Με το άρθρο 27 ρυθμίζονται θέματα όπως η σύνθεση, η λειτουργία και η λήψη αποφάσεων της Ρ.Α.Σ.

Με το άρθρο 28 προσδιορίζονται οι αρμοδιότητες της Ρ.Α.Σ.

Το άρθρο 29 αναφέρεται στους πόρους και την οικονομική διαχείριση της Ρ.Α.Σ.

Το άρθρο 30 ορίζει ότι για τη στελέχωση της Ρ.Α.Σ. συνιστώνται συνολικά έως (50) θέσεις προσωπικού, η πλήρωση των οποίων πραγματοποιείται ύστερα από προκήρυξη που εκδίδει το Α.Σ.Ε.Π. σύμφωνα με την προβλεπόμενη από τη σχετική με το Α.Σ.Ε.Π. εκάστοτε ισχύουσα νομοθεσία.

Το άρθρο 31 ορίζει ότι με Προεδρικό Διάταγμα, ύστερα από γνώμη της Ρ.Α.Σ., θεσπίζεται ο Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης που ρυθμίζει θέματα σχετικά με τη λειτουργία της Ρ.Α.Σ. και του προσωπικού της.

Με το άρθρο 32 προστίθενται και τροποποιούνται ορισμένες διατάξεις.

Το άρθρο 33 αφορά στις διοικητικές κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του Κανονισμού 1371/2007.

Με το άρθρο 34 προσδιορίζεται ότι μέχρι την έναρξη λειτουργίας της Ρ.Α.Σ. και τον διορισμό των μελών της, οι πράξεις για την έκδοση των οποίων προβλέπεται γνώμη ή πρόταση της Ρ.Α.Σ., εκδίδονται από τον αρμόδιο φορέα, χωρίς τη σύμπραξή της.

Το Κεφάλαιο Δ' έχει τίτλο «Ρυθμίσεις Σιδηροδρομικών Θεμάτων» και περιλαμβάνει τα άρθρα 35-41.

Με το άρθρο 35 ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων και αντικαθίστανται οι παράγραφοι 4, 6 και 13 του άρθρου 21 του ν. 3710/2008 που διέπει τη συγκρότηση και λειτουργία της.

Με το άρθρο 36 ρυθμίζεται ο τρόπος ενσωμάτωσης στην Ελληνική νομοθεσία μέτρων που θεσπίζονται κατ' εφαρμογή της διαδικασίας του άρθρου 5^α, της απόφασης 1999/468/ΕΚ.

Το άρθρο 37 προσδιορίζει ότι για τη συντήρηση κάθε σιδηροδρομικής εμπορευματικής φορτάμαξας, πριν τεθεί σε λειτουργία ή χρησιμοποιηθεί στο δίκτυο, πρέπει να καθορίζεται ο υπεύθυνος για αυτή φορέας.

Με το άρθρο 38 ορίζεται ότι ο ΟΣΕ ή οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν το δικαίωμα να καθορίζουν τους όρους και τις προϋποθέσεις για την ίδρυση και λειτουργία των πρατηρίων υγρών καυσίμων που εξυπηρετούν αποκλειστικά τον εφοδιασμό των ντηζελομηχανών με καύσιμα και παρέχεται νομοθετική εξουσιοδότηση με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Με το άρθρο 39 ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την άδεια οδήγησης ηλεκτροδηζαλαμαξών.

Το άρθρο 41 ορίζει τη διαδικασία επιβολής και είσπραξης προστίμων σε όσους δεν καταβάλλουν το νόμιμο κόμιστρο κατά τη μεταφορά τους με σιδηροδρομικά οχήματα από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Το Κεφάλαιο Ε' με τίτλο «Λοιπές Διατάξεις» περιλαμβάνει τα άρθρα 42-44.

Με το άρθρο 42 εισάγεται νέα διάταξη στο άρθρο 1 για το πεδίο εφαρμογής του ν. 3429/2005.

Με το άρθρο 43 γίνεται αναφορά στις καταργούμενες διατάξεις.

Το άρθρο 44 ορίζει ότι η ισχύς των διατάξεων 9, 13, 16, 18 και 19 του σχεδίου νόμου αρχίζει μετά την παροχή της έγκρισης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Η ισχύς των λοιπών διατάξεων του παρόντος σχεδίου νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄

ΓΕΝΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ

Η εξυγίανση, ο εκσυγχρονισμός και η ανάπτυξη του Σιδηροδρόμου ως μεταφορικού μέσου ενταγμένου σε ένα ενιαίο σύστημα συνδυασμένων μεταφορών με τον αναλογούντα ρόλο σε κάθε μέσο επίγειας, εναέριας και θαλάσσιας μεταφοράς και με τον απαιτούμενο μεταξύ τους συντονισμό αποτελεί πάγια θέση της ΟΚΕ. Η θέση αυτή ενισχύεται κάτω από το πρίσμα των σταδιακά διαμορφούμενων προοπτικών για λειτουργία της χώρας ως διαμετακομιστικού κόμβου στην ευρύτερη περιοχή (Βαλκάνια, Ν.Α. Ευρώπη, Μεσόγειος), αλλά και της επιδίωξης για υποδομές μεταφορών που να υπηρετούν τον επιβάτη, την εθνική οικονομία και την περιβαλλοντική συμβατότητα.

Το υπό αξιολόγηση Σχέδιο Νόμου επιχειρεί την εξυγίανση του συστήματος των ελληνικών σιδηροδρόμων οι οποίοι δυστυχώς εξακολουθούν, και παρά τις όποιες αποσπασματικές προσπάθειες βελτίωσης, να αντιμετωπίζουν σοβαρές παθογένειες στη λειτουργία τους. Οι παθογένειες αυτές κατά κύριο λόγο προέρχονται από διαχρονικές ευθύνες της πολιτείας και είναι το αποτέλεσμα:

- της έλλειψης μιας ολοκληρωμένης εθνικής πολιτικής ανάπτυξης των σιδηροδρομικών μεταφορών, ενταγμένης σ' ένα σύστημα που εξυπηρετεί εθνικούς αναπτυξιακούς στόχους, στα πλαίσια των ευρωπαϊκών και παγκοσμίων δικτύων,
- των ανεξέλεγκτων δανειοδοτήσεων σε συνδυασμό με μη βιώσιμα επενδυτικά σχέδια που οδήγησαν σε ανολοκλήρωτα έργα (δεν έχουν παραδοθεί στην κυκλοφορία σημαντικά κομμάτια της γραμμής) και σε πλήρη αποτυχία επίτευξης των φιλόδοξων προσδοκώμενων ωφελειών,
- της πελατειακής προσέγγισης και της έλλειψης ορθολογικών και βιώσιμων κριτηρίων στον τρόπο ανάπτυξης του δικτύου, του πλέγματος δρομολογίων, αλλά και της ίδιας της οργάνωσης των εταιρειών του Ομίλου,
- της απώλειας σημαντικών πόρων με ευθύνη του Ομίλου ΟΣΕ με

συνέπεια την μη ολοκλήρωση βασικών έργων υποδομής.

Η ΟΚΕ αναγνωρίζοντας ότι το οικονομικό, πολιτικό και κοινωνικό περιβάλλον διαχρονικά έχει συντελέσει στη διαμόρφωση της σημερινής αδιέξοδης κατάστασης, θεωρεί επιτακτική τη ριζική αντιμετώπισή της, ιδιαίτερα κάτω από τις σημερινές συγκυρίες που αποκλείουν παρεμβάσεις εξυγίανσης σε μεσομακροπρόθεσμη βάση. Επίσης θεωρεί επιβεβλημένη την επιτάχυνση της ολοκλήρωσης του δρομολογημένου εδώ και δεκαετίες προγράμματος εκσυγχρονισμού των ελληνικών σιδηροδρομικών μεταφορών που εξακολουθεί να εξελίσσεται με ρυθμούς κατά πολύ κατώτερους των προσδοκιών. Απαιτούνται επομένως ριζικές και άμεσες παρεμβάσεις εξυγίανσης που να διασφαλίζουν παράλληλα:

- την ασφάλεια στις μετακινήσεις,
- την περιβαλλοντική συμβατότητα, και τέλος
- τις προοπτικές για ανάπτυξη και επέκταση μόλις οι συνθήκες (ανάγκες για νέο μεταφορικό έργο) το επιτρέψουν.

Η ΟΚΕ, στη βάση των προαναφερόμενων αρχών και θεωρώντας ότι το παρόν Σχ/Ν οφείλει να διασφαλίζει την βιώσιμη ανάπτυξη του σιδηρόδρομου, σε όρους δικτύου όσο και σε όρους κερδοφορίας, τον εκσυγχρονισμό του συστήματος σιδηροδρομικών μεταφορών, την προώθηση της ασφάλειας επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών και την περαιτέρω βελτίωση της αξιοπιστίας των μεταφορών, οδηγείται στις ακόλουθες γενικές παρατηρήσεις και προτάσεις:

- Ιδιαίτερα θετική κρίνεται η ίδρυση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, όπως προβλέπεται από το παρόν Σχ/Ν. Θα πρέπει όμως να σημειωθεί ότι για να είναι αποτελεσματική μία τέτοια Αρχή θα πρέπει να της δοθούν ουσιαστικές αρμοδιότητες και ανεξαρτησία στη λήψη των αποφάσεων, ώστε να μπορεί τόσο να ελέγχει τους εμπλεκόμενους φορείς, όσο και να αναπτύσσει και να ασκεί ανεξάρτητη πολιτική.
- Κρίνεται άμεσα επιβεβλημένη η διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου θεσμικού πλαισίου ανάπτυξης και λειτουργίας των σιδηροδρομικών μεταφορών που να αποκλείει την δυνατότητα εισόδου στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά εταιρειών

με έδρα σε χώρες με ανεπαρκές νομικό καθεστώς. Στην αντίθετη περίπτωση είναι ορατός ο κίνδυνος να αποδυναμωθούν οι εθνικές επενδύσεις στον τομέα και να περιοριστούν τα πολλαπλασιαστικά τους οφέλη.

- Η ασφάλεια του πολίτη αποτελεί βασική αρχή η οποία δεν θα πρέπει σε καμία περίπτωση να αποτελέσει αντικείμενο διαπραγμάτευσης. Για το λόγο αυτό επισημαίνεται ότι θα πρέπει να καθορισθούν άμεσα και να συμπεριληφθούν στο Σχ/Ν οι μηχανισμοί εκείνοι που θα εγγυώνται τη νομιμότητα και την αξιοπιστία των κυκλοφορούντων σιδηροδρομικών οχημάτων.

- Με το Σχ/Ν προβλέπεται η απελευθέρωση τόσο της εισόδου/εξόδου στην σιδηροδρομική αγορά όσο και της τιμολογιακής πολιτικής. Για να αποφευχθούν πιθανές στρεβλώσεις προτείνεται η στενή παρακολούθηση της τιμολογιακής πολιτικής στη βάση διεθνώς αποδεκτών λογιστικών αρχών συμπεριλαμβανομένου του Cost Plus και του Retail Minus.

- Οι σιδηροδρομικές μεταφορές διαθέτουν σημαντικά πλεονεκτήματα έναντι των άλλων ανταγωνιστικών μέσων μεταφοράς περιλαμβανομένων τόσο άμεσων χρηματοοικονομικών στοιχείων, όσο και κοινωνικών στοιχείων. Επιπλέον οι σιδηροδρομικές μεταφορές, ενταγμένες σε ένα σύστημα συνδυασμένων μεταφορών, είναι ένα κατ' εξοχήν αναπτυξιακό εργαλείο τόσο σε περιφερειακό επίπεδο όσο και σε εθνικό. Σε αυτό το πλαίσιο προτείνεται η επαναξιολόγηση των σιδηροδρομικών δικτύων, της έκτασης και της λειτουργίας τους.

- Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στο γεγονός ότι με το παρόν Σχ/Ν και υπό το βάρος των δυσμενών δημοσιονομικών συνθηκών ο ελληνικός σιδηρόδρομος συρρικνώνεται.

- Θετικά αξιολογείται η παροχή, όπως προβλέπεται από το Σχ/Ν, της δυνατότητας ίδρυσης ή/και λειτουργίας εταιρείας Λεωφορείων και προτείνει την επέκταση αυτής της δυνατότητας σε όλο το φάσμα των εμπορευματικών και επιβατικών Μεταφορών.

- Άμεσα επιβάλλεται η δημιουργία ενός διαφανούς και αξιόπιστου πλαισίου αξιοποίησης της περιουσίας του ΟΣΕ, ώστε να μεγιστοποιηθούν οι ωφέλειες για τον

Οργανισμό και την Περιφερειακή Οικονομία. Η περιουσία του ΟΣΕ θα πρέπει να επαναξιολογηθεί και από ανεξάρτητη αρχή, ώστε να αποτυπωθεί η παρούσα θέση της περιουσίας συνυπολογιζόμενης της μελλοντικής αξίας από την τυχόν αξιοποίησή της.

Τέλος, και όσον αφορά τις ρυθμίσεις για τα θέματα του Προσωπικού η ΟΚΕ οφείλει να σημειώσει την διαφωνία της με τις αλλαγές που προτείνονται στο πεδίο των εργασιακών σχέσεων. Αυτό βέβαια δεν σημαίνει ότι δεν αναγνωρίζει την ανάγκη τροποποίησης-βελτίωσης ορισμένων άρθρων των ισχυόντων κανονισμών τα οποία και θα πρέπει να αποτυπωθούν στο παρόν Σχέδιο Νόμου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

ΚΑΤ' ΑΡΘΡΟΝ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α - «ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗ, ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΟΜΙΛΟΥ ΟΣΕ ΚΑΙ ΤΡΑΙΝΟΣΕ»

Άρθρο 2: Μετασχηματισμός εταιριών και ορισμοί

Η ΟΚΕ κρίνει θετικά την προβλεπόμενη στο παρόν άρθρο συνένωση ΕΔΙΣΥ – ΟΣΕ. Θεωρώντας επίσης ότι η ΓΑΙΑΟΣΕ αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα (Business Unit) τόσο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ όσο και του ΟΣΕ – ΕΔΙΣΥ εκφράζει την άποψη ότι δεν θα έπρεπε να αλλάξει η νομική της υπόσταση.

Τέλος, η ΟΚΕ τάσσεται υπέρ της δημιουργίας ενός ενιαίου ΟΣΕ με δημόσιο χαρακτήρα που να υπηρετεί αποτελεσματικά την απελευθερούμενη αγορά σιδηροδρομικών υπηρεσιών και κρίνει ότι η συνένωση πρέπει να συμπεριλάβει και την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, με παράλληλο λογιστικό διαχωρισμό των υπηρεσιών λειτουργίας και εκτέλεσης του μεταφορικού έργου.

Άρθρο 3: Αρμοδιότητες ΟΣΕ

Η ΟΚΕ θεωρεί ότι θα πρέπει να διευκρινισθεί περαιτέρω το πλαίσιο ανάπτυξης του αναφερόμενου οργανογράμματος. Προτείνεται η υιοθέτηση ευρωπαϊκών προτύπων και κανόνων, ήτοι 5 εργαζόμενοι / Km γραμμής.

Όσον αφορά τη συντήρηση του τροχαίου Υλικού, κρίνεται οξύμωρη η πρόταση του να διαθέτει ο Φορέας Υποδομής Τμήμα Συντήρησης χωρίς να διαθέτει Τμήμα Λειτουργίας.

Η παρ.1 προτείνεται να αναδιαμορφωθεί ως εξής: «Ο ΟΣΕ ασκεί, κατ' αποκλειστικότητα, καθήκοντα διαχειριστή της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής.....».

Θετική, τέλος, κρίνεται η διάταξη της επαναφοράς στις αρμοδιότητες του ΟΣΕ

“της διαχείρισης των συστημάτων ρύθμισης και ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας”.

Άρθρα 4,5 και 6: Αρμοδιότητες ΕΡΓΟΣΕ, Αρμοδιότητες ΓΑΙΟΣΕ και Ρυθμίσεις για Ακίνητη Περιουσία

Η ΟΚΕ θεωρεί ότι θα πρέπει να διευκρινισθεί περαιτέρω η μεθοδολογία και το πλαίσιο αξιολόγησης–αποτίμησης της εμπορικής αξίας της περιουσίας του ομίλου ΟΣΕ. Συγκεκριμένα προτείνεται: α) η σαφής περιγραφή και οικονομική αποτίμηση όλων των περιουσιακών στοιχείων του ΟΣΕ, β) η σαφής περιγραφή και οικονομική αποτίμηση των υποχρεώσεων και των απαιτήσεων του ΟΣΕ έναντι τρίτων (συμπεριλαμβανομένου και του δημοσίου) και γ) η σαφής περιγραφή και αποτύπωση της τελικής οικονομικής θέσης του ΟΣΕ καθώς και του συσσωρευμένου χρέους μετά την αφαίρεση των ποσών που προκύπτουν από τις υποχρεώσεις του δημοσίου. Με τον τρόπο αυτό εκτιμάται ότι θα προκύψει το συνολικό ύψος των υποχρεώσεων του ΟΣΕ προς το Δημόσιο το οποίο και θα καλυφθεί με την ισόποση μεταφορά του αναλογούντος μέρους της ακίνητης περιουσίας του ΟΣΕ.

Επιπλέον, η ΟΚΕ οφείλει να επισημάνει ότι δεν είναι σαφής ο τρόπος με τον οποίο έχει γίνει η ανάθεση τμημάτων της περιουσίας του ΟΣΕ στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η αποτίμηση αυτής της ανταλλαγής καθώς και η λειτουργική αξιολόγησης της. Σε κάθε περίπτωση προτείνεται η παροχή ικανοποιητικού αριθμού γηπέδων και επαρκούς κτηριακής υποδομής στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ ώστε να είναι σε θέση να εκτελέσει με επιτυχία και χωρίς περιορισμούς το έργο της.

Τέλος, η ΟΚΕ προτείνει την άμεση απαλλοτρίωση υπέρ Δημοσίου της περιουσίας του ΟΣΕ που είναι σε αντιδικία με ΟΤΑ, τοπικούς φορείς ή ιδιώτες, αλλά και την εν γένει κεντρική ρύθμιση των ζητημάτων Χρήσεων Γης (και σχετικών ΓΠΣ ζητημάτων).

Άρθρο 7: Αρμοδιότητες ΤΡΑΙΝΟΣΕ

Η ΟΚΕ συμφωνεί με τις προτεινόμενες λειτουργίες της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, αλλά επιφυλάσσεται για το θέμα των φορολογικών ατελειών υπό το πρίσμα του κοινοτικού δικαίου.

Άρθρο 8: Μεταβίβαση τροχαίου υλικού

Στο άρθρο προβλέπεται η μεταφορά του τροχαίου υλικού του ΟΣΕ σε μία νέα ανεξάρτητη ΔΕΚΟ. Το Σχ/Ν δεν αποσαφηνίζει το ακριβές τίμημα. Η ΟΚΕ επομένως θεωρεί ότι απαιτείται περιγραφή του μεταβιβαζόμενου υλικού, οικονομική αποτίμησή του και αφαίρεση του τιμήματος από τις συνολικές υποχρεώσεις του ΟΣΕ προς το Δημόσιο.

Άρθρο 9: Διαχωρισμός Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής

Η ΟΚΕ προτείνει την δημιουργία ενός ορθολογικού πλαισίου αξιολόγησης και ανάπτυξης του Δικτύου βάσει επιστημονικών και επιχειρησιακών σχεδιασμών.

Άρθρο 10: Διεταιρικές Σχέσεις

Η ΟΚΕ θεωρεί ότι οι ρυθμίσεις που περιλαμβάνονται στο παρόν άρθρο δεν θα πρέπει να θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια των μετακινούμενων, ούτε να οδηγούν σε μείωση της αξίας και απαξίωση του τροχαίου υλικού παραπέμποντας σε υπηρεσίες συντήρησης χαμηλού κόστους και σε εξαφάνιση των υπηρεσιών συντήρησης Τροχαίου υλικού του ΟΣΕ.

Στην παρ. 2 η έννοια των υπηρεσιών υγειονομικού και υγιεινής προτείνεται να αποτυπωθεί ως «υπηρεσίες υγειονομικού ελέγχου και υγείας και ασφάλειας της εργασίας».

Άρθρο 11: Τιμολογιακές Υποχρεώσεις ΤΡΑΙΝΟΣΕ

Η ΟΚΕ θεωρεί ότι η ανταγωνιστική και κερδοφόρος λειτουργία των επιχειρήσεων δεν προκύπτει μόνο από την τιμολογιακή πολιτική. Προτείνεται επομένως η υιοθέτηση μοντέλων ανάπτυξης που να συμπεριλαμβάνουν και το κοινωνικό κόστος, ώστε να συνυπολογίζεται και η πολλαπλασιαστική επίδραση των μεταφορών στις τοπικές κοινωνίες. Επιπρόσθετα προτείνεται η αξιολόγησή του στο πλαίσιο της Εθνικής Πολιτικής Μεταφορών.

Άρθρο 13: Ρυθμίσεις Χρεών

Η ΟΚΕ επισημαίνει ότι οι Υπουργικές Αποφάσεις που προβλέπονται πρέπει να είναι σύμφωνες με τις περιγραφόμενες, στα άρθρα 6 και 8, παρατηρήσεις.

Άρθρο 14: Παρακολούθηση της υλοποίησης αναδιοργάνωσης σιδηροδρόμου

Η ΟΚΕ συμφωνεί με την παρακολούθηση της αναδιοργάνωσης από την Διυπουργική ΔΕΚΟ και προτείνει την επίσπευση της δημιουργίας της ΡΑΣ και την από κοινού ανάθεση στην ΡΑΣ και στην Διυπουργική ΔΕΚΟ της παρακολούθησης της υλοποίησης του Σχ/Ν. Σκοπός είναι η βέλτιστη εφαρμογή της αναδιοργάνωσης τόσο λογιστικά, όσο και λειτουργικά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β' – «ΘΕΜΑΤΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ»

Ως γενική παρατήρηση η ΟΚΕ οφείλει να επισημάνει ότι απαιτείται εμπειριστατωμένη τεκμηρίωση περί της συνταγματικότητας του άρθρου 16 παρ.6 και των άρθρων 18 και 21.

Άρθρο 15: Ορισμοί

Η ΟΚΕ αντιλαμβάνεται την αδυναμία επακριβούς προσδιορισμού του αριθμού του πλεονάζοντος προσωπικού αφού δεν έχει γίνει ο διαχωρισμός σε κατηγορίες της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής, δεν έχουν χαρακτηριστεί τα (ΥΔΥ) επιβατικά δρομολόγια και δεν έχουν καταρτιστεί τα Οργανογράμματα των εταιρειών.

Η ΟΚΕ επίσης επισημαίνει ότι προτού προσδιορισθεί το πλεονάζον προσωπικό θα πρέπει να ορισθούν τα κριτήρια προσδιορισμού του και θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι απαιτείται επαρκές προσωπικό για την εξυπηρέτηση τόσο του ενεργού όσο και του υπό κατασκευή δικτύου.

Όσον αφορά τον ορισμό των τακτικών αποδοχών η ΟΚΕ προτείνει τον εξής ορισμό: «Τακτικές μηνιαίες αποδοχές»: Ο βασικός μισθός του μισθολογικού κλιμακίου του μισθολογικού κλάδου και από το μισθολογικό σύστημα χορηγούμενα επιδόματα για τα οποία καταβάλλονται ασφαλιστικές εισφορές, ρητώς εξαιρουμένων των κάθε είδους δευτερευουσών απολαβών και παροχών σε είδος.

Άρθρο 16: Διαδικασία Μεταφοράς Πλεονάζοντος Τακτικού Προσωπικού

Η ΟΚΕ προτείνει την λεπτομερή ρύθμιση των θεμάτων υποδοχής των εργαζομένων προ της μετάταξης με κατοχύρωση των τακτικών αποδοχών και των ασφαλιστικών τους δικαιωμάτων (κύρια, επικουρική ασφάλιση και Ταμείο Πρόνοιας).

Άρθρο 18: Οργανόγραμμα και Κανονισμός Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας

Η ΟΚΕ εκτιμά ότι το Οργανόγραμμα κάθε εταιρίας αποτελεί σημαντικό εργαλείο για την εύρυθμη λειτουργία της και δεν κατανοεί την κατάρτισή του αφού έχει προκαθοριστεί ο αριθμός του αναγκαίου προσωπικού. Προτείνεται ο αριθμός αυτός να εξαχθεί μετά την κατάρτιση των Οργανογραμμάτων.

Άρθρο 19: Ειδική, κατ' εξαίρεση διαδικασία συλλογικής διαπραγμάτευσης

Η ΟΚΕ προτείνει την ρύθμιση των αποδοχών των εργαζομένων μέσα από νέα Συλλογική Σύμβαση Εργασίας που θα έχει ως βάση τις ισχύουσες διατάξεις των ΕΣΣΕ και την τροποποίηση των Κανονισμών μετά από διάλογο, συζήτηση και συλλογική διαπραγμάτευση των δύο πλευρών, όχι βέβαια στα ασφυκτικά χρονικά περιθώρια που ορίζονται στο Σχ/Ν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄ - ΣΥΣΤΑΣΗ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

Άρθρο 22: Σύσταση

Η ΟΚΕ συμφωνεί με την δημιουργία της ΡΑΣ και προτείνει την ενδυνάμωσή της, ώστε να μπορεί να αναπτύσσει και να εφαρμόζει επιτυχώς πολιτικές αναφορικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Προτείνει επίσης την ενσωμάτωση της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και θεωρεί αυτή ως αναπόσπαστο τμήμα των δραστηριοτήτων της ΡΑΣ.

Άρθρα 24 και 30: Ασυμβίβαστα-Υποχρεώσεις των μελών της ΡΑΣ και προσωπικό της ΡΑΣ

Η ΟΚΕ αντιλαμβάνεται την ανάγκη ανεξαρτησίας των στελεχών και των υπαλλήλων της ΡΑΣ, εκτιμά όμως πως στελέχη και εργαζόμενοι με ανάλογη τεχνογνωσία μπορούν να την στελεχώσουν, αποκλεισμένων εκείνων που εργάζονται ή έχουν οιαδήποτε σχέση με Εταιρίες Λειτουργίας και Εκμετάλλευσης Μεταφορών, οιασδήποτε μορφής.

Άρθρα 30 και 35: Προσωπικό της ΡΑΣ και Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων

Η ΟΚΕ προτείνει για τα θέματα στελέχωσης και υπηρεσιακής εξέλιξης των εργαζομένων την εφαρμογή του Ν. 3839/2010.

Άρθρο 37: Υπεύθυνος Φορέας συντήρησης των σιδηροδρομικών

εμπορευματικών φορταμαξών

Η ΟΚΕ προτείνει την λεπτομερέστερη περιγραφή του Φορέα Συντήρησης οχημάτων, την περιγραφή των ποιοτικών και ποσοτικών χαρακτηριστικών, καθώς και των ευθυνών που θα αναλάβει αυτός ο φορέας.

Άρθρο 39: Οδηγοί Ηλεκτροδηζελαμαξών

Η ΟΚΕ αντιλαμβάνεται ότι η φράση στην § 5 "[...] ή εναλλακτικά [...]" είναι δυνατόν να προσδιορίσει υποψήφια σχήματα και προτείνει να απαλειφθεί.

Στην Ολομέλεια της 4^{ης} Φεβρουαρίου 2011 παρέστησαν τα κάτωθι Μέλη
της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής:

ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Πολυζωγόπουλος Χρήστος

ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΙ

Α' ΟΜΑΔΑ

Αντζινάς Νικόλαος
Εκπρόσωπος Γ.Σ.Ε.Β.Ε.Ε.

Λέντζος Δημήτριος
Β' Αντιπρόεδρος Γ.Σ.Ε.Β.Ε.Ε.

Ντουντούμης Γεώργιος
Εκπρόσωπος Γ.Σ.Ε.Β.Ε.Ε.
σε αναπλήρωση του
Ασημακόπουλου Δημητρίου
Προέδρου Δ.Σ. Γ.Σ.Ε.Β.Ε.Ε.

Σκορίνης Νικόλαος
Γενικός Γραμματέας Δ.Σ. Γ.Σ.Ε.Β.Ε.Ε.

Ζούλοβιτς Μαργαρίτα
Εκπρόσωπος Ε.Σ.Ε.Ε.

Τσατήρης Γεώργιος
Ένωση Ελληνικών Τραπεζών

Β' ΟΜΑΔΑ

Βουλγαράκης Δημήτριος
Γ.Σ.Ε.Ε.

Γκουτζαμάνης Κωνσταντίνος
Γ.Σ.Ε.Ε.

Κολεβέντης Φώτης
Γ.Σ.Ε.Ε.
σε αναπλήρωση του
Πουπάκη Κώστα
Γ.Σ.Ε.Ε.

Κουτσιμπογιώργος Γεώργιος
Γ.Σ.Ε.Ε.

Λαναρά Ζωή
Γ.Σ.Ε.Ε.

Πολίτης Δημήτρης
Γ.Σ.Ε.Ε.

Ταυρής Φίλιππος
Γ.Σ.Ε.Ε.

Τούσης Αθανάσιος
Γ.Σ.Ε.Ε.

Ηλιόπουλος Ηλίας
Α.Δ.Ε.Δ.Υ.

Λιόλιος Νικόλαος
Μέλος Δ.Σ. ΠΑ.Σ.Ε.ΓΕ.Σ.

Γ' ΟΜΑΔΑ

Αλεξανδράκης Νικόλαος
Εκπρόσωπος ΠΑ.Σ.Ε.ΓΕ.Σ.

Καφύρας Χαράλαμπος
Μέλος Γ.Σ. ΠΑ.Σ.Ε.ΓΕ.Σ.
σε αναπλήρωση του
Καραμίχα Τζανέτου
Προέδρου Δ.Σ. ΠΑ.Σ.Ε.ΓΕ.Σ.

Γωνιωτάκης Γεώργιος
Πρόεδρος Δ.Σ. ΓΕ.Σ.Α.Σ.Ε.

Κουκουλάκης Ζαχαρίας
Μέλος Δ.Σ. ΓΕ.Σ.Α.Σ.Ε.

Σωτηρακόπουλος Βασίλειος
Μέλος Δ.Σ. Π.Ι.Σ.

Δροσσοπούλου Σοφία
Σύμβουλος Δ.Σ.Α.

Τσεμπερλίδης Νικόλαος
Πρόεδρος Δ.Σ. ΚΕ.Π.ΚΑ.

Γιαννακόπουλος Βασίλειος
Εκπρόσωπος Κ.Ε.Δ.Κ.Ε.

Σωτηρίου Ιωάννης
Εκπρόσωπος Κ.Ε.Δ.Κ.Ε.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

Παπανίκος Γρηγόριος

ΤΜΗΜΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ & ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ ΤΗΣ Ο.Κ.Ε.

Για κάθε πληροφορία σχετικά με το έργο και τη λειτουργία της Ο.Κ.Ε. είναι στη διάθεσή σας το Τμήμα Δημοσίων & Διεθνών Σχέσεων της Επιτροπής, υπό τη διεύθυνση της Δρος Μάρθας Θεοδώρου.

Τηλ.: 210 9249510-2, Fax: 210 9249514, e-mail: ipr@oke-esc.eu

