



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
HELLENIC REPUBLIC



ρυθμιστική αρχή
σιδηροδρόμων
regulatory
authority
for railways

Αθήνα, 11/06/2026

Αρ. Πρωτ. : 2111

ΑΠΟΦΑΣΗ (48/2026)

της 19ης Συνεδρίασης της Ολομέλειας της 11.06.2026

ΘΕΜΑ: «Έκφραση γνώμης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων στο σχέδιο της κατ' άρθρο 57 παρ. 5 του ν. 5220/2025 προβλεπόμενης Υπουργικής Απόφασης περί καθορισμού των ενιαίων κανόνων κυκλοφορίας στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, σύμφωνα με το άρθρο 8 του ν. 5220/2025»

Η ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ ΤΗΣ ΡΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α) των άρθρων 8 και 57 παρ. 5 του ν. 5220/2025 “Αναβάθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, αξιολόγηση προσωπικού σιδηροδρόμων, ενίσχυση εποπτείας σιδηροδρομικού δικτύου, οργανωτική ενίσχυση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων” (Α’ 131)

β) της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.

γ) της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

δ) του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773 της Επιτροπής, όπως εκάστοτε ισχύει, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

ε) του Κατ’ Εξουσιοδότηση Κανονισμού (ΕΕ) 2018/762 της Επιτροπής σχετικά με τις κοινές μεθόδους ασφάλειας όσον αφορά τις απαιτήσεις για τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας.

στ) του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής σχετικά με την κοινή μέθοδο ασφάλειας για την αξιολόγηση και εκτίμηση της επικινδυνότητας.

ζ) Του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2018/763 της Επιτροπής σχετικά με τις πρακτικές ρυθμίσεις για την έκδοση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

η) του ν. 4408/2016 «Εναρμόνιση της νομοθεσίας με την Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ L343/32 της 14.12.2012) και άλλες διατάξεις.»(Α' 135)

θ) του ν. 4632/2019 "Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2016/797, 2016/798 και 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και άλλες διατάξεις." (Α' 159), όπως ισχύει.

ι) του ν. 3891/2010 "Αναδιάρθρωση, εξυγίανση, και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα" (Α' 188).

ια) του ν. 3469/2006 «Εθνικό Τυπογραφείο, Εφημερίς της Κυβερνήσεως και λοιπές διατάξεις» (Α' 131).

ιβ) του ν. 2690/1999 «Κύρωση του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 45).

ιβ) του άρθρου 90 του Κώδικα νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα κυβερνητικά όργανα (π.δ. 63/2005, Α' 98), το οποίο διατηρήθηκε σε ισχύ με την περ. 22 του άρθρου 119 του ν. 4622/2019 (Α'133).

ιγ) του π.δ. 123/2017 «Οργανισμός του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών» (Α' 151).

ιδ) της παρ. 1 του άρθρου 9 του π.δ. 77/2023 «Σύσταση Υπουργείου και μετονομασία Υπουργείων-Σύσταση, κατάργηση και μετονομασία Γενικών και Ειδικών Γραμματειών Μεταφορά αρμοδιοτήτων, υπηρεσιακών μονάδων, θέσεων προσωπικού και εποπτευόμενων φορέων» (Α' 130).

ιε) του π.δ. 27/2025 "Διορισμός Υπουργών, Αναπληρωτή Υπουργού, Υφυπουργών και Αντιπροέδρου της Κυβέρνησης.

2. Το υποβληθέν σχέδιο απόφασης του υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών με τίτλο «Θέσπιση ενιαίων κανόνων κυκλοφορίας στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο», επί του οποίου η ΡΑΣ εκφράζει γνώμη κατά τα άρθρα 57 παρ. 5 και 8 του ν. 5220/2025.

3. Την από 11-06-2026 εισήγηση της Προέδρου της ΡΑΣ, η οποία διαμορφώθηκε κατόπιν διαβούλευσης με τα στελέχη της αρμόδιας Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας της Αρχής, κ. Σπυρίδων Μπούση και κ. Στέφανο Αυδή.

4. Το από 11-06-2026 Πρακτικό της Ολομέλειας της ΡΑΣ.

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ

1. Τη χορήγηση γνώμης της ΡΑΣ επί του υποβληθέντος σχεδίου απόφασης του υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών με τίτλο «Θέσπιση ενιαίων κανόνων κυκλοφορίας στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο», σύμφωνα με τα άρθρα 57 παρ. 5 και 8 του ν. 5220/2025.
2. Με βάση το κείμενο του σχεδίου της υπουργικής απόφασης και κατόπιν εξέτασής του από την αρμόδια Μονάδα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας της Αρχής, η Ολομέλεια της ΡΑΣ εισηγείται προς το υπουργείο τις κάτωθι τροποποιήσεις:

1. Άρθρο 1 παράγραφος 2

Προτείνεται η αλλαγή

Αντί της φράσης «το νέο πλαίσιο βασίζεται» να γίνει : *«Το νέο σύστημα επιχειρησιακών κανόνων περιλαμβάνεται και εξειδικεύεται».*

2. Άρθρο 1 παράγραφος 5

«Η παρούσα δεν υποκαθιστά». Να γίνει *«δεν εξαντλεί και δεν υποκαθιστά»* .

3. Άρθρο 1 παράγραφος 6

Η πρόβλεψη είναι σωστή αλλά δημιουργεί κενό για τα εν λόγω δίκτυα αυτά. Τι θα ισχύει σε αυτά τώρα;

Προτείνεται να γραφεί το εξής: *«Για τα δίκτυα αυτά μέχρι 31/7/2027 θα έχει αναπτυχθεί πλαίσιο κανόνων κυκλοφορίας από τον διαχειριστή υποδομής με την συνεργασία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων».*

4. Άρθρο 2 παράγραφος 2

Η ορθή εφαρμογή των εγχειριδίων του παρόντος, εποπτεύεται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων στο πλαίσιο των καθηκόντων της ως Εθνικής Αρχής Ασφάλειας, σύμφωνα με το ν. 4632/2019 (Α' 159). Η εποπτεία αυτή δεν υποκαθιστά την ευθύνη του Διαχειριστή Υποδομής ή των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων για την κατάρτιση, εφαρμογή, παρακολούθηση και αναθεώρηση των εγχειριδίων τους.

ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

«Την ευθύνη για την κατάρτιση, ενσωμάτωση στο οικείο ΣΔΑ, συνεχή εφαρμογή, παρακολούθηση της εφαρμογής και αναθεώρηση των εγχειριδίων του παρόντος έχουν ο

Διαχειριστής Υποδομής και οι Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων στο πλαίσιο των καθηκόντων της ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας, σύμφωνα με το άρθρο 69 του ν. 4632/2019 (Α' 159) εποπτεύει την συμμόρφωση του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ως προς την εφαρμογή των εγχειριδίων του παρόντος όπως θα ενσωματωθούν στα οικεία ΣΔΑ.».

Προτείνεται επίσης να προστεθούν στο άρθρο 2 και οι κάτωθι παράγραφοι:

«#. Η κυκλοφορία αμαξοστοιχιών, η εκτέλεση ελιγμών και κάθε επιχειρησιακή κίνηση τροχαίου υλικού στην Ελληνική Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή πρέπει να γίνονται με την έννοια της ασφάλειας σε βάθος. Το σιδηροδρομικό σύστημα και συγκεκριμένα το/τα σύστημα(-τα) διαχείρισης κυκλοφορίας, πρέπει να είναι σχεδιαζόμενο για:

- τη μείωση των κινδύνων στην πηγή
- τη λήψη υπόψη των ανθρώπινων ορίων και παραγόντων, με την έννοια ότι η ασφάλεια δεν πρέπει να βασίζεται κυρίως στον άνθρωπο
- την αποφυγή ενός μεμονωμένου ανθρώπινου λάθους που μπορεί να προκαλέσει σοβαρό ατύχημα

#. Το/τα σύστημα(-τα) διαχείρισης κυκλοφορίας πρέπει να είναι εγγενώς ασφαλές σύστημα από τη σχεδίαση. Η ασφάλεια του συστήματος ΔΕΝ πρέπει να βασίζεται κυρίως από τον ανθρώπινο παράγοντα και διαδικασίες. Αν αυτό είναι αναπόφευκτο πχ για τομείς του δικτύου που είναι παλαιάς τεχνολογίας, η διαχείρισης κυκλοφορίας, πρέπει να υποχρεωτικά να προλαμβάνει τις προβλέψιμες ανθρώπινες αστοχίες και με την προϋπόθεση οι έχει προβλεφθεί εγκατάσταση νέων συστημάτων διαχείρισης κυκλοφορίας.

#. Τα τεχνικά μέτρα πρέπει να εξασφαλίζουν πρωταρχικά την ασφάλεια ΑΠΟ ΤΗ ΣΧΕΔΙΑΣΗ της κυκλοφορίας τω αμαξοστοιχιών. Ο ανθρώπινος χειριστής δεν επιτρέπεται να αποτελεί το κύριο εμπόδιο για την αποφυγή των δυστυχημάτων. Ο ανθρώπινος παράγοντας και οι διαδικασίες αποτελούν μόνο το τελευταίο εμπόδιο αποφυγής δυστυχημάτων, όταν τα συστήματα ασφάλειας είναι εκτός λειτουργίας για οποιοδήποτε λόγο.»

5. Άρθρο 3 παράγραφος 1

Να αντικατασταθεί η λέξη «έννοια» με την φράση «έννοια/σημασία των σημάτων» όπως αναφέρεται και στην εισήγηση σημείο 2.α.3.

6. Άρθρο 3 παράγραφος 3

Η ημερομηνία είναι ιδιαίτερα βραχεία και ανελαστική για 30/6/2026.

Πάντως πρέπει να προβλεφθεί ικανός χρόνος πριν την ημερομηνία εφαρμογής του εγχειριδίου σημάτων ώστε να υπάρξει επαρκής χρόνος για την εκπαίδευση των μηχανοδηγών και έλεγχος για απαιτήσεις αντικατάσταση σημάτων στην γραμμή.

7. Άρθρο 3 παράγραφος 6

Η ημερομηνία 1^η Αυγούστου 2026 είναι πολύ σύντομη για την διασφάλιση της ενημέρωσης, εκπαίδευσης και ενσωμάτωσης των απαιτούμενων αλλαγών από τον διαχειριστή υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (π.χ. ενημέρωση εγχειριδίου μηχανοδηγού με τις αλλαγές σημάτων).

Προτείνεται επίσης να προστεθεί η κάτωθι παράγραφος:

«#. Με τη σταδιακή εγκατάσταση και εξάπλωση του συστήματος ERTMS, η έννοια των σημάτων συμπεριλαμβάνει τα σήματα και τις εντολές που δίδονται στον μηχανοδηγό από το επόμενο σύστημα μηχανοδήγησης ERTMS.»

8. Άρθρο 4 παράγραφος 2

Με πλάγια γραφή οι προτάσεις:

Εγχειρίδιο Κανόνων του Διαχειριστή Υποδομής καταρτίζεται από τον Διαχειριστή Υποδομής, στο πλαίσιο του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας και σύμφωνα με την ΤΠΔ «Διεξαγωγή και Διαχείριση της Κυκλοφορίας» (Εκτελεστικός Κανονισμός (ΕΕ) 2019/773, όπως ισχύει), **ιδίως στο σημείο 4.2.1.2.1 του Παραρτήματος αυτού**, καθώς και με τις απαιτήσεις του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/762, και, όπου απαιτείται, τα αποτελέσματα αξιολόγησης και εκτίμησης επικινδυνότητας σύμφωνα με τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 402/2013.

9. Άρθρο 4 παράγραφος 4

Αντίκειται στη πρόβλεψη του άρθρου 57 παράγραφος 5 σημείο Β. Δεν είναι δυνατόν ο διαχειριστής υποδομής να ορίσει τις παραβάσεις και τις κυρώσεις. Απαιτείται υπουργική απόφαση. Η ΡΑΣ δεν μπορεί να επιβάλλει κυρώσεις που έχουν θεσπιστεί από τον διαχειριστή υποδομής που είναι ο ελεγχόμενος.

Πρέπει να αντικατασταθεί με άρθρο που θα περιέχει εξουσιοδότηση για την έκδοση υπουργικής απόφασης.

10. Άρθρο 4 παράγραφος 5

Να αποσαφηνιστεί η φράση «ενιαίο βασικό επιχειρησιακό εγχειρίδιο» διότι δημιουργεί ασάφεια σε σχέση με τα αναφερόμενα στο άρθρο 1 παράγραφος 2 (άλλοι χρησιμοποιούμενοι όροι) και σε ότι αφορά το αρμόδιο όργανο που το εγκρίνει.

Να προστεθεί : «*Το αρχικό εγχειρίδιο κανόνων και κάθε τροποποίησή του δημοσιεύεται κ.λπ.*».

11. Άρθρο 4 παράγραφος 6

Το Εγχειρίδιο Κανόνων του Διαχειριστή Υποδομής και τυχόν ουσιώδεις τροποποιήσεις του κοινοποιούνται στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων **ως έγγραφα τεκμηρίωσης του ΣΔΑ για σκοπούς εποπτείας**, μαζί με συνοπτική τεκμηρίωση της διαδικασίας κατάρτισης, στοιχεία επί της διαβούλευσης, αποτελέσματα της αξιολόγησης κινδύνων, όπου απαιτείται, και τεκμηρίωση σχετικά με την ενσωμάτωση του στο Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας του Διαχειριστή Υποδομής **«πριν την συντέλεση της αλλαγής»**.

12. Άρθρο 5 παράγραφος 6

Η παράγραφος δεν χρειάζεται για δύο λόγους

1. Οι κυρώσεις του άρθρου 79 του νόμου 4632/2019 είναι γενικές. Κάθε κύρωση που θα επιβάλλει η ΡΑΣ θα την προσβάλλει δικαστικά η σιδηροδρομική επιχείρηση λόγω ασαφούς πλαισίου. Πρέπει να γίνει η νομοθέτηση που προτείνουμε και είναι απαραίτητη, όπως λέμε στο σχόλιο για το άρθρο 4 παράγραφος 4. Και την προβλέπει και ο νομοθέτης στο Άρθρο 57 παράγραφος 5 σημείο α.
2. Υπάρχει το άρθρο 7 παράγραφος 2 που καλύπτει το ίδιο.

ΠΑΡΑΚΑΛΩ ΔΕΙΤΕ ΣΧΕΤΙΚΟ ΣΧΟΛΙΟ παρακάτω.

13. Άρθρο 6 παράγραφος 2

Προτείνονται μικρές αλλαγές ως ακολούθως με πλάγια γραφή:

Ο Διαχειριστής Υποδομής οφείλει ιδίως: α) να ολοκληρώσει, εγκρίνει και δημοσιεύσει το Εγχειρίδιο Σημάτων, β) να ολοκληρώσει τη δομή, το περιεχόμενο, τη διαβούλευση, την αξιολόγηση κινδύνων, **λόγω αλλαγών** και την έγκριση του Εγχειριδίου Κανόνων του, γ) να διαθέσει εγκαίρως στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις τις αναγκαίες πληροφορίες για την προσαρμογή των δικών τους διαδικασιών και Εγχειριδίων Κανόνων ή ισοδύναμων εγγράφων, δ) να καταρτίσει και να διαθέσει το αναγκαίο εκπαιδευτικό υλικό για το Εγχειρίδιο Σημάτων και το Εγχειρίδιο Κανόνων του Διαχειριστή Υποδομής, ε) να οργανώσει πρόγραμμα ενημέρωσης, εκπαίδευσης και αξιολόγησης του εμπλεκόμενου

προσωπικού του, συμπεριλαμβανομένης της εκπαίδευσης εκπαιδευτών και αξιολογητών, στ) να υλοποιήσει την εκπαίδευση του προσωπικού του και να διενεργήσει ελέγχους επάρκειας, εξετάσεις, προσομοιώσεις και πρακτικές αξιολογήσεις για τους κρίσιμους για την ασφάλεια ρόλους, ζ) να προσαρμόσει το οικείο Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας όπου απαιτείται, και η) να ενημερώνει τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων για την πρόοδο εφαρμογής **και πριν την συντέλεση των αλλαγών** εφόσον ζητηθεί.

14. Άρθρο 6 παράγραφος 3

Προτείνονται μικρές αλλαγές ως ακολούθως με πλάγια γραφή:

Κάθε Σιδηροδρομική Επιχείρηση οφείλει ιδίως: α) να αξιολογήσει την επίπτωση του Εγχειριδίου Σημάτων και του Εγχειριδίου Κανόνων του Διαχειριστή Υποδομής στις δικές της λειτουργικές, επιχειρησιακές και εσωτερικές διαδικασίες **και να αξιολογήσει τους κινδύνους λόγω των αλλαγών**, β) να καταρτίσει, εγκρίνει και εφαρμόσει το δικό της Εγχειρίδιο Κανόνων ή ισοδύναμο έγγραφο, στο οποίο ενσωματώνονται οι εφαρμοστέοι κανόνες και οι ειδικές διαδικασίες που αφορούν το προσωπικό, το τροχαίο υλικό και τις δραστηριότητές της, γ) να ενσωματώσει τους εφαρμοστέους κανόνες στο οικείο Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας, όπου απαιτείται, δ) να τεκμηριώσει τη συμβατότητα των διαδικασιών της με τους κανόνες του Διαχειριστή Υποδομής, ε) να καταρτίσει το αναγκαίο εκπαιδευτικό υλικό για το δικό της Εγχειρίδιο Κανόνων ή ισοδύναμο έγγραφο και για τις διαδικασίες που απορρέουν από το Εγχειρίδιο Σημάτων και το Εγχειρίδιο Κανόνων του Διαχειριστή Υποδομής, στ) να εκπαιδεύσει εκπαιδευτές και αξιολογητές, ζ) να υλοποιήσει την εκπαίδευση του εμπλεκόμενου προσωπικού της και να διενεργήσει ελέγχους επάρκειας, εξετάσεις, προσομοιώσεις και πρακτικές αξιολογήσεις για τους κρίσιμους για την ασφάλεια ρόλους, η) να διασφαλίσει ότι οι μηχανοδηγοί και το λοιπό κρίσιμο για την ασφάλεια προσωπικό διαθέτουν εγκαίρως τις εφαρμοστέες οδηγίες, πληροφορίες διαδρομής και διαδικασίες επικοινωνίας και θ) να ενημερώνει τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων για την πρόοδο **εφαρμογής και πριν την συντέλεση των αλλαγών** εφόσον ζητηθεί.

15. Άρθρο 6 παράγραφος 5

Η ΡΑΣ ΔΕΝ ΕΚΔΙΔΕΙ δηλώσεις επιχειρησιακής ετοιμότητας. Δεν υπάρχει κάτι αντίστοιχο στην ΕΕ. Οπότε προτείνονται οι παρακάτω αλλαγές με πλάγια γραφή:

Το αργότερο δύο (2) μήνες πριν από την ημερομηνία πλήρους επιχειρησιακής εφαρμογής των κανόνων της παρούσας σύμφωνα με το άρθρο 8, ο Διαχειριστής Υποδομής και κάθε Σιδηροδρομική Επιχείρηση ολοκληρώνουν και θέτουν στη διάθεση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, φάκελο επιχειρησιακής ετοιμότητας, από τον οποίο προκύπτει ότι αφενός έχουν προβεί στην κατάρτιση και θέσπιση όλων των αναγκαίων Εγχειριδίων και αφετέρου είναι επιχειρησιακά έτοιμοι για την διεξαγωγή κυκλοφορίας υπό το νέο

πλαίσιο. Ο φάκελος περιλαμβάνει, κατά το μέρος που αφορά κάθε φορέα: α) την πράξη έγκρισης των εφαρμοστέων εγχειριδίων, β) τεκμηρίωση ενσωμάτωσης στο Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας, γ) πρόγραμμα και στοιχεία ολοκλήρωσης ενημέρωσης και εκπαίδευσης προσωπικού, δ) στοιχεία αξιολόγησης ικανοτήτων όπου απαιτείται, ε) τεκμηρίωση διαθεσιμότητας των εγχειριδίων και οδηγιών στους χρήστες τους, στ) πίνακα ανοικτών κινδύνων ή εκκρεμοτήτων και τα αντίστοιχα αντισταθμιστικά μέτρα, και ζ) πίνακα αντιστοίχισης κρίσιμων κανόνων διεπαφής, όπου απαιτείται, **η) δήλωση του νόμιμου εκπροσώπου του διαχειριστή υποδομής ή της σιδηροδρομικής επιχείρησης ότι έχουν πληρωθεί όλες οι επιχειρησιακές απαιτήσεις και υπάρχει η απαραίτητη ετοιμότητα εφαρμογής του νέου πλαισίου . Η ΡΑΣ ελέγχει μόνο την έγκαιρη διαθεσιμότητα και ύπαρξη των παραπάνω περιεχομένων των φακέλων και όχι την πληρότητα και επάρκεια τους .**

16. Άρθρο 7 παράγραφος 1

Προτείνεται συμπλήρωση σύμφωνα με τα παρακάτω:

Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης του Διαχειριστή Υποδομής ή Σιδηροδρομικής Επιχείρησης με τις υποχρεώσεις της παρούσας, **ιδίως αυτών που αφορούν στην εφαρμογή των εγχειριδίων**, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων δύναται να επιβάλει στο μη συμμορφούμενο μέρος ~~της~~ κυρώσεις ~~της~~ σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στη περ. α της παρ. 1 του άρθρου 79 του ν. 4632/2019 (Α' 159) **και στις υπουργικές αποφάσεις θέσπισης κυρώσεων και κατηγοριοποίησης επιμέρους παραβάσεων .**

17. Άρθρο 7 παράγραφος 2

Να διαγραφεί η διάταξη της παραγράφου γιατί είναι ένα υποσύνολο της παραγράφου 1 και γιατί οι θέσπιση της κατηγοριοποίησης και του ορισμού των κυρώσεων ΔΕΝ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΓΙΝΟΥΝ ΑΠΟ ΤΟΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗ ΥΠΟΔΟΜΗΣ.

Βλ. σχόλιο άρθρο 4 παράγραφος 4

18. Άρθρο 7 παράγραφος 3

Η διάταξη της παραγράφου δεν έχει σχέση με τα εγχειρίδια της παρούσης. Η ρύθμιση αυτή είναι ασαφής και γενικόλογη άρα δημιουργεί άνιση μεταχείριση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων έναντι του διαχειριστή υποδομής και καταλήγει σε «λεόντεια» διάταξη.

ΠΡΟΤΕΙΝΕΤΑΙ Η ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΥ

19. Άρθρο 7 παράγραφος 5

ΔΕΝ ΘΑ ΓΙΝΕΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΡΑΣ ΑΠΟΔΕΚΤΟ ΣΔΑ ΠΟΥ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΕΣ & ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΕΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ. Δεν σχετίζονται αυτά τα θέματα με το ΣΔΑ.

Προτείνεται η αλλαγή ως ακολούθως:

Με την επιφύλαξη τυχόν ποινικών κυρώσεων όπως ο Νόμος ορίζει, οι εσωτερικές πειθαρχικές, εκπαιδευτικές ή διορθωτικές συνέπειες για το προσωπικό κάθε φορέα ρυθμίζονται ~~από το οικείο Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας~~ **κατ' εφαρμογή εσωτερικών διαδικασιών** κάθε φορέα, χωρίς κατά τα λοιπά να θίγονται οι αρμοδιότητες της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων ή άλλων αρμόδιων αρχών.

3. Την διαβίβαση της παρούσας απόφασης προς το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, προκειμένου να λάβει γνώση των απόψεων της Αρχής εν όψει της έκδοσης της εν θέματι υπουργικής απόφασης.

Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΡΑΣ

Δρ. Γεωργία Αϋφαντοπούλου