

**Σχέδιο Νόμου ΥΠΥΜΕ «Αναδιάρθρωση σιδηροδρομικού τομέα και ενίσχυση
ρυθμιστικών φορέων μεταφορών»**

Σχόλια του ΣΕΣ στην ανοιχτή διαβούλευση

Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων – ΣΕΣ

info@ses.gr

Γενικό σχόλιο – ΜΕΡΟΣ Α΄:

Το παρόν σχέδιο νόμου αποτελεί ένα γενικό σχέδιο για την αναδιάρθρωση του σιδηροδρομικού τομέα στην Ελλάδα. Θα ήταν σκόπιμο να περιλαμβάνει, τουλάχιστον ένα μεταβατικό οργανόγραμμα της νέας εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. με σαφή περιγραφή των θέσεων, διακριτών αρμοδιοτήτων/υποχρεώσεων κάθε διοικητικής μονάδας με καθορισμένες και σαφείς ροές εργασίας, καθώς και καταγεγραμμένες, ισχυρές διαδικασίες λήψης αποφάσεων. Εκτιμούμε ότι είναι ένα πρώτο βήμα για την αναδιάρθρωση του σιδηροδρομικού φορέα και ότι το οριστικό οργανόγραμμα θα προκύψει ενδεχομένως σε συνεργασία με εξειδικευμένους φορείς. Ωστόσο είναι σκόπιμο, εφόσον δεν υπάρχει δεσμευτικό οργανόγραμμα, να υπάρχει σαφής αναφορά εντός του νομοσχεδίου για δεσμευτικό χρονοδιάγραμμα υλοποίησης τόσο του μεταβατικού όσο και του οριστικού οργανογράμματος.

Επιμέρους σχόλια κατ' άρθρο – ΜΕΡΟΣ Α΄:

Άρθρο 5, παρ.2: Δεδομένης της απουσίας συγκεκριμένου μεταβατικού οργανογράμματος, θα ήταν δόκιμο να προσδιοριστεί συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, εντός του οποίου θα υιοθετηθεί το μεταβατικό οργανόγραμμα, δεσμεύοντας όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, με σκοπό τη βέλτιστη και απρόσκοπτη λειτουργία των εργασιών των υφιστάμενων εταιρειών.

Άρθρο 7, παρ.2: Θα ήταν δόκιμο να προσδιορίζεται εντός του νομοσχεδίου γενικό μεταβατικό οργανόγραμμα προκειμένου να καθίσταται σαφές σε ποιες αντίστοιχες υπηρεσίες στη νέα εταιρεία θα μετακινηθεί το προσωπικό της ΕΡΓΟΣΕ (είτε κατέχει θέσεις ευθύνης, είτε όχι). Με τον τρόπο αυτό διασφαλίζεται η εύρυθμη και απρόσκοπτη εκτέλεση των εν εξελίξει υποχρεώσεων της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. κατά τη συγχώνευσή της από τον ΟΣΕ Α.Ε.

Άρθρο 8: Θα ήταν δόκιμο να προσδιορίζεται εντός του νομοσχεδίου συγκεκριμένο δεσμευτικό χρονοδιάγραμμα για την υιοθέτηση της οριστικής δομής/οργάνων της νέας εταιρείας, δεσμεύοντας όλα τα εμπλεκόμενα μέρη στην κατεύθυνση αυτή, με σκοπό την άμεση και ουσιαστική εφαρμογή της προτεινόμενης αναδιοργάνωσης.

Άρθρο 9: Δεν είναι σαφές εάν η μεταφορά της διαχείρισης τροχαίου υλικού, και μάλιστα σε οργανικές θέσεις με διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια, εξασφαλίζεται με μεταφορά του αντίστοιχου προσωπικού από την ΓΑΙΑΟΣΕ προκειμένου για να υποστηρίξει τη δραστηριότητα. Στην περίπτωση αυτή, ελοχεύει ο κίνδυνος να προστίθενται αρμοδιότητες στον νέο φορέα, χωρίς να παρέχονται πρόσθετοι πόροι (ανθρώπινοι και οικονομικοί) για τη διασφάλιση της ορθής διαχείρισης των μεταφερόμενων δραστηριοτήτων.

Γενικό σχόλιο – ΜΕΡΟΣ Β :

Με αφορμή τη βελτίωση της λειτουργίας της Ρ.Α.Σ. στο παρόν σχέδιο νόμου θα ήταν σκόπιμο να προβλεφθούν διατάξεις που θα διασφαλίζουν την ανεξαρτησία της Αρχής, ιδίως σε περιπτώσεις όπου ενδέχεται να εμπλέκεται σε υποθέσεις διαιτησίας μεταξύ ΟΣΕ, που επίσης εποπτεύεται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, και άλλων εταιρειών.

Επιμέρους σχόλια κατ' άρθρο – ΜΕΡΟΣ Β':

Άρθρο 16: Η ενίσχυση στελέχωσης της Ρ.Α.Σ. κρίνεται ιδιαίτερα σημαντική για την εύρυθμη και αποτελεσματική λειτουργία της. Ωστόσο, θα ήταν σκόπιμο να καταγραφεί στο προτεινόμενο άρθρο το σκεπτικό κατανομής ανά κλάδο (Μηχανικών, Νομικών, Διοικητικών διαφόρων ειδικοτήτων), καθώς και η διαδικασία απορρόφησης των ειδικοτήτων στα τμήματα της Αρχής, με βάση το ισχύον οργανόγραμμα.

Στο ίδιο άρθρο, κρίνεται σκόπιμο να γίνει αναφορά και σε ειδικεύσεις οι οποίες είναι χρήσιμες για τις δραστηριότητες της Αρχής (και σήμερα δεν υπάρχουν) όπως:

- ο Συγκοινωνιολόγου (ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών, ή ΠΕ Αγρονόμων Τοπογράφων) ή Περιβαλλοντολόγου Μηχανικού
- ο Σύμβουλο Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων – RID στο Ειδικό Επιστημονικό Προσωπικό

Στο ίδιο άρθρο, παρ. 2, να διορθωθεί το λάθος στην καταμέτρηση της κατανομής των θέσεων στην Αρχή.

Άρθρο 22: Θα πρέπει να γίνει αναφορά σε πηγή (ή δυνητικές πηγές) χρηματοδότησης των δυο μετακλητών συνεργατών (π.χ. «...η σχετική δαπάνη δύναται να βαρύνει και τον προϋπολογισμό του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.»).

Άρθρο 23: Η πρόταση για νέα οργανωτική δομή του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., καθώς και για ενίσχυσή του με πρόσθετο ανθρώπινο δυναμικό αξιολογείται ως εξαιρετικά σημαντική προκειμένου να επιτελεί τον ρόλο του αποτελεσματικά και απρόσκοπτα. Ωστόσο, λαμβάνοντας υπόψη και τα αναφερόμενα στο Ν.5014/2023, στην παρ. 1 του προτεινόμενου άρθρου, δεν είναι σαφές το

αντικείμενο του Τμήματος Ασφάλειας Μεταφορών που συστήνεται (αφορά στην ασφάλεια στον αεροπορικό και σιδηροδρομικό τομέα μόνο ή ευρύτερα, τι αρμοδιότητες έχει κλπ). Επιπλέον, για το τμήμα αυτό, όπως και για εκείνο της Πρόληψης, Μελετών, Ανάλυσης, Εφαρμογών και Στατιστικής, δεν καθίσταται σαφές με τι ειδικότητες θα στελεχωθούν, αφού προβλέπονται στο προσωπικό μόνο διερευνητές, νομικοί και διοικητικό προσωπικό. Στα συγκεκριμένα τμήματα θα μπορούσε να απασχολείται και προσωπικό που δεν διαθέτει εμπειρία στη διερεύνηση ατυχημάτων.

Στο ίδιο άρθρο, στην παρ.2, δεδομένου του πλήθους των σιδηροδρομικών συμβάντων που αναφέρονται στο δίκτυο της χώρας, προτείνεται η ανακατανομή του συνόλου των διερευνητών σε (κατά μέγιστον) 14 θέσεις διερευνητών αεροπορικών ατυχημάτων και (κατ' ελάχιστον) σε 10 θέσεις διερευνητών σιδηροδρομικών ατυχημάτων.

Στο ίδιο άρθρο, θα ήταν σκόπιμο να υπάρχει περαιτέρω σαφής αναφορά σε ειδικότητες προσωπικού (ΠΕ/ΤΕ/ΔΕ, ειδικότητες μηχανικών κλπ), σε εξειδικευμένη εμπειρία (π.χ. μηχανοδηγοί) και σε ειδικεύσεις που είναι χρήσιμες για τις δραστηριότητες του οργανισμού, όπως Πολιτικοί Μηχανικοί, ή Αγρονόμοι Τοπογράφοι, καθώς και μηχανικοί με εμπειρία σε θέματα Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων και σε θέματα ασφάλειας σιδηροδρομικού και αεροπορικού τομέα