

Α Ι Τ Ι Ο Λ Ο Γ Ι Κ Η Ε Κ Θ Ε Σ Η



ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ «ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ»

Επί της αρχής:

Με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου ρυθμίζονται εκκρεμή θέματα που αφορούν τους τομείς των Μεταφορών, των Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων και των Δημοσίων Έργων, αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Στα επιμέρους Κεφάλαια Α' έως και ΣΤ' περιλαμβάνονται ρυθμίσεις που αφορούν την Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, τις Εγκαταστάσεις Εξυπηρέτησης Αυτοκινήτων, τις Επιβατικές, Εμπορευματικές και Σιδηροδρομικές Μεταφορές, καθώς και ρυθμίσεις για ορισμένα λοιπά θέματα του Τομέα Μεταφορών, ενώ στα Κεφάλαια Ζ' και Η' περιλαμβάνονται ρυθμίσεις θεμάτων Τηλεπικοινωνιών – Ταχυδρομείων και Δημοσίων Έργων αντίστοιχα.

Ειδικότερα, με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Α' επιχειρείται η πλήρης συμμόρφωση της χώρας μας στις διατάξεις της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29 Απριλίου 2004, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, «για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η οποία τροποποιεί την οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου, σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την οδηγία 2001/14/ΕΚ σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφάλειας», η οποία ενσωματώθηκε στο ελληνικό δίκαιο με το π.δ 160/2007 (ΦΕΚ Α' 201), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.

Η ενσωμάτωση της ως άνω Οδηγίας στο Ελληνικό δίκαιο επιχειρήθηκε κατ' αρχήν με το π.δ. 160/2007, με τις διατάξεις του οποίου συστάθηκε η Επιτροπή

Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, υπό την εποπτεία του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, με διακηρυγμένη λειτουργική και διοικητική αυτοτέλεια. Στη συνέχεια με τους ν. 3710/2008, 3891/2010 και 4199/2013 έγιναν τροποποιήσεις με στόχο τη βελτίωση της λειτουργίας της εν λόγω Επιτροπής. Παρά τις νομοθετικές παρεμβάσεις, η πρακτική εφαρμογή του υφιστάμενου νομικού πλαισίου αποδείχθηκε δυσχερής και η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων δεν κατάφερε να ανταποκριθεί στο έργο της, κυρίως λόγω των δυσχερειών επαρκούς στελέχωσής της και της αδυναμίας λήψης αποφάσεων.

Ως εκ τούτου, το νομικό πλαίσιο, που ισχύει επί του παρόντος στη χώρα μας, κατ' ουσίαν απέχει από ρυθμίσεις σχετικές με τη διενέργεια επαρκών τεχνικών διερευνήσεων μετά από κάθε σιδηροδρομικό ατύχημα, την αξιοποίηση των εμπειριών και την εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων, την υποβολή προτάσεων και την ενδεχόμενη λήψη νομοθετικών πρωτοβουλιών ή διορθωτικών μέτρων, για την πρόληψη ατυχημάτων στο μέλλον.

Πέραν τούτου, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, στο πλαίσιο προδικαστικής διερεύνησης αρχικά και προειδοποιητικής επιστολής στη συνέχεια αναφορικά με τη συμμόρφωση της Ελλάδας προς την Οδηγία 2004/49/ΕΚ για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, αμφισβήτησε τη λειτουργική και διοικητική αυτοτέλεια του φορέα διερεύνησης που είχε συσταθεί ως Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, λόγω της εποπτικής αρμοδιότητας του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων.

Λαμβάνοντας υπόψη τις διαπιστωθείσες ελλείψεις και αδυναμίες, τη σειρά των παρατηρήσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που αφορά στη συμμόρφωση της Ελλάδας προς την Οδηγία 2004/49/ΕΚ για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, καθώς και την αναγκαιότητα της ύπαρξης ενός φορέα υπεύθυνου για την διερεύνηση των σιδηροδρομικών ατυχημάτων με σκοπό τη βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών μέσω των συστάσεων ασφάλειας, τις οποίες εκδίδει ο αρμόδιος φορέας, κρίνεται σκόπιμο να αναθεωρηθεί το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο με

γνώμονα τον σεβασμό του ενωσιακού κανονιστικού πλαισίου και την αποτελεσματικότητα της νέας Αρχής.

Κατόπιν των ανωτέρω, με τις προτεινόμενες διατάξεις α) επανασυνιστάται η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, ως ανεξάρτητη διοικητική αρχή, ώστε να εξασφαλίζεται η διοικητική και οικονομική της αυτοτέλεια, καθώς και η προσωπική και λειτουργική ανεξαρτησία των μελών της και β) ενσωματώνεται το κείμενο του κεφαλαίου V της Οδηγίας 2004/47/ΕΚ στο ελληνικό δίκαιο και εισάγονται πρόσθετες νομοθετικές ρυθμίσεις που είναι απαραίτητες για την εφαρμογή του στη χώρα μας.

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Β' ρυθμίζονται εκκρεμή θέματα που σχετίζονται με τις εγκαταστάσεις και τη λειτουργία των σταθμών εξυπηρέτησης και των συνεργείων αυτοκινήτων, καθώς και θέματα κατασκευών και εγκαταστάσεων των πρατηρίων υγρών καυσίμων, προκειμένου να αρθούν εμπόδια που δυσκολεύουν τη λειτουργία των επιχειρήσεων και της αγοράς στους τομείς αυτούς, αλλά και να διασφαλισθούν καλύτερες συνθήκες ασφάλειας και εξυπηρέτησης των πολιτών.

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Γ' επιλύονται ζητήματα που αφορούν τις επιβατικές μεταφορές, όπως ο νέος τρόπος διάθεσης εισιτηρίων και ελέγχου κομίστρου στα μέσα μαζικής μεταφοράς, η πρόβλεψη έκδοσης Κανονισμού Δικαιωμάτων Επιβατών, τα κριτήρια καθορισμού των χώρων αφετηρίας και στάσεων των διεθνών δημόσιων λεωφορειακών γραμμών, η χορήγηση πιστοποιητικών επαγγελματικής ικανότητας των οδηγών διεθνών μεταφορών με βάση την εμπειρία τους και όχι με εξετάσεις, η σύσταση ειδικής κατηγορίας Ε.Δ.Χ. για τη μεταφορά ΑμΕΑ και των συνοδών τους, ο καθορισμός του σημείου έναρξης και λήξης της μίσθωσης και λειτουργίας του ταξιμέτρου των Ε.Δ.Χ. αυτ/των, ο προσδιορισμός της έννοιας του ταξιμέτρου, η κατηγοριοποίηση των παραβάσεων των κατόχων των Ε.Δ.Χ. αυτ/των και η πρόβλεψη αντιστοίχισης των επιβαλλομένων κυρώσεων, η δυνατότητα απόκτησης άδειας οδήγησης από άτομα με Ειδικές Μαθησιακές Δυσκολίες ή άτομα

που δεν γνωρίζουν γραφή, με στόχο την καλύτερη λειτουργία και έλεγχο των μέσων αυτών, αλλά και την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

Με τις διατάξεις του **Κεφαλαίου Δ'** ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη χρήση και τον αποτελεσματικότερο έλεγχο των Φ.Δ.Χ. και την προστασία του κοινού από την αποθήκευση και μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων.

Με τις διατάξεις του **Κεφαλαίου Ε'** ρυθμίζονται χρονίζοντα θέματα σχετικά με την πολεοδομική οργάνωση των σιδηροδρομικών ακινήτων και την αδειοδότηση των σιδηροδρομικών λειτουργιών, το καθεστώς των οποίων σήμερα είναι θολό και αποτελεί τροχοπέδη στην ανάπτυξη των σιδηροδρομικών υποδομών και τη βελτίωση των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Με τις διατάξεις του **Κεφαλαίου ΣΤ'** επιλύεται μια σειρά άλλων θεμάτων που σχετίζονται με τον τομέα των μεταφορών, όπως η έγκριση τύπου για ταξινόμηση ορισμένων κατηγοριών οχημάτων, τα οποία καθυστέρησαν να ταξινομηθούν λόγω της κατακόρυφης πτώσης των πωλήσεων, θέματα των οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος, καθώς και διοργάνωσης αγώνων ποδηλάτων, μοτοσικλετών και τετράτροχων οχημάτων.

Με τις διατάξεις του **Κεφαλαίου Ζ'** επιλύονται επείγοντα ζητήματα του τομέα των τηλεπικοινωνιών, που σχετίζονται με τις ραγδαίες εξελίξεις στον τομέα αυτό, αλλά και με την αποτελεσματικότερη προστασία του περιβάλλοντος, όπως είναι η αδειοδότηση και οι εγκρίσεις τοποθέτησης των κατασκευών κεραιών, η λειτουργία του Εθνικού Παρατηρητηρίου Ηλεκτρομαγνητικών Πεδίων, η διόρθωση και επικαιροποίηση των μελετών ραδιοεκπομπών και των μελετών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, οι περιπτώσεις ανάκλησης των πιστοποιητικών πληρότητας των κατασκευών κεραιών, καθώς και θέματα ελέγχου των οικονομικών στοιχείων της ΕΕΤΤ και αξιοποίησης του αποθεματικού της.

Τέλος, με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Η' ρυθμίζονται επίσης επείγοντα θέματα του τομέα των δημοσίων έργων, που αφορούν την άρση εμποδίων και διευκολύνσεις στη συμμετοχή των επιχειρήσεων σε όλα τα δημόσια έργα, αλλά και διευκολύνσεις στην ανανέωση των πτυχίων των μηχανικών, με στόχο τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και την εξοικονόμηση πόρων.

Επί των άρθρων:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ – ΠΛΗΡΗΣ ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΣΤΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2004/49/ΕΚ

Άρθρο 1

Σκοπός - Ορισμοί

Με το προτεινόμενο άρθρο ως σκοπός των διαλαμβανόμενων στο Κεφάλαιο Α' του προτεινόμενου σχεδίου νόμου ορίζεται η πλήρης προσαρμογή του εθνικού μας δικαίου προς το περιεχόμενο της Οδηγίας 2004/47/ΕΚ, με γενικό στόχο τη βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών μέσω της διευκόλυνσης της διεξαγωγής διερευνήσεων έπειτα από σιδηροδρομικά ατυχήματα και συμβάντα, καθώς και μέσω των συστάσεων ασφαλείας, οι οποίες θα εκδίδονται από την Επιτροπή Διερεύνησης έπειτα από κάθε σιδηροδρομικό ατύχημα ή συμβάν για τη λήψη διορθωτικών μέτρων. Στην παράγραφο 2 ορίζεται ότι για τον σκοπό του παρόντος νόμου ισχύ έχουν οι ορισμοί του π.δ. 160/2007 (Α' 201), όπως ισχύει, με το οποίο ενσωματώθηκε στο ελληνικό δίκαιο η Οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού

Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, «για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η οποία τροποποιεί την Οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την οδηγία 2001/14/ΕΚ σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφάλειας».

Άρθρο 2

Σύσταση της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων

Με το άρθρο 2 συστήνεται η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (εφεξής: η Επιτροπή). Για τη διασφάλιση της ανεξαρτησίας, αμεροληψίας και αντικειμενικότητας της η Επιτροπή είναι λειτουργικά, διοικητικά και οικονομικά ανεξάρτητη, δεν υπόκειται σε έλεγχο από κυβερνητικά όργανα ή άλλη διοικητική αρχή και ενεργεί ανεξάρτητα από οποιονδήποτε σιδηροδρομικό φορέα, του οποίου τα συμφέροντα συγκρούονται με την αποστολή και τις αρμοδιότητές της.

Για τον έλεγχο των δραστηριοτήτων της Επιτροπής, κάθε χρόνο υποβάλλεται στον Πρόεδρο της Βουλής και τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, έκθεση πεπραγμένων. Η νεοϊδρυόμενη Επιτροπή αντικαθιστά την καταργούμενη υφιστάμενη Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων του π.δ. 160/2007 στην άσκηση του συνόλου των θεσμικών της αρμοδιοτήτων.

Άρθρο 3

Συγκρότηση – Θητεία μελών

Με το άρθρο 3 συγκροτείται η Επιτροπή, η οποία είναι πενταμελής και απαρτίζεται από τον πρόεδρο και 4 τακτικά μέλη. Προσόντα ορισμού των μελών της Επιτροπής

είναι η επιστημονική τους κατάρτιση και η επαγγελματική τους ικανότητα, η εξειδικευμένη εμπειρία σε θέματα αρμοδιότητας της Επιτροπής, καθώς και τα εχέγγυα ανεξαρτησίας και αμεροληψίας.

Ο Πρόεδρος και τα μέλη της Επιτροπής είναι πρόσωπα εγνωσμένου κύρους και διορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Η θητεία των μελών είναι πενταετής και μετά τη λήξη της παρατείνεται αυτοδικαίως έως τον διορισμό νέων μελών. Δίδεται δυνατότητα ανανέωσης για μια μόνο επιπλέον φορά.

Άρθρο 4

Ασυμβίβαστα - Υποχρεώσεις των μελών

Στο άρθρο αυτό κατοχυρώνεται η λειτουργική και προσωπική ανεξαρτησία των μελών της Επιτροπής, καθώς και τα ασυμβίβαστα προς την ιδιότητα και την άσκηση των καθηκόντων τους. Με τις διατάξεις αυτές εξασφαλίζεται η ανεξαρτησία του φορέα διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων που η χώρα μας υποχρεούται να δημιουργήσει, κατ' εφαρμογή των διατάξεων της Οδηγίας 2004/49/EK, ως προς την οργάνωση, τη νομική μορφή και τη λήψη αποφάσεων από οποιονδήποτε διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομική επιχείρηση, φορέα χρέωσης, φορέα κατανομής και κοινοποιημένο οργανισμό και από οποιονδήποτε τρίτο με συμφέροντα αντικρουόμενα με τα καθήκοντα που ανατίθενται στον φορέα διερεύνησης. Επιπλέον, είναι λειτουργικά ανεξάρτητος από την αρχή για την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών και από οποιονδήποτε σιδηροδρομικό ρυθμιστικό φορέα, ώστε να αποφεύγονται συγκρούσεις συμφερόντων και οποιαδήποτε συσχέτιση με τα αίτια των διερευνώμενων περιστατικών.

Μέλη της Επιτροπής που εμπίπτουν στα ασυμβίβαστα του παρόντος άρθρου εκπίπτουν αυτοδικαίως από τη θέση τους. Η σχετική διαπίστωση γίνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ο οποίος ταυτόχρονα προβαίνει

σε αντικατάσταση του εκπεσόντος μέλους για το υπόλοιπο της θητείας, με την αυτή διαδικασία του άρθρου 3 παράγραφος 2 του σχεδίου νόμου.

Άρθρο 5

Πειθαρχική ευθύνη των μελών

Τα μέλη της Επιτροπής υπέχουν πειθαρχική ευθύνη, για την οποία αποφασίζει το ίδιο Πειθαρχικό Συμβούλιο που προβλέπεται από το άρθρο 24 του ν. 3891/2010 για τα μέλη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.). Χρέη γραμματέα εκτελεί υπάλληλος της Επιτροπής. Την πειθαρχική διαδικασία κινεί ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Άρθρο 6

Εκπροσώπηση της Επιτροπής

Διευκρινίζεται ότι η Επιτροπή έχει αυτοτελή ικανότητα δικαίου και παρίσταται αυτοτελώς ως διάδικος σε κάθε είδους δίκες. Εκπροσωπείται κατά κύριο λόγο από τον Πρόεδρο και, κωλυομένου αυτού, από μέλος της, το οποίο με απόφασή της ορίζει η Επιτροπή.

Άρθρο 7

Λειτουργία της Επιτροπής

Οι ρυθμίσεις του άρθρου αυτού εναρμονίζονται με παρόμοιες ρυθμίσεις για άλλες ανεξάρτητες αρχές και με εκείνες του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας που αφορούν στη λειτουργία των συλλογικών οργάνων της Διοίκησης. Περαιτέρω λεπτομέρειες ρυθμίζονται στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας.

Άρθρο 8

Αρμοδιότητες Προέδρου

Στο άρθρο αυτό συστηματοποιούνται οι αρμοδιότητες του Προέδρου της Επιτροπής, ο οποίος προΐσταται όλων των υπηρεσιών της, διευθύνει τη λειτουργία τους και ασκεί την πειθαρχική εξουσία επί του προσωπικού. Επιπλέον, σε περίπτωση κωλύματος του Προέδρου, η Επιτροπή ορίζει με απόφασή της, ως αντικαταστάτη του, κάποιο από τα τέσσερα (4) τακτικά μέλη της. Στην ίδια απόφαση αναφέρονται οι αρμοδιότητες που του εκχωρούνται στην περίπτωση αυτή.

Άρθρο 9

Προσωπικό της Επιτροπής

Ορίζεται ότι η Επιτροπή θα έχει ίδιο προσωπικό. Συνιστώνται 12 θέσεις προσωπικού, για την πλήρωση των οποίων τα απαιτούμενα προσόντα ορίζονται στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας του άρθρου 13 του παρόντος νόμου. Η διάκριση θέσεων προσωπικού δύναται να τροποποιηθεί με τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας, εάν οι ανάγκες λειτουργίας της Επιτροπής το απαιτούν. Οι δαπάνες μισθοδοσίας του προσωπικού της, οι οποίες βαρύνουν αποκλειστικά τον προϋπολογισμό της Επιτροπής, καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Η στελέχωση της Επιτροπής γίνεται με προκήρυξη διαγωνισμού για την πρόσληψη προσωπικού, μέσω του Ανώτατου Συμβουλίου Επιλογής Προσωπικού (ΑΣΕΠ). Η πλήρωση των θέσεων μπορεί να γίνει με μεταφορά πλεονάζοντος προσωπικού αντίστοιχων προσόντων από φορείς του δημόσιου τομέα που έχει ενταχθεί στη διαδικασία της κινητικότητας των νόμων 4093/2012 και 4172/2013 και της λοιπής σχετικής νομοθεσίας. Επιπλέον, η πλήρωση θέσεων μπορεί να γίνει με απόσπαση ή και μετάταξη προσωπικού, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

Άρθρο 10

Πόροι

Στο παρόν άρθρο καθορίζονται οι πόροι και η οικονομική διαχείριση της Επιτροπής. Οι αναγκαίες για τη λειτουργία της πιστώσεις εγγράφονται υπό ίδιο φορέα στον προϋπολογισμό του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Οι σχετικές δαπάνες εκκαθαρίζονται από την αρμόδια Υπηρεσία Δημοσιονομικού Ελέγχου (Υ.Δ.Ε.). Με το παρόν άρθρο δίδεται εξουσιοδότηση για έκδοση κοινής απόφασης των υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, με την οποία προβλέπεται η δυνατότητα είσπραξης πόρων, πέραν του κρατικού προϋπολογισμού, ιδίως από πάσης φύσεως επιδοτήσεις, επιχορηγήσεις και χρηματοδοτήσεις προγραμμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή διεθνών οργανισμών. Στην ίδια απόφαση καθορίζονται οι λεπτομέρειες που αφορούν στη διαδικασία υπολογισμού, είσπραξης, διαχείρισης και απόδοσής τους.

Άρθρο 11

Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης

Στο παρόν άρθρο ρυθμίζεται το περιεχόμενο του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας της Αρχής Διερεύνησης, ο οποίος θα πρέπει να διευκρινίζει τα θέματα οργάνωσής της, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικά με την επίτευξη των σκοπών λειτουργίας της και την εύρυθμη λειτουργία της, σε διοικητικό και οικονομικό επίπεδο. Ο Κανονισμός συντάσσεται, με μέριμνα της Επιτροπής εντός έξι (6) μηνών από τη δημοσίευση του διορισμού του Προέδρου και των μελών της Επιτροπής και εγκρίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Επίσης καθορίζεται η υποχρέωση της Επιτροπής να διατηρεί ενημερωμένη ιστοσελίδα, καθώς και τηλεφωνική γραμμή, προκειμένου να υπάρχει επαρκής πληροφόρηση προς τους εμπλεκόμενους φορείς.

Άρθρο 12

Υποχρέωση διερεύνησης

Με το παρόν άρθρο μεταφέρεται αυτούσιο το άρθρο 19 της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ στο οποίο ορίζεται η διαδικασία που ακολουθείται προκειμένου η Αρχή να αποφασίσει τη διερεύνηση και την έκταση της διερεύνησης ενός συμβάντος. Αναφέρεται ρητά το γεγονός ότι η διερεύνηση των ατυχημάτων δεν συνδέεται με την απόδοση υπαιτιότητας ούτε με τον καταλογισμό αξιώσεων ή ευθυνών.

Άρθρο 13

Διεξαγωγή της έρευνας

Με το παρόν άρθρο μεταφέρεται το άρθρο 20 της Οδηγίας, με το οποίο καθορίζεται το γενικότερο πλαίσιο των διαδικασιών της τεχνικής της διερεύνησης και των αρμοδιοτήτων των διερευνητών. Γίνεται επίσης σαφές ότι η έρευνα πραγματοποιείται ανεξάρτητα από οποιαδήποτε διενεργούμενη δικαστική έρευνα.

Άρθρο 14

Διαδικασία διενέργειας έρευνας

Με το παρόν άρθρο μεταφέρεται το άρθρο 22 της Οδηγίας, με το οποίο καθορίζεται το πλαίσιο συνεργασίας των Αρχών σε περίπτωση που το ατύχημα ή συμβάν συμβεί εκτός της Ελληνικής Επικράτειας ή σε συνοριακή εγκατάσταση, οπότε και χρειάζεται συνεργασία μεταξύ των Αρχών, προκειμένου να πραγματοποιηθεί η έρευνα. Γίνεται

σαφές ότι η έρευνα πρέπει να διενεργείται με τη μεγαλύτερη δυνατή διαφάνεια και η Αρχή υποχρεούται να ενημερώνει τακτικά τους εμπλεκόμενους φορείς ή τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Άρθρο 15

Εκθέσεις

Στο παρόν άρθρο προβλέπεται, σύμφωνα με το άρθρο 23 της Κοινοτικής Οδηγίας, η σύνταξη και δημοσίευση έκθεσης ή απλουστευμένης έκθεσης ανάλογα με το είδος και τη σοβαρότητα του ατυχήματος ή συμβάντος εντός 12μήνου από την ημερομηνία που συνέβη το συμβάν. Προβλέπεται κοινοποίηση της Έκθεσης στους εμπλεκόμενους φορείς καθώς και δημοσίευση έως την 30η Σεπτεμβρίου εκάστου έτους ετήσιας έκθεσης απολογισμού όλων των ερευνών που διενεργήθηκαν κατά το προηγούμενο έτος, των συστάσεων ασφαλείας, καθώς και των μέτρων που ελήφθησαν.

Άρθρο 16

Συστάσεις ασφαλείας

Με το παρόν άρθρο μεταφέρεται το άρθρο 25 της Οδηγίας, με το οποίο προτείνεται η έκδοση συστάσεων ασφαλείας, οι οποίες περιέχουν ζωτικής σημασίας πληροφορίες, προκειμένου να βελτιωθεί η ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών και η πρόληψη ατυχημάτων. Οι αποδέκτες αυτών των συστάσεων θα πρέπει να προβαίνουν στις δέουσες ενέργειες. Οι αποδέκτες των συστάσεων θα πρέπει να ενημερώνουν την Επιτροπή ετησίως τουλάχιστον για τα μέτρα που ελήφθησαν, προκειμένου η Αρχή να μπορέσει να αξιολογήσει τις μεθόδους της.

Άρθρο 17

Εμπιστευτικότητα

Με το παρόν άρθρο εξασφαλίζεται το απόρρητο των πληροφοριών που συλλέγονται κατά τη διεξαγωγή της διερεύνησης.

Άρθρο 18

Ενημέρωση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων

Με το άρθρο αυτό μεταφέρεται το άρθρο 24 της Οδηγίας, στο οποίο ορίζεται η υποχρέωση ενημέρωσης του Οργανισμού εντός μιας εβδομάδας από τη λήψη απόφασης της Επιτροπής για διενέργειας έρευνας με αναφορά των βασικών στοιχείων του ατυχήματος ή συμβάντος. Η Επιτροπή υποχρεούται να διαβιβάζει στον Οργανισμό αντίγραφα των εκθέσεων που συντάσσει για κάθε ατύχημα ή συμβάν καθώς και της ετήσιας έκθεσης απολογισμού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

Άρθρο 19

**Προσαρμογή της περί υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων νομοθεσίας στις
χωροταξικές απαιτήσεις**

Με το από 21.9.1979 π.δ. (Δ' 567) καθορίστηκαν τα διοικητικά όρια του παραδοσιακού τμήματος της πόλεως των Αθηνών, το οποίο ονομάστηκε ως «Ιστορικό Κέντρο» της Αθήνας. Όμως, σε πολλές περιοχές – συνοικίες του «Ιστορικού Κέντρου» της Αθήνας και κατ' εφαρμογή του ρυμοτομικού τους σχεδίου έχουν καθοριστεί χρήσεις γης και ειδικοί όροι και περιορισμοί δόμησης, όπως για παράδειγμα στην περιοχή του Μεταξουργείου του ρυμοτομικού σχεδίου Αθηνών όπου, σύμφωνα με το από 19.8.1998 π.δ. (Δ' 616), δεν επιτρέπεται πλέον η δημιουργία, ίδρυση και λειτουργία νέων υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων. Παρ' όλα αυτά όμως, στις συγκεκριμένες περιοχές – συνοικίες της Αθήνας, λειτουργούσαν (ακόμη και προ της έκδοσης του π.δ. 455/76) έως και σήμερα πλείστες επιχειρήσεις υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων, οι εκμεταλλευτές των οποίων είτε από αβλεψία, είτε εκ παραδρομής, είτε για άλλους λόγους, δεν μερίμνησαν να τύχουν των προβλεπόμενων διοικητικών αδειών ίδρυσης και λειτουργίας των σταθμών που εκμεταλλεύονται, με αποτέλεσμα την παρούσα χρονική περίοδο να μη δύνανται πλέον (λόγω απαγορευτικών χρήσεων γης) να τύχουν των ανωτέρω αδειών. Αποτέλεσμα των αναφερομένων παραπάνω είναι ότι, στους υπόψη λειτουργούντες υπαίθριους σταθμούς, οι οποίοι εξυπηρετούν και αποφορτίζουν κυκλοφοριακά όλες τις οδούς που περικλείουν και αποτελούν το Ιστορικό – Εμπορικό κέντρο της Αθήνας έχει κινηθεί η διαδικασία σφράγισης, ένα μέτρο το οποίο όχι μόνο χαρακτηρίζεται ως ιδιαίτερα επαχθές για κάθε εκμεταλλευτή μιας οποιασδήποτε επιχείρησης, αλλά αναμένεται να επιφέρει επιπρόσθετες αρνητικές συνέπειες στις αστικές μετακινήσεις του Ιστορικού – Εμπορικού κέντρου

της Αθήνας, στη συνέχιση της ομαλής κυκλοφοριακής ροής στις οδούς που αποτελούν αυτό, καθώς επίσης και στη μη τόνωση και ενίσχυση της επιχειρηματικότητας στον τομέα των υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων.

Η ρύθμιση αυτή αποσκοπεί στο να δώσει τη δυνατότητα στους εκμεταλλευτές των υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων που αναφέρονται στην παραπάνω παράγραφο, οι οποίοι αποδεδειγμένα λειτουργούσαν μέχρι τις 31.12.2012 στις περιοχές – συνοικίες του Ιστορικού Κέντρου της Αθήνας, στις οποίες εξαιτίας απαγορευτικών χρήσεων γης δεν επιτρέπεται η ίδρυση νέων υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων, για την εξάλειψη των αναφερομένων παραπάνω αρνητικών συνεπειών που θα επιφέρει η τυχόν σφράγιση τους, να συνεχίσουν τη λειτουργία τους, εφόσον οι εκμεταλλευτές τους, μέσω της θεσμοθετημένης διαδικασίας της αναγγελίας έναρξης λειτουργίας των υπόψη εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων, υποβάλουν στην οικεία περιφερειακή υπηρεσία μεταφορών και επικοινωνιών όλα τα απαραίτητα δικαιολογητικά των παραγράφων 1, εξαιρουμένου αυτού που προβλέπεται από τη παράγραφο 1γ, και 2, του άρθρου 29 του π.δ. 455/1976, όπως ισχύει, προκειμένου να λειτουργούν νόμιμα για τρία (3) έτη, με δυνατότητα παράτασης της λειτουργίας τους μόνο για τρία (3) επιπλέον έτη, εφόσον διατηρηθεί και δεν τροποποιηθεί το ισχύον πολεοδομικό καθεστώς που διέπει το «Ιστορικό Κέντρο» της Αθήνας.

Περαιτέρω, δίνεται εναλλακτικά, για λόγους εκσυγχρονισμού της επιχείρησης, η δυνατότητα, στη περίπτωση λειτουργίας ενός υπαίθριου σταθμού πέραν της 18^{ης} ώρας, αντί της τοποθέτησης κατάλληλης ηλεκτρικής εγκατάστασης φωτισμού με παροχή είτε από τη Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού, είτε από άλλο τυχόν επίσημο πάροχο, η εγκατάσταση αυτόνομων φωτιστικών σωμάτων, τα οποία θα λειτουργούν με φωτοβολταϊκά πάνελ, τοποθετημένα είτε επί ιστών, είτε επί περιμετρικών τοίχων, είτε επί της περιφράξης του σταθμού, είτε με άλλο πρόσφορο, κατά περίπτωση, τρόπο.

Εξάλλου, επειδή θεωρείται πεπαλαιωμένη τεχνικά η τοποθέτηση αποκλειστικά και μόνον ασφαλοτάπητα επί των δαπέδων των υπαίθριων σταθμών, δεδομένης της εκτεταμένης φθοράς που παρατηρείται συνήθως επ' αυτού και της μη ύπαρξης

δυνατότητας εύκολης συντήρησης και καθαρισμού του, δίνεται η δυνατότητα αντί αυτού, της επιστροφής των δαπέδων τους από άλλο κατάλληλο υλικό (π.χ. βιομηχανικό δάπεδο) που να διαθέτει κατάλληλη υπόβαση ανθεκτική στο βάρος όλων των σταθμευόντων εντός αυτού, αυτοκινήτων. Επιπλέον, ορίζεται, για την αποφυγή τυχόν παρεξηγήσεων μεταξύ των εκμεταλλευτών υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων και των αδειοδοτουσών αυτών περιφερειακών υπηρεσιών και συγκεκριμένα της οικείας περιφερειακής υπηρεσίας μεταφορών και επικοινωνιών και της οικείας πολεοδομικής υπηρεσίας, ότι στην περίπτωση που η κατασκευή του γραφείου κίνησης ενός υπαίθριου σταθμού χαρακτηρίζεται ως απλή, συνήθης και τυποποιημένη – λυόμενη, δεν απαιτείται η έκδοση άδειας δόμησης, ή η έγκριση εργασιών μικρής κλίμακας του άρθρου 4 παράγραφος 3 του ν. 4067/12, ή η πολεοδομική τακτοποίησή του, κατά τις διατάξεις του ν. 4178/2013.

Περαιτέρω, στις αρχές του 21^{ου} αιώνα πολλές μεγαλουπόλεις της χώρας μας αντιμετωπίζουν σημαντικές ελλείψεις σε υποδομές στάθμευσης αυτοκινήτων οχημάτων. Δεδομένου του τεράστιου και δυσεπίλυτου προβλήματος στάθμευσης που παρατηρείτο τη περίοδο εκείνη, όχι μόνο σε ελληνικές μεγαλουπόλεις (π.χ. πλησίον σταθμών ΜΕΤΡΟ Αθήνας, σταθμών Μ.Μ.Μ., εμπορικών κεντρικών σημείων κ.λ.π.), αλλά ακόμη και σε μικρές σχετικά επαρχιακές πόλεις και μέχρις ότου τελεσφορήσουν τα διαρκώς βελτιούμενα μέτρα για την ίδρυση και λειτουργία στεγασμένων σταθμών και με δεδομένη την δέσμευση της Πολιτείας ότι η Διοίκηση οφείλει να σκύψει στα καθημερινά προβλήματα του πολίτη, ο νομοθέτης διευκόλυνε, με τη παράγραφο 9 του άρθρου 6 του ν. 2801/2000, τη δημιουργία υπαίθριων σταθμών επιβατικών αυτοκινήτων και συνεπώς την εξυπηρέτηση των οδηγών, αποφασίζοντας να υιοθετήσει πλέον «ελαστικά» κριτήρια για την ίδρυση και λειτουργία τους, ειδικά δε για τους υπαίθριους σταθμούς που προβλέπεται να λειτουργούν με υπαλλήλους (παρκαδόρους), όπως άλλωστε λειτουργούν στην πλειονότητά τους.

Σήμερα, 14 και πλέον έτη από την εφαρμογή της διάταξης της παραγράφου 9 του άρθρου 6 του ν. 2801/2000 και των ελαστικών κριτηρίων που αυτή θέτει, αναφορικά

με τη λειτουργία υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων, ιδρύθηκαν και λειτουργούν πλείστες τέτοιες επιχειρήσεις, εξυπηρετώντας και διευκολύνοντας, κατ' αυτό τον τρόπο, τους οδηγούς για τη νόμιμη στάθμευση των οχημάτων τους και εκτιμάται ότι, με την εφαρμογή της ανωτέρω διάταξης αντιμετωπίστηκε σημαντικά το αναφερόμενο παραπάνω τεράστιο και δυσεπίλυτο πρόβλημα στάθμευσης που παρατηρείτο στις αρχές του 21ου αιώνα κυρίως στις ελληνικές μεγαλουπόλεις. Επιπλέον, στην αντιμετώπιση του υπόψη προβλήματος συνέβαλε σημαντικά και η σημαντική αύξηση, την τελευταία δεκαετία, των λειτουργούντων στεγασμένων σταθμών αυτοκινήτων στα κεντρικά κυρίως σημεία των ελληνικών πόλεων, καθώς επίσης και η αύξηση του επιπέδου του συγκοινωνιακού προσφερόμενου έργου των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς σε αυτές (π.χ. ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΑ). Κατά συνέπεια, η παρούσα διάταξη έπειτα από την ανωτέρω αναφερθείσα πλήρωση των στόχων του νομοθέτη της παραγράφου 9 του άρθρου 6 του ν. 2801/2000, καταργεί ουσιαστικά τα «ελαστικά» κριτήρια αυτής θέτοντας ότι, έπειτα από την έναρξη ισχύος της, οι Βεβαιώσεις Νόμιμης Λειτουργίας των υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων με υπαλλήλους, θα χορηγούνται σύμφωνα με τη διάταξη της παραγράφου 9 του άρθρου 6 του ν. 2801/2000 (Α' 46), σε συνδυασμό και με τις διατάξεις των άρθρων 28 και 29 του π.δ. 455/1976 (Α' 169), όπως ισχύει.

Επιπλέον, επειδή σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, οι άδειες λειτουργίας των υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων έχουν τριετή ισχύ και πρέπει να ανανεώνονται εμπρόθεσμα προ της λήξης αυτής, ελλοχεύει ο κίνδυνος για τους ήδη λειτουργούντες υπαίθριους σταθμούς με υπαλλήλους που αδειοδοτήθηκαν κατ' εφαρμογή της παραγράφου 9 του άρθρου 6 του υπ' αριθμ. ν. 2801/2000 (Α' 46), λόγω και των «ελαστικών» κριτηρίων που αυτή περιέχει και τα οποία καταργούνται με την παρούσα, να μη δύνανται πλέον να ανανεώνονται οι άδειες λειτουργίας τους και ως εκ τούτου να κινδυνεύουν να εφαρμοστεί σε αυτούς η διαδικασία της σφράγισής τους, εξαιτίας της μη πλήρωσης πλέον όλων των όρων και των προϋποθέσεων των άρθρων 28 και 29 του π.δ. 455/1976 (Α' 169), όπως ισχύει. Όμως, επειδή η

διαδικασία της σφράγισης μιας επιχείρησης που λειτουργεί για 10 και πλέον έτη, αποτελεί ένα μέτρο που χαρακτηρίζεται όχι μόνο ως ιδιαίτερα επαχθές για κάθε εκμεταλλευτή, αλλά αναμένεται να επιφέρει επιπρόσθετες αρνητικές συνέπειες στις έντονα αστικές περιοχές της χώρας, στη συνέχιση της ομαλής κυκλοφοριακής ροής στις οδούς αυτών, καθώς επίσης και της επιχειρηματικότητας των υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων, η παρούσα διάταξη θέτει ότι οι χορηγηθείσες, μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος, άδειες λειτουργίας των υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων με υπαλλήλους, οι οποίες εκδόθηκαν σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 9 του άρθρου 6 του ν. 2801/2000 (Α' 46), εξακολουθούν να ισχύουν βάσει των όρων και των προϋποθέσεων με τις οποίες αυτές χορηγήθηκαν, να ανανεώνονται με την έκδοση Βεβαιώσεων Νόμιμης Λειτουργίας, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3919/2011, όπως ισχύει, καθώς επίσης και να μεταβιβάζονται.

Άρθρο 20

Προσαρμογή της περί συνεργείων νομοθεσίας στις πολεοδομικές απαιτήσεις

Με την προτεινόμενη νομοθετική ρύθμιση η Πολιτεία, στα πλαίσια της χρηστής διοίκησης, σε συνδυασμό με τη στάθμιση των πραγματικών περιστατικών και συνθηκών, την εξυπηρέτηση του πολίτη και την τόνωση της υγιούς επιχειρηματικότητας, αποσκοπεί στο να δώσει λύση σε ένα μείζον πρόβλημα που αντιμετωπίζουν πλείστοι εκμεταλλευτές συνεργείων συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, τα οποία είχαν τύχει μεν άδειας ίδρυσης σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 15 του π.δ. 78/1988 (34 Α'), όπως ισχύει, καθώς επίσης και άδειας δόμησης με χρήση για την εγκατάσταση συνεργείου από την οικεία πολεοδομική αρχή ή υπηρεσία δόμησης, ή τα κτίρια όπου είναι εγκατεστημένα είναι υφιστάμενα και διαθέτουν άδεια δόμησης ή οικοδομική άδεια χρήσης Η (εμπορική), Ι (βιομηχανία – βιοτεχνία), Λ (σταθμός αυτοκινήτων), Κ (αποθήκευση), ή για την εγκατάσταση συνεργείου, όμως οι εκμεταλλευτές αυτών είτε

λόγω αμέλειας, είτε λόγω των έντονων κοινωνικών και οικονομικών προβλημάτων που αντιμετωπίζουν ιδίως τα τελευταία 4 – 5 έτη, εξαιτίας της έντονης οικονομικής κρίσης που μαστίζει τη χώρα μας, δεν αιτήθηκαν για τυπικούς λόγους, από την οικεία περιφερειακή υπηρεσία μεταφορών και επικοινωνιών, τη χορήγηση της άδειας λειτουργίας των συνεργείων που εκμεταλλεύονται, τα οποία λειτουργούσαν αποδεδειγμένα άνευ αυτής, τούτου βεβαιωμένου είτε με την υποβολή σχετικής βεβαίωσης του οικείου βιοτεχνικού επιμελητηρίου, είτε της αρμόδιας Οικονομικής Εφορίας ότι οι εκμεταλλευτές τους έχουν υποβάλει φορολογικές δηλώσεις για εισόδημα από την άσκηση του επαγγέλματος επισκευαστή αυτοκινήτων οχημάτων.

Επιπλέον και σε συνέχεια των αναφερομένων παραπάνω, έπειτα από τη λήξη της ισχύος της άδειας ίδρυσης των ανωτέρω αναφερόμενων συνεργείων αναθεωρήθηκαν οι χρήσεις γης του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου των περιοχών που τα ανωτέρω συνεργεία χωροθετούνται, σύμφωνα με τις οποίες απαγορεύεται πλέον η ίδρυση νέων συνεργείων, με αρνητική άμεση επίπτωση τη μη επανέκδοση των αδειών ίδρυσής τους, προκειμένου να τους χορηγηθεί σε μεταγενέστερο στάδιο η τελική άδεια λειτουργίας τους, παρά τις αλληπάλληλες αιτήσεις και την επιθυμία των εκμεταλλευτών τους. Κατά συνέπεια, αν δεν εφαρμοστεί κάποια νομοθετική ρύθμιση για τα υπόψη συνεργεία, το εργασιακό τους μέλλον χαρακτηρίζεται ως τουλάχιστον αβέβαιο, μιας και αν εφαρμοστούν οι κείμενες διατάξεις αυτά θα πρέπει να σφραγιστούν οριστικά, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 18 του π.δ.78/1988 (Α' 34), όπως ισχύει, και οι εκμεταλλευτές αυτών να αναζητήσουν άλλες περιοχές για τη σύννομη λειτουργία των συνεργείων τους εντός των ορίων του ιδίου Δήμου, στον οποίο οι ισχύουσες χρήσεις γης το επιτρέπουν.

Όμως, δεδομένου του γεγονότος της δυσκολίας εύρεσης κατάλληλων χώρων για την μετεγκατάσταση των συνεργείων που αντιμετωπίζει η υπόψη νομοθετική ρύθμιση και της αδυναμίας της Πολιτείας να προτείνει ή να δημιουργήσει κατάλληλες περιοχές (π.χ. πολεοδομημένες ΒΙ.ΠΕ) και χώρους, όπως επίσης και να χορηγήσει κάποια οικονομικά κίνητρα για την μετεγκατάστασή τους, σκοπός της διάταξης αυτής είναι η συνέχιση της λειτουργίας τους με τη χορήγηση προσωρινής άδειας διάρκειας

τριών (3) ετών, δυνάμενης να παραταθεί με απόφαση του αρμόδιου Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, υπό την πλήρωση, όμως, των ουσιαστικών προϋποθέσεων αποδεδειγμένης λειτουργίας και των λοιπών διατάξεων του π.δ. 78/1988 (Α' 34), όπως ισχύει, πλην αυτής της παραγράφου 1γ του άρθρου 15 αυτού, με γνώμονα την κατά το δυνατόν λειτουργική και περιβαλλοντική προσαρμογή των συνεργείων αυτών με τα νομίμως λειτουργούντα συνεργεία αορίστου χρόνου, τα οποία έχουν αδειοδοτηθεί σύμφωνα με τους όρους και προϋποθέσεις των άρθρων 15 και 16 του π.δ. 78/1988, όπως ισχύει, έτσι ώστε αυτά να λειτουργούν σύμφωνα με τους κανόνες της τέχνης και της επιστήμης και να ελαχιστοποιηθούν οι πολεοδομικές παραβάσεις που έως τώρα δημιουργούνται από την υφιστάμενη λειτουργία τους.

Άρθρο 21

Τροποποίηση του άρθρου 34 του ν. 2963/2001

1. Με την παρούσα ρύθμιση αποσαφηνίζονται οι συγκεκριμένες θέσεις που μπορεί να ιδρυθούν ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο., προκειμένου να αρθούν τυχόν αμφισβητήσεις που μπορούν αν προκύψουν μετά την ψήφιση του ρυθμιστικού σχεδίου .
2. Με την παρούσα παράγραφο τροποποιείται το άρθρο 34 του ν. 2963/2001 (Α' 268), με το οποίο καθορίζονται οι προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας Κ.Τ.Ε.Ο. και ειδικότερα οι ελάχιστες αποστάσεις μεταξύ των υπόψη εγκαταστάσεων και χώρων που λόγω της φύσης και αποστολής τους (νοσοκομεία, κλινικές, αποθήκες εύφλεκτων ή εκρηκτικών υλών, αρχαιολογικοί χώροι, μνημεία, παιδικοί σταθμοί, σχολεία, ιδρύματα ανώτερης και ανώτατης εκπαίδευσης και ενοριακοί ναοί) χρήζουν αυξημένης προστασίας. Συγκεκριμένα, η τροποποίηση αφορά την εξαίρεση των σταθμών υγραερίου από την υποχρέωση τήρησης ελάχιστης απόστασης από τα ακίνητα ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο., καθώς έχει αποδειχθεί στην πράξη σε πανευρωπαϊκό επίπεδο ότι η εγγύτητα των εγκαταστάσεων αυτών δεν εγκυμονεί κινδύνους για τη δημόσια ασφάλεια, ενώ παράλληλα η διατήρηση του περιορισμού αυτού, ενόψει της διεύρυνσης του δικτύου των πρατηρίων υγραερίου για αυτοκίνητα οχήματα,

δημιουργεί προσκόμματα στην ομαλή λειτουργία της αγοράς και στο επενδυτικό ενδιαφέρον.

Άρθρο 22

Προσαρμογή πρατηρίων καυσίμων στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού

1. Η παράγραφος 3 του άρθρου 6 του π.δ. 1224/1981 (Α' 303) και η παράγραφος 2 του άρθρου 6 του β.δ. 465/1970 (Α' 150) πρέπει να καταργηθούν, προκειμένου να εναρμονιστούν οι διατάξεις του π.δ. 1224/81 και του β.δ. 465/1970, που αφορούν τα πρατήρια υγρών καυσίμων, με τις διατάξεις του π.δ. 595/1984 (Α' 218) για τα πρατήρια υγραερίου. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τις παραπάνω αναφερόμενες παραγράφους, όπως ισχύουν σήμερα, επιτρέπεται η ίδρυση και λειτουργία πρατηρίων, εφόσον οι αντλίες ή οι διανομείς υγρών καυσίμων ευρίσκονται εκτός του διαδρόμου δουλείας τυχόν υφισταμένων γραμμών μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας. Αντίθετα, στις διατάξεις του π.δ. 595/1984 (Α' 218), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, δεν υπάρχει αντίστοιχη απαγόρευση για τους διανομείς υγραερίου. Συνεπώς, με την προτεινόμενη τροποποίηση εναρμονίζονται οι παραπάνω διατάξεις και πλέον δεν θα υφίσταται η παραπάνω απαγόρευση τόσο για τις αντλίες ή τους διανομείς υγρών καυσίμων όσο και για τους διανομείς υγραερίου.
2. Σύμφωνα με το άρθρο 112 του ν. 4199/2013 ισχύει ότι, για πρατήρια υγρών καυσίμων εντός οικισμών με πληθυσμό μέχρι 2000 κατοίκους, σε περίπτωση που η προ αυτών οδών βελτιώνεται ως προς τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της, ο ιδιοκτήτης υποχρεούται να προσαρμόσει με δική του δαπάνη τον χώρο του πρατηρίου προς τα εγκεκριμένα σχεδιαγράμματα με την προσθήκη της φράσης «τηρουμένης της διαδικασίας που περιγράφεται στις διατάξεις της περίπτωσης γ' της παραγράφου 3 του άρθρου 23. Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να πληρούνται οι όροι της παραγράφου 1 του άρθρου 6.». Όμως, η περίπτωση γ' της παραγράφου 3 του

άρθρου 23 του π.δ. 1224/81, όπως ισχύει, αναφέρεται σε συγκρότηση πρωτοβάθμιας τριμελούς επιτροπής, δι' αποφάσεως του οικείου Νομάρχου και έχει ως έργο τη γνωμοδότηση επί της δυνατότητας ή μη συνέχισης της λειτουργίας του πρατηρίου, η οποία και έχει καταργηθεί με την παράγραφο 13 του άρθρου 2 της ΚΥΑ 28663/27-8-1992 (Β' 558), ενώ έχει διατηρηθεί μόνο η επιτροπή επανεξέτασης της καταλληλότητας των πρατηρίων υγρών καυσίμων για συνέχιση ή μη της λειτουργίας τους (δευτεροβάθμια) του άρθρου 23 παράγραφος 3 του π.δ. 1224/1981, όπως ισχύει. Με τη δεύτερη παράγραφο της παρούσας ρύθμισης, τροποποιείται το άρθρο 112 του ν. 4199/2013 με τη διαγραφή της εξής φράσης που αναγράφεται σε αυτό: «τηρουμένης της διαδικασίας που περιγράφεται στις διατάξεις της περίπτωσης γ' της παραγράφου 3 του άρθρου 23», διότι στη παρούσα χρονική περίοδο, εξαιτίας της κατάργησης της πρωτοβάθμιας τριμελούς γνωμοδοτικής επιτροπής επί της δυνατότητας ή μη συνέχισης της λειτουργίας του πρατηρίου, δεν μπορεί να εφαρμοστεί η διάταξη του άρθρου 112 του ν. 4199/2013 και ως εκ τούτου να εκπληρωθούν οι στόχοι για την έκδοσή του, όπως αναγράφονται στη συνοδευτική του αιτιολογική έκθεση.

Άρθρο 23

Τροποποίηση του άρθρου 5 του β.δ. 465/1970

Η προτεινόμενη ρύθμιση κρίνεται αναγκαία, διότι με αυτή επιχειρείται να εναρμονιστεί το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο του β.δ. 465/1970 (περί όρων και προϋποθέσεων ίδρυσης και λειτουργίας πρατηρίων υγρών καυσίμων κειμένων σε περιοχές εκτός εγκεκριμένου σχεδίου πόλης και εκτός ορίων νομίμως υφιστάμενων οικισμών), όπως αυτό έχει εκάστοτε τροποποιηθεί και ισχύει, με αυτό του π.δ. 1224/1981 (περί όρων και προϋποθέσεων ίδρυσης και λειτουργίας πρατηρίων υγρών

καυσίμων κειμένων εντός εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων ή κωμών ή εγκεκριμένων οικισμών ή εν γένει κατοικημένων περιοχών), όπως αυτό έχει εκάστοτε τροποποιηθεί και ισχύει.

Ειδικότερα, σύμφωνα με το εδάφιο (γ) της παραγράφου 2 του άρθρου 5 του β.δ. 465/1970, όπως ισχύει, η ελάχιστη επιτρεπόμενη απόσταση μεταξύ των πλησιέστερων σημείων του περιγράμματος ορατών αρχαιολογικών χώρων και του περιγράμματος της κύριας έκτασης του υπό ίδρυση πρατηρίου, κειμένου σε εκτός σχεδίου περιοχή καθορίζεται σε διακόσια (200) μέτρα, τη στιγμή που σύμφωνα με το εδάφιο (ε) της παραγράφου 2 του άρθρου 5 του π.δ. 1224/1981, η ίδια ελάχιστη απόσταση προκειμένου για πρατήριο κείμενο σε εντός σχεδίου περιοχή, καθορίζεται σε εκατό (100) μέτρα και με τη δυνατότητα μείωσης της απόστασης αυτής εφόσον αυτό κριθεί από την Αρχαιολογική Υπηρεσία.

Παρατηρείται επομένως το φαινόμενο ότι ενώ με τη νεότερη διάταξη του π.δ. 1224/1981, η απόσταση των εκατό (100) μέτρων μεταξύ του περιγράμματος ορατών αρχαιολογικών χώρων και του περιγράμματος της κύριας έκτασης του πρατηρίου κρίθηκε επαρκής, ως προϋπόθεση χορήγησης άδειας ίδρυσης πρατηρίου υγρών καυσίμων σε εντός σχεδίου περιοχή, στο β.δ. 465/1970, που αφορά τα πρατήρια υγρών καυσίμων σε εκτός σχεδίου περιοχές, η αντίστοιχη διάταξη παρέμεινε σε διακόσια (200) μέτρα.

Σημειώνεται ότι, ακόμη και όταν μεταγενέστερα το π.δ. 118/2006 τροποποίησε αμφότερα τα δύο αυτά βασικά διατάγματα για την ίδρυση και λειτουργία πρατηρίων υγρών καυσίμων κείμενων σε εντός και εκτός σχεδίου περιοχές, η συγκεκριμένη ελάχιστη απόσταση ως προϋπόθεση ίδρυσης δεν τροποποιήθηκε, με αποτέλεσμα η ύπαρξη αρχαιολογικών χώρων, ως προϋπόθεση ίδρυσης πρατηρίου υγρών καυσίμων, να εξετάζεται με ανάμοιο τρόπο στις εκτός σχεδίου απ' ό,τι στις εντός σχεδίου περιοχές.

Επομένως, με τη συγκεκριμένη διάταξη καταργείται το εδάφιο (γ) της παραγράφου 2 του άρθρου 5 του β.δ. 465/1970, όπως ισχύει, και αντ' αυτού υιοθετείται η ρύθμιση του εδαφίου (ε) της παραγράφου 2 του άρθρου 5 του π.δ. 1224/1981, όπως ισχύει, που αφορά στην ίδρυση πρατηρίων υγρών καυσίμων κείμενων σε εντός σχεδίου περιοχές, αναδιατυπωμένη με σαφή προσδιορισμό για την αρμόδια Αρχαιολογική Υπηρεσία, εφόσον αυτή δεν εκφράσει αντίρρηση για τη συγκεκριμένη θέση. Με αυτόν τον τρόπο πραγματοποιείται η εναρμόνιση της ισχύουσας νομοθεσίας και ο εξορθολογισμός αυτής, ώστε η επιτρεπόμενη ελάχιστη απόσταση μεταξύ του περιγράμματος ορατών αρχαιολογικών χώρων και του περιγράμματος της κύριας έκτασης του πρατηρίου, να καθορίζεται σε απόσταση εκατό (100) μέτρων και για τα εντός και για τα εκτός σχεδίου πρατήρια, ή μικρότερη, εφόσον η αρμόδια Αρχαιολογική Υπηρεσία χορηγήσει σχετική έγκριση.

Άρθρο 24

Τροποποίηση του άρθρου 23 του ν. 3185/2003

Με την παράγραφο 7 του άρθρου 23 του ν. 3185/2003 (Α' 229), όπως αυτή αντικαταστάθηκε από την παράγραφο 3 του άρθρου 8 του ν. 3710/2008 "Ρυθμίσεις για θέματα μεταφορών και άλλες διατάξεις" (Α' 216), δόθηκε η δυνατότητα εγκαταστάσεως αυτοτελών μηχανημάτων ή συσκευών εργοστασιακής κατασκευής, στα οποία διενεργείται ολοκληρωμένη η εργασία, για την οποία έχουν σχεδιαστεί (μεταξύ αυτών και πλυντήρια αυτοκινήτων), σε νόμιμα υφιστάμενους βοηθητικούς χώρους των κτιρίων, όπως οι αποθήκες και οι εν γένει στεγασμένοι χώροι στάθμευσης, χωρίς να απαιτείται η έκδοση ή αναθεώρηση της άδειας οικοδομής, ούτε και να ακολουθείται η διαδικασία του άρθρου 15 του π.δ. 71/1988 (Α' 32) κατά το στάδιο έγκρισης της συμπληρωματικής μελέτης ενεργητικής πυροπροστασίας. Αν και στη διάταξη αυτή αναφέρονται ρητώς τα πλυντήρια αυτοκινήτων, ωστόσο κατά την εφαρμογή της δημιουργήθηκαν παρανοήσεις από το δεύτερο εδάφιο της ίδιας

διάταξης, το οποίο ορίζει ως προϋπόθεση για την εφαρμογή της ο φορέας εκμετάλλευσης «του συνεργείου» να είναι κύριος ή νόμιμος κάτοχος των προαναφερομένων βοηθητικών χώρων, οπότε θεωρήθηκε ότι η διάταξη αυτή μπορεί να εφαρμοστεί μόνο για πλυντήρια αυτοκινήτων που λειτουργούν ως μέρος ή στοιχείο συνεργείου αυτοκινήτων, ενώ δεν ήταν αυτή η πρόθεση του νομοθέτη, ούτε υπάρχει λόγος για τέτοιου είδους περιορισμό. Με τη διάταξη αυτή επιλύεται το ως άνω πρόβλημα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Άρθρο 25

Ρυθμίσεις σχετικά με τη διάθεση εισιτηρίων και τον έλεγχο κομίστρου στα μέσα μεταφοράς

Με τις προτεινόμενες διατάξεις κωδικοποιούνται και βελτιώνονται οι ρυθμίσεις των άρθρων 1, 2 και 3 του ν. 1214/1981, όπως σήμερα ισχύει, προκειμένου να καταστεί αποτελεσματικότερος ο έλεγχος κομίστρου σε όλους τους Φορείς παροχής συγκοινωνιακών υπηρεσιών με χερσαία μέσα μαζικής μεταφοράς (αστικές και υπεραστικές και σιδηροδρομικές επιβατικές μεταφορές), παρέχοντας την δυνατότητα στους Φορείς αυτούς να αναθέτουν τον έλεγχο κομίστρου και σε τρίτους. Ειδικότερα, οι ρυθμίσεις της προτεινόμενης ρύθμισης έχουν ως εξής:

Με την παράγραφο 1 ορίζεται η υποχρέωση των επιβατών που μετακινούνται με χερσαία μέσα μαζικής μεταφοράς, για την καταβολή του νόμιμου κομίστρου, ως και για το, κατά περίπτωση, πρόστιμο που θα επιβάλλεται στους παραβάτες, που είναι το σήμερα ισχύον στους Φορείς αυτούς, ενώ με την εξουσιοδοτική ρύθμιση προβλέπεται η δυνατότητα μεταβολής του ύψους των προστίμων με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Με την παράγραφο 2 ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη διενέργεια των ελέγχων κομίστρου, ως προς τους Φορείς και τα πρόσωπα που δύνανται να διενεργούν τον έλεγχο κομίστρου, ενώ εισάγεται και η δυνατότητα κάθε Συγκοινωνιακού Φορέα να διενεργεί τον έλεγχο κομίστρου με προσωπικό του ή να το αναθέτει σε τρίτο Φορέα, με στόχο να μειώσουν στον μέγιστο δυνατό βαθμό την εισιτηριοδιαφυγή (άρα να αυξήσουν τα έσοδα) και να ελαχιστοποιήσουν το κόστος διενέργειας του ελέγχου κομίστρου (άρα να μειώσουν τις λειτουργικές δαπάνες). Επιπρόσθετα, ρυθμίζονται οι υποχρεώσεις των παραβατών (αν δεν πληρώνουν αμέσως το πρόστιμο) να επιδεικνύουν τα στοιχεία της ταυτότητάς τους, άλλως να ζητείται η συνδρομή των αστυνομικών οργάνων.

Δια της προτεινόμενης ρύθμισης καταργείται υφιστάμενη ρύθμιση στον ΟΑΣΘ για διπλασιασμό του προστίμου μετά την 20^η ημέρα από την επιβολή του και υφιστάμενη ρύθμιση στον ΟΑΣΑ περί πολλαπλασιασμού του προστίμου μετά την παρέλευση του 20ημέρου από την επιβολή του.

Επίσης, όσον αφορά τους Συγκοινωνιακούς Φορείς (Αθήνας και Θεσσαλονίκης), στους οποίους σήμερα μέρος του κόστους μετακίνησης των επιβατών καλύπτεται από τον Κρατικό Προϋπολογισμό και για όσο χρόνο θα καλύπτεται, αν το πρόστιμο δεν εισπραχθεί εντός του 60ημέρου διαβιβάζεται στην οικεία Δ.Ο.Υ. και εισπράττεται ως δημόσιο έσοδο στο πενταπλάσιο του ύψους του. Δηλαδή γίνονται βελτιωτικές και ενιαίες ρυθμίσεις για τους επιβάτες των αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης.

Τέλος, προβλέπεται να αποδίδεται από την αρμόδια υπηρεσία του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, ήτοι από την Διεύθυνση Προϋπολογισμού Γενικής Κυβέρνησης, στον οικείο συγκοινωνιακό φορέα το ποσό του αρχικώς επιβληθέντος προστίμου, εξασφαλίζοντας πρόσθετα έσοδα στους συγκοινωνιακούς φορείς, οι οποίοι πλέον απαλλάσσονται των δικαστικών ή άλλων χρονοβόρων και αναποτελεσματικών διαδικασιών είσπραξης, ενώ παράλληλα το Ελληνικό Δημόσιο αποκτά μια πρόσθετη πηγή εσόδων, που μειώνει αναλόγως τα ποσά που καταβάλλει στους φορείς αυτούς.

Με την παράγραφο 3 δίδεται εξουσιοδότηση στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να καθορίζει με απόφασή του τον τύπο της βεβαίωσης παράβασης και κάθε άλλη λεπτομέρεια σχετικά με την εφαρμογή των αναφερομένων ρυθμίσεων.

Στο πλαίσιο αναβάθμισης των παρεχομένων προς τους πολίτες υπηρεσιών, ο ΟΑΣΑ έθεσε ως στόχο τη διεύρυνση του τύπου των εισιτηρίων και την επέκταση των σημείων διάθεσής τους.

Σήμερα διατίθενται προς τους πολίτες τα συμβατικά (χάρτινα) εισιτήρια καθώς και οι μηνιαίες και ετήσιες κάρτες. Αυτά διατίθενται μόνο σε περιορισμένα σημεία πώλησης, με αποτέλεσμα ο πολίτης να στερείται άμεσης πρόσβασης στην έκδοση εισιτηρίου ή κάρτας, όταν και όπου αυτός το έχει ανάγκη, αλλά και να υποχρεούται σε πολύωρη αναμονή σε «ουρές» στα εκδοτήρια των σταθμών των μέσων μαζικής μεταφοράς, προκειμένου να προμηθευτεί μηνιαία ή και ετήσια κάρτα απεριόριστων διαδρομών. Με την προτεινόμενη στην παράγραφο 4 διάταξη επεκτείνονται οι αρμοδιότητες του ΟΑΣΑ, ώστε να περιλάβουν και τη δυνατότητα σύναψης συμβάσεων με τρίτους, φυσικά ή νομικά πρόσωπα, προς τον σκοπό της εκ μέρους τους έκδοσης ή και διάθεσης στο επιβατικό κοινό κάθε τύπου αποδεικτικού καταβολής κομίστρου μέσω διευρυμένου δικτύου πωλήσεων.

Άρθρο 26

Κανονισμός Δικαιωμάτων Επιβατών και εφαρμογή διατάξεων των

Κανονισμών (ΕΚ) 181/2011, 1371/2007 και 2006/2004

Στο πλαίσιο των εθνικών πρωτοβουλιών για βελτίωση και αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών με οδικά και σιδηροδρομικά μέσα αλλά και των πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) που αποσκοπούν στην ενίσχυση των δικαιωμάτων των επιβατών λεωφορείων, πούλμαν και σιδηροδρομικών γραμμών, με ιδιαίτερη έμφαση στα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όπως αυτά θεσπίζονται με τους Κανονισμούς 181/2011 «για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και πούλμαν και για την τροποποίηση του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004» και 1371/2007 «σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών», παρέχεται στο Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων εξουσιοδότηση έγκρισης «Κανονισμού Δικαιωμάτων Επιβατών», ήτοι ενός ενιαίου και περιεκτικού κειμένου που θα θεσπίζει ανά κατηγορία μεταφορών για το σύνολο των οδικών και σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών: i. τα δικαιώματα των επιβατών, ii. τις υποχρεώσεις, τις υπηρεσίες και τους όρους παροχής των υπηρεσιών των φορέων, iii. το μηχανισμό υποβολής καταγγελιών, iv. τη διαδικασία αποζημίωσης επιβατών, v. το ύψος και τη διαδικασία επιβολής των διοικητικών προστίμων στους μεταφορείς καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

Με τις παραγράφους 3 και 4 του προτεινόμενου άρθρου θεσπίζεται μηχανισμός δύο επιπέδων υποβολής και διεκπεραίωσης και ελέγχου καταγγελιών επιβατών και λοιπών φορέων: Πρωτοβάθμια όργανα εξέτασης καταγγελιών ορίζονται οι μεταφορείς, ενώ δευτεροβάθμια όργανα ορίζονται κατά περίπτωση, και με κριτήριο την κατηγορία των διενεργούμενων επιβατικών μεταφορών, η Ρυθμιστική

Αρχή Επιβατικών Μεταφορών (Ρ.Α.Ε.Μ.), ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας (Ο.Α.Σ.Α.) και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.).

Από τις διατάξεις του άρθρου προκύπτει ότι στην αρμοδιότητα του Ο.Α.Σ.Α. εντάσσεται η εξέταση σε δεύτερο βαθμό των καταγγελιών καθώς και των τυχόν αντιρρήσεων κατά των αποφάσεων επιβολής κυρώσεων για τις δημόσιες συγκοινωνίες που εκτελούνται εντός των ορίων της Περιφέρειας Αττικής όπως αυτή ορίζεται στον ν.3852/2010 (Α' 87), πλην της Π.Ε. Νήσων, από τις εταιρείες παροχής συγκοινωνιακού έργου του ν.3920/2011 (Α' 33) όπως ισχύει, ήτοι από την Ο.ΣΥ. Α.Ε., ΣΤΑ.ΣΥ. Α.Ε., καθώς και από όλους τους παρόχους δημόσιας συγκοινωνίας που λειτουργούν στην Περιφέρεια Αττικής συμπεριλαμβανομένων των φορέων των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης που εκτελούν συγκοινωνιακό έργο και τα Κοινά Ταμεία Είσπραξης Λεωφορείων (ΚΤΕΛ) ή οποιοσδήποτε άλλο φορέα που θα παρέχει στο μέλλον έργο δημόσιων συγκοινωνιών.

Ειδικότερα, και σε ό,τι αφορά τον Κανονισμό 181/2011 για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και η Γενική Δ/ση Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων ορίζεται αρμόδια υπηρεσία για τον έλεγχο εφαρμογής επιβολής των διατάξεων αυτού (παράγραφος 5), ενώ η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών (Ρ.Α.Ε.Μ.), ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας (Ο.Α.Σ.Α.) και η Ρ.Α.Σ. ορίζονται αρμόδιες, κατά περίπτωση και ανάλογα με το φορέα παροχής συγκοινωνιακού έργου που διαπιστωμένα έχει προχωρήσει σε παράβαση των υποχρεώσεων του Κανονισμού, για την εφαρμογή του Κανονισμού 2006/2004 σχετικά με τη συνεργασία μεταξύ των εθνικών αρχών για την επιβολή της νομοθεσίας για την προστασία των καταναλωτών (παράγραφος 6).

Με την παράγραφο 8 του προτεινόμενου άρθρου διατηρείται η εξαίρεση από το πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού 181/2011 των διεθνών τακτικών μεταφορών επιβατών που εκτελούνται μεταξύ της Ελλάδας και χωρών μη μελών της Ε.Ε., όπως αυτή αρχικώς θεσπίστηκε με την παράγραφο 1 του άρθρου 117 του ν.4199/2013.

Συνεπεία της ρύθμισης του άρθρου αυτού, με την οποία η Ρ.Α.Ε.Μ. ορίζεται αρμόδια για την εξέταση σε δεύτερο βαθμό καταγγελιών επιβατών σχετικά με τα

δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του «Κανονισμού Δικαιωμάτων των Επιβατών» που δεν επιλύθηκαν από τα αρμόδια πρωτοβάθμια όργανα αλλά και την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη συνεργασία μεταξύ των εθνικών αρχών που είναι αρμόδιες για την επιβολή της νομοθεσίας για την προστασία των καταναλωτών για τον Κανονισμό (ΕΚ) 181/2011, προστίθεται νέα παράγραφος στο άρθρο 75 του ν.4199/2012 ούτως ώστε να συμπεριληφθούν οι νέες αρμοδιότητες της Ρ.Α.Ε.Μ.

Άρθρο 27

Θέματα Διεθνών Λεωφορειακών Γραμμών

1. Με την παρούσα νομοθετική ρύθμιση συμπληρώνεται η διάταξη της παραγράφου 5 του άρθρου 101 του ν. 4199/13 (Α' 216), με στόχο να δοθούν κατευθύνσεις ως προς τους χώρους που θα μπορούν να χρησιμοποιούνται ως αφετηρίες των διεθνών λεωφορειακών γραμμών για το μεταβατικό διάστημα έως και το πέρας της τριετίας από την έκδοση του π.δ. των σταθμών διεθνών λεωφορειακών γραμμών. Η εν λόγω ρύθμιση κρίνεται επιτακτική λόγω της έως σήμερα έλλειψης σαφούς πρόβλεψης στην εθνική νομοθεσία για τους χώρους εκκίνησης/άφιξης λεωφορείων που διενεργούν διεθνείς γραμμές (ρύθμιση των προϋποθέσεων ίδρυσης και λειτουργίας, όπως περιοχές ίδρυσης [χρήσεις γης], κριτήρια καταλληλότητας των εν λόγω χώρων, ελάχιστο απαιτούμενο εμβαδόν, λοιπά γεωμετρικά χαρακτηριστικά κλπ.). Για τον λόγο αυτό παρέχεται μεταβατική περίοδος προσαρμογής των μεταφορικών επιχειρήσεων στις απαιτήσεις που θα τεθούν για τους χώρους με την προς έκδοση Υπουργική Απόφαση. Συνακόλουθα, διοικητικές κυρώσεις για παραβάσεις σε σχέση με τους χώρους επιβάλλονται μόνο σε περίπτωση μη συμμόρφωσής τους μετά την παρέλευση του μεταβατικού διαστήματος των τριών μηνών από την έκδοση της Υ.Α. Για λόγους τήρησης της αρχής της ισότητας και αναλογικότητας, ο ίδιος κανόνας εφαρμόζεται και για παραβάσεις διαπιστωθείσες προ της παρούσας νομοθετικής ρύθμισης σε σχέση με τους χώρους. Τυχόν επιβολή σχετικών κυρώσεων θα επέφερε

ανάκληση αδειών σε βάρος μιας κατηγορίας μεταφορέων, σε αντίθεση με τους υπόλοιπους, για τους οποίους, λόγω της μη περάτωσης της διαδικασίας ελέγχου ως προς τους χώρους, εντάσσονται απευθείας στη μεταβατική περίοδο προσαρμογής.

Ως εκ τούτου προτείνεται να επιτρέπεται η χρήση ως αφετηρίας ιδιωτικών ή δημόσιων χώρων που χρησιμοποιούνται ή δύνανται να χρησιμοποιηθούν, υπό τις προϋποθέσεις που θα τεθούν στην προς έκδοση Υπουργική Απόφαση.

Στην ίδια ως άνω προβλεπόμενη απόφαση θα τίθενται και οι προϋποθέσεις χρήσης χώρων συγκοινωνιακών φορέων, όπως σταθμοί υπεραστικών λεωφορείων, ΟΑΣΑ, ΟΑΣΘ, ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ κλπ.. Η δυνατότητα χρήσης αυτών κρίνεται σκόπιμο να δοθεί αφενός λόγω της υφιστάμενης σήμερα λειτουργίας και χρήσης τους για παρεμφερές με το προς ρύθμιση έργο, αφετέρου δε προκειμένου να υπάρξει πλήρης εκμετάλλευση όλων των δυνητικά διαθέσιμων χώρων-υποδομών στην επικράτεια.

2. Η συμπλήρωση της διάταξης της παραγράφου 15.2 του άρθρου 185 του ν. 4070/2012 κρίνεται αναγκαία για τον εξορθολογισμό του συστήματος μεταφοράς επιβατών με λεωφορεία από και προς χώρες που δεν είναι μέλη της Ε.Ε., συνεκτιμώντας την επιβατική κίνηση, τα γεωγραφικά δεδομένα και τη δραστηριοποίηση των μεταφορικών επιχειρήσεων. Με τη ρύθμιση αυτή, για τη διενέργεια των διεθνών τακτικών λεωφορειακών γραμμών με μη όμορες τρίτες χώρες, δεν θα είναι πλέον απαραίτητη η σύναψη σύμβασης συνεργασίας ημεδαπού με αλλοδαπό μεταφορέα για την από κοινού εκμετάλλευση της γραμμής, έτσι ώστε η σχέση πραγματοποιούμενων δρομολογίων από κάθε αντισυμβαλλόμενο να είναι ίση με 1:1. Όπως έχει αποδειχθεί στην πράξη, ο περιορισμός του 1:1 στη διενέργεια τακτικών γραμμών με τρίτες χώρες που βρίσκονται σε μεγάλη απόσταση από την Ελλάδα είναι ανασταλτικός παράγοντας, καθότι η επιβατική κίνηση έχει μειωθεί σημαντικά, ιδιαίτερα στη σημερινή οικονομική κρίση και δεν είναι πάντα διαθέσιμοι αλλοδαποί μεταφορείς για να συνεργασθούν με ημεδαπούς μεταφορείς. Χαρακτηριστικό παράδειγμα η Αρμενία, όπου στην τακτική γραμμή Αθήνα – Ερεβάν δεν δραστηριοποιείται Αρμένιος μεταφορέας. Ειδικά για τις διεθνείς τακτικές

γραμμές μεταξύ της Ελλάδας και χωρών που δεν είναι μέλη της Ε.Ε., κάθε αδειοδοτούμενη ελληνική μεταφορική επιχείρηση εξυπηρετεί, το μέγιστο, το 50% των διαθέσιμων, για τις ελληνικές επιχειρήσεις, δρομολογίων. Προκειμένου για τη λειτουργία των ως άνω διεθνών τακτικών γραμμών απαιτείται η σύναψη σύμβασης συνεργασίας μεταξύ της δικαιούμενης ημεδαπής μεταφορικής επιχείρησης με αντίστοιχη επιχείρηση της χώρας προορισμού. Η σύμβαση συνεργασίας, με διάρκεια αντίστοιχη με τη διάρκεια ισχύος της άδειας, θα αφορά την από κοινού εκμετάλλευση των δρομολογίων και την αμοιβαία εκπροσώπηση κάθε μεταφορικής επιχείρησης στη χώρα προορισμού (παροχή πληροφόρησης, έκδοση εισιτηρίων κλπ.). Καμία από τις αντισυμβαλλόμενες επιχειρήσεις (ημεδαπή - αλλοδαπή) δεν επιτρέπεται να εξυπηρετεί περισσότερα δρομολόγια από την επιχείρηση που είναι εγκατεστημένη στην άλλη χώρα. Δεν ικανοποιούνται αιτήσεις μεταφορών για την εξυπηρέτηση διεθνών τακτικών γραμμών που περιέχουν συμβάσεις συνεργασίας μεταξύ ελληνικής και αλλοδαπής μεταφορικής επιχείρησης οι οποίες δεν συμφωνούν με τα προηγούμενα. Οι προϋποθέσεις αυτής της παραγράφου ισχύουν μόνο για τις διεθνείς τακτικές γραμμές που διενεργούνται μεταξύ της Ελλάδας και των όμορων χωρών που δεν είναι μέλη της Ε.Ε.

3. Με την προτεινόμενη διάταξη ρυθμίζεται το θέμα της μεταφοράς ασυνόδευτων μικροδεμάτων με βάρος που δεν υπερβαίνει τα δέκα κιλά, προκειμένου να εξυπηρετηθούν γενικά οι διασυνοριακές μικρομεταφορές και ιδίως οι σχετικές ανάγκες των Ελλήνων φοιτητών στο εξωτερικό και των ομογενών μας, κατοίκων εξωτερικού. Με την κοινή απόφαση, δε, που προβλέπεται θα καθοριστούν συγκεκριμένες διαδικασίες, ώστε να αποφευχθεί οποιαδήποτε μεταφορά που αποκλίνει από την νομιμότητα.

Άρθρο 28

Χορήγηση Πιστοποιητικών Επαγγελματικής Ικανότητας

Με την προτεινόμενη ρύθμιση παρέχεται η δυνατότητα στα φυσικά πρόσωπα, που είχαν απαλλαγεί από την υποχρέωση να αποδείξουν την επαγγελματική τους επάρκεια για τις εθνικές ή εθνικές και διεθνείς μεταφορές επιβατών, λόγω προηγούμενης επαγγελματικής εμπειρίας ή απαλλαγής τους, σε εφαρμογή των μεταβατικών διατάξεων του π.δ. 346/2001 και των προηγούμενων αυτού προεδρικών διαταγμάτων που ρύθμιζαν την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα επιβατών, να απαλλαγούν από τις εξετάσεις για την απόδειξη της επαγγελματικής τους επάρκειας, εφόσον αποδεικνύουν τη συνεχή τους πείρα στη διαχείριση εθνικών ή εθνικών και διεθνών μεταφορικών δραστηριοτήτων κατά τα τελευταία δέκα έτη πριν την 4 Δεκεμβρίου 2009, σε εφαρμογή του άρθρου 9 του Κανονισμού 1071/2009 (ΕΕΛ 300/51 της 14-11-2009). Οι διατάξεις του Κανονισμού αυτού θεσπίζουν κοινούς κανόνες για τους οδικούς μεταφορείς επιβατών και εμπορευμάτων.

Άρθρο 29

Ρύθμιση θεμάτων οχημάτων δημόσιων υπεραστικών οδικών μεταφορών

1. Η προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 1 περί υποχρέωσης υποβολής ασφαλιστικής ενημερότητας μόνο από τα μέλη του Δ.Σ. του νομικού προσώπου ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ ή του άρθρου 29 του ν. 588/1977 είναι αναγκαία για λόγους εύρυθμης λειτουργίας των υπόψη συγκοινωνιακών φορέων και εταιρειών και περιορισμού της γραφειοκρατικής διαδικασίας σε κάθε περίπτωση έκδοσης άδειας κυκλοφορίας λεωφορείου ή πράξης αποχαρκτηρισμού που ανήκει στη δική τους ιδιοκτησία (κυριότητα). Με βάση το υφιστάμενο νομικό καθεστώς, καθίσταται πρακτικά αδύνατη οποιαδήποτε πράξη χαρκτηρισμού-αποχαρκτηρισμού αναφορικά με τα

-αριθμητικώς ολίγα- ΛΔΧ ιδιοκτησίας ΚΤΕΛ, δεδομένου ότι αν έστω και ένας από δυνητικά εκατοντάδες μετόχους/(συν-)ιδιοκτήτες ΛΔΧ ενταγμένων σε ΚΤΕΛ έχει κώλυμα ασφαλιστικής ενημερότητας, δεν μπορεί να εκτελεστεί καμία πράξη σε σχέση με ΛΔΧ ιδιοκτησίας ΚΤΕΛ. Για τους λοιπούς ιδιοκτήτες λεωφορείων ΔΧ, που είναι ενταγμένα στους υπόψη φορείς, η ανωτέρω υποχρέωση υφίσταται, για τους ίδιους, βάσει του άρθρου 13 του π.δ. 258/2005, όταν προβαίνουν σε τέτοιες διαδικασίες.

2. Η προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 2 είναι αναγκαία, δεδομένου ότι το καθεστώς φορολογίας μεταβίβασης των λεωφορείων δημόσιας χρήσης του άρθρου 10 του ν. 2579/1998 έχει λήξει την 31.12.2013, με αποτέλεσμα να μην μπορούν να γίνονται μεταβιβάσεις των ανωτέρω οχημάτων.

Άρθρο 30

Ρυθμίσεις θεμάτων ΟΑΣΘ

1. Σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις η διάρκεια κυκλοφορίας των λεωφορείων του ΟΑΣΘ έχει οριστεί μέχρι της συμπλήρωσης 15 ετών από την πρώτη μέρα κυκλοφορίας τους ως καινούργιων. Κατ' εφαρμογή των ισχυουσών διατάξεων τα 528 κυκλοφορούντα λεωφορεία του Οργανισμού (ποσοστό 85% του συνολικού αριθμού των 618 διατιθέμενων λεωφορείων) είναι ηλικίας κάτω των 10 ετών. Είναι προφανές ότι από την έναρξη λειτουργίας του Μετρό Θεσσαλονίκης θα απαιτηθεί πλήρης αναδιοργάνωση του συγκοινωνιακού σχεδιασμού των αστικών λεωφορειακών γραμμών που θα οδηγήσει και σε τροποποίηση του συνολικού αριθμού αλλά και των τύπων των λεωφορείων. Επειδή, όμως, τα έργα του Μετρό δεν έχουν ολοκληρωθεί, δεν έχει εκπονηθεί και η σχετική μελέτη αναδιοργάνωσης των λεωφορειακών αστικών γραμμών. Επίσης είναι αυτονόητο ότι η διαφοροποίηση του συνολικού αριθμού και των τύπων των αστικών λεωφορείων θα πρέπει να γίνει σχεδόν ταυτόχρονα με την έναρξη λειτουργίας του Μετρό Θεσσαλονίκης.

Οι παραπάνω λόγοι επιβάλλουν την παράταση κυκλοφορίας των υφιστάμενων λεωφορείων του ΟΑΣΘ μέχρι τη συμπλήρωση των 20 ετών από την πρώτη μέρα κυκλοφορίας τους ως καινούργιών, που θα οδηγήσει στην αντικατάσταση και των υπόλοιπων κυκλοφορούντων 90 λεωφορεία του Οργανισμού (45 κανονικά και 45 αρθρωτά) στη διετία 2017-2018 που θα συμπληρώνουν την «ηλικία» των 20 ετών και που αναμένεται η λειτουργία του Μετρό. Δεδομένου ότι ως το 2015 προγραμματίζεται να έχει εκπονηθεί και η μελέτη αναδιοργάνωσης των επιφανειακών μέσων μεταφοράς (αστικές λεωφορειακές γραμμές) για την συμπληρωματική εξυπηρέτηση από την έναρξη της λειτουργίας του Μετρό, θα προσδιοριστεί και ο απαιτούμενος αριθμός λεωφορείων (συνολικά και κατά τύπο) κι έτσι η αντικατάσταση των ως άνω 90 λεωφορείων θα γίνει με βάση τις προβλέψεις της μελέτης αναδιοργάνωσης. Τέλος, με την παράταση αυτή, δεν θα επηρεαστεί η ασφάλεια των μεταφορών, αφού τα λεωφορεία κυκλοφορούν μόνο μετά από τεχνικό έλεγχο από ΚΤΕΟ.

2. Στα πλαίσια του εξορθολογισμού της λειτουργίας του ΟΑΣΘ με την περιστολή λειτουργικών δαπανών και αύξηση εσόδων, αποτελεί υποχρέωση της Πολιτείας για να μη προσαυξάνονται σημαντικά τα κόμιστρα μετακίνησης των πολιτών, να καλύπτονται από τα Υπουργεία οι απώλειες που έχει ή θα έχει ο ΟΑΣΘ από την άσκηση κοινωνικής πολιτικής δια της μετακίνησης με μειωμένα κόμιστρα ή και χωρίς την καταβολή κομίστρου ειδικών κατηγοριών πολιτών. Αντίστοιχη ρύθμιση εφαρμόζεται ήδη για τον Ο.Α.Σ.Α. και τα ΚΤΕΛ. Η μετακίνηση φοιτητών, μαθητών, πολυτέκνων, με μειωμένα κόμιστρα όπως και Α.Μ.Ε.Α. ή ένστολων του ΥΠΕΘΑ και του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη χωρίς την καταβολή κομίστρου ή και άλλων κατηγοριών πολιτών που θα προσδιορίζει η πολιτεία δια των αρμοδίων Υπουργείων και εν τέλει της Κ.Υ.Α. καθορισμού της πολιτικής κομίστρου στον ΟΑΣΘ εφεξής θα βαρύνουν τα Υπουργεία άσκησης αυτής της κοινωνικής πολιτικής.

3. Με τις ρυθμίσεις του άρθρου 31 του ν.δ. 3721/1957, από 01.01.1958 είχε επιβληθεί προσαύξηση στα εισιτήρια του ΟΑΣΘ κατά το ποσό των 0,10 παλιών δραχμών (0,0003 €) σε συγκεκριμένες λεωφορειακές γραμμές της αστικής περιοχής ευθύνης του ΟΑΣΘ του 1957 και όπως καταγράφονταν στην ως άνω ρύθμιση. Η προσαύξηση είχε επιβληθεί για την κατασκευή, ανακαίνιση, διάνοιξη, συντήρηση κι επισκευή των οδών δια των οποίων διέρχονταν τα λεωφορεία του ΟΑΣΘ. Η ως άνω προσαύξηση δεν μετεβλήθη έκτοτε, ενώ ούτε και στις Κ.Υ.Α. καθορισμού των κομίστρων του Οργανισμού περιλαμβάνεται σχετική ρύθμιση. Σήμερα, εκ της από το 1958 επιβληθείσας προσαύξησης των 0,0003 € ανά εισιτήριο επιβατών που στη διάταξη περιγράφονται, αποδίδεται στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας (ως διάδοχο της Ν.Α. Θεσσαλονίκης) ποσό της τάξης των 17.000 € περίπου ετησίως. Από τα στοιχεία του Οργανισμού προκύπτει ότι τα έξοδα διαχείρισης του αποδιδόμενου ποσού στην Περιφέρεια εκ της ως άνω ρύθμισης (υπολογισμός, απόδοση, διαχείριση κλπ) υπερκαλύπτουν το σύνολο του κατ' έτος αποδιδόμενου ποσού αλλά και στην περίπτωση που τα έξοδα διαχείρισης είναι μικρότερα του αποδιδόμενου ποσού, το ύψος των 17.000 € περίπου που ετησίως αποδίδονται είναι μηδαμινό κι ενδείκνυται η κατάργησή του. Εξάλλου έχουν πλέον εκλείψει και οι λόγοι θέσπισης του. Για τους λόγους αυτούς προτείνεται η κατάργηση του άρθρου 31 του ν.δ. 3721/1957 από την 1.01.2014.

4. Όπως προκύπτει από την εγχώρια και διεθνή εμπειρία, για λόγους περιοδικής ή έκτακτης συντήρησης και αποκατάστασης βλαβών των αστικών λεωφορείων επιχειρήσεων που τα δρομολογούν αδιαλείπτως επί είκοσι (20) περίπου ώρες ημερησίως, ένας αριθμός λεωφορείων της τάξης του δέκα πέντε τοις εκατό (15%) των διατιθέμενων λεωφορείων πρέπει να είναι εκτός προγραμματισμού κυκλοφορίας.

Λαμβάνοντας υπόψη την ως άνω γνώση και εμπειρία και δεδομένου ότι ο ΟΑΣΘ διαθέτει εξακόσια δέκα οκτώ (618) αστικά λεωφορεία (στα οποία δεν περιλαμβάνονται τα 4 ειδικά διασκευασμένα οχήματα για την μετακίνηση των ΑμεΑ με αναπηρικά αμαξίδια), σε συνδυασμό με την παρεχόμενη εξυπηρέτηση την

τελευταία περίοδο που κατά μέσο όρο τις καθημερινές χειμερινής περιόδου κυκλοφορούν περί τα 510 λεωφορεία (+5%), αλλά και για την εξασφάλιση των βέλτιστων δυνατών συγκοινωνιακών υπηρεσιών προς τους πολίτες, δια της προτεινόμενης ρύθμισης ορίζεται ότι ο ΟΑΣΘ, δια των απ' το ΣΑΣΘ εγκεκριμένων προγραμμάτων, θα κυκλοφορεί κατά τις καθημερινές χειμερινής περιόδου 520 λεωφορεία (εκ των 618) ή ποσοστό 84,14%, μεταβαλλόμενα κατά ποσοστό τέσσερα τοις εκατό (+4%), αναλόγως των διαθεσίμων προς κυκλοφορία λεωφορείων και προσωπικού και βέβαια με βάση τα εκ του ΣΑΣΘ εγκεκριμένα προγράμματα δρομολόγησης.

Έχοντας ως βάση τον προσδιοριζόμενο αριθμό των 520 (+4%) κυκλοφορούντων λεωφορείων κατά τις καθημερινές χειμερινής περιόδου και δεδομένου ότι οι ανάγκες και η επιβατική κίνηση κατά τα Σάββατα χειμερινής περιόδου μειώνονται έναντι των καθημερινών σε ποσοστό άνω του 30% και κατά τις Κυριακές και αργίες σε ποσοστό άνω του 40%, προσδιορίζεται η δια των προγραμμάτων του ΣΑΣΘ δρομολόγηση του 80% (+4%) κατά τα Σάββατα (δηλαδή 416 κυκλοφορούντα λεωφορεία +4%) και του 70% (+4%) κατά τις Κυριακές και αργίες (δηλαδή 364 κυκλοφορούντα λεωφορεία +4%).

Το γεγονός ότι η επιβατική κίνηση κατά τη θερινή περίοδο (μήνες Ιούλιο και Αύγουστο) είναι μειωμένη έναντι της χειμερινής σε ποσοστό άνω του 35%, προσδιορίζεται η δρομολόγηση τη θερινή περίοδο του 80% (+4%) των αντίστοιχων προγραμμάτων της χειμερινής περιόδου, δηλαδή 416 (+4%) τις καθημερινές, 333 (+4%) τα Σάββατα και 292 (+4%) τις Κυριακές και αργίες.

Όσον αφορά την εξυπηρέτηση των ΑμεΑ δια των τριών (3) ειδικά διασκευασμένων οχημάτων των 9 θέσεων (εκ των οποίων οι 4 είναι θέσεις αναπηρικών αμαξιδίων) και του ενός (1) εφεδρικού και για έκτακτες περιπτώσεις μεταφοράς ατόμων με αναπηρικό αμαξίδιο (των 2 θέσεων αναπηρικού αμαξιδίου), ορίζεται ότι ο ΟΑΣΘ υποχρεούται, κατ' ελάχιστο και εφόσον υπάρχει ανάλογη ζήτηση, να δρομολογεί σε δυο βάρδιες και τη χειμερινή και τη θερινή περίοδο τα δύο (2)

ειδικά οχήματα των 9 θέσεων ΑμεΑ και το ένα (1) τα Σάββατα και τις Κυριακές και αργίες.

Δια της προτεινόμενης νομοθετικής ρύθμισης, εκτός του προσδιορισμού του ελάχιστου αριθμού των κυκλοφορούντων λεωφορείων που υποχρεούνται ο Οργανισμός να δρομολογεί, εξασφαλίζονται οι προϋποθέσεις ασφαλούς κυκλοφορίας και ποιοτικής εξυπηρέτησης των πολιτών, ενώ περιορίζονται και οι λειτουργικές δαπάνες σε εύλογο και εφικτό ποσοστό δια της δρομολόγησης και κυκλοφορίας του κάθε φορά ενδεδειγμένου αριθμού λεωφορείων, σύμφωνα με τις ανάγκες και τον προγραμματισμό απ' την αρμόδια Αρχή για την περιοχή της Θεσσαλονίκης, που είναι το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΣΑΣΘ).

5 - 8. Ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ), για την εξυπηρέτηση των κατοίκων του πρώην Δήμου Συκεών (νυν Νεάπολης – Συκεών), με βάση τον εγκεκριμένο σχεδιασμό από το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΣΑΣΘ), είχε ιδρύσει αφετηρία αφιξοαναχώρησης των λεωφορείων του των γραμμών Νο 28 και Νο 23 που εξυπηρετούσαν κατοίκους του πρώην Δήμου Συκεών, επί της οδού Ηρώων Πολυτεχνείου που ο πρώην Δήμος Συκεών είχε υποδείξει. Επί των κοινόχρηστων χώρων της αφετηρίας ο ΟΑΣΘ είχε εγκαταστήσει από το έτος 1999, για την εξυπηρέτηση των αναγκών αναμονής των Σταθμαρχών και των Οδηγών (ως και των μετακινούμενων πολιτών), έναν οικίσκο εμβαδού 24 τ.μ. και δεύτερο οικίσκο (βοηθητικό χώρο – τουαλέτα) εμβαδού 5,68 τ.μ..

Αν και για τα έτη 1999 έως 2004 ο πρώην Δήμος Συκεών καθόριζε τα τέλη χρήσης των κοινόχρηστων χώρων σύμφωνα με την έκταση κατάληψης των ως άνω οικίσκων (24,00τ.μ. + 5,68τ.μ.), τα οποία πάντα και εμπρόθεσμα κατέβαλλε ο ΟΑΣΘ, ο πρώην Δήμος Συκεών από του έτους 2005 άρχισε να επιβάλλει τέλη για έκταση πολύ μεγαλύτερη αυτής που κάλυπταν οι ως άνω δυο οικίσκοι (256,70τ.μ.) και επιπλέον επέβαλε και υπέρογκα πρόστιμα για «αυθαίρετη κατάληψη» του κοινόχρηστου χώρου.

Τα ως άνω είχαν ως αποτέλεσμα ο πρώην Δήμος Συκεών, να επιβάλει στον ΟΑΣΘ τέλη κατάληψης κοινόχρηστων χώρων και πρόσθετα τέλη (πρόστιμα) για «αυθαίρετη κατάληψη κοινόχρηστων χώρων», υπέρογκα και πέραν κάθε λογικής, αρνούμενος να εισπράττει, από το 2005 και έκτοτε, το εύλογο και ανάλογο των προηγούμενων ετών τέλος χρήσης κοινόχρηστων χώρων με βάση τα τετραγωνικά μέτρα των επιφανειών των εγκατεστημένων οικίσκων. Ταυτόχρονα η αρμόδια Επιτροπή του πρώην Δήμου Συκεών (του άρθρου 32 παράγραφος 3 του ν. 1080/1980, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 7 παράγραφος 8 του ν. 2307/1995) απέρριπτε τις αιτήσεις του Οργανισμού για την επίλυση της διαφοράς, με συνέπεια τη μόνη επιλογή που είχε ο Οργανισμός ήταν να καταθέτει το «νόμιμο τέλος» στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων υπέρ του Δήμου Συκεών και να ασκεί προσφυγή ενώπιον των τακτικών δικαστηρίων καταβάλλοντας για το παραδεκτό της εκδίκασης το εκ του νόμου καθοριζόμενο ποσοστό 40% επί των συνολικώς επιβληθέντων τελών και προστίμων εκ μέρους του Δήμου, που έχουν ως εξής:

ΕΤΟΣ	ΤΕΛΗ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΕΚΤΑΣΗ ΤΩΝ ΟΙΚΙΣΚΩΝ	ΤΕΛΗ ΕΠΙΒΑΛΛΟΜΕΝ Α ΑΠΟ ΔΗΜΟ	ΠΡΟΣΘΕΤΑ ΤΕΛΗ ΑΠΟ ΔΗΜΟ	ΠΟΣΟΣΤΟ 40% ΓΙΑ ΕΚΔΙΚΑΣΗ ΠΡΟΣΦΥΓΩΝ
2005	20.850,00€	126.700,00€	105.850,00€	50.680,00€
2006	25.008,00€	526.860,00€	501.852,00€	210.744,00€
2007	27.976,00€	660.987,00€	633.011,00€	264.394,80€
2008	30.044,00€	752.328,00€	722.284,00€	300.931,20€
2009	33.984,00€	250.452,00€	216.468,00€	100.180,80€
2010	33.984,00€	250.452,00€	216.468,00€	100.180,80€
ΣΥΝΟΛΟ	171.846,00€	2.567.779,00€	2.395.933,00€	1.027.111,60€

Σύμφωνα με την από 30-4-2001 ισχύουσα οικονομική συμφωνία μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΟΑΣΘ, τα τέλη υπέρ Δήμων αποτελούν στο σύνολό τους

συμβατική δαπάνη επιβαρύνουσα την αντισταθμιστική καταβολή. Τούτο σημαίνει ότι όταν εκδικασθούν οι προσφυγές που έχει ασκήσει ο ΟΑΣΘ κατά των αποφάσεων του πρώην Δήμου Συκεών, για τα τέλη των ετών 2005 έως και 2010 (από το 2011 ο ΟΑΣΘ μετέφερε την αφετηρία απ' την οδό Ηρώων Πολυτεχνείου), όποιο ποσό κριθεί ως νόμιμο απ' το Δικαστήριο, πέραν των ποσών που ήδη κατέβαλε ο ΟΑΣΘ υπέρ του Δήμου Συκεών στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων (συνολικού ύψους 171.846,00€ για τη περίοδο 2005 – 2010), θα αποτελέσει συμβατική δαπάνη του ΟΑΣΘ και θα επιβαρύνει τελικά το Ελληνικό Δημόσιο, πέραν των επί πλέον δαπανών δικαστικών εξόδων, κλπ.

Κατά συνέπεια αν δεν τακτοποιηθεί η εκκρεμότητα αυτή με νομοθετική ρύθμιση, το Ελληνικό Δημόσιο θα κληθεί να καταβάλει τελικά το όποιο πρόσθετο ποσό τελών χρήσης κοινόχρηστων χώρων κριθεί νόμιμο και εύλογο απ' τα δικαστήρια, δηλαδή έως και του ποσού των 2.395.933,00€, πέραν των πρόσθετων δαπανών δικαστικών εξόδων και ενδεχομένως και πρόσθετων απαιτήσεων του Δήμου για τόκους, κλπ.

Δια της προτεινόμενης ρύθμισης, αφενός μεν αποκαθίσταται το δίκαιο ως προς τη διένεξη αυτή μεταξύ ΟΑΣΘ και πρώην Δήμου Συκεών (νυν Δήμου Νεάπολης – Συκεών) και αφετέρου προκαλείται ενδεχόμενο όφελος υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου έως του ποσού των 2.395.933,00€ κατ' ελάχιστον.

Άρθρο 31

Ρυθμίσεις για Ε.Δ.Χ. οχήματα

1. Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις αναδιατυπώνεται ο ορισμός των Επιβατηγών Δημόσιας Χρήσης Ειδικής Μίσθωσης αυτοκινήτων (ΕΔΧ-ΕΙΔΜΙΣΘ) προκειμένου να συμπεριληφθεί η υποκατηγορία των Ε.Δ.Χ.- Ειδικής Μίσθωσης αυτοκινήτων που προορίζονται αποκλειστικά για τη μεταφορά Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες και των συνοδών τους (Ε.Δ.Χ.- ΕΙΔΜΙΣΘ ΑμΕΑ) και τα οποία πέραν των γενικών

χαρακτηριστικών των Ε.Δ.Χ.- ΕΙΔΜΙΣΘ αυτοκινήτων πρέπει, επιπροσθέτως, να είναι ειδικά διασκευασμένα ώστε να μπορούν να μεταφέρουν με ασφάλεια την ανωτέρω κατηγορία επιβατών.

2. Αναδιατυπώνονται οι έννοιες της έναρξης και του τέλους της διαδρομής του ΕΔΧ αυτοκινήτου και αποδίδονται για πρώτη φορά οι έννοιες της έναρξης και του τέλους λειτουργίας του ταξιμέτρου προκειμένου να προσδιοριστεί κατά τρόπο σαφή και σε συνάρτηση με το σημείο παραλαβής του επιβάτη η χρονική στιγμή που πρέπει σε κάθε περίπτωση μίσθωσης και προμίσθωσης να τίθεται σε λειτουργία το ταξίμετρο.

3. Παράλληλα, αναδιατυπώνεται ο ορισμός του ταξιμέτρου καθώς οι συγκεκριμένες συσκευές οφείλουν και πλέον δύνανται, από τεχνικής πλευράς, να συμπεριλαμβάνουν στο πληρωτέο χρηματικό ποσό το σύνολο των τυχόν επιβαλλόμενων ειδικών επιβαρύνσεων που χρεώνονται ανά διαδρομή.

4. Με την παρούσα ρύθμιση αναγράφεται σωστά ο τίτλος των προϊσταμένων Γενικών Δ/νσεων, που ισχύει σε όλες τις Περιφέρειες της χώρας, αντικαθιστώντας τον προηγούμενο τίτλο του Γενικού Δ/ντή Μεταφορών που αναγραφόταν στις διατάξεις του ν. 4070/2012.

5. Με την παρούσα ρύθμιση συμπληρώνεται η παράγραφος 2 σχετικά με τη λειτουργία του ταξιμέτρου και τότε αυτό τίθεται σε κυκλοφορία.

6. Με την παρούσα ρύθμιση, σε συνδυασμό με εκείνη της παραγράφου 8, αυξάνεται το όριο ηλικίας των μεταχειρισμένων επιβατηγών αυτοκινήτων που δύνανται να ταξινομούνται ως Δημοσίας Χρήσης (ΤΑΞΙ και ΕΙΔΙΚΗΣ ΜΙΣΘΩΣΗΣ) από τα δύο (2) στα πέντε (5) έτη, του έτους θέσης σε κυκλοφορία μη συμπεριλαμβανομένου.

7. Με την παρούσα ρύθμιση και προκειμένου τα Ε.Δ.Χ.- ΕΙΔΜΙΣΘ ΑμΕΑ να χρησιμοποιούνται για την μεταφορά μόνο των Α.Μ.Ε.Α., σκοπό για τον οποίο ετέθησαν σε κυκλοφορία, ορίζεται ρητά ότι το έργο τους είναι η μεταφορά των προσώπων αυτών και των συνοδών των.

8. Με την παρούσα ρύθμιση, σε συνδυασμό με εκείνη της παραγράφου 6, αυξάνεται το όριο ηλικίας των μεταχειρισμένων επιβατηγών αυτοκινήτων που δύνανται να ταξινομούνται ως Δημοσίας Χρήσης (ΤΑΞΙ και ΕΙΔΙΚΗΣ ΜΙΣΘΩΣΗΣ) από τα δύο (2) στα πέντε (5) έτη, του έτους θέσης σε κυκλοφορία μη συμπεριλαμβανομένου.

9. Με την παρούσα ρύθμιση προτείνεται η αναδιατύπωση του άρθρου 102, προκειμένου να διορθωθεί ο λανθασμένος αριθμός άρθρου, το οποίο αποτελούσε αστοχία του νόμου.

10. Με την παρούσα ρύθμιση θεσπίζεται απαγόρευση μεταβίβασης, με εξαίρεση τις περιπτώσεις γονικής παροχής ή κληρονομικής διαδοχής, των νέων αδειών κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων που προκύπτουν από την εφαρμογή της διαδικασίας αδειοδότησης των άρθρων 85 και 106 του ν. 4070/2012 για χρονικό διάστημα δύο (2) ετών από την ημερομηνία έκδοσης των αποφάσεων έγκρισης παραχώρησης θέσης σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων του οικείου Περιφερειάρχη.»

11. Με την παρούσα ρύθμιση προτείνεται η αναδιατύπωση της παράγραφος 7 του άρθρου 106, προκειμένου να διορθωθεί η λέξη “των αναπληρωματικών” με τη λέξη “των κληρωθέντων”, το οποίο αποτελούσε αστοχία του νόμου.

12. Με την παρούσα ρύθμιση θεσπίζεται συγκεκριμένο χρονικό διάστημα οκτώ (8) μηνών εντός του οποίου οι δικαιούχοι νέων αδειών κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ αυτοκινήτων στο όνομα των οποίων έχουν εκδοθεί, κατ’ εφαρμογή των άρθρων 85 και 106 του ν. 4070/2012 (Α’82), αποφάσεις έγκρισης παραχώρησης θέσης σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ.

αυτοκινήτων από τους οικείους Περιφερειάρχες δύνανται να ταξινομήσουν και να θέσουν σε κυκλοφορία τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα. Για τον υπολογισμό του οκταμήνου λαμβάνεται υπόψη η ημερομηνία έκδοσης της απόφασης του Περιφερειάρχη. Στις περιπτώσεις άπρακτης παρέλευσης του ανωτέρω χρονικού διαστήματος, το δικαίωμα θέσης σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου ανακαλείται οριστικά με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη.

13. Με την παρούσα ρύθμιση προτείνεται, σε περίπτωση που το αίτημα για χορήγηση Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο υποβάλλεται από νομικό πρόσωπο, να μην ισχύει η απαγόρευση της δημοσίευσης του καταστατικού μετά την προκήρυξη των θέσεων από τους οικείους Περιφερειάρχες.

14. Με την παρούσα ρύθμιση προτείνεται η αναδιατύπωση του άρθρου 110, προκειμένου να διορθωθεί λανθασμένος αριθμός άρθρου, το οποίο αποτελούσε αστοχία του Νόμου.

15. Με την παρούσα διάταξη θεσπίζεται η 31^η Δεκεμβρίου 2014 ως καταληκτική ημερομηνία για την ταξινόμηση, από μέρους των δικαιούχων, και θέση σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων στις έδρες- διοικητικές μονάδες των Περιφερειών όπου έως τη δημοσίευση του παρόντος νόμου έχει εφαρμοστεί για πρώτη φορά η διαδικασία αδειοδότησης των άρθρων 85 και 106 του ν. 4070/2012 και έχουν εκδοθεί σχετικές αποφάσεις έγκρισης παραχώρησης θέσης σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων. Στις περιπτώσεις άπρακτης παρέλευσης της ανωτέρω ημερομηνίας, το δικαίωμα θέσης σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου ανακαλείται οριστικά με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη.

16. Προτείνεται η τροποποίηση του άρθρου 14 των π.δ. 243 και 244/1987 (Α'104) περί της διαδικασίας εξέτασης υποψηφίων για την απόκτηση ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου που δε γνωρίζουν γραφή προκειμένου στη σχετική

ειδική ρύθμιση να συμπεριληφθούν και οι υποψήφιοι που παρουσιάζουν Ειδικές Μαθησιακές Δυσκολίες, όπως δυσλεξία, αλλά και να οριστεί η διαδικασία ιατρικής εξέτασης αυτών.

Παράλληλα, γίνεται πρόβλεψη για τον τρόπο εξέτασης των υποψηφίων που δε γνωρίζουν γραφή ή παρουσιάζουν Ειδικές Μαθησιακές Δυσκολίες εφόσον, μελλοντικά, εγκατασταθεί και εφαρμοστεί μηχανογραφικό/ηλεκτρονικό σύστημα εξέτασης.

17. Με την παρούσα διάταξη καταργείται το άρθρο 104 του ν. 4199/2013 (Α' 216), που έρχεται σε αντίθεση με τη ρύθμιση των παραγράφων 6 και 8 του παρόντος.

Άρθρο 32

Κατηγορίες παραβάσεων λειτουργίας των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων

Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις θεσπίζονται, με κριτήριο τη σοβαρότητά τους, τέσσερις διακριτές κατηγορίες παραβάσεων των διατάξεων των Κανονισμών Λειτουργίας και του θεσμικού πλαισίου περί λειτουργίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων: i. οι ελαφρές, ii. οι σοβαρές, iii. οι πολύ σοβαρές και iv. οι ιδιαζόντως σοβαρές παραβάσεις, ενώ παράλληλα καθορίζονται τα διοικητικά πρόστιμα ανά κατηγορία παράβασης καθώς και οι διοικητικές κυρώσεις επί των ιδιοκτητών, εκμεταλλευτών ή οδηγών που παραβαίνουν τις διατάξεις περί λειτουργίας των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων.

Παράλληλα, παρέχεται στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων εξουσιοδότηση έκδοσης απόφασης για την κατάταξη των σχετικών παραβάσεων στις ανωτέρω τέσσερις κατηγορίες παραβάσεων, τον καθορισμό των διοικητικών προστίμων και κυρώσεων ανά κατηγορία παράβασης, τον καθορισμό της διαδικασίας

βεβαίωσης και επιβολής αυτών από τα αρμόδια όργανα ελέγχου του άρθρου 104 του ν.4070/2012 όπως ισχύει. Ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων με την ίδια ανωτέρω απόφασή του και με την επιφύλαξη των διατάξεων των περιπτώσεων α', β' και δ' του άρθρου 100 του ν. 4070/2012 όπως ισχύει, καθορίζει τις παραβάσεις που εξετάζονται καθώς και τα διοικητικά πρόστιμα και κυρώσεις που επιβάλλονται, έως τη σύσταση του Πειθαρχικού Συμβουλίου του άρθρου 103 του ν. 4070/2012 όπως ισχύει, από τα πρωτοβάθμια Πειθαρχικά Συμβούλια των π.δ. 243 και 244/1987 τα οποία είναι επιφορτισμένα, έως τη σύσταση του Πειθαρχικού Συμβουλίου του άρθρου 103 του ν. 4070/2012, με το έργο της εξέτασης του συνόλου των υποθέσεων που εισάγονται σε αυτό μετά τη δημοσίευση του ν.4070/2012 αλλά και εκείνων που εκκρεμούσαν από την έκδοση του ν.3446/2006 (Α' 49) και έως την έκδοση του ν. 4070/2012.

Άρθρο 33

Ρυθμίσεις για εκμισθωμένα Ι.Χ. Αυτοκίνητα με οδηγό

Με την παρούσα προτείνεται η τροποποίηση της εξουσιοδοτικής διάταξης της παραγράφου 1 του άρθρου 105 του ν. 4199/2013 (Α' 216) για έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων και Τουρισμού προκειμένου σε αυτήν να καθορίζονται, πέραν των διακριτικών γνωρισμάτων και των λοιπών αποδεικτικών στοιχείων που οφείλουν να φέρουν τα εκμισθωμένα επιβατηγά ιδιωτικής χρήσης (Ε.Ι.Χ.) αυτοκίνητα με οδηγό κατά τη διενέργεια των μεταφορών της περίπτωσης 1 της υποπαραγράφου Η.2 της παραγράφου Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α' 222) όπως ισχύει, και τα διοικητικά πρόστιμα και οι κυρώσεις για κάθε είδος παράβασης καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια. Αρμόδια όργανα για την επιβολή των διοικητικών προστίμων, το ύψος των οποίων κυμαίνεται από διακόσια ευρώ (200 €) έως οκτακόσια ευρώ (800 €), καθώς και των διοικητικών κυρώσεων, ήτοι αφαίρεσης των στοιχείων κυκλοφορίας του αυτοκινήτου (άδεια και

πινακίδες κυκλοφορίας) για χρονικό διάστημα από δέκα (10) έως τριάντα (30) ημέρες, είναι η Ελληνική Αστυνομία και το Λιμενικό Σώμα για τους χώρους ευθύνης του.

Άρθρο 34

Τροποποίηση διατάξεων του ν. 2963/2001

1. Η προτεινόμενη ρύθμιση αποσκοπεί στην προστασία πολυτέκνων που υποχρεώθηκαν να αντικαταστήσουν καινούργια ΛΔΧ ενταγμένα σε ΚΤΕΛ, για τα οποία είχαν υποβάλει αίτηση για ενίσχυση, με άλλα παλαιότερα ΛΔΧ, λόγω της καθυστέρησης πλέον της διετίας στην καταβολή της α' δόσης της ενίσχυσης και επειδή σε βάρος τους εκκρεμούσαν διαταγές πληρωμής/ κατασχετήρια από πωλήτριες εταιρείες.

2. Η προτεινόμενη ρύθμιση είναι αναγκαία, προκειμένου να δρομολογηθούν οι διαδικασίες υλοποίησης ενός σύγχρονου Σταθμού Υπεραστικών Λεωφορείων Αθηνών, ο οποίος αφενός θα προσφέρει αναπτυξιακή δυναμική στην περιοχή εγκατάστασής του κι αφετέρου θα παρέχει υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στο επιβατικό κοινό. Περαιτέρω, η κατασκευή και θέση σε λειτουργία ενός σύγχρονου σταθμού θα δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας και θα βελτιώσει το επίπεδο των παρεχόμενων προς το επιβατικό κοινό υπηρεσιών, καθώς ο εξαρχής σχεδιασμός του ως σταθμού υπεραστικών λεωφορείων θα συμβάλει στην καλύτερη οργάνωση των δρομολογίων και των μετεπιβιβάσεων, ενώ παράλληλα οι σύγχρονες κατασκευαστικές τεχνικές εγγυώνται την εξοικονόμηση ενεργειακών πόρων και την εν γένει φιλικότητα των εγκαταστάσεων προς το περιβάλλον. Προκειμένου να διασφαλιστεί ο στόχος αυτός απαιτείται κατ' αρχάς η χρηματοδότηση όλων των απαιτούμενων μελετών, το κόστος των οποίων αναλαμβάνει ο ΚΣΑΥΛΕ από το

ποσοστό 30% της εισφοράς των ΚΤΕΛ ΑΕ και ΚΤΕΛ της περίπτωσης α' της παραγράφου 1 του άρθρου 13 του ν. 2963/2001.

3. Τα ΚΤΕΟ πρέπει να διενεργούν ηλεκτρονικούς και επιτόπιους ελέγχους. Όμως, ελλείψει ανθρώπινου δυναμικού και με δεδομένο ότι, υπό τις υπάρχουσες σήμερα συνθήκες, δεν υφίσταται η δυνατότητα ενίσχυσής τους με προσωπικό, είναι αναγκαίο, προκειμένου να συνεχισθεί η εκτέλεση των – απαραίτητων για τη δημόσια ασφάλεια - επιτόπιων ελέγχων, να προβλεφθεί η συνεπικουρία των οργάνων των ΚΤΕΟ από (κατάλληλα για το έργο αυτό) φυσικά ή νομικά πρόσωπα του ιδιωτικού τομέα. Στην προτεινόμενη διάταξη προβλέπεται η πιστοποίηση των ενδιαφερομένων ως προϋπόθεση για την από πλευράς τους παροχή της εν λόγω υπηρεσίας, κατόπιν σύναψης και σχετικής σύμβασης είτε με το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων είτε με τις οικείες Περιφέρειες, ανάλογα με το συνεπικουρούμενο όργανο ελέγχου. Τέλος, παρέχεται εξουσιοδότηση προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, προκειμένου να καθορίσει με απόφασή του τους όρους, τους οποίους θα πρέπει να πληρούν τα πρόσωπα του ιδιωτικού τομέα, για να πιστοποιηθούν ως ελεγκτές ΚΤΕΟ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ'
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Άρθρο 35

Σύσταση Μικτών Κλιμακίων Ελέγχου σε Δήμους

Με το προτεινόμενο σχέδιο νομοθετικής ρύθμισης, επιχειρείται να ενισχυθεί ο ελεγκτικός μηχανισμός για τους καθ' οδόν ελέγχους της νομοθεσίας μεταφορών με την προσθήκη ενός νέου, ευέλικτου οργάνου ελέγχου που θα συγκροτείται και θα λειτουργεί σε επίπεδο Δήμου. Η ενεργοποίηση των Μικτών Κλιμακίων Ελέγχου των Δήμων Παραμεθόριων Περιοχών αναμένεται να ενισχύσει τον έλεγχο των αλλοδαπών οχημάτων στα σημεία εισόδου, εξόδου και στις οδούς τράνζιτ διέλευσης από την Χώρα, αυξάνοντας την οδική ασφάλεια και συμβάλλοντας στην διαμόρφωση ίσων συνθηκών ανταγωνισμού Ελλήνων και αλλοδαπών μεταφορέων.

Άρθρο 36

Τροποποίηση διατάξεων του ν. 3446/2006

Με το σχέδιο διάταξης επιχειρείται η δημιουργία ενός ομοιογενούς συστήματος οδικών ελέγχων για όλους τους τομείς της νομοθεσίας οδικών μεταφορών. Το σχέδιο καθορίζει τη νομοθεσία που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής, τα κριτήρια για την

κατάταξη των παραβάσεών της σε κατηγορίες ανάλογα με τη σοβαρότητά τους και τα ανώτατα και κατώτατα όρια διοικητικών προστίμων για κάθε κατηγορία και εξουσιοδοτεί τη Διοίκηση να καθορίσει με υπουργικές αποφάσεις τις παραβάσεις και τις κυρώσεις εντός των ανωτέρω ορίων.

Άρθρο 37

Εξαιρέσεις από την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΚ) 561/2006

Με την προτεινόμενη διάταξη δίνεται εξουσιοδότηση στον Υπουργό Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων να εκδίδει αποφάσεις για την υλοποίηση των άρθρων 3, 13 παράγραφος 1 και 14 του Κανονισμού 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15^{ης} Μαρτίου 2006, με τις οποίες χορηγούνται εξαιρέσεις από την εφαρμογή ορισμένων άρθρων του κανονισμού σε συγκεκριμένες κατηγορίες μεταφορών, με τις προϋποθέσεις του ίδιου κανονισμού. Προβλέπεται επίσης η τήρηση διοικητικής διαδικασίας για την χορήγηση της εξαίρεσης σε συγκεκριμένο όχημα, το οποίο θα πραγματοποιεί αποκλειστικά τις εξαιρούμενες μεταφορές. Με τον τρόπο αυτό καθίσταται δυνατός ο καθ' οδόν έλεγχος και αποφεύγεται η καταστρατήγηση των εξαιρέσεων.

Άρθρο 38

Χορήγηση αδειών κυκλοφορίας Φ.Ι.Χ. Αυτοκινήτων

Με το σχέδιο διάταξης παρέχεται η δυνατότητα χορήγησης έως μιας άδειας κυκλοφορίας φορτηγού ιδιωτικής χρήσης σε ιδιώτες, για την εξυπηρέτηση των

προσωπικών αναγκών τους, χωρίς τον έλεγχο συνδρομής των προϋποθέσεων σχετικά με την ύπαρξη μεταφορικού έργου που προβλέπονται στο ν.δ. 49/1968 (Α' 294), όπως ισχύει και στο ισχύον κανονιστικό πλαίσιο.

Με την προτεινόμενη τροποποίηση στην παράγραφο 3 δίνεται η δυνατότητα στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να καθορίσει τους όρους και τις προϋποθέσεις έλξης ελαφρών ρυμουλκούμενων (μπαγκαζιέρες, τρέιλερ) και τροχόσπιτων με Φ.Ι.Χ. οχήματα κατηγορίας N1 ανεξάρτητα εάν αυτά έχουν άμεση σχέση με την επαγγελματική δραστηριότητα του κατόχου του Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτου.

Η ρύθμιση αυτή κρίνεται σκόπιμη δεδομένης της αδυναμίας σε πολλές περιπτώσεις κάποιος επαγγελματίας ή αγρότης να πρέπει να διατηρεί και επιβατικό αυτοκίνητο προκειμένου να μεταφέρει μία βάρκα, μία μπαγκαζιέρα ή ακόμα κι ένα τροχόσπιτο.

Άρθρο 39

Συμπληρωματικές Ρυθμίσεις για Φ.Ι.Χ. Αυτοκίνητα

1. Στο άρθρο αυτό αντικαθίσταται ο όρος «μικτό βάρος» οχημάτων με τον όρο «ΜΑΜΦΟ» με σκοπό την εναρμόνιση του βασικού αυτού νομοθετήματος προς τις κοινοτικές οδηγίες.

2. Με την προτεινόμενη ρύθμιση σκοπείται η συμμόρφωση του βασικού νομοθετήματος 1959/91 για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές με τις κοινοτικές οδηγίες και κανονισμούς, οι οποίοι διακρίνουν τα οχήματα ανάλογα με τη ΜΑΜΦΟ τους σε κάτω και άνω των 3,5 τόνων.

Η παρούσα διάταξη θέτει μεταβατικό στάδιο (δύο μήνες μετά τη δημοσίευση του νόμου) στοχεύοντας στην ομαλή προσαρμογή των περιφερειακών υπηρεσιών Μεταφορών και Επικοινωνιών, ιδίως στις περιπτώσεις ταξινόμησης φορτηγών

αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης που βρίσκονται σε εκκρεμότητα όσον αφορά στην καταβολή της προβλεπόμενης εισφοράς ανάλογα με τη ΜΑΜΦΟ του φορτηγού αυτοκινήτου.

3. Με την προτεινόμενη τροποποίηση προστίθενται στις περιπτώσεις των φορτηγών αυτοκινήτων και τα οχήματα της κατηγορίας L7e-C U (βαριά τετράκυκλα) που προορίζονται αποκλειστικά για τη μεταφορά εμπορευμάτων.

Με τη συγκεκριμένη νομοθετική ρύθμιση εξασφαλίζεται ο εκσυγχρονισμός των διατάξεων του νόμου 1959/1991, καθώς η τεχνολογία των οχημάτων κατηγορίας L (οδηγία – πλαίσιο 2002/24/EK, Κανονισμός ΕΕ 168/2013) εξελίχθηκε πολύ γρήγορα την τελευταία δεκαετία και προσαρμόστηκε στις νομικές απαιτήσεις σε επίπεδο ΕΕ, ενώ η συναφής νομοθεσία αναπτύχθηκε με πολύ βραδύτερους ρυθμούς, με αποτέλεσμα ορισμένα οχήματα να μην μπορούν να αποδοθούν στην ορθή κατηγορία οχημάτων και ορισμένα ισχύοντα μέτρα να μην είναι πια κατάλληλα.

4. Με την παρούσα ρύθμιση επιδιώκεται η παροχή δυνατότητας μεταφοράς περισσότερων προσώπων με οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων, π.χ. πέραν των δύο συμπεριλαμβανόμενου του οδηγού, όπως ισχύει σήμερα για τα φορτηγά αυτοκίνητα, σύμφωνα με την έγκριση τύπου του οχήματος, προκειμένου να επιτευχθεί η προσαρμογή της νομοθεσίας στον εκσυγχρονισμό της τεχνολογίας των οχημάτων.

Άρθρο 40

**Κατάταξη των εγκαταστάσεων επιθεωρήσεων
οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων**

Στο ισχύον νομοθετικό πλαίσιο που διέπει τους όρους και τις προϋποθέσεις ορισμού φορέων επιθεώρησης ADR, ορίζεται ως προϋπόθεση, μεταξύ άλλων, για την εξουσιοδότησή τους, η ύπαρξη τεχνικά ικανού εργαστηρίου εντός του οποίου θα διενεργούνται έλεγχοι και επιθεωρήσεις σε οχήματα μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων. Με την προτεινόμενη ρύθμιση οι εγκαταστάσεις οι οποίες χρησιμοποιούνται από τους φορείς επιθεώρησης ADR για τη διενέργεια επιθεωρήσεων και ελέγχων σε οχήματα μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, χαρακτηρίζονται, για πρώτη φορά στην εθνική μας νομοθεσία ως επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης, προκειμένου να χωροθετηθούν οι επιτρεπόμενες (εντός και εκτός σχεδίου) περιοχές της χώρας που αυτές θα λειτουργούν και θα οικοδομηθούν νόμιμα.

Συνεπώς και σε συνέχεια της ανωτέρω κατάταξης των εν λόγω εγκαταστάσεων στα επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης, καθίσταται πλέον δυνατός ο εκ νέου καθορισμός του πλαισίου αδειοδότησης και λειτουργίας των φορέων επιθεώρησης ADR, περιλαμβάνοντας σε αυτό και προϋποθέσεις που αφορούν στη χωροθέτηση των εγκαταστάσεων σε περιοχές στις οποίες αυτή επιτρέπεται και στη διαδικασία οικοδόμησής τους.

Άρθρο 41

Τροποποίηση του άρθρου 11 του ν. 3887/2010

Με την παρούσα τροποποίηση του άρθρου 11 ν. 3887/2010 προσδιορίζεται ειδικότερα το είδος της συμφωνίας για τη χερσαία μεταφορά. Ειδικότερα γίνεται ρητή πρόβλεψη ότι πρόκειται για σύμβαση μεταφοράς αγαθών και εμπορευμάτων, επί της οποίας εφαρμόζονται και οι σχετικές διατάξεις του Εμπορικού Νόμου. Το σημαντικότερο είναι ότι επιβάλλεται η σύνταξη του αγωγιαστηρίου (φορτωτικής) του άρθρου 100 του Εμπορικού Νόμου. Επίσης προσδιορίζονται και ορισμένα περαιτέρω στοιχεία που θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη σε σχέση με το κόστος της

μεταφοράς. Επίσης ρυθμίζεται το θέμα της υποχρέωσης για το κόστος των διοδίων, οι οποία βαρύνει τον πελάτη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε'

ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Άρθρο 42

Τροποποίηση διατάξεων του ν. 4199/2013

1. Με το άρθρο 85 του ν. 4199/2013 (Α' 216), μεταφέρθηκαν οι αρμοδιότητες της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών από το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. Η διάταξη που προτείνεται διασφαλίζει την ισχύ των πιστοποιητικών που έχουν ήδη εκδοθεί μέχρι και την ημερομηνία δημοσίευσης του ν. 4199/2013 στο Φύλλο Εφημερίδας της Κυβέρνησης, δηλαδή μέχρι και την 11.10.2013, από το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων, στο πλαίσιο άσκησης της αρμοδιότητας που είχε ως Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών της Οδηγίας 2004/49/EK, η οποία ενσωματώθηκε στο ελληνικό δίκαιο με το π.δ. 160/2007 (Α' 201).

2. Με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 2 καταργείται η χορηγούμενη με την παράγραφο 3 του άρθρου 89 του ν. 4199/2013 εξουσιοδότηση προς τους Υπουργούς Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για τον καθορισμό με κοινή τους απόφαση των ειδικότερων διαδικασιών, όρων και προϋποθέσεων για τη χορήγηση ή ανάκληση από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών του πιστοποιητικού υπεύθυνου φορέα συντήρησης και του πιστοποιητικού λειτουργιών συντήρησης, καθώς κρίνεται αλυσιτελής και περιττή, δεδομένου ότι ο σχετικός και αμέσου εφαρμογής Κανονισμός (ΕΕ) 445/2011 ρυθμίζει εξαντλητικά και ενιαία τα υπόψη θέματα για το σύνολο των σιδηροδρομικών μεταφορών στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εξάλλου, οποιαδήποτε σχετική διευκρίνιση απαιτηθεί στο μέλλον (π.χ. ως προς τα δικαιολογητικά και λοιπά έγγραφα που υποβάλλονται συνοδευτικά προς την αίτηση για χορήγηση πιστοποιητικού ΥΣΦ) η Ρ.Α.Σ. (Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών) μπορεί να παρασχεθεί με σχετική κανονιστική διοικητική πράξη της Αρχής σύμφωνα με την περίπτωση 20 του άρθρου 28 του ν. 3891/2010.

3. Με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 3 καταργείται η παράγραφος 2 του άρθρου 97 του ν. 4199/2013, η οποία εκ παραδρομής περιελήφθη στο κείμενο του νόμου και δεν υπηρετεί την ασφάλεια δικαίου και την αρχή της διαφάνειας στη διαδικασία ανάθεσης των έργων σιδηροδρομικού χαρακτήρα.

Άρθρο 43

Τροποποίηση διατάξεων του π.δ. 104/2010

1. Το π.δ. 104/2010 (Α' 181), με το οποίο έγινε η εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ σχετικά με τη

διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος, πρέπει να τροποποιηθεί καθώς δεν παρέχει εξουσιοδότηση για την έγκριση των εθνικών τεχνικών κανόνων του άρθρου 17 αυτού. Οι εθνικοί τεχνικοί κανόνες, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 17 του π.δ. 104/2010, κοινοποιούνται από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων στην Επιτροπή όταν:

- α) δεν υπάρχει σχετική τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) ,
- β) έχει κοινοποιηθεί παρέκκλιση δυνάμει του άρθρου 9,
- γ) λόγω ειδικής περιπτώσεως απαιτείται η εφαρμογή τεχνικών κανόνων που δεν περιέχονται στην οικεία ΤΠΔ καθώς και
- δ) μετά την δημοσίευση της οικείας ΤΠΔ, προκειμένου για τους εθνικούς τεχνικούς κανόνες που εφαρμόζονται στα ανοιχτά σημεία αυτών.

Μέχρι σήμερα γίνεται χρήση της εξουσιοδότησης της παρ. 1 του άρθρου 7 του π.δ. 41/2005 (ΦΕΚ Α' 60), η οποία, όμως, δεν είναι επαρκώς εξειδικευμένη.

2. - 3. Με τις προτεινόμενες διατάξεις των δύο άλλων προωθείται διόρθωση του Παραρτήματος ΙΧ, του άρθρου 37 του π.δ. 104/2010 (Α' 181), προκειμένου να γίνει σαφές το πεδίο εφαρμογής του εν λόγω παραρτήματος. Ειδικότερα, με το προεδρικό διάταγμα 104/2010 (Α' 181) μεταφέρθηκαν στο ελληνικό δίκαιο οι διατάξεις της οδηγίας 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος και της Οδηγίας 2009/131/ΕΚ της Επιτροπής, της 16ης Οκτωβρίου 2009, περί τροποποίησης του παραρτήματος VII της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ. Εξαιτίας παραδρομής κατά την ενσωμάτωση και συγκεκριμένα στο κείμενο του Παραρτήματος ΙΧ με τίτλο «ΦΑΚΕΛΟΣ ΓΙΑ ΑΙΤΗΣΗ ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΗΣ» του π.δ. 104/2010, αναφέρεται ο γενικός όρος "κράτος μέλος", ο οποίος υπήρχε στο κείμενο της Οδηγίας. Στη φάση προκαταρκτικής διερεύνησης θεμάτων εφαρμογής του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης από τη Γενική Δ/ση Κινητικότητας και Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και με σχετική επιστολή που αφορά σε διαπιστώσεις που προέκυψαν κατά την αξιολόγηση της μεταφοράς της ανωτέρω Οδηγίας στο εθνικό μας δίκαιο, μας

επισημάνθηκε ότι λόγω της διατήρησης στο κείμενο του όρου “κράτος μέλος” δεν είναι σαφές το πεδίο εφαρμογής του Παραρτήματος ΙΧ του π.δ. 104/2010 και ως εκ τούτου απαιτείται διόρθωση του κειμένου, προκειμένου να μην κινηθεί η διαδικασία παράβασης βάσει του άρθρου 258 της Συνθήκης περί μη συμμόρφωσης της εθνικής έννομης τάξης με την ανωτέρω Οδηγία.

Άρθρο 44

Ανάθεση διαχείρισης τροχαίου υλικού στην εταιρεία ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.

1. Στο πλαίσιο της αναδιάρθρωσης του σιδηροδρομικού συστήματος, σύμφωνα με τις προβλέψεις του ν. 3891/2010 (Α'188) μεταβιβάστηκε το τροχαίο υλικό ιδιοκτησίας ΟΣΕ στο Ελληνικό Δημόσιο με την κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων υπ'αριθμ. Φ35/ΟΙΚ. 23084/1822/10.4.2014 (Β' 923). Παράλληλα, με το άρθρο 8 του ν. 3891/2010 προβλέπεται η ανάληψη των συμβάσεων χρηματοδοτικής μίσθωσης τροχαίου υλικού που έχει συνάψει ο ΟΣΕ με τη EUROFIMA από το Δημόσιο. Σε συνέχεια της μεταβίβασης, προκύπτει η ανάγκη ανάληψης της ευθύνης διαχείρισης του τροχαίου από φορέα του ευρύτερου δημόσιου τομέα. Για το λόγο αυτό, με τις παραγράφους 1 έως και 7 του άρθρου 47 του σχεδίου νόμου ανατίθεται η διαχείριση του τροχαίου υλικού ιδιοκτησίας του Δημοσίου ή του τροχαίου υλικού που ανήκει στη EUROFIMA και μισθώνεται από το Ελληνικό Δημόσιο δυνάμει σύμβασης χρηματοδοτικής μίσθωσης, στην εταιρεία ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. που ήδη έχει την ευθύνη διαχείρισης των σιδηροδρομικών ακινήτων σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 του ν. 3891/2010.

Συγκεκριμένα, με τις διατάξεις της παραγράφου 1, 2 και 3 τροποποιείται ανάλογα ο σκοπός της ΓΑΙΑΟΣΕ όπως προβλέπεται στο άρθρο 5 του ν.3891/2010 και παρέχεται εξουσιοδότηση για προσαρμογή της εταιρικής της επωνυμίας. Με τις διατάξεις της παραγράφου 4 επέρχονται οι απαραίτητες τροποποιήσεις και προσθήκες στο άρθρο

8 του ν. 3891/2010 και με την παράγραφο 5 αποσαφηνίζεται η έναρξη ισχύος του. Με τις διατάξεις της παραγράφου 6 καταργείται η πρόβλεψη για την ανάθεση της διαχείρισης του τροχαίου υλικού στην Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού.

Άρθρο 45

Ρύθμιση θεμάτων Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, ΟΣΕ Α.Ε., ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε.

1. Η προτεινόμενη τροποποίηση αντιμετωπίζει την ανάγκη εξασφάλισης της αδιάλειπτης, απρόσκοπτης, αποτελεσματικής και συνεχούς λειτουργίας της Αρχής κατά το μεταβατικό στάδιο από τη λήξη της θητείας των μελών της Ρ.Α.Σ. μέχρι την ανάληψη των καθηκόντων των νέων μελών, σε εναρμόνιση και με τις προβλέψεις της παρ. 3 του άρθρου 3 του σχεδίου νόμου που αφορά στην Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων.
2. Με την προτεινόμενη τροποποίηση της παρ. 3 του άρθρου 29 «Πόροι – Οικονομική Διαχείριση» του ν. 3891/2010 που προβλέπει μόνο τον κατασταλτικό έλεγχο της Ρ.Α.Σ. από το Ελεγκτικό Συνέδριο, επιδιώκεται η εναρμόνιση του καθεστώτος ελέγχου οικονομικής διαχείρισης της Ρ.Α.Σ. αφενός με τις προβλέψεις της παρ. 4 του άρθρου 11 του σχεδίου νόμου που αφορά στην Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων και αφετέρου δε με τις αντίστοιχες διατάξεις που ισχύουν και για άλλες Ανεξάρτητες Διοικητικές Αρχές (Ε.Ε.Τ.Τ., Ρ.Α.Ε.).
3. Ο ΟΣΕ, από το έτος 1995 μέχρι το 2009, για την κάλυψη και αντιμετώπιση λειτουργικών ή επενδυτικών αναγκών του κατά περίπτωση, αντί άλλης επιχορήγησης από το Κράτος, προέβαινε σε δανεισμό και λάμβανε δάνεια με τη σύμφωνη γνώμη και εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου. Η, κατ' ουσία, εξυπηρέτηση και αποπληρωμή των δανείων αυτών γινόταν πάντα και γίνεται από το ίδιο το Ελληνικό Δημόσιο, τα δε ποσά που κατέβαλε και καταβάλλει το Δημόσιο, ως εγγυητής, για την αποπληρωμή

των δανείων αυτών, εγγράφονται στα βιβλία της αρμόδιας ΔΟΥ και εμφανίζονται ως «χρέος του ΟΣΕ προς το Δημόσιο». Λαμβανομένου υπόψη ότι το Ελληνικό Δημόσιο αποτελεί τον μοναδικό μέτοχο του ΟΣΕ και κατέχει το σύνολο (100%) των μετοχών του, με τη διάταξη του άρθρου 10 του ν. 2671/1998, προβλέφθηκε η μετοχοποίηση των παραπάνω χρεών του ΟΣΕ και, πράγματι, τα χρέη του ΟΣΕ προς το Ελληνικό Δημόσιο που προήλθαν από την παραπάνω αιτία, μέχρι και το έτος 2003, μετοχοποιήθηκαν, με ισόποση αύξηση του εταιρικού κεφαλαίου. Για το μεταγενέστερο χρονικό διάστημα μέχρι σήμερα, (2004 – 2014) στα βιβλία της αρμόδιας ΔΟΥ εμφανίζεται, από την αιτία αυτή, εγγεγραμμένο χρέος, του ΟΣΕ προς το Δημόσιο, ύψους €6 δις περίπου, ποσό το οποίο πρέπει είτε να μετοχοποιηθεί, σύμφωνα με την πιο πάνω διάταξη είτε να διαγραφεί, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13 του ν. 3891/2010, με την προϋπόθεση χορήγησης της σύμφωνης γνώμης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Πρέπει να επισημανθεί ότι το σύνολο του παραπάνω «χρέους» οφείλεται, αποκλειστικώς και μόνο, στις καταπτώσεις των εγγυήσεων, σε βάρος του Δημοσίου, από τα δάνεια του ΟΣΕ, δεδομένου ότι όχι μόνο δεν υφίσταται χρέος του ΟΣΕ από άλλη αιτία, αλλά και ότι όλες οι λοιπές φορολογικές υποχρεώσεις του εξυπηρετούνται κανονικά. Παρά ταύτα, οι αρμόδιες ΔΟΥ, επιβάλλουν κατασχέσεις σε βάρος του ΟΣΕ για την είσπραξη των «χρεών» του προς το Δημόσιο και, εφαρμόζοντας τις διατάξεις του ΚΕΔΕ, δεσμεύουν, εις «χείρας των Τραπεζών» ως τρίτων, τα ποσά των τραπεζικών του λογαριασμών, όπως συνέβη πρόσφατα με τις κατασχέσεις που επέβαλε η ΔΟΥ/ΦΑΕ Αθηνών, στην οποία υπάγεται ο ΟΣΕ, στις 11.6.2014, με συνέπεια να βρεθεί ο ΟΣΕ στη δυσχερή θέση να μην μπορεί να καλύψει ούτε τα θέματα της μισθοδοσίας του προσωπικού του. Κατόπιν τούτων, με την προτεινόμενη διάταξη επιδιώκεται, μέχρι την διαγραφή των χρεών του ΟΣΕ προς το Δημόσιο σύμφωνα με το άρθρο 13 του ν. 3891/2010, άλλως για χρονική περίοδο τριών (3) ετών από την δημοσίευση του νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, η αποτροπή παρόμοιων ενεργειών, εκ μέρους του Δημοσίου σε βάρος του ΟΣΕ και η προστασία του από το ενδεχόμενο κατάσχεσης των τραπεζικών του λογαριασμών, κατάσχεση η οποία, εν τοις πράγμασι, στερείται και ουσιαστικού περιεχομένου, διότι

τα διαθέσιμα του ΟΣΕ, τα οποία προέρχονται από την κρατική επιχορήγηση, ανέρχονται σήμερα σε ελάχιστα μόνο εκατομμύρια ευρώ, τα οποία είναι απολύτως απαραίτητα για την πληρωμή μισθοδοσίας του προσωπικού του και για την κάλυψη των λοιπών, άκρως ανελαστικών και απτομένων της ασφάλειας κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών, αναγκών του, και τα οποία, σε καμία περίπτωση, δεν πρόκειται ποτέ να ικανοποιήσουν τα, προερχόμενα από τις καταπτώσεις των εγγυήσεων, χρέη του προς το Ελληνικό Δημόσιο.

4. Κατ' εφαρμογή του άρθρου 12 του ν. 3891/2010 υπεγράφη μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. η από 23.7.2012 Σύμβαση Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας αναφορικά με την ανάθεση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ) σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3891/2010 και του Ευρωπαϊκού Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007. Με την παράγραφο 4 εδ. β' του ν. 4199/2013 «Δημόσιες Υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών – Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών και άλλες διατάξεις» προστέθηκε μετά την παράγραφο 6 του άρθρου 12 του ν. 3891/2010 παράγραφος 7, με την οποία προβλέφθηκε, μεταξύ άλλων, ότι η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές ανατίθεται στην εταιρεία ΤΡΑΙΝΟΣΕ για τα έτη 2014 έως και 2018 και θα υπογραφεί σχετική σύμβαση μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, με την οποία θα καθοριστούν όλα τα σχετικά ζητήματα. Στη διάταξη αυτή διατηρήθηκε η πρόβλεψη του ν. 3891/2010 ότι το συνολικό ποσό αποζημιώσεων για τα έτη 2014 έως και 2018 δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσό των 50.000.000€ ετησίως, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 1370/2007/ΕΚ. Δεδομένου ότι το σύνολο των μετοχών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. έχει μεταβιβαστεί με την αριθ. 232/5.4.2013 (Β' 803) απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Αναδιαρθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων (ΔΕΑΑ) στο ΤΑΙΠΕΔ και βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη η διαγωνιστική διαδικασία για την αποκρατικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η προβλεπόμενη σύμβαση ΥΔΥ δεν έχει ακόμη υπογραφεί. Συντρέχει συνεπώς ανάγκη για την παράταση της διάρκειας της ήδη υπογραφείσας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΤΡΑΙΝΟΣΕ σύμβασης, προκειμένου αυτή να παράσχει

υπηρεσίες επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών μέχρι την υπογραφή της σύμβασης ΥΔΥ μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΤΡΑΙΝΟΣΕ, όταν αυτή θα έχει πλέον ιδιωτικοποιηθεί, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 1370/2007/ΕΚ.

Ενόψει της εξέλιξης της διαδικασίας αποκρατικοποίησης, με τις διατάξεις της παραγράφου 4 αντικαθίσταται η προϊσχύουσα παράγραφος 7 του άρθρου 12 του ν. 3891 και ρυθμίζονται ζητήματα σχετικά με την ανάθεση παροχής υπηρεσιών ΥΔΥ στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ για τα έτη 2014 έως και 2019. Συγκεκριμένα, προβλέπεται η εκτέλεση των ΥΔΥ για το έτος 2014 σύμφωνα με την σύμβαση που έχει υπογραφεί για τα έτη 2011 -2013, η διάρκεια της οποίας παρατείνεται με το νόμο, ενώ για τα έτη 2015-2019, θα υπογραφεί νέα σύμβαση μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

2. Με την παράγραφο 3 του άρθρου 10 του ν. 3891/2010 προβλέφθηκε η ανάθεση στον ΟΣΕ της μηχανοστασιακής και εργοστασιακής συντήρησης του τροχαίου υλικού της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με σύμβαση, η οποία θα είχε διετή διάρκεια με δυνατότητα παράτασης για ένα (1) έτος. Οι αρχές χρέωσης αναφέρονταν στην παράγραφο 6 του ίδιου άρθρου. Σε εκτέλεση της ως άνω διάταξης υπεγράφη η από 4.4.2011 Σύμβαση Συντήρησης και Διαθεσιμότητας Τροχαίου Υλικού μεταξύ του ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, διάρκειας έως την 3.4.2014. Κατόπιν της υπογραφής της σύμβασης και μέχρι σήμερα:

α) το σύνολο των μετοχών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. μεταβιβάστηκε με την υπ' αριθ. 232/5.4.2013 (Β' 803) απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Αναδιαρθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων (ΔΕΑΑ) στο ΤΑΙΠΕΔ και βρίσκεται σε εξέλιξη η διαγωνιστική διαδικασία για την αποκρατικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

β) ο κλάδος συντήρησης τροχαίου υλικού του ΟΣΕ σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 4111/2013 αποσχίστηκε και απορροφήθηκε από τη νεοσύστατη εταιρεία ΕΕΣΣΤΥ (Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού), στην οποία μεταφέρθηκε η σύμβαση συντήρησης τροχαίου υλικού που είχε συνάψει ο ΟΣΕ με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ δυνάμει της παραγράφου 8 του άρθρου 2 της υπ' αριθμό 1661/14.8.2013 απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (Β' 1993). Το σύνολο των μετοχών της ΕΕΣΣΤΥ έχουν επίσης μεταβιβαστεί

στο ΤΑΙΠΕΔ με την υπ' αριθμό 239/2013 (Β' 2014) απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Αναδιαρθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων (ΔΕΑΑ) και βρίσκεται επίσης σε εξέλιξη η διαγωνιστική διαδικασία για την αποκρατικοποίηση της εταιρείας.

γ) με την παράγραφο 3 του άρθρου 86 του ν. 4199/2013 «Δημόσιες Υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών – Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών και άλλες διατάξεις» προστέθηκε μετά την παράγραφο 6 του άρθρου 10 του ν. 3891/2010 παράγραφος 7, με την οποία προβλέφθηκε ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ αναθέτει τη μηχανοστασιακή και εργοστασιακή συντήρηση του τροχαίου υλικού που χρησιμοποιεί στην ΕΕΣΣΤΥ για διάρκεια 10 ετών με όρους αγοράς.

Η προβλεπόμενη δεκαετής σύμβαση συντήρησης μεταξύ ΕΕΣΣΤΥ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν έχει ακόμη συναφθεί δεδομένου ότι η διαδικασία αποκρατικοποίησης των δύο εταιρειών βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη. Συντρέχει λοιπόν λόγος να προβλεφθεί νομοθετικά η παράταση της ήδη υπογεγραμμένης βάσει των διατάξεων του ν. 3891/2010 σύμβασης μέχρι τη θέση σε ισχύ της προβλεπόμενης στην παράγραφο 7 του άρθρου 10 του ν. 3891/2010 δεκαετούς σύμβασης.

Με την προτεινόμενη διάταξη της παρ. 6 προβλέπεται η δυνατότητα της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων να συγκροτεί με απόφασή της συνεργεία ελέγχου, μόνιμες και έκτακτες επιτροπές, επιτροπές ακρόασης και ομάδες εργασίας, ορίζοντας τη σύνθεση, το αντικείμενο, τη διάρκεια ισχύος τους και το ωράριο λειτουργίας τους καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Για την άσκηση του ελεγκτικού-εποπτικού ρόλου της ως Ρυθμιστικός Φορέας της Σιδηροδρομικής Αγοράς και παράλληλα ως Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών και δεδομένου του σημαντικού φόρτου εργασίας της, η Αρχή συγκροτεί επιτροπές (τακτικά και έκτακτα συνεργεία ελέγχου, μόνιμες και έκτακτες επιτροπές, επιτροπές ακρόασης και ομάδες εργασίας) που λειτουργούν πολλές φορές και εκτός ωραρίου για την εξέταση και έρευνα επί θεμάτων αρμοδιοτήτων της.

Άρθρο 46

Τροποποίηση του άρθρου 3 του ν. 2286/1995

Στο άρθρο 3 του ν. 2286/1995, σε συνδυασμό με την Υ.Α. Π1/1781 (Β' 515), η οποία εκδόθηκε κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου αυτού, προβλέπεται ότι προμήθειες σημαντικής οικονομικής αξίας θεωρούνται οι προμήθειες των 15.000.000€ και θα πρέπει να ακολουθηθεί η διαδικασία της εν λόγω υπουργικής απόφασης. Βάσει της διάταξης αυτής οι συγκοινωνιακοί φορείς (ΟΣΥ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ), οι οποίοι προμηθεύονται καύσιμα σε μεγάλες ποσότητες (άνω των 15.000.000€ ετησίως), υποχρεούνται πριν την δημοπράτηση των προμηθειών καυσίμων να ζητούν την έκδοση υπουργικής απόφασης για την έγκριση της προμήθειας ως ΣΟΤΑ και την έκδοση υπουργικής απόφασης για τη συγκρότηση της Επιτροπής ΣΟΤΑ, η οποία στη συνέχεια θα πρέπει να εγκρίνει α) τη διαδικασία που θα ακολουθηθεί για την πραγματοποίηση κάθε προμήθειας που φέρεται στην αρμοδιότητά του, η οποία δεν μπορεί παρά να είναι διεθνής διαγωνισμός, βάσει της κείμενης νομοθεσίας, β) για τον φορέα που θα διενεργήσει τις σχετικές διαδικασίες, που πάντα ορίζεται ο σχετικός συγκοινωνιακός φορέας, γ) για την κατακύρωση, ανάθεση ή ματαίωση των προμηθειών. Για κάθε ένα στάδιο θα πρέπει να συνεδριάσει και να αποφασίσει η Επιτροπή ΣΟΤΑ, με τη σύνταξη και υπογραφή σχετικού πρακτικού.

Η εν λόγω διαδικασία είναι εξαιρετικά χρονοβόρα και απαιτεί την συνεργασία τουλάχιστον δύο υπουργείων καθώς και των πολιτικών κομμάτων. Αυτή η καθυστέρηση δημιουργεί σοβαρές δυσλειτουργίες στη λειτουργία των συγκοινωνιακών φορέων, οι οποίες συχνά βρίσκονται σε θέση να δημοπρατούν τις εν λόγω προμήθειες, αναμένοντας τη συγκρότηση ή τη συνεδρίαση της Επιτροπής ΣΟΤΑ, καθώς δεν είναι δυνατόν να διακόψουν τη λειτουργία τους λόγω της έλλειψης καυσίμων. Η προτεινόμενη διάταξη προσπαθεί να επιλύσει το ζήτημα αυτό, καθώς αφενός μεν οι εν λόγω προμήθειες δεν έχουν καμία απολύτως τεχνική ιδιαιτερότητα (πρόκειται για απλό καύσιμο κίνησης, οι δε τεχνικές προδιαγραφές προβλέπονται στη σχετική νομοθεσία), αφετέρου δε ούτως ή άλλως δημοπρατούνται, λόγω του

προϋπολογισμού τους, βάσει της κείμενης νομοθεσίας με διεθνείς διαγωνισμούς και υπάγονται στον προσυμβατικό έλεγχο του Ελεγκτικού Συνεδρίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ'

ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΛΟΙΠΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 47

Παράταση εγκρίσεων τύπου για ταξινόμηση οχημάτων και θέματα εφαρμογής της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας της Γενεύης (1970) για την Εργασία των Πληρωμάτων των Οχημάτων που εκτελούν Διεθνείς Οδικές Μεταφορές (AETR)

1.-2. Η κυκλοφορία καινούργιων οχημάτων στην Ελλάδα, όπως και σε κάθε άλλη Ευρωπαϊκή χώρα, γίνεται εφόσον για κάθε τύπο οχήματος έχει εκδοθεί από το αρμόδιο Υπουργείο που ανήκει η κατασκευάστρια εταιρεία, έγκριση τύπου. Οι εγκρίσεις τύπου μεταβάλλονται οσάκις αλλάζουν κάποια τεχνικά χαρακτηριστικά του συγκεκριμένου μοντέλου (π.χ. καθρέφτες, καθίσματα, εξάτμιση κλπ), οπότε εκδίδονται νέες και παύει η ισχύς των παλαιών. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα αυτοκίνητα τα οποία έχουν εισαχθεί και για οποιοδήποτε λόγο δεν έχουν πωληθεί δεν μπορούν να ταξινομηθούν τόσο στην Ελλάδα όσο και σε καμία άλλη χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το φαινόμενο αυτό ισχύει εδώ και πολλά χρόνια με αποτέλεσμα οι εταιρείες εισαγωγής κι εμπορίας αυτοκινήτων ευρισκόμενες μπροστά σε αυτό το αδιέξοδο να μην μπορούν να ταξινομήσουν τα αυτοκίνητα αυτά τα οποία έχουν εισαχθεί με όλες τις οικονομικές συνέπειες που υπάρχουν. Αυτό δε είναι ιδιαίτερα έντονο τα τελευταία χρόνια λόγω της κρίσης που έχει χτυπήσει τον κλάδο του αυτοκινήτου με αποτέλεσμα για μεγάλο αριθμό αυτοκινήτων να μην μπορεί να εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας ακόμα και αν βρεθεί αγοραστής.

Με τις προτεινόμενες διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 δίνεται η δυνατότητα ταξινόμησης σε:

α) οχήματα ιδιοκτησίας φυσικών ή νομικών προσώπων, που αγοράστηκαν αλλά δεν ταξινομήθηκαν εμπρόθεσμα (πριν τη λήξη της έγκρισης τύπου),

β) οχήματα εμπορών, που λόγω οικονομικής κρίσης, δεν πρόλαβαν να ταξινομηθούν με ισχύουσα έγκριση τύπου ή τη διαδικασία του τέλους σειράς.

Και στις δύο περιπτώσεις, αποτρέπεται μια μεγάλη οικονομική ζημία ειδικά σε περίοδο οικονομικής κρίσης.

3. Περαιτέρω, στην παράγραφο 3 του προτεινόμενου άρθρου προβλέπεται η δυνατότητα επιβολής ποινών για παραβάσεις των ωρών οδήγησης και ανάπαυσης των οδηγών, καθώς και για τον ταχογράφο (ελληνικών και αλλοδαπών οχημάτων και οδηγών), οι οποίες διαπιστώνονται σε διαδρομές (μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων), οι οποίες εκκινούν από την Ελλάδα και έχουν προορισμό χώρα μη μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε αυτές που εκκινούν από χώρα μη μέλος της Ε.Ε. με προορισμό την Ελλάδα, καθώς και μεταξύ της Ελλάδας με άλλο κράτος μέλος της Ε.Ε. με διέλευση από τρίτη χώρα. Η ρύθμιση αυτή κρίνεται απαραίτητη, προκειμένου να επιτευχθούν άμεσα αποτελέσματα στον έλεγχο των οχημάτων των ανωτέρω περιπτώσεων μέχρι την ολοκλήρωση της διαδικασίας κύρωσης της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας της Γενεύης του 1970 για την Εργασία των Πληρωμάτων των Οχημάτων που εκτελούν Διεθνείς Οδικές Μεταφορές (AETR).

4. Με την ρύθμιση αυτή δίδεται δυνατότητα να χορηγηθούν σημειώματα έλξης και ρυμουλκούμενα μικτού βάρους μέχρι 750 κιλά, τα οποία έχουν κατασκευαστεί πριν από τη θέση σε ισχύ της ΚΥΑ 29949/1841/28.9.2009 (Β' 2112) είτε με ιδιοκατασκευή είτε ρυμουλκούμενα που δεν έχουν τα προβλεπόμενα δικαιολογητικά αλλά με βεβαίωση μηχανολόγου, ο οποίος και θα διαπιστώνει τους όρους ασφαλούς κυκλοφορίας.

Άρθρο 48

Τροποποίηση διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

1. Με την προτεινόμενη ρύθμιση εξαιρείται από την έννοια των ρυμουλκούμενων ο τροχοφόρος εξοπλισμός για τη μεταφορά φορτίου που έλκεται ή ρυμουλκείται με τη χρήση ειδικού εξοπλισμού αποκλειστικά εντός κλειστού χώρου, και αποτελείται από άκαμπτο οριζόντιο επίπεδο αμάξωμα επί συμπαγών τροχών μικρής διαμέτρου χωρίς αεροθάλαμο. Τα εξαιρούμενα οχήματα roll trailer ή MAFI trailer (από το όνομα της εταιρείας που το πρωτοκατασκεύασε) προορίζονται για την κυκλοφορία εντός λιμένων, πλοίων (RO-RO) ή για βιομηχανική χρήση. Η εν λόγω δε εξαίρεση καλύπτει τις κοινοτικές επιταγές καθώς (α) σύμφωνα με τις διατάξεις της Οδηγίας 2007/46/ΕΚ, η οποία εναρμονίστηκε στο εσωτερικό μας δίκαιο με την κυα απ. 29949/1841/09, τα οχήματα αυτού του τύπου δεν υποχρεούνται να έχουν έγκριση τύπου και (β) σύμφωνα με την Οδηγία 2006/42/ΕΚ τα οχήματα αυτού του τύπου εντάσσονται στις μηχανές αρμοδιότητας του Υπουργείου Ανάπτυξης και απαιτείται η εφαρμογή της προβλεπόμενης σε αυτή διαδικασίας.
2. Σύμφωνα με τα οριζόμενα στην οδηγία 96/53/ΕΚ το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος οδικού συρμού ορίζεται στα 18,75m. Ωστόσο, στην πλειοψηφία τους τα κράτη μέλη της Ε.Ε έχουν θεσπίσει εθνικές νομοθεσίες, που για την περίπτωση των οδικών συρμών μεταφοράς οχημάτων (αυτοκινητοφόρες) διαφοροποιούν τις μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις (κυρίως μήκος) σε σχέση με τα αναφερόμενα στην οδηγία. Οι διαφοροποιήσεις αυτές τροποποιούν τις επιτρεπόμενες διαστάσεις των έμφορτων οχημάτων και όχι των άφορτων (όπου παραμένουν τα ανώτατα όρια της οδηγίας), με τον καθορισμό του μέγιστου επιτρεπόμενου προεξέχοντος από την αυτοκινηφόρα οχήματος – φορτίου. Η προκαλούμενη με τον τρόπο αυτό αύξηση του διαθέσιμου χώρου φόρτωσης και κατ' επέκταση του μεταφορικού έργου των εν λόγω οχημάτων, δημιουργεί συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού μεταξύ των οχημάτων που ταξινομήθηκαν στη χώρα μας και για τα οποία ισχύουν τα ανώτατα όρια της οδηγίας, και όσων προέρχονται από χώρες της Ε.Ε..

Επισημαίνοντας ότι οι κατασκευαστές των αυτοκινητοφόρων έχουν προσαρμόσει την κατασκευή των οχημάτων αυτών ανάλογα με τις «παρεκκλίσεις» αυτές, είναι εμφανές ότι δημιουργούνται συνθήκες καλύτερης χρήσης του χώρου φόρτωσης, ενώ υφίσταται θετική επίδραση στο περιβάλλον, μέσω της μείωσης της κατανάλωσης καυσίμου και κατ' επέκταση της προκαλούμενης ρύπανσης. Με τη διάταξη αυτή επιχειρείται η προσαρμογή της εθνικής μας νομοθεσίας με αυτή (του μέσου όρου) των άλλων κρατών – μελών στο μέτρο του δυνατού και με γνώμονα τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της χώρας μας, όπως π.χ την ποιότητα του εθνικού οδικού δικτύου, με στόχο την άρση των ανισοτήτων.

Με την παρούσα νομοθετική ρύθμιση συμπληρώνεται το άρθρο 34 του ν. 2696/99 (Α' 57) με στόχο οι παρεκκλίσεις από τις παραγράφους 2 και 3 του ίδιου άρθρου να εφαρμόζονται και για τον καθορισμό των θέσεων στάσης, αφετηρίας των λεωφορείων που διενεργούν διεθνείς λεωφορειακές γραμμές και ειδικών τουριστικών λεωφορείων δημόσιας χρήσης ανοικτού τύπου αστικής περιήγησης πόλεων.

Στόχος είναι να δοθεί η δυνατότητα καθορισμού θέσεων στάσης παρά την οδό και κατ' επέκταση η δυνατότητα χρήσης αυτών ως σημεία αφετηρίας των διεθνών λεωφορειακών γραμμών καθώς επίσης και για τις στάσεις και τις αφετηρίες των λεωφορείων ανοικτού τύπου, με βάση τις ίδιες προϋποθέσεις και διαδικασίες που ισχύουν για τα αστικά, τα υπεραστικά και τα ηλεκτροκίνητα λεωφορεία. Με αυτό τον τρόπο θα διασφαλιστεί η ασφαλέστερη διακίνηση επιβατών χωρίς να παρακωλύεται η συγκοινωνία και χωρίς να επικρέμαται το ενδεχόμενο ατυχήματος.

Παρ. 3-8: Με την προτεινόμενη ρύθμιση παρέχεται η δυνατότητα να τίθεται πιλοτικά και για ορισμένο χρονικό διάστημα σε κυκλοφορία λεωφορείο χωρίς την φυσική παρουσία οδηγού επί του οχήματος.

Η τεχνολογική πρόοδος επιτρέπει πλέον την ασφαλή για τη δημόσια κυκλοφορία λειτουργία τέτοιων οχημάτων, τα οποία, πέραν των μηχανισμών, εξαρτημάτων και

συσκευών που φέρουν όλα τα οχήματα της αντίστοιχης κατηγορίας, είναι εφοδιασμένα με έξυπνα συστήματα χειρισμού (ITS).

Σε κάθε περίπτωση λειτουργεί και εξ αποστάσεως ειδικό Κέντρο Ελέγχου με παρουσία χειριστή, ο οποίος επιβάλλεται να βρίσκεται καθ' όλη τη διάρκεια λειτουργίας του οχήματος στο Κέντρο Ελέγχου και λογίζεται ως «οδηγός» του, για κάθε συνέπεια, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2696/1999 «Κύρωση Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» (ΦΕΚ Α' 57).

Ειδική μέριμνα λαμβάνεται για την ασφάλεια όλων των χρηστών της οδού, καθώς η θέση σε κυκλοφορία των «οχημάτων χωρίς οδηγό» υπόκειται σε σειρά διαδικαστικών και ουσιαστικών προϋποθέσεων, όπως είναι η κατάρτιση και έγκριση ειδικής κυκλοφοριακής μελέτης, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 52 του ν. 2696/1999 «Κύρωση Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» (ΦΕΚ Α' 57), η λήψη σχετικής απόφασης από το Δημοτικό Συμβούλιο του οικείου Δήμου, καθώς και η προηγούμενη σύμφωνη γνώμη των αρμόδιων Υπηρεσιών Τροχαίας.

Παράλληλα, λαμβάνεται ειδική μέριμνα για τη διασφάλιση αυξημένου επιπέδου οδικής ασφάλειας με την διαμόρφωση ειδικού περιβάλλοντος κυκλοφορίας, το οποίο περιλαμβάνει την παρακολούθηση τόσο του οχήματος όσο και της οδού μέσω καμερών.

Σε κάθε περίπτωση, ιδίως σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης όταν οι συνθήκες κυκλοφορίας το επιβάλλουν, ο χειριστής που βρίσκεται στο Κέντρο Ελέγχου έχει την δυνατότητα να παρεμβαίνει και να ακινητοποιεί το όχημα.

Τέλος, η χώρα μας ήδη συγκαταλέγεται διεθνώς στις πρωτοπόρες χώρες που συμμετέχουν σε συναφή ερευνητικά προγράμματα και, με την προτεινόμενη ρύθμιση, θα μπορούν να λειτουργούν σε αστικό περιβάλλον, πιλοτικά για ερευνητικούς προς το παρόν σκοπούς, οχήματα χωρίς οδηγό, όπως συμβαίνει επί παραδείγματι και σε άλλες χώρες της Ε.Ε. (όπως Ιταλία, Γαλλία, Ισπανία, Φινλανδία), καθώς και στην Ελβετία.

Παρ. 9: Στο άρθρο 52 του Ν. 2696/1999 «Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας» (ΦΕΚ 57/Α/23-3-1999), όπως ισχύει μετά την αντικατάσταση του με την παράγραφο 1 του άρθρου 46 του ν. 3542/2007, προβλέπεται η άσκηση αρμοδιοτήτων από κρατικά και αιρετά όργανα για τη λήψη μέτρων ρύθμισης της κυκλοφορίας. Με τις διατάξεις του ν.3852/2010 (ΦΕΚ 87/Α/7-6-2010- «Πρόγραμμα Καλλικράτης»), τροποποιήθηκε η αυτοδιοικητική δομή της χώρας (η αιρετή περιφέρεια αντικατέστησε την αιρετή Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση στο Β' βαθμό αυτοδιοίκησης, ενώ ως Α' βαθμός αυτοδιοίκησης υφίστανται μόνο Δήμοι). Με τις υπ' αριθμ. 1115/2012, 49/2012 και 819/2013 αποφάσεις του Δ' τμήματος του Συμβουλίου της Επικρατείας, κρίθηκε ότι η τελική αποφασιστική αρμοδιότητα που προβλέπεται στο άρθρο 52 του ΚΟΚ, ανήκει σε κρατικό όργανο, δεδομένου ότι οι θεσπιζόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις δεν αποτελούν αμιγώς τοπική υπόθεση.

Με την εισαγόμενη ρύθμιση, επιδιώκεται ο καθορισμός ξεκάθαρων διαδικασιών για τη λήψη μέτρων ρύθμισης της κυκλοφορίας, με πρόβλεψη διακριτών αρμοδιοτήτων και τρόπου άσκησής τους από τα κρατικά (Υπουργεία, Αποκεντρωμένη Διοίκηση) και τα αιρετά όργανα (Δήμοι, Περιφέρειες). Σε συμμόρφωση με τις προαναφερόμενες αποφάσεις του ΣτΕ, παράλληλα εισάγονται λεκτικές τροποποιήσεις διευκρινιστικού περιεχομένου, οι οποίες καθίστανται αναγκαίες υπό το πρίσμα των αλλαγών που επέφερε ο ν.3852/2010 (Α' 87) «Πρόγραμμα Καλλικράτης».

Με την παράγραφο 1 παραχωρούνται αρμοδιότητες, όπως ο καθορισμός μέτρων που αφορούν στη ρύθμιση της κυκλοφορίας στο επαρχιακό οδικό δίκτυο στο Περιφερειακό Συμβούλιο και διευκρινίζεται ότι αρμοδιότητα για την έγκρισή τους έχει ο Γενικός Γραμματέας της Αποκεντρωμένης Διοίκησης, κατόπιν μάλιστα του ν. 3852/2010 «Πρόγραμμα Καλλικράτης» και της Νομολογίας του ΣτΕ (1115/2012, 49/2012 και 819/2013 αποφάσεις του Δ' τμήματος του Συμβουλίου της Επικρατείας).

Ακόμη, ανατίθεται στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ή τον οικείο Γενικό Γραμματέα της Αποκεντρωμένης Διοίκησης, ο καθορισμός των ανωτέρω μέτρων σε ό,τι αφορά τη ρύθμιση κυκλοφορίας σε αυτοκινητοδρόμους,

οδούς ταχείας κυκλοφορίας, στο εθνικό δίκτυο της χώρας, στο βασικό οδικό δίκτυο, στα εκτελούμενα ή προγραμματιζόμενα έργα του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, στο οδικό δίκτυο μεταξύ ομώνων ΟΤΑ, αντί των κατά τόπους αρμοδίων Περιφερειακών Αστυνομικών Διευθύνσεων ή Διευθύνσεων Τροχαίας, που ίσχυε μέχρι σήμερα.

Επιπλέον, γίνεται προσαρμογή των πολεοδομικών συγκροτημάτων της παραγράφου 1 γ, όπως αυτά ισχύουν σήμερα.

Προστίθενται ακόμη ως προϋπόθεση η σύμφωνη γνώμη των αρμοδίων Υπηρεσιών των Περιφερειών όπου επηρεάζονται από τη λήψη των ανωτέρω μέτρων, οι λεωφορειακές διαδρομές ΚΤΕΛ ή των Δήμων οι αστικές λεωφορειακές διαδρομές, για τις άλλες περιοχές της χώρας.

Κατόπιν αιτημάτων δημοτικών Αρχών μεταβιβάζεται η αρμοδιότητα καθορισμού του ωραρίου τροφοδοσίας των επιχειρήσεων, υπεραγορών και λοιπών καταστημάτων και για τις περιοχές των νομών Αττικής και Θεσσαλονίκης, στα οικεία Περιφερειακά Συμβούλια.

10. Με την προτεινόμενη ρύθμιση του εδαφίου β' της παραγράφου 6 του άρθρου 94 του ν. 2696/1999 «Κύρωση Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» (ΦΕΚ Α' 57) παρέχεται η εξουσιοδότηση στην κανονιστικώς δρώσα Διοίκηση να ρυθμίζει, με την έκδοση προεδρικού διατάγματος, μεταξύ άλλων, και τα ασυμβίβαστα σχετικά με την άσκηση του επαγγέλματος του εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών και της λειτουργίας των Σχολών Οδηγών και των Κέντρων Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψήφιων Οδηγών (ΚΕ.Θ.Ε.Υ.Ο.) αυτοκινήτων οχημάτων. Τα ζητήματα αυτά, και υπό το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο, αποτελούν αντικείμενο το οποίο ρυθμίζεται με προεδρικό διάταγμα από την Διοίκηση, λόγω της ανάγκης διαρκούς επικαιροποίησης του σχετικού πλαισίου, ώστε αυτό να συμβαδίζει με τις μεταβαλλόμενες συνθήκες και τις τάσεις που διαγράφονται σε κοινοτικό επίπεδο.

Άρθρο 49

Οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος

Με την παράγραφο 1 του προτεινόμενου άρθρου θεσπίζεται εξαίρεση για τα οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος (παλαιά αυτοκίνητα- αντίκες) από την υποχρέωση παράδοσης στο Σύστημα εναλλακτικής διαχείρισης οχημάτων στο τέλος κύκλου ζωής (ΟΤΚΖ), όπως αυτή θεσπίζεται με τις διατάξεις του π.δ. 116/2004 (Α' 81), κατά τη διαγραφή τους από το Μηχανογραφικό Σύστημα αδειών κυκλοφορίας που τηρείται στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Παράλληλα, με την παράγραφο 2 παρέχεται εξουσιοδότηση στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων έκδοσης απόφασης για τον καθορισμό της διαδικασίας, των κριτηρίων χαρακτηρισμού των οχημάτων ως ιστορικού ενδιαφέροντος και των δικαιούμενων προσώπων χορήγησης σχετικής έγκρισης, των προϋποθέσεων και όρων κυκλοφορίας των οχημάτων αυτών, των στοιχείων κυκλοφορίας που πρέπει να φέρουν (άδεια και πινακίδες), των παραβάσεων, των οργάνων ελέγχου και επιβολής, των επιβαλλόμενων διοικητικών προστίμων και ποινών καθώς και κάθε άλλης αναγκαίας λεπτομέρειας εφαρμογής του συγκεκριμένου άρθρου.

Άρθρο 50

Τροποποιήσεις διατάξεων του ν. 3429/2005

Με τη διάταξη της παραγράφου 1 προτείνεται η τροποποίηση του τελευταίου εδαφίου της παραγράφου 8, περίπτωση (β), του ισχύοντος σήμερα άρθρου 14.α., του ν. 3429/2005. Σύμφωνα με την ισχύουσα μέχρι σήμερα διάταξη, ο κάθε ενδιαφερόμενος πρέπει να υποβάλει σφραγισμένη δεσμευτική προσφορά, η οποία θα συνοδεύεται από εγγυητική επιστολή τράπεζας, που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα, για ποσό και με όρους, που θα προσδιορίζονται στην διακήρυξη. Με την

παρούσα τροποποίηση η πρόσκληση είναι πλέον δυνατόν να συνοδεύεται τόσο από εγγυητική επιστολή τράπεζας, που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα, όσο και -διαζευκτικά- από τραπεζική επιταγή συνοδευόμενη από σχετική επιστολή του ενδιαφερόμενου, για ποσό και με όρους που θα προσδιορίζονται στην διακήρυξη. Με τον τρόπο αυτό, επιλύεται το πρόβλημα της αδυναμίας προσκόμισης εγγυητικής επιστολής τράπεζας που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα από υποψήφιους ενδιαφερόμενους αγοραστές οι οποίοι κατοικούν ή έχουν την έδρα τους, εκτός Ελλάδος, και για περιουσιακά στοιχεία τα οποία τυχόν βρίσκονται εκτός Ελλάδος, και οι οποίοι αδυνατούν να εκδώσουν εγγυητική επιστολή τράπεζας που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα.

Με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 2 επιχειρείται η εισαγωγή της ίδιας ρύθμισης, η οποία ίσχυε σύμφωνα με το εδάφιο 2 της παραγράφου 2 του άρθρου 11 του ν. 3717/2008 για την ειδική εκκαθάριση του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας, ώστε εφεξής να ισχύει και συνολικά στην ειδική εκκαθάριση του άρθρου 14α του ν. 3429/2005, με την επιπλέον διευκρίνιση ότι αφορά αποκλειστικά και μόνο την σύνταξη, υπογραφή και μεταγραφή της σύμβασης μεταβίβασης. Η προτεινόμενη διάταξη και η ταυτόχρονη κατάργηση του εδαφίου 3 της παραγράφου 2 του άρθρου 11 του ν. 3717/2008, κρίνεται απαραίτητη τόσο για λόγους νομοτεχνικούς, όσο και για λόγους ουσιαστικούς, καθώς, με τον περιορισμό της αμοιβής συμβολαιογράφων, υποθηκοφυλάκων και κτηματολογικών γραφείων η συμμετοχή επενδυτών στους διαγωνισμούς για την εκποίηση του ενεργητικού της υπό ειδική εκκαθάριση εταιρείας καθίσταται ελκυστική, λόγω του σημαντικού περιορισμού των εξόδων των αγοραστών και θα λειτουργήσει θετικά στην επίτευξη μεγαλύτερου τιμήματος.

Με την προσθήκη, από την έναρξη ισχύος του ν. 3710/2008, έβδομου εδαφίου στην παράγραφο 14 του άρθρου 14.α. του ν. 3429/2005 (Α' 314), όπως προστέθηκε με την παράγραφο 1 του άρθρου 40 του ν. 3710/2008 (Α' 216), ρυθμίζεται ο χρόνος καταχώρησης στα βιβλία της εταιρείας, που έχει υπαχθεί σε καθεσώς ειδικής εκκαθάρισης, καθώς και στον πίνακα κατάταξης πιστωτών, απαιτήσεων τρίτων, οποτεδήποτε και αν αυτές γεννήθηκαν. Με την προτεινόμενη διάταξη, απαιτήσεις της

υπό ειδική εκκαθάριση εταιρείας κατά τρίτων, οι οποίες ενδεχομένως είναι αμφίβολες, ή για την επιδίκαση των οποίων εκκρεμούν αγωγές και ένδικα μέσα, η δε είσπραξή τους θεωρείται αβέβαιη, καταχωρούνται στα βιβλία της και στον πίνακα κατάταξης πιστωτών με την είσπραξή τους, οποτεδήποτε και αν γεννήθηκαν. Η προσθήκη κρίνεται αναγκαία, καθόσον επιταχύνει σημαντικά τις διαδικασίες περαίωσης της εκκαθάρισης.

Άρθρο 51

Τροποποίηση διατάξεων του ν. 4199/2013

1. Με τις ρυθμίσεις του άρθρου 20 του ν. 2963/2001 είχε προβλεφθεί η δυνατότητα ανάθεσης έως 31-12-2013 του έργου άγονων γραμμών μεμονωμένων γεωγραφικών γραμμών (νήσων), αν αυτό δεν είχε ανατεθεί σε ΚΤΕΛ ή δεν εκτελούνταν από ΚΤΕΛ και Δημοτική Επιχείρηση, σε ανώνυμη εταιρεία που θα ιδρύταν:

- α. Από τους ενδιαφερόμενους Ο.Τ.Α. πρώτου βαθμού του μεμονωμένου νησιού και
- β. Από τους μεμονωμένους Αυτοκινητιστές ή τα ΚΤΕΛ ή τις Δημοτικές Επιχειρήσεις που παρείχαν το συγκοινωνιακό έργο στις περιοχές αυτές.

Η ως άνω πρόβλεψη ίδρυσης μικτών ανωνύμων εταιρειών αλλά και οι προβλεπόμενες διαδικασίες εκπόνησης της οικονομοτεχνικής μελέτης, είτε απ' τον οικείο Ο.Τ.Α., είτε απ' την οικεία Ν.Α., αποτέλεσαν αρνητικούς παράγοντες στο να προωθηθούν οι σχετικές διαδικασίες παραχώρησης του έργου αυτού σε ανώνυμες εταιρείες, με αποτέλεσμα να μην τύχει εφαρμογής η συγκεκριμένη ρύθμιση.

Με τις προτεινόμενες διατάξεις εξασφαλίζονται οι απαραίτητες και ικανές προϋποθέσεις ούτως ώστε και στα μεμονωμένα νησιά να παρέχονται σύγχρονες, ποιοτικές και ανταγωνιστικές συγκοινωνιακές υπηρεσίες, από εταιρείες οιασδήποτε νομικής μορφής (ως ορίζεται δια του νέου ν.4199/2013), προς όφελος των πολιτών, της εθνικής οικονομίας και των ίδιων των μεταφορέων. Ειδικά αν οι μεταφορείς

προχωρήσουν στη σύσταση ανώνυμης εταιρείας της α' μορφής του άρθρου 3 του ν. 2963/2001, θα γίνεται εφαρμογή όλων των ισχυουσών διατάξεων του άρθρου 3 του ν. 2963/2001 που ισχύουν και στην περίπτωση μετατροπής εταιρείας του β εδαφίου του άρθρου 3 του ν. 2963/2001 σε εταιρεία του α' εδαφίου του αυτού άρθρου και νόμου. Συνεπώς, με τις προτεινόμενες διατάξεις δημιουργείται το απαραίτητο και αναγκαίο θεσμικό πλαίσιο προσαρμογής στις ρυθμίσεις του ν.4199/2013 και των μεμονωμένων μεταφορέων συγκοινωνιακού έργου άγονων γραμμών κλειστών γεωγραφικών περιοχών (νήσων) που δεν αποτελούν ίδιο νομό, περιοχές για τις οποίες με το νέο ν. 4199/2013 προβλέπεται η ανάθεση του έργου να γίνεται κατά νήσο και σε εταιρείες οποιασδήποτε νομικής μορφής.

Περαιτέρω, επεκτείνεται και απλουστεύεται η διαδικασία και η δυνατότητα ανάπτυξης ενός αποδεκτού και απαραίτητου δικτύου συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης των κατοίκων κλειστών γεωγραφικών περιοχών (νήσων), με ταυτόχρονη διασφάλιση της οικονομικής βιωσιμότητας των μεταφορικών επιχειρήσεων των περιοχών αυτών. Το γεγονός ότι για την ανάθεση του συμβατικής καθοριζόμενου έργου στις νήσους αυτές, που η εξυπηρέτηση γίνεται δια «άγονων γραμμών», κατ' εφαρμογή των ρυθμίσεων του Π.Δ. 967/1979, απαιτείται η σύμπραξη της Περιφέρειας και των μεταφορέων, εξασφαλίζουν την αξιοπιστία και το αμοιβαίο συμφέρον αφενός μεν των πολιτών και της Περιφέρειας και αφετέρου των μεταφορέων. Δια των προτεινόμενων ρυθμίσεων παρέχεται επιπρόσθετα η δυνατότητα συγκοινωνιακής σύνδεσης της κάθε νήσου με την έδρα της Περιφέρειας ή άλλους προορισμούς εντός των ορίων της οικείας Περιφέρειας.

Η προτεινόμενη ρύθμιση, σε συνδυασμό και με την υφιστάμενη ανάλογη ρύθμιση της παρ. 1 του άρθρου 19 του ν. 2963/2001, δημιουργεί το αναγκαίο και ικανό θεσμικό πλαίσιο βελτιστοποίησης των συγκοινωνιακών υπηρεσιών στους κατοίκους και επισκέπτες των νήσων αυτών και προετοιμασίας – προσαρμογής των φορέων και της πολιτείας ενόψει εφαρμογής των νέων ρυθμίσεων του ν. 4199/2013.

2. Με τις λοιπές προτεινόμενες διατάξεις του υπόψη άρθρου επιχειρείται η διευκόλυνση του έργου της Ρ.Α.Ε.Μ. προς τον σκοπό της επιτάχυνσης στην υλοποίηση της αποστολής της, όπως διαγράφεται στο ν. 4199/2013. Ειδικότερα, καταργείται η προϋπόθεση της σύμφωνης γνώμης της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής για το διορισμό των μελών της Αρχής, πλην του Προέδρου και Αντιπροέδρου της. Η ρύθμιση αποσκοπεί αφενός στην ταχεία κάλυψη πιθανώς ελλείποντος -για οποιοδήποτε λόγο- μέλους της Αρχής κι αφετέρου στην απαλλαγή της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής από την υποχρέωση διατύπωσης γνώμης για έκαστο των μελών της Αρχής. Η κατά τα ανωτέρω προϋπόθεση διορισμού διατηρείται ως προς τον Πρόεδρο και τον Αντιπρόεδρο της Αρχής, λαμβανομένων υπόψη των συγκριτικά προς τα λοιπά μέλη πλέον εκτεταμένων αρμοδιοτήτων τους στο πλαίσιο λειτουργίας της Αρχής. Εξάλλου, με την προτεινόμενη τροποποίηση της παραγράφου 3 καθίστανται και τα λοιπά μέλη της Ρ.Α.Ε.Μ., πλέον του Προέδρου και Αντιπροέδρου της, πλήρους απασχόλησης, ώστε να διασφαλιστεί η συνεπής και υπεύθυνη ενασχόλησή τους με το αντικείμενο της Αρχής.

Με την τροποποίηση της παραγράφου 3 του άρθρου 63 του ν. 4199/2013 (Α' 216) εισάγεται η δυνατότητα συμμετοχής στις συνεδριάσεις της ΡΑΕΜ και εκπροσώπου της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδας, η οποία δεν προβλέπεται στη διάταξη, όπως ισχύει. Η τροποποιούμενη διάταξη αποσκοπεί στο να λαμβάνει γνώση η ΡΑΕΜ των απόψεων των φορέων που εμπλέκονται στις δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές. Η ΟΣΜΕ εκπροσωπεί το σύνολο των εργαζομένων του κλάδου και η συμμετοχή εκπροσώπου της, με δικαίωμα λόγου, στις συνεδριάσεις της Επιτροπής κρίνεται αναγκαία και σκόπιμη.

Η πρόβλεψη της εισφοράς 0,5% του άρθρου 76 του ν. 4199/2013, για την κάλυψη δαπανών λειτουργίας της Ρ.Α.Ε.Μ. (αποζημιώσεις ανάθεσης μελετών, προμηθειών και έργων και εν γένει για την κάλυψη οποιασδήποτε δαπάνης για την απρόσκοπτη λειτουργία της Ρ.Α.Ε.Μ.), προϋποθέτει τη συγκρότηση και λειτουργία της Ρ.Α.Ε.Μ.. Αν και κατά τη συζήτηση και ψήφιση του νομοσχεδίου στη Βουλή, είχε εκτιμηθεί ότι η συγκρότηση της Ρ.Α.Ε.Μ. θα γίνονταν εντός του Νοεμβρίου 2013,

τελικά η Ρ.Α.Ε.Μ. συγκροτήθηκε δια της αριθμ. 41723/3196/2014 απόφασης του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων στις 15/7/2014 και η έναρξη λειτουργίας της συντελέστηκε την 1/9/2014. Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 6 και τον ορισμό ως ημερομηνίας έναρξης καταβολής της εισφοράς 0,5% του άρθρου 76 του ν. 4199/2013 την 1^η Σεπτεμβρίου 2014 (αντί της 1^{ης} Νοεμβρίου 2013 που προβλέπεται στον ως άνω νόμο) υλοποιείται το γράμμα και πνεύμα του ν. 4199/2013, δηλαδή της έναρξης καταβολής της εισφοράς 0,5% ταυτόχρονα με την έναρξη λειτουργίας της Ρ.Α.Ε.Μ..

Άρθρο 52

Τροποποίηση διατάξεων των ν. 1108/1980, 2773/1999 και 4233/2014

Με τις προτεινόμενες διατάξεις του υπόψη άρθρου επιδιώκεται, χάριν της ασφάλειας του δικαίου, η ενότητα κι εκσυγχρονισμός της νομοθεσίας αναφορικά με τους όρους και τις προϋποθέσεις λειτουργίας αφενός μεν των σταθμών εξυπηρέτησης, πλυντηρίων και λιπαντηρίων αυτοκινήτων οχημάτων κι αφετέρου των πρατηρίων παροχής καυσίμων και ενέργειας, τα οποία εισήχθησαν στην εθνική έννομη τάξη με το ν. 4233/2014 (Α' 22). Η νομοθεσία που διέπει το ανωτέρω θέμα εμφανίζει πολυδιάσπαση, αποσπασματικότητα και διασπορά σε μία πληθώρα διαφορετικής τυπικής ισχύος νομοθετημάτων, γεγονός που προκαλεί ανασφάλεια δικαίου, δυσχεραίνει τον εφαρμοστή του δικαίου στο έργο του και υπονομεύει τις επενδυτικές προοπτικές στον οικείο χώρο της αγοράς. Περαιτέρω, τροποποιείται η διάταξη του πρώτου εδαφίου του άρθρου 12 του ν. 4233/2014, προκειμένου να συμπεριληφθεί σε αυτή και το υγραέριο (LPG), το οποίο είχε παραλειφθεί από την ισχύουσα διατύπωσή της, η οποία αναφέρει - ως αέριο / μη συμβατικό καύσιμο - μόνο το πεπιεσμένο φυσικό αέριο (CNG), τη στιγμή που σε όλες τις σχετικές Οδηγίες της ΕΕ στα αέρια καύσιμα, πέραν του CNG, περιλαμβάνεται και το υγραέριο (LPG).

Άρθρο 53

Τροποποίηση διατάξεων του ν. 2912/2001

Ο ν. 2912/2001 «Προσαρμογή στις διατάξεις της Οδηγίας 94/56/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου για τη θέσπιση βασικών αρχών που διέπουν τις έρευνες ατυχημάτων και συμβάντων πολιτικής αεροπορίας κλπ.» (Α' 4) είναι ο νόμος, βάσει του οποίου συστάθηκε και λειτουργεί η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων (ΕΔΑΑΠ) και η Μονάδα Μελετών και Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, η οποία υποστηρίζει το έργο της Επιτροπής. Στα τέλη Οκτωβρίου 2010 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εξέδωσε τον Κανονισμό (ΕΕ) 996/2010 "σχετικά με τη διερεύνηση και την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία και την κατάργηση της οδηγίας 94/56/ΕΚ" (Εφημ. ΕΕ L 295 12.11.2010 pages 35-49) με ημερομηνία εφαρμογής 2 Δεκεμβρίου 2010. Επομένως, ο ιδρυτικός νόμος της ΕΔΑΑΠ (ν. 2912/2001) πρέπει πλέον να εναρμονισθεί με τις απαιτήσεις του νέου Ευρωπαϊκού Κανονισμού 996/2010.

Με την προτεινόμενη διάταξη επιδιώκεται η αποσαφήνιση και οριστική επίλυση του ζητήματος σχετικά με τη νομική φύση και το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων. Δεδομένου ότι η επίτευξη της λειτουργικής της αποστολής, η οποία συνίσταται στη διερεύνηση και διαλεύκανση των αιτίων των αεροπορικών ατυχημάτων και στην εμπέδωση και προαγωγή της ασφάλειας των πτήσεων, επιβάλλει αμεροληψία, ανεξαρτησία και αντικειμενικότητα των μελών της, αποσαφηνίζεται πλέον η λειτουργία της ως ανεξάρτητης αρχής. Με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 2 εναρμονίζεται η διάρκεια της θητείας των μελών της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων, με αυτήν τόσο των μελών της υπό σύστασης, με το παρόν σχέδιο νόμου, Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, όσο και με αυτήν των λοιπών ανεξάρτητων διοικητικών αρχών.

Άρθρο 54

Τροποποίηση διατάξεων του π.δ. 52/2012

Λαμβάνοντας υπόψη α) τις συνέπειες της ισχύος της βαθμολογικής κλίμακας που καθιερώνει το άρθρο 4 του ν. 4024/2011 (Α' 226) «Συνταξιοδοτικές ρυθμίσεις, ενιαίο μισθολόγιο - βαθμολόγιο, εργασιακή εφεδρεία και άλλες διατάξεις εφαρμογής του μεσοπρόθεσμου πλαισίου δημοσιονομικής στρατηγικής 2012-2015» στη βαθμολογική κατάταξη των δημοσίων υπαλλήλων συνολικά, και εν προκειμένω των υπαλλήλων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, β) τις αρμοδιότητες της Εποπτικής Αρχής τελών Αερολιμένων όπως περιγράφονται στο π.δ. 52/2012 και στο άρθρο 68 παρ. 8 και 9 του ν. 4146/2013, και προκειμένου η Αρχή να στελεχωθεί με επαρκές ποιοτικά και αριθμητικά προσωπικό, ούτως ώστε να μπορέσει να επιτελέσει αποτελεσματικά το έργο της, τροποποιείται η ισχύουσα απαίτηση ελάχιστης βαθμολογικής κατηγορίας των υπαλλήλων που θα στελεχώσουν την Αρχή.

Άρθρο 55

Επιβολή τέλους συνδρομής σε άτομα με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα (Τέλος ΑμεΑ)

Με την προτεινόμενη διάταξη επιδιώκεται η διασφάλιση της χρηματοδότησης των αποζημιώσεων των παρόχων υπηρεσιών συνδρομής σε άτομα με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα στους ελληνικούς κρατικούς και δημοτικούς αερολιμένες στους οποίους φορέας διαχείρισης είναι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, στο πλαίσιο της εφαρμογής των διατάξεων του Κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 1107/2006 της 5ης Ιουλίου 2006 «σχετικά με τα

φορέων έναντι παροχής υπηρεσιών συνδρομής σε άτομα με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα στους αερολιμένες της χώρας, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από τις διατάξεις του Κανονισμού (Ε.Κ.) 1107/2006 και σύμφωνα με τα οριζόμενα στις οικείες συμβάσεις.

Από την εφαρμογή των διατάξεων του προωθούμενου άρθρου δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού.

Άρθρο 56

Τέλη υπηρεσιών τήρησης μητρώου αεροσκαφών

Τα άρθρα 17 – 33 και 41 – 73 του Αεροπορικού Κώδικα (ν. 1815/1988, Α' 250) ρυθμίζουν το θέμα της ελληνικής εθνικότητας των αεροσκαφών και την υποχρέωση καταχώρησης των εμπραγμάτων και ενοχικών δικαιωμάτων και βαρών επί των ελληνικής εθνικότητας αεροσκαφών στα τηρούμενα μητρώα από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Σύμφωνα με τις ανωτέρω διατάξεις, εγγράφονται στα μητρώα δικαιώματα κυριότητας, μίσθωσης καθώς και βάρη (υποθήκες) επί των αεροσκαφών, με την ταυτόχρονη έκδοση σχετικών πιστοποιητικών νηολόγησης. Η δραστηριότητα αυτή ασκείται από το Τμήμα Νηολογήσεων της Δ/νσης Νομικών Υποθέσεων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Για την έκδοση των πιστοποιητικών νηολόγησης επιβάλλεται παράβολο, το οποίο προβλέπεται από το άρθρο 25 του ν. 2873/2000 (Α' 285) το οποίο τροποποίησε το άρθρο 18 του π.δ. της 28^{ης} Ιουλίου 1931 (Α' 239) στην παράγραφο 1Β αυτού ως εξής:

«Στα κατωτέρω κατά περίπτωση πάγια τέλη υπόκεινται:

δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς».

Σύμφωνα με τις διατάξεις ως άνω Κανονισμού, καθιερώθηκε η υποχρέωση παροχής συνδρομής σε άτομα με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα (ΑΜΕΑ). Οι φορείς διαχείρισης των αερολιμένων μπορούν να παρέχουν οι ίδιοι την συνδρομή σε άτομα με αναπηρία και σε άτομα με μειωμένη κινητικότητα, ή εναλλακτικώς και διατηρώντας πάντα την ευθύνη τους, μπορούν να αναθέτουν με σύμβαση σε τρίτους την παροχή αυτής της συνδρομής η οποία παρέχεται στα άτομα με αναπηρία και με μειωμένη κινητικότητα (ΑμεΑ) χωρίς την σε βάρος τους πρόσθετη χρηματική επιβάρυνση. Σε εφαρμογή του Κανονισμού, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, ως φορέας διαχείρισης των αερολιμένων, προκήρυξε τη διενέργεια ανοικτής διαγωνιστικής διαδικασίας με αντικείμενο την επιλογή φορέων με σκοπό την παροχή συνδρομής σε άτομα με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα (ΑμεΑ) στους Κρατικούς και Δημοτικούς Αερολιμένες.

Παράλληλα, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 3 του άρθρου 8, οι φορείς διαχείρισης των αερολιμένων δύνανται για τη χρηματοδότηση της προαναφερόμενης συνδρομής και χωρίς να εισάγουν διακρίσεις, να εισπράττουν ειδική χρηματική επιβάρυνση από τους χρήστες των αερολιμένων, δηλαδή τους διακινούμενους επιβάτες. Εφαρμόζοντας την ως άνω ευχέρεια του Κανονισμού και βάσει της ανταποδοτικότητας των χρηματικών επιβαρύνσεων, εισηγούμαστε την διά νόμου καθιέρωση Τέλους παροχής συνδρομής σε Άτομα με Αναπηρία και Μειωμένη Κινητικότητα (Τέλος ΑμεΑ) σε κάθε αναχωρούντα επιβάτη από τους ελληνικούς αερολιμένες στους οποίους φορέας διαχείρισης είναι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Το Τέλος ΑμεΑ θα βαρύνει όλους τους αναχωρούντες επιβάτες μέσω των εισιτηρίων και θα εισπράττεται για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου και θα αποδίδεται σε αυτό από τους αερομεταφορείς.

Τα ποσά από το εισπραττόμενο Τέλος ΑμεΑ θα διατίθενται αποκλειστικά, κατά ποσοστό εκατό τοις εκατό (100%), για τη χρηματοδότηση των αποζημιώσεων

α) Τα πιστοποιητικά πλοϊμότητας ελληνικών πλοίων και αεροσκαφών, τα πιστοποιητικά εθνικότητας πλοίων ή νηολογήσεως αεροσκαφών, καθώς και τα αντίγραφα των πιστοποιητικών αυτών δραχμές δέκα χιλιάδες (10.000)....».

Με βάση την ανωτέρω ρύθμιση επιβαρύνεται με το αντίστοιχο ποσό των 30 ευρώ (παράγραφος 5 του άρθρου 25 του ν. 2873/2000) η αρχική εγγραφή στα μητρώα νηολογήσεων δικαιωμάτων κυριότητας ή μίσθωσης κάθε αεροσκάφους ελληνικής εθνικότητας καθώς και η μεταβολή των φυσικών ή νομικών προσώπων που κατέχουν τα δικαιώματα αυτά, καθώς και η έκδοση αντιγράφων αυτών.

Το περιεχόμενο της νομοθετικής αυτής ρύθμισης είναι πλέον παρωχημένο, διότι το ποσό είναι εξαιρετικά χαμηλό, δεν διαφοροποιείται ανάλογα με το σκοπό και τη χρήση του κάθε αεροσκάφους και χρειάζεται επαναπροσδιορισμό. Ειδικότερα:

- η ως άνω ρύθμιση είναι γενική και δεν κάνει διάκριση ποσού ανάλογα με το βάρος κάθε αεροσκάφους. Τα αεροσκάφη μεγάλου βάρους που προορίζονται για επαγγελματική/εμπορική χρήση αποφέρουν μεγάλα οικονομικά οφέλη στους εκμεταλλευόμενους αυτά εν αντιθέσει προς τα μικρού βάρους και μεγέθους αεροσκάφη αναψυχής και ιδιωτικής χρήσης.

- το προβλεπόμενο ποσό είναι σήμερα πολύ χαμηλό και δυσανάλογο με το κόστος εργασίας της παρεχόμενης υπηρεσίας. Στο τμήμα αυτό απασχολούνται τρεις υπάλληλοι, συμπεριλαμβανομένου και του Προϊσταμένου της Δ/νσης, ο οποίος εκ του νόμου έχει την ιδιότητα του Υποθηκοφύλακα. Δαπανώνται πολλές εργατοώρες για τον έλεγχο των ελληνικών αλλά και νομίμων τίτλων εκδοθέντων στην αλλοδαπή ανά περίπτωση, εξαιτίας της ανάγκης επίλυσης συχνά ανακυπτόντων πολύπλοκων νομικών θεμάτων. Δημιουργούνται επίσης και γενικότερα έξοδα από την έγγραφη και τηλεφωνική επικοινωνία με φορολογικές και τελωνειακές Αρχές καθώς και με αντίστοιχα αλλοδαπά γραφεία νηολογήσεως.

- δεν καλύπτει όλες τις παρεχόμενες από το Τμήμα νηολογήσεων υπηρεσίες προς τους πολίτες όπως η επανέκδοση πιστοποιητικού νηολόγησης (λόγω φθοράς ή απώλειας), η απονηολόγηση, η έκδοση πιστοποιητικού βαρών, η εγγραφή υποθήκης, η δέσμευση στοιχείων νηολόγησης, η έκδοση πιστοποιητικού με στοιχεία εκτός

προτεινόμενης σειράς, η αλλαγή στοιχείων νηολόγησης κ.λ.π. Οι υπηρεσίες αυτές χρεώνονται από αντίστοιχα αλλοδαπά γραφεία νηολογήσεων, οι δε χρεώσεις για την έκδοση πιστοποιητικών νηολόγησης είναι πολύ υψηλότερες των 30 ευρώ και ανάλογες του βάρους κάθε αεροσκάφους.

Για τον σκοπό αυτό προτείνουμε την τροποποίηση της ρύθμισης. Νομοτεχνικά ευχερέστερος τρόπος είναι να εξαιρεθούν οι νηολογήσεις αεροσκαφών από τη ρύθμιση της περ. α' της παρ. Β του άρθρου 18 του π.δ. της 18^{ης} Ιουλίου 1931 (Α' 239), όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 25 του ν. 2873/2000 (Α' 285) που προβλέπει – πέραν των άλλων περιπτώσεων τελών – και το πάγιο τέλος (χαρτοσήμου) 30 ευρώ για την έκδοση πιστοποιητικών νηολόγησης και αντιγράφων αυτών. Αντί της ως άνω ρύθμισης προτείνουμε να προβλεφθεί ανταποδοτικό τέλος που θα επιβαρύνει όχι μόνον την έκδοση πιστοποιητικών νηολόγησης αεροσκαφών αλλά και τις συναφείς με τη νηολόγηση αεροσκαφών παρεχόμενες υπηρεσίες προς τους αιτούντες.

Για την εξειδίκευση των συναφών βαρυνόμενων υπηρεσιών, για τον προσδιορισμό των ποσών για κάθε περίπτωση και των αναπροσαρμογών τους μπορεί να χορηγηθεί νομοθετική εξουσιοδότηση για την έκδοση Κοινής Υπουργικής Απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Με τον τρόπο αυτό θα επιτυγχάνεται ταχύτερη προσαρμογή προς τα εκάστοτε νέα δεδομένα. Άλλωστε, προσφέρεται η ουσιαστική ρύθμιση να γίνει με κανονιστική πράξη της Διοίκησης, επειδή πρόκειται για επιβάρυνση που έχει ανταποδοτικό χαρακτήρα προς τους βαρυνόμενους, οι οποίοι αντικρίζουν ειδική ωφέλεια τόσο από την προπαρασκευαστική εργασία που προηγείται της εγγραφής στα οικεία μητρώα αλλά και από την εγγραφή και τις τυχόν μεταβολές της. Με τον τρόπο αυτό, τα εμπράγματα δικαιώματά επί των αεροσκαφών ελέγχονται νομικά, αναγνωρίζονται, επικυρώνονται, δημοσιοποιούνται, φυλάσσονται και προστατεύονται έναντι τρίτων. Με βάση δε τα άρθρα 41 παράγραφος 3 και 80 παράγραφος 3 του Αεροπορικού Κώδικα οι συμβάσεις πώλησης και μίσθωσης αεροσκαφών εάν δεν καταχωρηθούν στα μητρώα νηολογήσεων είναι άκυρες. Από πρακτικής δε πλευράς, το μεταφορικό

μέσο που κατέχουν οι αιτούντες ταυτοποιείται, εντάσσεται και αναγνωρίζεται τόσο στον εσωτερικό αεροπορικό χώρο αλλά και στο διεθνή.

Η προτεινόμενη ρύθμιση δεν επιβαρύνει τον Κρατικό Προϋπολογισμό αλλά απεναντίας αποσκοπεί στην αύξηση των Δημοσίων εσόδων.

Το προτεινόμενο άρθρο εμπεριέχει και μεταβατική διάταξη προκειμένου να μην υπάρξει διακοπή στην καταβολή του εισπραττόμενου μέχρι τώρα παραβόλου (30 ευρώ) μέχρι την υλοποίηση της εφαρμογής της νέας ρύθμισης (έκδοση ΚΥΑ).

Άρθρο 57

Τροποποίηση του άρθρου 22 του ν. 3913/2011

Με την προτεινόμενη διάταξη διευρύνεται το πεδίο εφαρμογής της παραγράφου 8Α του άρθρου 22 του ν. 3913/2011 (Α' 18), η οποία προστέθηκε με την παράγραφο 4 του άρθρου 68 του ν. 4146/2013 (Α' 90), προκειμένου να συμπεριλάβει και τις περιπτώσεις κατασκευής, λειτουργίας και συντήρησης νέων αεροδρομίων μέσω συμβάσεων παραχώρησης. Η διεύρυνση αυτή κρίνεται αναγκαία προς τον σκοπό της δημιουργίας ενός ευέλικτου περιβάλλοντος ίδρυσης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης των αεροδρομίων αυτών, προσαρμοσμένου στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των έργων παραχώρησης, που θα διευκολύνει τη χρηματοδότηση της κατασκευής και της λειτουργίας νέων αεροδρομίων.

Άρθρο 58

Τροποποίηση διατάξεων του ν. 4146/2013

Στη διαδικασία αδειοδότησης υδατοδρομίων εμπλέκονται διαφορετικές Υπηρεσίες για την εξέταση διαφορετικών αντικειμένων. Μια εκ των Υπηρεσιών είναι και η Δ/νση Κρατικής Ασφάλειας του Αρχηγείου της Ελληνικής Αστυνομίας. Ο ρόλος της σύμφωνα με τα άρθρα 39 και 40 είναι η εξέταση και έγκριση του τεχνικού φακέλου που κατατίθεται στη ΔΠΣΑΑΑ καθώς επίσης και η συμμετοχή ενός αξιωματικού της στην Επιτροπή Υδατοδρομίων με σκοπό τη διεξαγωγή επί τόπου επιθεωρήσεων. Ωστόσο, σε συνέχεια των πρώτων αιτήσεων για αδειοδότηση υδατοδρομίων που κατατέθηκαν στις Υπηρεσίες του Υπουργείου μας, διατυπώθηκε από τη Δ/νση Κρατικής Ασφάλειας η βάσιμη άποψη, ότι δεν έχει καμία αρμοδιότητα στην παρούσα φάση, καθώς οι θαλάσσιες περιοχές για τις οποίες έχουν κατατεθεί αιτήσεις ανήκουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα του Λιμενικού Σώματος. Συνεπώς, η οποιαδήποτε συμμετοχή της Δ/νσης Κρατικής Ασφάλειας, είτε στην εξέταση του τεχνικού φακέλου είτε στις απαιτούμενες αυτοψίες της Επιτροπής Υδατοδρομίων, κρίνονται απαραίτητες μόνο σε περιπτώσεις υδατοδρομίων σε λίμνες, όπου το Λιμενικό Σώμα και το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου δεν έχουν αρμοδιότητα.

Ως εκ τούτου, με την υπόψη τροποποίηση προτείνεται η συμμετοχή της Δ/νσης Κρατικής Ασφάλειας, είτε για έγκριση τεχνικού φακέλου, είτε για αυτοψία, είτε για τη συνυπογραφή του Σχεδίου Αντιμετώπισης Καταστάσεων Έκτακτης Ανάγκης -που είχε προβλεφθεί στο υφιστάμενο άρθρο 38 παρ. 3 του ν. 4146/2013 να εγκρίνεται από τον αρχηγό του Λιμενικού Σώματος- μόνο σε περιπτώσεις υδατοδρομίων σε λίμνες, εκτός από ιδιαίτερες περιπτώσεις όπου κρίνεται απαραίτητη η συνεργασία ΕΛ.ΑΣ. και Λ.Σ. Αν και το σκεπτικό του νομοθέτη όπως αποτυπώθηκε στο άρθρο 41, παράγραφος 2, του Ν.4146/2013 δεν ήταν να επιβάλλει κυρώσεις στον ιδιοκτήτη του υδατοδρομίου αλλά αντίθετα θέλει να του δώσει το δικαίωμα ελεγκτικού και εποπτικού ρόλου στη λειτουργία του. Άλλωστε στο άρθρο 53 του ίδιου νόμου δεν γίνεται καμία αναφορά για επιβολή κυρώσεων στον ιδιοκτήτη του υδατοδρομίου. Παρόλα αυτά, επειδή έχουν δημιουργηθεί διαφορετικές νομικές ερμηνείες και προκειμένου να αποσαφηνιστεί πλέον οριστικά η έννοια και τα όρια της ευθύνης του ιδιοκτήτη της

άδειας Υδατοδρομίου και να λειτουργήσουν εύρυθμα τα υδατοδρόμια στην Ελλάδα προτείνεται η παρούσα ρύθμιση.

Άρθρο 59

Ρυθμίσεις θεμάτων συστήματος εισροών – εκροών πρατηρίων καυσίμων

Με την παρούσα διάταξη καλύπτεται το νομοθετικό κενό που υπάρχει για την εφαρμογή του συστήματος εισροών-εκροών στα πρατήρια της Χώρας δίδοντας την απαραίτητη νομοθετική εξουσιοδοτική πράξη ώστε να εκδοθεί Απόφαση στην κατεύθυνση της διασφάλισης της εγκυρότητας και της αξιοπιστίας των καταχωρήσεων των στοιχείων της βάσης δεδομένων του συστήματος εισροών-εκροών που τηρούνται στην Γενική Γραμματεία Πληροφοριακών Συστημάτων της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Εσόδων. Συγκεκριμένα τα στοιχεία που έχουν καταχωρηθεί στην βάση δεδομένων της Γ.Γ.Π.Σ. από τους εκμεταλλευτές των πρατηρίων καυσίμων, θα επιβεβαιωθούν από τις Δημόσιες Αρχές που εκδίδουν τις άδειες λειτουργίας των πρατηρίων καυσίμων, δηλαδή τις Υπηρεσίες Μεταφορών των Περιφερειών της Χώρας, άρα θα θεωρούνται πλέον αξιόπιστα, με νομική ισχύ, συνεπώς θα μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την πάταξη της λαθρεμπορίας. Οποιαδήποτε τροποποίηση των αδειών λειτουργίας των πρατηρίων της Χώρας που αφορά το σύστημα εισροών-εκροών θα καταχωρείται σε ενιαίο μηχανογραφικό σύστημα, εξασφαλίζοντας ενιαία αρχεία για όλα τα συναρμόδια Υπουργεία και Περιφέρειες με ότι θετικές συνέπειες συνεπάγεται αυτό για την οργάνωση των υπηρεσιών σε θέματα αντιμετώπισης της λαθρεμπορίας και προστασίας του πολίτη κατά συνέπεια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ'
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΩΝ

Άρθρο 60

Τροποποίηση διατάξεων του ν. 4070/2012

1. Η εισαγωγή της εν λόγω παραγράφου κρίνεται απαραίτητη, προκειμένου να αντιμετωπισθεί το αυξανόμενο κόστος των μετακινήσεων των συνεργείων εποπτείας και της συντήρησης των οχημάτων και του εξοπλισμού εποπτείας, καθώς και για να αποφευχθεί η εύκολη και «αβασάνιστη» υποβολή καταγγελιών, τόσο από πολίτες όσο και από χρήστες φάσματος, οι οποίοι δεν έχουν καταβάλει τέλη χρήσης για τις συχνότητες που χρησιμοποιούν και οι οποίες συχνά οδηγούν σε άσκοπες μετακινήσεις συνεργείων (επί παραδείγματι, για καταγγελίες παρεμβολών σε τηλεοπτικούς δέκτες που τελικά αποδεικνύεται ότι είναι κάποιο πρόβλημα του συστήματος λήψης).
2. Η υπόψη τροποποίηση προτείνεται προς διευκόλυνση του έργου των αρμοδίων κλιμακίων ελέγχου ραδιοεξοπλισμού και τηλεπικοινωνιακού τερματικού εξοπλισμού της Ε.Ε.Τ.Τ., σημαντικής αρμοδιότητας της Ε.Ε.Τ.Τ. για τη διασφάλιση της υγείας των χρηστών και της καλής χρήσης του ραδιοφάσματος και αποφυγή επιζήμιων παρεμβολών.
3. Η προτεινόμενη τροποποίηση κρίνεται σκόπιμη προκειμένου να διευκολυνθεί η άσκηση των αρμοδιοτήτων της ΕΕΤΤ, σε περιπτώσεις όπου λόγω συσσωρευμένου

φόρτου εργασίας για περιορισμένο χρονικό διάστημα δεν επαρκεί το υπάρχον μόνιμο προσωπικό της. Σε κάθε περίπτωση οι ως άνω αναθέσεις θα γίνονται με αιτιολογημένη μελέτη και απόφαση.

Η υπόψη τροποποίηση κρίνεται σκόπιμη για το λόγο ότι οι ιδιαίτερα αυξημένες αρμοδιότητες της ΕΕΤΤ άπτονται ενός πολύ σημαντικού τομέα της οικονομίας και επιπλέον αποσκοπούν στην προστασία του δημοσίου συμφέροντος και της δημόσιας τάξης, όπως ο έλεγχος του φάσματος από επιβλαβείς παρεμβολές σε επικοινωνίες της ΥΠΑ και των δικτύων των Σωμάτων Ασφαλείας και παράνομες κατασκευές κεραιών κλπ. Η αποτελεσματική άσκηση των αρμοδιοτήτων αυτών απαιτεί υπερωριακή απασχόληση των εργαζομένων, συγκρότηση κλιμακίων ελέγχου και επιφυλακών που εργάζονται εκτός ωραρίου, ακόμα και νυχτερινές ώρες, και γενικώς υψηλή εξειδίκευση και τεχνογνωσία που διαθέτουν τα μέλη και το προσωπικό της ΕΕΤΤ. Για τα ανωτέρω θα πρέπει να υπάρχει μία πρόβλεψη που να δικαιολογεί, όποτε κρίνεται απαραίτητο, την καταβολή πρόσθετων αμοιβών κατ' αναλογία της σπουδαιότητας ή/και της πολυπλοκότητας του παρεχόμενου έργου.

4 και 5. Προτείνεται η αύξηση του αριθμού των προσώπων που μπορούν να μεταταχθούν ή να αποσπαστούν στην Ε.Ε.Τ.Τ. από 2 σε 5. Επίσης, αυξάνεται και η δυνατότητα διάρκειας της απόσπασης από 2 σε 3 χρόνια. Οι ολοένα και περισσότερες ανάγκες της Ε.Ε.Τ.Τ. για εξειδικευμένο προσωπικό σε ένα χρονικό ορίζοντα που η Ε.Ε.Τ.Τ. καλείται, λόγω των αρμοδιοτήτων της, να επιτελέσει ένα σημαντικό ρόλο ως Εθνικός Ρυθμιστής στους τομείς των ηλεκτρονικών επικοινωνιών και ταχυδρομικών υπηρεσιών οδηγούν στο να διευκολυνθεί να ενισχυθεί με αντίστοιχο προσωπικό.

6. Η υπόψη τροποποίηση προτείνεται για να διευκολυνθεί η άσκηση του έργου της Ε.Ε.Τ.Τ. επί νομικών ζητημάτων και να επιταχυνθεί η έκδοση αποφάσεων προς όφελος των διοικουμένων. Η πρόβλεψη δυνατότητας για πρακτική άσκηση φοιτητών ΑΕΙ στην ΕΕΤΤ αποσκοπεί στη γενικότερη διευκόλυνση του έργου της.

7. Στο άρθρο 29 του ν. 3431/2006 και στη συνέχεια στο άρθρο 28 του ν. 4070/2012 «Ρυθμίσεις Ηλεκτρονικών Επικοινωνιών, Μεταφορών, Δημοσίων Έργων και άλλες διατάξεις», με τίτλο «Δικαιώματα διέλευσης», ορίζεται μεταξύ άλλων ότι: «Οι πάροχοι δημόσιων δικτύων ηλεκτρονικών επικοινωνιών έχουν δικαιώματα εγκατάστασης ευκολιών επί, υπέρ ή υπό χώρων, που ανήκουν στο Δημόσιο, σε ΟΤΑ, σε ιδιώτες ή είναι κοινόχρηστοι». Για την διέλευση των δικτύων και συναφών ευκολιών ή αναγκαίων υποδομών των δικτύων από χώρους που ανήκουν στο Δημόσιο, σε ΟΤΑ ή είναι κοινόχρηστοι, προβλέπεται στην ως άνω νομοθεσία ότι τα μόνα τέλη που επιβαρύνουν τους τηλεπικοινωνιακούς παρόχους δικτύων ηλεκτρονικών επικοινωνιών είναι τα εξής δύο τέλη, τα Τέλη Διέλευσης και τα Τέλη χρήσης δικαιώματος διέλευσης, τα οποία καθορίστηκαν με την απόφαση της ΕΕΤΤ 528/075/23.06.2009 «Κανονισμός Καθορισμού των Τελών Διέλευσης, των Τελών Χρήσης Δικαιωμάτων Διέλευσης και του Ύψους των Εγγυήσεων Καλής Εκτέλεσης των Εργασιών Διέλευσης για όλη την Ελλάδα, κατ' εφαρμογή του άρθρου 29 παρ. 6 του ν. 3431/2006». Περαιτέρω, στο ίδιο ως άνω άρθρο του ν. 3431/2006 και νυν ν. 4070/2012 ορίσθηκε ρητά ότι: «Πέραν της υποχρέωσης καταβολής τελών διέλευσης και τελών χρήσης δικαιωμάτων διέλευσης, ο πάροχος δικτύου ηλεκτρονικών επικοινωνιών δεν υπέχει υποχρέωση καταβολής άλλου σχετικού, με τα ανωτέρω, τέλους», όπως π.χ. τα τέλη χρήσεως δημοτικών κοινοχρήστων χώρων, που προβλέπονται από τις γενικές διατάξεις του άρθρου 13 του από 24-9/20-10-1958 βασιλικού διατάγματος, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, οι οποίες αφορούν την καταβολή τελών στους Δήμους, από τις κάθε είδους επιχειρήσεις (καφενεία, καταστήματα, κλπ) ή άτομα που χρησιμοποιούν τους χώρους αυτούς. Στην δε Εισηγητική Έκθεση του ν. 3431/2006, αναφέρονται τα εξής, αναφορικά με την εν λόγω διάταξη: «Το άρθρο 29 αναφέρεται στο κρίσιμο θέμα της χορήγησης δικαιωμάτων διέλευσης στους φορείς παροχής δημόσιων δικτύων ηλεκτρονικών επικοινωνιών για την εγκατάσταση ευκολιών επί, υπέρ ή υπό δημοσίων, ιδιωτικών και κοινοχρήστων χώρων. Για πρώτη φορά προβλέπεται η έκδοση κανονισμού, που θα ορίζει ενιαία για όλη την χώρα, τη διαδικασία υποβολής αιτήσεως και χορήγησης

δικαιωμάτων διέλευσης, καθώς και ο τρόπος υπολογισμών των σχετικών τελών. Επίσης με την θέσπιση των τελών διέλευσης και τελών χρήσης δικαιωμάτων διέλευσης καταργείται κάθε άλλο σχετικό τέλος (π.χ. τέλη κατάληψης πεζοδρομίου, εκσκαφής, καθαριότητας, υπεδάφους, κλπ). Με τον τρόπο αυτό ενθαρρύνεται η διενέργεια επενδύσεων στην υποδομή δικτύων και καθίσταται διαφανές και γνωστό εκ των προτέρων το κόστος αυτών». Σκοπός δηλαδή της διάταξης του άρθρου 29 του ν. 3431/2006 και του άρθρου 28 αντίστοιχα του ν. 4070/2012, είναι η ενθάρρυνση των επενδύσεων στον σημαντικό τομέα των ηλεκτρονικών επικοινωνιών με στόχο την ενίσχυση της οικονομίας, τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και την αύξηση της παραγωγικότητας. Εξάλλου, έρευνες για λογαριασμό της Ευρωπαϊκής Επιτροπής δείχνουν ότι ο τομέας των τεχνολογιών Πληροφορικής και Επικοινωνιών (ΤΠΕ) συμβάλλει στην αύξηση της παραγωγικότητας σε ποσοστό +31% στην Ευρώπη, δημιουργεί 2,6 νέες θέσεις εργασίας για κάθε μία που χάνεται, υπολογίζεται δε ότι μία αύξηση κατά 10% της διείσδυσης της ευρυζωνικότητας αυξάνει το ετήσιο κατά κεφαλήν εισόδημα κατά 0,9 – 1,5%. Τα κοινόχρηστα τηλέφωνα, άλλως καρτοτηλέφωνα, συνιστούν ευκολίες ή αναγκαίες υποδομές του Δημόσιου τηλεφωνικού δικτύου, για την παροχή της κοινόχρηστης φωνητικής τηλεφωνίας. Μάλιστα, τα κοινόχρηστα τηλέφωνα αποτελούν μία από τις υποχρεωτικές συνιστώσες της καθολικής υπηρεσίας για την παροχή σε κάθε Έλληνα πολίτη μίας ελάχιστης δέσμης βασικών τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών από τον εκ του νόμου επιφορτισμένο πάροχο της καθολικής υπηρεσίας. Ωστόσο, λόγω της συνεχιζόμενης επιβολής από Δήμους, δημοτικών τελών για “ευκολίες” (καρτοτηλέφωνα, στύλους, ΚΑΦΑΟ, κ.λπ.), πρέπει να καταστεί απολύτως σαφές μέσω σχετικής διευκρινιστικής διάταξης ότι η διάταξη του άρθρου 28 παράγραφος 11 του ν. 4070/2012, ως ειδικότερη και μεταγενέστερη, υπερισχύει της δημοτικής και κάθε άλλης νομοθεσίας περί επιβολής τελών και αποκλείει τον καταλογισμό στους τηλεπικοινωνιακούς παρόχους δημοτικών τελών κατάληψης χώρου για τις κάθε είδους τηλεπικοινωνιακές υποδομές.

8. Σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 22 του ν. 4053/2012 (ΦΕΚ 44/Α/7-3-2012), τα έξοδα για τη λειτουργία, τη συντήρηση, την αναβάθμιση του εξοπλισμού, αλλά και για την ανάπτυξη και την επέκταση του Εθνικού Παρατηρητηρίου Ηλεκτρομαγνητικών Πεδίων (ονομαζόμενο εφεξής «Δίκτυο»), βαρύνουν τον προϋπολογισμό της Ε.Ε.Α.Ε. Μετά από εκτενή τεchnοοικονομική ανάλυση που πραγματοποιήθηκε από την Ε.Ε.Α.Ε., το ύψος των οικονομικών πόρων που απαιτούνται για την εύρυθμη λειτουργία του Δικτύου σε ετήσια βάση υπολογίζεται στο συνολικό ποσό των 501.040 ευρώ. Προκειμένου να είναι εξασφαλισμένη η πλήρης κάλυψη των αναγκών του Δικτύου στο μέλλον σε κάθε περίπτωση και δεδομένου ότι οι πόροι της Ε.Ε.Α.Ε. δεν επαρκούν για την πλήρη κάλυψη των αναγκών αυτού, είναι προφανές ότι θα πρέπει να προβλεφθούν πρόσθετοι πόροι. Ως εκ τούτου, στην απόφαση της 215ης Συνεδρίασης του Δ.Σ. της ΕΕΑΕ στις 8-2-2013 με την οποία παρέχεται η εισήγησή της για την έκδοση της ΚΥΑ: «Θέματα οργάνωσης, εγκατάστασης, ανάπτυξης, επέκτασης, συντήρησης και λειτουργίας του Εθνικού Παρατηρητηρίου Ηλεκτρομαγνητικών Πεδίων» και της ΚΥΑ «Κανονισμός Λειτουργίας του Εθνικού Παρατηρητηρίου Ηλεκτρομαγνητικών Πεδίων», προτάθηκε, για τη χρηματοδότηση των αναγκών του Δικτύου, η θέσπιση σε ετήσια βάση, ποσού (τέλους), ίσου με το 10% του ποσού (200€) που προβλέπεται στην παρ. 5 του άρθρου 30 του ν. 4070/2012. Το ποσό που προκύπτει έτσι, υπολογίστηκε ότι είναι της τάξης των 200.000€ (= 20€ x 10.000 περίπου κεραίες, λαμβάνοντας υπόψη τις αδειοδοτημένες και τις νομίμως λειτουργούσες κεραίες σύμφωνα με τα δεδομένα της Ε.Ε.Τ.Τ. για το έτος 2012) και εκτιμάται ότι θα καλύπτει επικουρικά (σε ποσοστό της τάξης του 40%) τα ετήσια έξοδα λειτουργίας του Δικτύου. Το υπόλοιπο ποσό (της τάξης των 300.000€) ετησίως μπορεί οριακά να καλυφθεί από το υπάρχον τέλος (200€) για την εγκατάσταση και λειτουργία κάθε κατασκευής κεραίας ως προς την τήρηση των ορίων ακτινοβολίας που προβλέπεται στο ν. 4070/2012, λαμβάνοντας υπόψη ότι με το τέλος αυτό θα καλυφθεί κατά το έτος 2013 (όπως κάθε χρόνο), το εξαιρετικά μεγάλο έργο της διενέργειας μετρήσεων στο 20% των αδειοδοτημένων από την Ε.Ε.Τ.Τ. και νομίμως λειτουργούντων κεραιών για το έτος 2012. Προκειμένου να γίνει αντιληπτή η υψηλή

απαιτούμενη δαπάνη που καλύπτει το υπάρχον τέλος (200€), αναφέρεται συγκεκριμένα ότι ο αριθμός των μετρήσεων σε σταθμούς κεραιών που πρέπει να πραγματοποιηθούν κατά το έτος 2013 σε όλη τη χώρα ανέρχεται σε περίπου 2100.

Πέραν των ανωτέρω, με την πρόβλεψη για αναπροσαρμογή του ετήσιου τέλους της παραγράφου 5 του άρθρου 30 του ν. 4070/2012, παρέχεται η δυνατότητα χρηματοδότησης της περαιτέρω ανάπτυξης και επέκτασης του Εθνικού Παρατηρητηρίου Ηλεκτρομαγνητικών Πεδίων, εφόσον αυτό κριθεί αναγκαίο.

Τέλος, είναι εξαιρετικά σημαντικό να επισημανθεί ότι, σύμφωνα με την απόφαση της 215ης Συνεδρίασης του Δ.Σ. της ΕΕΑΕ στις 8-2-2013, με το επιπλέον προτεινόμενο ποσό θα καλύπτονται και οι ανάγκες χρηματοδότησης άλλων υπηρεσιών και φορέων (Δήμοι και Περιφέρειες) που θα εμπλακούν στη λειτουργία του Παρατηρητηρίου (π.χ. έξοδα για την παροχή ηλεκτροδότησης και δικτυακής διασύνδεσης των σταθμών μέτρησης, έξοδα για την ασφαλή στάθμευση των οχημάτων των κινητών σταθμών μέτρησης κλπ), όπως προβλέπεται στην εισήγηση του Δ.Σ. της ΕΕΑΕ για την έκδοση του Κανονισμού Λειτουργίας του Εθνικού Παρατηρητηρίου Ηλεκτρομαγνητικών Πεδίων.

9. Η παράγραφος 9 του άρθρου 30 του ν. 4070/2012 επαναδιατυπώνεται μερικώς, ώστε να μην υπάρχει ασάφεια ή και αντίφαση σε σχέση με τα οριζόμενα στην ΚΥΑ 53571/3839/6.9.2000, καθώς και την παρ. 24 του ίδιου άρθρου, που προβλέπουν ειδικές ρυθμίσεις για κεραιές με εκπομπές χαμηλότερες από συγκεκριμένα όρια.

10. Η αναγκαιότητα της προτεινόμενης τροποποίησης πηγάζει από το πρόβλημα που έχει προκύψει με την αναστολή λειτουργίας σημαντικού αριθμού σταθμών βάσης κινητής τηλεφωνίας για τους οποίους δεν υπάρχει υπέρβαση των ορίων EMF, αλλά στο πλαίσιο αυτό θα πρέπει να δοθεί ένα εύλογο χρονικό διάστημα για να επανυποβληθεί η αναθεωρημένη σχετική έκθεσή τους στην αρμόδια αρχή. Η προτεινόμενη διάταξη θα βοηθήσει σημαντικά και τη λειτουργία του ΣΗΛΥΑ και τη συνεννόηση ανάμεσα στις υπηρεσίες της Δημόσιας Διοίκησης.

11. Με την προτεινόμενη διάταξη προσδιορίζεται ότι η υποβολή και η διεκπεραίωση των σχετικών αιτήσεων γίνεται μέσω του Συστήματος Ηλεκτρονικής Υποβολής Αιτήσεων (ΣΗΛΥΑ), ενώ καταργείται και η θεώρηση σχεδίων από την ΕΕΤΤ που με τη χρήση του ηλεκτρονικού συστήματος καθίσταται περιττή.

12 - 16. Με τις προτεινόμενες διατάξεις των παραγράφων 14 έως 18 απλοποιείται το θεσμικό πλαίσιο, διευκρινίζονται ασάφειες και επιταχύνονται οι διαδικασίες αδειοδότησης του δικτύου των εταιρειών κινητής τηλεφωνίας. Μεγάλο μέρος των δυσχερειών και καθυστερήσεων που παρατηρούνται οφείλεται στις μη σαφείς διατάξεις του άρθρου 30 του ν. 4070/2012 (Α' 82), με αποτέλεσμα τη μη πιστή εφαρμογή του νόμου από συναρμόδιες Υπηρεσίες, που εμπλέκονται στη διαδικασία αδειοδότησης. Με τις υπόψη προτεινόμενες τροποποιήσεις επιλύονται πρακτικά ζητήματα και αποκαθίσταται η ασφάλεια δικαίου.

Επιπροσθέτως, λόγοι ενιαίας εφαρμογής και αποφυγής έκδοσης αντιφατικών αποφάσεων μεταξύ Περιφερειάρχων επιβάλλουν την αντικατάσταση του Περιφερειάρχη από τον Γενικό Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης σε περίπτωση κατάθεσης προσφυγών κατά αποφάσεων πολεοδομικών αρχών. Επιπλέον, επιλύεται το ζήτημα της αναβάθμισης των κεραιοσυστημάτων σε περίπτωση που απαιτηθεί να προσφερθούν νέες υπηρεσίες στο καταναλωτικό κοινό. Τέλος, για λόγους αποσαφήνισης και ομοιομορφίας στις διατάξεις του άρθρου 30 παράγραφοι 16 και 17 του ν. 4070/2012 προτείνονται προσθήκες, οι οποίες είχαν επισημανθεί από συναρμόδιες Υπηρεσίες (Ε.Ε.Τ.Τ., Πολεοδομίες) κατά το στάδιο της αδειοδοτικής διαδικασίας.

17. Προφανώς εκ παραδρομής στην περίπτωση ζ της παραγράφου 1 του άρθρου 65 έχει γίνει αναφορά στο μηχανισμό εκκίνησης των διαδικασιών επίλυσης της παραγράφου 5 του ίδιου άρθρου, αλλά παράγραφος πέντε (5) δεν υφίσταται στο άρθρο. Αντίθετα, αναφορικά με τη διαδικασία επίλυσης των σχετικών διαφορών

γίνεται λόγος στην παράγραφο 4 του ίδιου άρθρου, ώστε πρέπει να διορθωθεί το νούμερο πέντε (5) με το νούμερο τέσσερα (4), αφού καθίσταται σαφές ότι η αναφορά παραπέμπει στην παράγραφο τέσσερα (4) του άρθρου.

18. Στην παράγραφο 6 του άρθρου 75 του ν. 4070/2012 (Α' 82) ορίζεται ότι ποσοστό έως 80% του θετικού οικονομικού αποτελέσματος της διαχείρισης, εκάστης διετίας, της Ε.Ε.Τ.Τ. αποδίδεται ως δημόσιο έσοδο στον Κρατικό Προϋπολογισμό. Επίσης, ορίζεται ότι το απομένον ποσοστό έως 20% παραμένει στην Ε.Ε.Τ.Τ. και διατίθεται για δαπάνες της Γενικής Γραμματείας Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ύστερα από απόφαση του ίδιου Υπουργού. Με την προτεινόμενη ρύθμιση γίνονται οι απαραίτητες προσθήκες, προκειμένου η απόδοση των διαθεσίμων χρηματικών ποσών να καθίσταται προσφορότερη, σύμφωνα με τις ανάγκες του Κρατικού Προϋπολογισμού, πάντα ύστερα από αιτιολογημένη εισήγηση της αρμόδιας ανεξάρτητης Αρχής (Ε.Ε.Τ.Τ.). Ειδικότερα, με την υπό κρίση ρύθμιση προτείνεται αφενός η παραπάνω απόδοση στον Κρατικό Προϋπολογισμό να γίνεται κάθε έτος, αντί της διετίας που προβλέπεται μέχρι σήμερα. Επίσης, προβλέπεται ότι το πλεόνασμα που προκύπτει από τα αδιάθετα ποσά εκ μέρους της Γενικής Γραμματείας Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων αποδίδεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ως δημόσιο έσοδο στον Κρατικό Προϋπολογισμό, ύστερα από αιτιολογημένη εισήγηση της Ε.Ε.Τ.Τ. Συγκεκριμένα, επιλύεται το ζήτημα της απόδοσης του εκάστοτε σχηματιζόμενου και αδιάθετου αποθεματικού, που παραμένει στην Ε.Ε.Τ.Τ., μετά την αφαίρεση ποσοστού 80% και όσων ποσών διατίθενται με αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για τις ανάγκες της Γενικής Γραμματείας Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων, αφού παρακρατηθούν οι απαραίτητες προβλέψεις εκτάκτων δαπανών και τρεχουσών ταμειακών αναγκών, για τη διασφάλιση της οικονομικής αυτοτέλειας και ανεξαρτησίας της Ε.Ε.Τ.Τ. Κατ' αυτόν τον τρόπο, αφενός διασφαλίζεται η απόδοση εντός του 2014 του ποσοστού από το θετικό οικονομικό

αποτέλεσμα της διετίας 2012-2013, βάσει της ισχύουσας διάταξης του Ν. 4070/2012, το οποίο έχει ήδη προϋπολογιστεί και ενσωματωθεί στον Προϋπολογισμό έτους 2014, καθώς και η απόδοση του επιπλέον ποσού από τα αδιάθετα αποθεματικά της Ε.Ε.Τ.Τ. των ετών 1995-2012. Αφετέρου, κατοχυρώνεται εφεξής η απόδοση σε ετήσια βάση, από το 2015 και έπειτα, τόσο του ποσοστού του οικονομικού αποτελέσματος της προηγούμενης χρήσης όσο και του τυχόν αδιάθετου ποσού του αποθεματικού με την έκδοση των δύο διακριτών αποφάσεων των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, όπως προβλέπεται στη διάταξη.

20. Δημιουργείται σύγχυση σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται σε περιπτώσεις παραβάσεων των διατάξεων που διέπουν τη διάθεση στην αγορά, την ελεύθερη κυκλοφορία και τη θέση σε λειτουργία του ραδιοεξοπλισμού και του τηλεπικοινωνιακού τερματικού εξοπλισμού, δεδομένου ότι οι αμέσως επόμενες παράγραφοι 1 και 2 του άρθρου 77 καθορίζουν τις διοικητικές κυρώσεις και τη διαδικασία επιβολής τους σε παρόχους ηλεκτρονικών επικοινωνιών στις ρητά προβλεπόμενες περιπτώσεις της παραγράφου 1 του εν λόγω άρθρου.

21. Η εισαγωγή της εν λόγω περίπτωσης κρίνεται απαραίτητη προκειμένου να αντιμετωπισθεί το αυξανόμενο κόστος των μετακινήσεων των συνεργείων εποπτείας και της συντήρησης των οχημάτων και του εξοπλισμού εποπτείας, καθώς και για να αποφευχθεί η εύκολη και «αβασάνιστη» υποβολή καταγγελιών, τόσο από πολίτες όσο και από χρήστες φάσματος οι οποίοι δεν έχουν καταβάλει τέλη χρήσης για τις συχνότητες που χρησιμοποιούν και οι οποίες συχνά οδηγούν σε άσκοπες μετακινήσεις συνεργείων (επί παραδείγματι, για καταγγελίες παρεμβολών σε τηλεοπτικούς δέκτες που τελικά αποδεικνύεται ότι είναι κάποιο πρόβλημα του συστήματος λήψης).

22. Οι εν λόγω τροποποιήσεις κρίνονται αναγκαίες, δεδομένου ότι πρέπει να ορίζονται κατά τρόπο σαφή οι διοικητικές κυρώσεις που δύναται να επιβάλλει η

Ε.Ε.Τ.Τ. σε περιπτώσεις παραβάσεων των διατάξεων που διέπουν ειδικά τη διάθεση στην αγορά, την ελεύθερη κυκλοφορία και τη θέση σε λειτουργία του ραδιοεξοπλισμού και του τηλεπικοινωνιακού τερματικού εξοπλισμού, καθώς και η διαδικασία επιβολής αυτών.

23. Οι διοικητικές κυρώσεις που δύναται να επιβάλλει η Ε.Ε.Τ.Τ. σε περιπτώσεις παραβάσεων των διατάξεων που διέπουν τη διάθεση στην αγορά, την ελεύθερη κυκλοφορία και τη θέση σε λειτουργία του ραδιοεξοπλισμού και του τηλεπικοινωνιακού τερματικού εξοπλισμού πρέπει να ορισθούν σε ξεχωριστή παράγραφο, προς αποφυγή κατά τα ως άνω σύγχυσης, και στο πλαίσιο της ασφάλειας δικαίου και χρηστής διοίκησης.

24. Η πολυπλοκότητα των υποθέσεων που χειρίζεται η ΕΕΤΤ στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της και τα ιδιαίτερα τεχνικά ζητήματα που ανακύπτουν κατά την εξέτασή τους επιβάλλει να παρέχεται στην ΕΕΤΤ η ευχέρεια να ορίσει τη διάρκεια ισχύος των προσωρινών μέτρων κρίνοντας η ίδια τις συνθήκες κατά περίπτωση.

Άρθρο 61

Αδειοδότηση κεραιοσυστημάτων ραδιοφωνικών σταθμών

Οι νομίμως λειτουργούντες ραδιοφωνικοί σταθμοί με εγκατεστημένες κατασκευές κεραιών, εν αναμονή της εκδόσεως των οριστικών Χαρτών Συχνοτήτων και της ολοκλήρωσης της αδειοδότησης από το ΕΣΡ με βάση τις διαγωνιστικές διαδικασίες του ν. 3592/2007, καλούνται να δηλώσουν στην Ε.Ε.Τ.Τ. σε συγκεκριμένη σύντομη προθεσμία (6 μήνες) όλα τα κεραιοσυστήματά τους με πλήρη καταγραφή των αναγκαίων τεχνικών και λειτουργικών τους χαρακτηριστικών. Με τις δηλώσεις αυτές η ΕΕΤΤ δύναται πλέον να ασκεί τη δέουσα εποπτεία και τον έλεγχο επί όλων των εγκατεστημένων ραδιοφωνικών κεραιοσυστημάτων και παράλληλα οι δημόσιες

υπηρεσίες (ιδίως η ΥΠΑ για την ασφάλεια της αεροπλοΐας) θα μπορούν να γνωρίζουν ανά πάσα στιγμή τη θέση και τα όρια εκπομπής των δηλωθέντων κεραιοσυστημάτων μέχρι την οριστική αδειοδότηση, προκειμένου να επιβάλλονται κυρώσεις σε περιπτώσεις μη συμμόρφωσης με την κείμενη νομοθεσία.

Άρθρο 62

Ρυθμίσεις θεμάτων αδειοδότησης παρόχων δικτύου

Εξαιτίας της ολοκλήρωσης από την Ε.Ε.Τ.Τ. της διαγωνιστικής διαδικασίας αδειοδότησης των παρόχων δικτύου επίγειας ψηφιακής ευρυεκπομπής πολύ πρόσφατα και συγκεκριμένα στις αρχές Φεβρουαρίου του τρέχοντος έτους, υπάρχει πλέον αντικειμενικά ελάχιστος χρόνος - σύμφωνα με το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο - για την ολοκλήρωση της αδειοδότησης του δικτύου επίγειας ψηφιακής τηλεόρασης, το οποίο αποτελείται κατά κύριο λόγο από υφιστάμενες κατασκευές κεραιών στα συγκεκριμένα κέντρα εκπομπής, που ορίζει η ΚΥΑ 42800/5-10-2012 του Υφυπουργού στον Πρωθυπουργό και του Αναπληρωτή Υπουργού Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (Β' 2704). Για τον λόγο αυτό, αλλά και για την αποφυγή περαιτέρω περιβαλλοντικής επιβάρυνσης, η οποία θα επιτευχθεί με τη χρήση υφιστάμενων κατασκευών κεραιών αντί για την δημιουργία νέων, παρίσταται ανάγκη όπως δοθεί στους παρόχους δικτύου επίγειας ψηφιακής τηλεόρασης ο απαραίτητος χρόνος, προκειμένου να αδειοδοτήσουν τις κατασκευών κεραιών τους, οι οποίες βρίσκονται στα κέντρα εκπομπής, που προβλέπονται στην ως άνω κοινή υπουργική απόφαση. Ενόψει των ανωτέρω, προτείνεται η εισαγωγή διάταξης που θα προβλέπει ότι οι αδειοδοτημένοι πάροχοι δικτύου, όπως αυτοί ορίζονται στη σχετική νομοθεσία και η ΝΕΡΙΤ Α.Ε. οφείλουν μέχρι τις 30-04-2015 να καταθέσουν πλήρη φάκελο με όλα τα προβλεπόμενα στο ν. 4070/2012 δικαιολογητικά για χορήγηση άδειας κατασκευής κεραιάς από την Ε.Ε.Τ.Τ. για όλες τις ανωτέρω κατασκευές κεραιών. Επιπροσθέτως, επειδή η ψηφιακή μετάβαση γίνεται σταδιακά, περιέχεται

πρόβλεψη για τις περιοχές όπου θα υπάρχει αναλογική εκπομπή μέχρι την οριστική ψηφιακή ευρυεκπομπή.

Άρθρο 63

Τροποποίηση διατάξεων του ν. 4053/2012

Με την προτεινόμενη διάταξη αποσαφηνίζεται ότι η Ε.Ε.Τ.Τ., σε περιπτώσεις παράβασης κανόνων ανταγωνισμού, δύναται να επιβάλλει τα πρόστιμα που προβλέπονται στον ν. 3959/2011.

Άρθρο 64

Τροποποίηση του άρθρου 65 του ν. 4155/2013

Οι τροποποιήσεις αυτές είναι απαραίτητες για την διευκρίνιση ασαφειών που παρουσίαζε η αρχική διατύπωση, με αποτέλεσμα να υπάρξει σύγχυση κατά την εφαρμογή του άρθρου και σε κάποιες περιπτώσεις καταχρηστική εφαρμογή αυτού από ραδιοφωνικούς σταθμούς. Επιπλέον, με τη νέα διατύπωση και σε συνδυασμό με την παρ. 6 του ιδίου άρθρου, θα διευκολυνθεί η εποπτεία του ραδιοφωνικού φάσματος και, πρωτίστως, θα προστατευθούν τα ραδιοδίκτυα της αεροναυτιλίας, καθώς η ανεξέλεγκτη αύξηση των ραδιοφωνικών εκπομπών, τόσο σε ό,τι αφορά τη συχνότητα όσο και σε ό,τι αφορά την κάλυψη (που συνδέεται κυρίως με την επιλογή της θέσης και την ισχύ εκπομπής) προκαλεί αφενός αύξηση των προϊόντων ενδοδιαμόρφωσης στους δέκτες της ΥΠΑ και αφετέρου απευαισθητοποίηση των δεκτών της ΥΠΑ, λόγω αύξησης της στάθμης θορύβου στη ζώνη συχνοτήτων της ΥΠΑ. Τα προβλήματα αυτά είναι εντονότερα (και συχνά εμφανίζονται μόνο) στους δέκτες των αεροσκαφών με αποτέλεσμα να είναι δυσχερής (και συχνά αδύνατη) η επίλυσή τους από την Ε.Ε.Τ.Τ. μέσω των διενεργούμενων ελέγχων στο έδαφος.

Άρθρο 65

Τροποποίηση διατάξεων του άρθρου 24Α του ν. 2075/1992

Μετά από μία σειρά νομοθετημάτων που αφορούν στη ρύθμιση αυθαιρέτων κατασκευών, όπως είναι οι νόμοι 3775/2009, 3843/2010, 4014/2011 και ιδιαίτερα μετά την ισχύ των διατάξεων του ν. 4178/2013 (Α' 174), βάσει των οποίων δίνεται η δυνατότητα εκτέλεσης οικοδομικών εργασιών σε ρυθμισμένους χώρους, αλλά και μετά την τροποποίηση των διατάξεων του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού (ν. 4067/2012) με τον πρόσφατο νόμο 4258/2014 (Α' 94), προέκυψε η ανάγκη τροποποίησης του περιεχομένου της υπεύθυνης δήλωσης μηχανικού του άρθρου 24Α του ν. 2075/1992 (Α' 129), η οποία υποβάλλεται υποχρεωτικά κατά την αδειοδότηση κεραιών κινητής τηλεφωνίας, όπως προβλέπεται από τις διατάξεις των νόμων 4070/2012 (Α' 82) και 4053/2012 (Α' 44). Η τροποποίηση αυτή γίνεται προκειμένου το περιεχόμενο της παραπάνω δήλωσης να εναρμονιστεί με το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο που ισχύει για τις κατασκευές.

Άρθρο 66

Ρύθμιση θεμάτων ΕΛ.ΤΑ.

Στη θέση "ΜΠΑΦΙ - ΚΕΡΑΜΙΔΙ" της Κοινότητας Κρυονερίου του Νομού Αττικής, στο χώρο και με τους όρους και περιορισμούς ανέγερσης που ορίστηκαν με το άρθρο 24 του ν. 3185/2003 (Α' 229), έχει κατασκευασθεί το Αυτοματοποιημένο Κέντρο Διαλογής των Ελληνικών Ταχυδρομείων (Κ.Δ. Αττικής). Οι άδειες για την κατασκευή των ανωτέρω εγκαταστάσεων χορηγήθηκαν από την πρώην Διεύθυνση Οικοδομικών και Κτιριοδομικών Κανονισμών του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και

Δημοσίων Έργων (Δ.Ο.Κ.Κ.) κατά τη διαδικασία της παραγράφου 1 του άρθρου 5 του ν. 2947/2001 και είναι:

- α) Η Οικοδομική Άδεια 42709 / 19.11.2003 / Δ.Ο.Κ.Κ., κοπής δένδρων και προσθήκης κατ' επέκταση υφιστάμενου κτιρίου για την μετεγκατάσταση του αυτοματοποιημένου Κέντρου Διαλογής Αττικής (ΚΔΑ) ΕΛ.ΤΑ. και
- β) Η Αναθεώρηση Οικοδομικής Άδειας 17538 / 17.06.2005 Δ.Ο.Κ.Κ., λόγω νέας μελέτης στατικών και των αλλαγών της συνημμένης της Τεχνικής Έκθεσης, προκειμένου να εφαρμοσθούν οι νέοι αυξημένοι συντελεστές σεισμικής επιτάχυνσης του εδάφους, που καθιερώθηκαν με την Υπουργική Απόφαση Δ17α/115/9/ΦΝ275 / 07.08.2003 / Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (Β' 1154).

Το κτηριακό συγκρότημα του Κ.Δ. Αττικής κατασκευάστηκε με πιστή εφαρμογή των παραπάνω Αδειών Οικοδομής (Αρχικής και Αναθεωρημένης) και οι εργασίες κατασκευής ολοκληρώθηκαν με τη διαμόρφωση και φύτευση του ελεύθερου περιβάλλοντος χώρου. Εντούτοις, η συναρμοδιότητα περισσότερων Υπηρεσιών (Δ.Ο.Κ.Κ., τοπική Πολεοδομία κλπ.) στην έκδοση και αναθεώρηση των Αδειών Οικοδομής έχει δημιουργήσει ανυπέρβλητες δυσχέρειες στην ολοκλήρωση και τελική αδειοδότηση του έργου. Ενόψει των ανωτέρω, και προς επίλυση του ζητήματος που έχει ανακύψει και προκειμένου να αρθούν οι δυσχέρειες αυτές κρίνεται αναγκαίο να προστεθεί η προτεινόμενη ρύθμιση, σύμφωνα με την οποία η Διεύθυνση Αρχιτεκτονικής, Οικοδομικών Κανονισμών και Αδειοδοτήσεων του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, σύμφωνα με το π.δ. 100/2014 (Α' 167) θα είναι αρμόδια να εκδώσει την Τελική Αναθεώρηση της Άδειας Οικοδομής του Αυτοματοποιημένου Κέντρου Διαλογής Αττικής στο Κρυονέρι, όπως αυτό υφίσταται και λειτουργεί σήμερα με βάση τα σχέδια "όπως κατασκευάστηκε" της Α' & Β' φάσης κατασκευής του.

Άρθρο 67

Ρύθμιση θεμάτων τηλεφωνικών γραμμών έκτακτης ανάγκης

Καθώς η χρήση των ζητούμενων αριθμών σύντομων κωδικών και ειδικών ραδιοδικτύων εξυπηρετεί σκοπούς νομικών προσώπων ιδιωτικού δικαίου που έχουν αποκλειστικά κοινωνικό και όχι κερδοσκοπικό ή εμπορικό χαρακτήρα, για την εξυπηρέτηση δράσεων κοινωνικής φροντίδας, προτείνεται η απαλλαγή οποιωνδήποτε τελών ειδικής άδειας, χρήσης αριθμών και διοικητικών τελών για φορείς με Πανελλήνια δράση, οι οποίοι διαθέτουν ειδική πιστοποίηση ΝΠΙΔ ως φορέων παροχής υπηρεσιών κοινωνικής φροντίδας μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, και ελεγκτικούς μηχανισμούς, προκειμένου να διευκολύνεται η δράση κοινωνικού χαρακτήρα προς όφελος των πολιτών.

Οι γραμμές εξυπηρετούν επί της ουσίας καταστάσεις «έκτακτης ανάγκης» καθώς χρησιμοποιούνται για να αντιμετωπίζονται και προλαμβάνονται άμεσα και έγκαιρα φαινόμενα αρπαγής-κακοποίησης-παραμέλησης-εκμετάλλευσης-παράνομης διακίνησης και εξαφάνισης παιδιών και γενικά παιδιών που βρίσκονται σε κίνδυνο, καθώς επίσης και για την λειτουργία του αριθμού 112 (άρθρο 70, ν.4070/2012). Για το λόγο αυτό οι εν λόγω γραμμές θα πρέπει να αντιμετωπίζονται κατά προτεραιότητα από τους παρόχους ηλεκτρονικών επικοινωνιών (σε τεχνική κάλυψη, εξυπηρέτηση και συνεργασία), όπως και οι λοιποί εθνικοί αριθμοί εκτάκτου ανάγκης (π.χ. 112, 100), προκειμένου να διασφαλίζεται η πλήρης και αδιάλειπτη λειτουργία των γραμμών για την αντιμετώπιση των φαινομένων Αρπαγής και Εξαφάνισης Παιδιών και γενικά περιστατικά παιδιών που βρίσκονται σε κίνδυνο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η'

ΡΥΘΜΙΣΗ ΘΕΜΑΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

Άρθρο 68

Τροποποίηση του άρθρου 8 του ν. 2744/1999

Με την παραγράφου 1 του άρθρου 8, επαναπροσδιορίζεται η γεωγραφική περιοχή δραστηριότητας της Ε.ΥΔ.Α.Π. και συνδέεται πλέον με τον ν. 3852/2010 (Πρόγραμμα Καλλικράτης), που επέβαλλε τη συγχώνευση οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης, και εκτείνεται στους Δήμους της Περιφέρειας Αττικής, όπως αυτοί ορίζονται στο εδάφιο θ' της παραγράφου 3 του άρθρου 3 του ν. 3852/2010, πλην των δήμων Αίγινας, Τροιζηνίας, Κυθήρων, Αγκιστρίου, Σπετσών, Ύδρας και Πόρου της Περιφερειακής Ενότητας Νήσων της Περιφέρειας Αττικής. Με την τροποποίηση αυτή, η Ε.ΥΔ.Α.Π. έχει πλέον τη δυνατότητα να δραστηριοποιηθεί σε όλες της περιοχές της Περιφέρειας Αττικής, (πλην των περισσότερων νήσων για καθαρά γεωγραφικούς λόγους), που κάποιες από αυτές σήμερα είναι εκτός αρμοδιότητας ΕΥΔΑΠ και έχουν ανάγκη από αναβαθμισμένες υπηρεσίες ύδρευσης - αποχέτευσης.

Με την παράγραφο 2, δίνεται η εναλλακτική δυνατότητα στην Ε.ΥΔ.Α.Π., είτε να παραλαμβάνει τα νέα δίκτυα κατά κυριότητα είτε να αναλαμβάνει την διαχείρισή τους, εντός της διευρυμένης περιοχής αρμοδιότητας, που ισχύει με την παράγραφο 1. Με την αλλαγή αυτή προβλέπεται εναλλακτικά η δυνατότητα να διατηρεί ο εκάστοτε Δήμος την κυριότητα του τοπικού δικτύου και να αναθέτει μόνο την μακροχρόνια διαχείριση των δικτύων του στην ΕΥΔΑΠ. Διευκρινίζεται επίσης ότι πριν από την υπογραφή σύμβασης μεταξύ της ΕΥΔΑΠ και του ενδιαφερόμενου εντός δραστηριότητας Ο.Τ.Α. ουδεμία υποχρέωση αναλαμβάνει η ΕΥΔΑΠ καθώς μόνος αρμόδιος για την παροχή υπηρεσιών ύδρευσης ή και αποχέτευσης παραμένει ο Δήμος. Τέλος ορίζεται πλέον ρητά ότι τα δίκτυα αποχέτευσης που θα

κατασκευαστούν στους εντός της περιοχής δραστηριότητας της παραγράφου 1 της προτεινόμενης τροποποίησης, μετά την έναρξη ισχύος αυτής περιέχονται αυτοδικαίως στην κυριότητα της Ε.ΥΔ.Α.Π, σύμφωνα με τα ισχύοντα στο άρθρο 3 παρ. 5 της Δ16γ/010/178/Γ/21.04.2009 Απόφασης του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (ΦΕΚ Β'846).

Με την παράγραφο 3 , ορίζεται ρητά ότι η Ε.ΥΔ.Α.Π. θα μπορεί να επεκτείνει τη δραστηριότητα της και εκτός της περιοχής της Περιφέρειας Αττικής όπως ορίζεται από την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου. Προϋπόθεση για την επέκταση αυτή, είναι η υπογραφή σχετικής σύμβασης με κάθε ενδιαφερόμενο Δήμο που είναι εκτός δραστηριότητας της, η οποία θα πρέπει στη συνέχεια, να εγκρίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Εσωτερικών και Υποδομών Μεταφορών & Δικτύων.

Με την παράγραφο 4, προβλέπεται καθεστώς κατά παρέκκλιση απόσπασης -σύμφωνα με τα οριζόμενα στη σύμβαση- των εργαζομένων που απασχολούνται στις υπηρεσίες ύδρευσης και αποχέτευσης των Ο.Τ.Α., όταν το δίκτυο τους περιέρχεται κατά κυριότητα ή κατά διαχείριση στην Ε.ΥΔ.Α.Π. Η απόσπαση διενεργείται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Με την παράγραφο 5 , δίνεται η δυνατότητα στην Ε.ΥΔ.Α.Π., λαμβάνοντας υπόψη τις γεωγραφικές, κατασκευαστικές και λοιπές ιδιαιτερότητες που υπάρχουν στις περιοχές που θα δραστηριοποιηθεί σύμφωνα με τα άρθρα 2 και 3, να ακολουθεί διαφορετική τιμολογιακή πολιτική, κατόπιν κοινής συμφωνίας με τον Δήμο, που θα καθορίζεται στη σχετική σύμβαση.

Άρθρο 69

Τροποποίηση διατάξεων του ν. 3164/2003

1. Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 1 μεταβιβάζεται στο Ελληνικό Δημόσιο και κατά χρήση στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων η κυριότητα δύο οικοπέδων, ιδιοκτησίας του Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας, μετά των επ' αυτών κτισμάτων, σε εφαρμογή του από 2002 Πρωτοκόλλου Συνεργασίας μεταξύ του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ και του Δημάρχου Δραπετσώνας.

Τα κτίσματα αυτά είναι τρεις (3) πολυκατοικίες που κατασκεύασε η Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων στο πλαίσιο της στεγαστικής αποκατάστασης των 150 οικογενειών της περιοχής Αγίου Διονυσίου Δραπετσώνας, των οποίων οι κατοικίες τους υπέστησαν σοβαρές ζημιές από το σεισμό του 1999. Για τη μεταβίβαση αυτή το Ελληνικό Δημόσιο και ο Δήμος Κερατσινίου - Δραπετσώνας απαλλάσσονται από την υποχρέωση καταβολής φόρου μεταβίβασης και υπεραξίας, διαφόρων τελών και αμοιβών, καθώς και προσκόμισης πιστοποιητικών.

Επίσης, προβλέπεται η σύνταξη των πράξεων σύστασης οριζόντιων ιδιοκτησιών ενώπιον συμβολαιογράφου και οι σχετικές πράξεις τυγχάνουν των ανωτέρω απαλλαγών.

2. Τέλος, με την παράγραφο 2 και επειδή κρίνεται επείγουσα η χορήγηση των οριστικών παραχωρητηρίων στους ιδιοκτήτες - η διαδικασία και οι προϋποθέσεις θα καθοριστούν με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων - οι ιδιοκτήτες των σεισμοπλήκτων κτισμάτων απαλλάσσονται από την υποχρέωση προσκόμισης οποιουδήποτε απαραίτητου πιστοποιητικού για την πράξη παραίτησής τους από τα εμπράγματα δικαιώματα επί των κατοικιών τους, οι οποίες περιέρχονται στο Ελληνικό Δημόσιο.

Άρθρο 70

Τροποποίηση διατάξεων της Κωδικοποίησης της Νομοθεσίας Δημοσίων Έργων (κ.ν. 3669/2008)

1 & 2. Με αυτή τη ρύθμιση προβλέπεται ρητά ο έλεγχος της γνησιότητας των εγγυητικών επιστολών συμμετοχής και καλής εκτέλεσης, καθώς υπάρχουν πολλές καταγγελίες προσκόμισης πλαστών εγγυήσεων από συμμετέχοντες και αναδόχους δημοσίων έργων. Ταυτόχρονα καθορίζονται, σε περίπτωση διαπίστωσης πλαστότητας, οι επιβαλλόμενες κυρώσεις κατά των εργοληπτικών επιχειρήσεων που προσκόμισαν πλαστές εγγυήσεις, όπως αποκλεισμός από την περαιτέρω διαδικασία, κήρυξη έκπτωσης, παραπομπή στον εισαγγελέα και πειθαρχική δίωξη. Τέλος, προβλέπονται πειθαρχικές ευθύνες των διοικητικών οργάνων που δεν ενήργησαν σύμφωνα με τα παραπάνω.

3. Το σημερινό σύστημα υπολογισμού των συντελεστών αναθεώρησης των τιμών των δημοσίων έργων, το οποίο βασίζεται σε περιγραφές εκτέλεσης εργασιών [διατιθέμενα μέσα (υλικά, εξοπλισμός, προσωπικό) και αποδόσεις εργαζομένων και εξοπλισμού] οι οποίες δεν ανταποκρίνονται πλέον στην πραγματικότητα, λόγω εξέλιξης της τεχνολογίας, έχει απαξιωθεί. Τα προκύπτοντα αποτελέσματα δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα.

Απαιτείται για την σωστή τιμολόγηση η προσαρμογή της περιγραφής των εργασιών στις σύγχρονες προδιαγραφές, στα σύγχρονα υλικά και στον σύγχρονο εξοπλισμό. Απαιτείται δηλαδή ένα σύγχρονο Εθνικό Σύστημα Τεχνικών Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Τεχνικών Έργων

Λόγω της ταχύτητας της εξέλιξης της τεχνολογίας, είναι σήμερα απαραίτητο να δημιουργηθεί ένας νέος Φορέας στον οποίον θα συμμετέχουν ισότιμα όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη που εμπλέκονται στην παραγωγή των τεχνικών έργων, δηλαδή Φορείς δημόσιοι αλλά και ιδιωτικοί, οι οποίοι έχουν άμεση πρόσβαση στην αγορά και στην τεχνολογία για την ενσωμάτωση των εξελίξεων στη διαδικασία υλοποίησης κατά προτεραιότητα των δημοσίων έργων που εκτελούνται από φορείς του δημόσιου τομέα και των ΟΤΑ κάθε βαθμού. Ο Φορέας αυτός θα αναλάβει τη δημιουργία του Εθνικού Συστήματος Τεχνικών Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Τεχνικών Έργων θα αναλάβει δηλαδή τις αρμοδιότητες της παρ. 24 ανωτέρω. Προς τούτο ο Φορέας θα συνεργάζεται τόσο κατά την δημιουργία του όσο και κατά την μετέπειτα λειτουργία του με ανάλογους Φορείς του εξωτερικού. Για τη σύσταση του Φορέα ο Υπουργός ΥΜΕΔΙ θα εκδώσει πρόσκληση προς όλους τους ενδιαφερόμενους να συμμετέχουν.

Για τη δημιουργία του Εθνικού Συστήματος Τεχνικών Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Τεχνικών Έργων, δηλαδή των πρώτων βάσεων δεδομένων, απαιτείται η χρηματοδότηση του Φορέα από εθνικούς και κοινοτικούς πόρους. Για τη συντήρηση, ενημέρωση και εκσυγχρονισμό των βάσεων αυτών ο Φορέας θα αυτοχρηματοδοτείται με βάση την απόφαση της παρ. 28 ανωτέρω.

Επειδή η δημιουργία των πιο πάνω βάσεων θα πάρει χρόνο και δεδομένου ότι το σημερινό σύστημα υπολογισμού των συντελεστών αναθεώρησης των τιμών των δημοσίων έργων έχει απαξιωθεί, γι αυτό από την 1-1-2013 και μέχρι την έναρξη λειτουργίας του Εθνικού Συστήματος Τεχνικών Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Τεχνικών Έργων, προτείνεται η χρησιμοποίηση ενός μόνο συντελεστή για τον υπολογισμό της αναθεώρησης, αυτού του Γενικού Δείκτη Τιμών Καταναλωτή της ΕΛΣΤΑΤ (ΓΔΤΚΑ) της Εθνικής Στατιστικής Αρχής.

4. Με την προτεινόμενη διάταξη τροποποιούνται οι διατάξεις του άρθρου 59 (Ποιότητα στα δημόσια έργα – Προγράμματα Ποιότητας Έργου (Π.Π.Ε)» της Κωδικοποίησης Νομοθεσίας Δημοσίων Έργων (κ.ν. 3669/2008.) Ειδικότερα, προστίθεται παράγραφος 4 στο άρθρο 59, προβλέπεται δε, για τη

διασφάλιση της ποιότητας στα έργα, συγκεκριμένο χρηματικό κονδύλιο (έως 2% του προϋπολογισμού) για το κόστος όλων των προβλεπόμενων ποιοτικών ελέγχων, συμπεριλαμβανομένου του ελέγχου από τον ειδικό σύμβουλο ποιότητας της παραγράφου 3, σύμφωνα με όσα πρόκειται να οριστούν με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Επίσης, με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ρυθμίζονται τα θέματα σχετικά με τους εν λόγω ελέγχους καθώς και οι δαπάνες και ο τρόπος πληρωμής τους.

5, 6, 7 & 8. Με το άρθρο 72 του ν. 4172/2013 καθίσταται υποχρεωτική η φορολόγηση στα σχηματισμένα αφορολόγητα αποθεματικά των τεχνικών εταιρειών και συνεπώς δεν υφίσταται λόγος αφαίρεσης από τα ίδια κεφάλαια των εταιρειών αυτών. Επίσης η καθυστέρηση πληρωμής των τιμολογημένων απαιτήσεων και ο συνεπακόλουθος αυξημένος δανεισμός των επιχειρήσεων για τη λειτουργία τους αιτιολογεί την αφαίρεση από τον παρανομαστή του συνόλου των τιμολογημένων απαιτήσεων.

Η μείωση των δεικτών βιωσιμότητας αποσκοπεί στον εξορθολογισμό των τιμών τους με βάση την τρέχουσα οικονομική κατάσταση και την κατάσταση του κατασκευαστικού κλάδου. Επίσης, η υποβάθμιση απευθείας στη 2^η τάξη, για τις εταιρείες 4^{ης} έως 7^{ης} τάξης, λόγω μη κάλυψης των δεικτών βιωσιμότητας ουσιαστικά τους στερεί το δικαίωμα να επανακαταταθούν στην τάξη που κατείχαν πριν τη μη κάλυψη των δεικτών βιωσιμότητας πριν την πάροδο κατ' ελάχιστο 6 ετών και ισοδυναμεί με διαγραφή από το Μ.Ε.ΕΠ.

Οι δείκτες βιωσιμότητας είναι μεγέθη, των οποίων η τιμή μεταβάλλεται σε μακρύ χρονικό διάστημα και ο ετήσιος έλεγχος για την κάλυψή τους αφαιρεί τη δυνατότητα των εταιρειών να διορθώσουν τις τιμές τους.

Η θεσμοθέτηση με το ν. 4155/2013 του κανόνα εγκυρότητας των προσωρινών οικονομικών καταστάσεων να είναι «στο τελευταίο ημερολογιακό τρίμηνο» (31/03, 30/06, 30/09 και 31/12), πριν την υποβολή της αίτησης δημιουργεί ανυπέρβλητα προβλήματα στις εργοληπτικές επιχειρήσεις 3^{ης} έως 7^{ης} τάξης, καθώς σε συνδυασμό με τις διατάξεις του άρθρου 97 του κ.ν. 3669/2008 που ορίζει τις προθεσμίες

υποβολής αίτησης αναθεώρησης και του άρθρου 99 του ίδιου νόμου που ορίζει ότι οι οικονομικές καταστάσεις πρέπει να έχουν δημοσιευτεί πριν την υποβολή της αίτησης, στερεί στις εταιρείες το δικαίωμα να προβούν σε διαδικασίες αύξησης μετοχικού κεφαλαίου ή συγχωνεύσεις ώστε να καλύψουν τα κριτήρια αναθεώρησης. Αντ' αυτού η βεβαίωση των προσωρινών οικονομικών καταστάσεων από Νόμιμο Ελεγκτή κατόπιν πλήρους ελέγχου σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Ελέγχου, εξασφαλίζει τη μέγιστη αξιοπιστία των προσωρινών οικονομικών καταστάσεων και τη βέλτιστη λογιστική απεικόνιση και παρακολούθηση των οικονομικών στοιχείων των εταιρειών.

9. Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 4 δίνεται η δυνατότητα σε στελέχη του Μητρώου Εμπειρίας Κατασκευαστών (ΜΕΚ), να χρησιμοποιούν την εμπειρία τους από περιστασιακή απασχόληση σε επιχείρηση συνδεδεμένη με αυτή που στελεχώνουν, προκειμένου να εγγραφούν, να καταταγούν και να αναθεωρήσουν την εγγραφή τους στο ΜΕΚ. Η ρύθμιση κρίνεται απαραίτητη για να μην εξαναγκάζονται σε διαρκή αλλαγή στελεχών συνδεδεμένες εργοληπτικές επιχειρήσεις του Μητρώου Εργοληπτικών Επιχειρήσεων (ΜΕΕΠ) στις περιπτώσεις που προκύπτει ανάγκη απασχόλησης στελεχών, το οποίο δεν ανήκει στη στελέχωση της επιχείρησης που το χρειάζεται, αλλά στελεχώνει άλλη επιχείρηση, που συνδέεται με αυτήν.

10 και 11. Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 4 παρέχεται η δυνατότητα εγγραφής στα έργα ηλεκτρονικού εξοπλισμού ηλεκτρολόγων μηχανικών και ηλεκτρολόγων μηχανικών και μηχανικών ηλεκτρονικών υπολογιστών (Η/Υ), οι οποίοι μετά τον διαχωρισμό του κλάδου Ηλεκτρολόγων Μηχανολόγων Μηχανικών καλύπτουν με το γνωστικό τους αντικείμενο την κατηγορία των έργων αυτών. Επειδή όμως και οι Πτυχιούχοι Μηχανικοί Τ.Ε.Ι. αντίστοιχων ειδικοτήτων καλύπτουν με το γνωστικό τους αντικείμενο την κατηγορία των έργων αυτών προτείνεται η αντικατάσταση και της διάταξης της περίπτωσης η' του άρθρου 110 του ν.3669/2008.

12. Στη χώρα μας λειτουργούν πολλά τεχνητά φράγματα και περίπου το 80% από αυτά χαρακτηρίζονται ως μεγάλα, σύμφωνα με τη Διεθνή Επιτροπή Μεγάλων Φραγμάτων (ICOLD). Παράλληλα, ένας μεγάλος αριθμός φραγμάτων βρίσκεται σε φάσεις μελέτης και κατασκευής. Τα φράγματα είναι μεν απολύτως απαραίτητα για τη διαχείριση των υδατικών πόρων και την παραγωγή ενέργειας, αποτελούν όμως κατασκευές υψηλής επικινδυνότητας που απαιτούν αυστηρούς ελέγχους σε όλες τις φάσεις τους (μελέτη, κατασκευή, λειτουργία). Πρόσφατα στοιχεία κατέδειξαν ότι πολλοί φορείς που εμπλέκονται με τη μελέτη και την κατασκευή φραγμάτων δεν διαθέτουν ανάλογη γνώση και εμπειρία, μερικά φράγματα παρουσίασαν αστοχίες κατά την πρώτη πλήρωσή τους, σημαντικός αριθμός φραγμάτων δεν επιθεωρούνται επαρκώς και λειτουργούν κάτω από αδιευκρίνιστες συνθήκες και τέλος, η Ελλάδα είναι μία από τις λίγες ευρωπαϊκές χώρες που δεν διαθέτει εθνικό κανονιστικό πλαίσιο που να ρυθμίζει θέματα ασφάλειας των φραγμάτων. Με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 4 δημιουργείται η Διοικητική Αρχή Φραγμάτων στο πρότυπο αντίστοιχης αρχής για τις σήραγγες, η οποία θα αναλάβει τον έλεγχο τήρησης του θεσμικού πλαισίου που αφορά στην ασφάλεια των φραγμάτων.

Άρθρο 71

Τροποποίηση διατάξεων του ν. 1575/1985

1. Με την προτεινόμενη τροποποίηση της παραγράφου 4 του άρθρου 6 του ν. 1575/1985 (Α' 207) επαναδιατυπώνεται η εξουσιοδοτική διάταξη της παραγράφου αυτής έτσι ώστε όλα τα θέματα που αφορούν στο επάγγελμα του τεχνίτη μηχανημάτων έργων και του τεχνίτη αγροτικών μηχανημάτων (προϋποθέσεις και διαδικασία αναγγελίας έναρξης του επαγγέλματος, έκδοση πιστοποιητικού προϋπηρεσίας κλπ.) να ρυθμίζονται με προεδρικό διάταγμα και τα τεχνικά θέματα που αφορούν στα συνεργεία μηχανημάτων έργων και αγροτικών μηχανημάτων (όροι και προϋποθέσεις λειτουργίας, έλεγχος, επιβολή κυρώσεων, τύπος και περιεχόμενο

βιβλίου του συνεργείου κλπ.) να ρυθμίζονται με απόφαση Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Η ισχύουσα εξουσιοδότηση προβλέπει παρομοίως τη ρύθμιση των πιο πάνω θεμάτων με την έκδοση προεδρικού διατάγματος και Υπουργικής απόφασης αλλά δε διαχωρίζει σαφώς τα θέματα που αφορούν στο επάγγελμα του τεχνίτη από τα θέματα που αφορούν στο συνεργείο συντήρησης με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται η έκδοση των προβλεπόμενων κανονιστικών ρυθμίσεων.

2. Για την εύρυθμη λειτουργία του επισκευαστικού κλάδου των μηχανημάτων έργων στη χώρα μας, προτείνεται η χορήγηση προσωρινών αδειών λειτουργίας στα λειτουργούντα συνεργεία επισκευής και συντήρησης μηχανημάτων έργων, μέχρι και την έκδοση του Προεδρικού Διατάγματος, το οποίο προβλέπεται από το άρθρο 6 του ν. 1575/1985, όπως αυτός ισχύει. Με την έκδοση του ανωτέρω προεδρικού διατάγματος, θα καθοριστούν οι όροι και οι προϋποθέσεις για τη χορήγηση της άδειας άσκησης του επαγγέλματος του τεχνίτη μηχανημάτων έργων, στο πλαίσιο των υποχρεώσεων για την απελευθέρωση των επαγγελματιών, και για τη χορήγηση των αδειών λειτουργίας των συνεργείων. Με το ίδιο ως άνω προεδρικό διάταγμα θα καθοριστούν επίσης η διαδικασία και τα αρμόδια όργανα για την έκδοση των ανωτέρω αδειών, οι προβλεπόμενες κυρώσεις για τους παραβάτες, οι ελάχιστες προδιαγραφές υγιεινής και ασφάλειας, προστασίας του περιβάλλοντος και οι κανόνες της τέχνης και της επιστήμης. Όταν εκδοθεί το εν λόγω προεδρικό διάταγμα και προκειμένου τα εν θέματι συνεργεία να συνεχίσουν τη λειτουργία τους θα πρέπει οι διαχειριστές αυτών να υποβάλουν όλα τα δικαιολογητικά που θα προβλέπονται σε σχετικά άρθρα του υπόψη προεδρικού διατάγματος, για να τύχουν της χορήγησης των, αορίστου χρονικής ισχύος, αδειών ίδρυσης και λειτουργίας.

Δεδομένου όμως ότι η έκδοση του ανωτέρω αναφερόμενου προεδρικού διατάγματος καθυστερεί και δημιουργούνται προβλήματα αθέμιτου ανταγωνισμού στις λειτουργούσες επιχειρήσεις του επισκευαστικού κλάδου των μηχανημάτων έργων στη χώρα μας, έως και την έκδοσή του, προτείνεται η χορήγηση προσωρινών αδειών

λειτουργίας για αυτές τις επιχειρήσεις. Με την προσωρινή αδειοδότηση θα μπορέσει να ελεγχθεί άμεσα η δραστηριότητα αυτή, αφού θα γίνει καταγραφή και αξιολόγηση των ήδη λειτουργούντων, πολλά εκ των οποίων από πολλών ετών, συνεργείων. Με τον τρόπο αυτόν θα καταχωρηθεί επισήμως η υπόψη δραστηριότητα και θα αποτραπεί η λειτουργία ανεξέλεγκτων συνεργείων, όπως γινόταν μέχρι τώρα σε πολλές περιπτώσεις. Τέλος θα εξασφαλισθεί η τήρηση βασικών προϋποθέσεων ασφάλειας, υγιεινής και προστασίας του περιβάλλοντος.

3. Με την τροποποίηση αυτή παρατείνεται για πέντε μήνες η προθεσμία υποβολής αιτήσεων για την έγκριση τύπου των μηχανημάτων έργων που εμπίπτουν στη ρύθμιση του άρθρου 111 του ν. 4199/2013, λόγω αδυναμίας της αρμόδιας Υπηρεσίας της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων να ανταποκριθεί μέσα στον προβλεπόμενο χρόνο του δεκαμήνου από τη δημοσίευση του ν. 4199/2013 στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης (δηλαδή μέχρι την 11.08.2014) στον πολύ μεγάλο όγκο των αιτήσεων που δέχεται.

Άρθρο 72

Τροποποίηση διατάξεων του Κώδικα Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων Ακινήτων (κ.ν. 2882/2001)

Με το προτεινόμενο άρθρο αυτό τροποποιούνται τα άρθρα 7Α και 8 του Κώδικα Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων Ακινήτων (κ.ν. 2882/2001, Α' 17) σχετικά με τις απαλλοτριώσεις ακινήτων.

Με την παράγραφο 1 προστίθεται νέο εδάφιο στην παράγραφο 1 του άρθρου 7Α, με το οποίο διευκρινίζεται ρητά πλέον ότι η ειδική απόφαση του Εφετείου που επιτρέπει την πραγματοποίηση εργασιών σε έργα γενικότερης σημασίας πριν από τον προσδιορισμό και την καταβολή της αποζημίωσης είναι άμεσα εκτελεστή και δεν απαιτείται καμιά περαιτέρω ενέργεια

Με την παράγραφο 2 τροποποιείται η παράγραφος 4 του άρθρου 7Α και γίνεται η ίδια ρητή διευκρίνιση σχετικά με την απόφαση του δικαστηρίου για την παράδοση του ακινήτου που απαλλοτριώνεται.

Με την παράγραφο 3 τροποποιείται η παράγραφος 2 του άρθρου 8 και προβλέπεται η καταβολή σε δικαιούχο αποζημίωσης για αναγκαστική απαλλοτρίωση χωρίς την προσκόμιση αναγνωριστικής απόφασης δικαστηρίου, αλλά μόνο με υποβολή από μέρους του σχετικής υπεύθυνης δήλωσης, στην περίπτωση που η αποζημίωση δεν υπερβαίνει τα 1500 ευρώ. Η καταβολή αυτή δεν θίγει τα δικαιώματα του πραγματικού ιδιοκτήτη, αν θεωρηθεί ότι η καταβολή έγινε σε μη κύριο, αλλά απαλλάσσει τον πραγματικό ιδιοκτήτη από δικαστικά έξοδα της αναγνωριστικής αγωγής που συνήθως υπερβαίνουν τα 1500 ευρώ.

Άρθρο 73

Λειτουργικές Δαπάνες εποπτευομένων από το ΥΠΥΜΕΔΙ Νομικών Προσώπων

Με τις προτεινόμενες διατάξεις ορίζεται ότι τα λειτουργικά έξοδα, όπως ενδεικτικά, μισθώματα κτηρίου, απαιτούμενη κίνηση του προσωπικού, αμοιβές προσωπικού με σύμβαση ορισμένου χρόνου ή μίσθωση υπηρεσιών ειδικού επιστημονικού προσωπικού, εν γένει διοικητικές και διαχειριστικές δαπάνες κλπ. των εποπτευόμενων νομικών προσώπων που εκτελούν έργα μεγάλης κλίμακας και οι ίδιοι πόροι δεν επαρκούν για την κάλυψη των αναγκαίων λειτουργικών δαπανών τους, θα καλύπτονται από ενάριθμα έργα του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων, προκειμένου να μη δημιουργηθούν προβλήματα στην τήρηση των χρονοδιαγραμμάτων εκτέλεσης των εν λόγω έργων.

Άρθρο 74

Τροποποίηση του άρθρου 12 του ν. 679/1977

Με την προτεινόμενη διάταξη προβλέπεται πλέον ρητά ότι οι διατάξεις του άρθρου 12 του ν. 679/1977, σύμφωνα με τις οποίες οι κύριοι ή κάτοχοι ακινήτων υποχρεούνται να ανέχονται εργασίες για την κατασκευή δημοσίων έργων όπως εγκατάσταση αγωγών, ύδρευσης, άρδευσης και αποχέτευσης, εφαρμόζονται και στα έργα αντιπλημμυρικής προστασίας, στα εγγειοβελτιωτικά έργα και γενικότερα στα συγχρηματοδοτούμενα έργα εθνικού επιπέδου ή στα έργα τα οποία έχουν ανατεθεί με συμβάσεις παραχώρησης που εκτελούνται από τη ΓΓΔΕ ή τα εποπτευόμενα νομικά της πρόσωπα. Επιπλέον, η ρύθμιση αυτή επεκτείνεται και στις ιδιοκτησίες που βρίσκονται εντός οικοδομικών τετραγώνων και οι οποίες έχουν καθοριστεί ως κοινόχρηστοι ή κοινωφελείς χώροι βάσει του εγκεκριμένου σχεδίου πόλεως, σύμφωνα με την πολεοδομική νομοθεσία. Η ρύθμιση αυτή κρίνεται απαραίτητη για την ταχεία απόκτηση των αναγκαίων εδαφικών εκτάσεων σε εντός σχεδίου περιοχές, προκειμένου να προχωρήσουν χωρίς καθυστερήσεις τα δημόσια έργα εξυπηρέτησης και προστασίας του κοινωνικού συνόλου.

Άρθρο 75

Τροποποίηση διατάξεων του π.δ. 138/2009

1. Με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 1 καταργείται η υποχρέωση της δέσμευσης του πτυχίου του μελετητή σε εταιρεία που έχει την επαγγελματική της έδρα στον ίδιο νομό που βρίσκεται και η επαγγελματική έδρα του μελετητή. Η υποχρέωση αυτή συνιστά αδικαιολόγητο περιορισμό στην πρόσβαση και στην άσκηση του επαγγέλματος του μελετητή, είναι αντίθετη με την αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών και ως εκ τούτου πρέπει να καταργηθεί.

2. Σύμφωνα με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 2 μπορεί να ορίζεται Γραμματέας της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Μητρώου (ΓΕΜ) οποιοσδήποτε υπάλληλος της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων του ΥΠΥΜΕΔΙ και όχι αποκλειστικά υπάλληλος της κατηγορίας ΠΕ, όπως άλλωστε προβλέπεται και για τα υπόλοιπα συλλογικά όργανα της ΓΓΔΕ. Η ΓΕΜ είναι μια γνωμοδοτική επιτροπή και δεν απαιτείται υποχρεωτικά ο Γραμματέας της να είναι ειδικών προσόντων υπάλληλος.

Άρθρο 76

Ρύθμιση θεμάτων της ανώνυμης εταιρείας «ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ Α.Ε.»

Με την παράγραφο 1 αίρεται η αμφισβήτηση αν οι προβλέψεις του Κώδικα Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων Ακινήτων (κ.ν. 2882/2001), που προέβλεπαν ρυθμίσεις για τον ΟΣΚ συνεχίζουν να εφαρμόζονται και για την ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΑΕ. Η εταιρεία ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΑΕ είτε συνεχίζει ήδη επιβληθείσες απαλλοτριώσεις είτε επιβάλλονται νέες για λογαριασμό της. Με τη διάταξη αυτή παρέχεται πλέον η δυνατότητα διόρθωσης των κτηματολογικών διαγραμμάτων από μηχανικούς της εταιρείας χωρίς να απαιτείται η ανάθεση αυτών σε τρίτους.

Με την παράγραφο 2 ρυθμίζεται η δυνατότητα χρηματοδότησης, που προέβλεπε η διάταξη της παραγράφου 1.γ. του άρθρου 132 του ν. 1892/1990 για τον ΟΣΚ και δια της οποίας ο εκάστοτε εποπτεύων Υπουργός είχε τη δυνατότητα σε έκτακτες περιπτώσεις (σεισμών κλπ.) να εντέλει την εταιρία να επιχορηγεί πληγέντες ΟΤΑ για εκπαιδευτικές ή άλλες υποδομές. Αντίστοιχη εντολή δόθηκε πρόσφατα για του σεισμούς της Κεφαλονιάς.

Με την παράγραφο 3 αναδιατυπώνεται η ρύθμιση της παρ. 3.5. εδ. γ' του άρθρου 132 του ν. 4199/2013, διότι αφενός η προθεσμία που προέβλεπε παρήλθε και αφετέρου διότι η πρόβλεψη για σύνταξη περιλήψεων και μεταγραφής για πάνω από

2500 ακίνητα της ΟΣΚ είναι ιδιαιτέρως χρονοβόρα και δαπανηρή διαδικασία, ως εκ τούτου προτείνεται ρύθμιση αντίστοιχη εκείνη που προέβλεπε το π.δ. 414/1998, όταν ο ΟΣΚ από ΝΠΔΔ μετατράπηκε σε ανώνυμη εταιρεία. Με την υφιστάμενη διάταξη η ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ είναι υποχρεωμένη αφενός να συντάξει έκθεση ακινήτων και αφετέρου να συντάξει και να υποβάλει περιλήψεις μεταγραφής για 2.500 περίπου ακίνητα, τα οποία πλέον, για να μεταγραφούν, απαιτείται η έκδοση τοπογραφικών, η υποβολή δηλώσεων - έστω και μηδενικών - στην αρμόδια Δ.Ο.Υ., ώστε να καταστεί εφικτή η σύνταξη των περιλήψεων. Η διαδικασία αυτή απαιτεί τεράστιο χρόνο και μεγάλο αριθμό δικηγόρων ή/και συμβολαιογράφων δυνάμενων να ανταποκριθούν στις άνω πρόνοιες, επιφέρει εμπλοκές με τις διατάξεις του ν. 4178/2013 και θα οδηγήσει στη μη μεταγραφή των ακινήτων, άλλως σε δυσανάλογη της εμπορικής τους αξία δαπάνη, αφού πρόκειται κυρίως για μη εκμεταλλεύσιμα ακίνητα εκπαιδευτικών υποδομών.

Με την παράγραφο 4 διατυπώνεται με σαφήνεια η αρμοδιότητα της Υπηρεσίας Δόμησης της εταιρείας να εκδίδει άδειες δόμησης και μόνο κατ' εξαίρεση να απαιτείται η έκδοση ΚΥΑ για παρέκκλιση από τις κείμενες διατάξεις. Με την υφιστάμενη διάταξη της παραγράφου 5.3. του άρθρου 132 του ν. 4199/2013 για κάθε έργο της ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΑΕ, ακόμη δηλαδή και για μικρού μεγέθους έργα, θα απαιτείται η έκδοση ΚΥΑ ή η έκδοση άδειας από την αρμόδια Υπηρεσία Δόμησης.

Η παράγραφος 5 είναι αναγκαία για την άρση διχογνωμιών ως προς το αν η ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΑΕ διατηρεί ως μονομετοχική εταιρεία του Δημοσίου τα δικονομικά και ουσιαστικά προνόμια αυτού και αν αίρεται η υποχρέωση καταβολής φόρου, με εξαίρεση το φόρο προστιθέμενης αξίας, για τον οποίο εφαρμόζονται οι διατάξεις του Κώδικα Φ.Π.Α. (ν. 2859/2000), και τον Ενιαίο Φόρο Ιδιοκτησίας Ακινήτων, όταν η εταιρεία αποκτά ακίνητα για την υλοποίηση της αρμοδιότητάς της. Η μη αναγνώριση των εν λόγω προνομίων οδηγεί στην υποχρέωση της εταιρείας για καταβολή φόρου μεταβίβασης, όταν Δήμος της παρέχει ακίνητο για να κτιστεί σχολείο με βάση δάνειο της ΕΤΕπ (που απαιτεί κυριότητα), παρότι η ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ

ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΑΕ προβαίνει στην απόκτηση αποκλειστικά και μόνο για δημόσια υποδομή. Αντίστοιχα, η εταιρεία οδηγείται σε πληρωμή δικαστικών και άλλων τελών. Με την παράγραφο 6 αίρεται η διχογνωμία σχετικά με το ποια προερχόμενα από τα καταργηθέντα "Ταμεία Ανέγερσης Διδακτηρίων" (ΤΑΔ) ακίνητα μεταβιβάζονται στους Δήμους. Ρητά εξαιρούνται ακίνητα που δεν εξυπηρετούν σχολικές υποδομές. Ήδη σήμερα διάφοροι Δήμοι ζητούν ακίνητα που προέρχονται από ΤΑΔ, τα οποία, όμως, δεν αποτελούν εκπαιδευτικές υποδομές, αλλά διαμερίσματα, καταστήματα κλπ., τα οποία η εταιρεία δύναται να εκμεταλλεύεται για την απόκτηση προσόδων ή να μεταβιβάσει στο ΤΑΙΠΕΔ κλπ.

Υπογραμμίζεται ότι η δραστηριότητα της "ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ Α.Ε." συνίσταται σε προσφορά υπηρεσιών αποκλειστικά και μόνο προς το Κράτος και αφορά υποδομές δημόσιου ενδιαφέροντος (κυρίως δομές εκπαίδευσης, νοσηλευτικές και υγειονομικές μονάδες, σωφρονιστικά ιδρύματα), οι οποίες δεν χρησιμοποιούνται για άσκηση ιδιωτικής οικονομικής δραστηριότητας. Ως εκ τούτου η "ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ Α.Ε." δεν συνιστά επιχείρηση και δεν εμπίπτει στους κανόνες δικαίου περί κρατικών ενισχύσεων, βάσει του άρθρου 107 ΣΛΕΕ.

Άρθρο 77

Ρύθμιση μετατάξεων και αποσπάσεων υπαλλήλων της εταιρίας "ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ Α.Ε."

Με την διάταξη της παρ. 1 του άρθρου 132 του Ν. 4199/2013 αποφασίστηκε η ίδρυση της εταιρία με την επωνυμία «ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ» και με διακριτικό τίτλο «ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΑΕ», στην οποία συγχωνεύθηκαν άμεσα οι εταιρίες α) «Δημόσια Επιχείρηση Ανέγερσης Νοσηλευτικών Μονάδων Ανώνυμη Εταιρία» με το διακριτικό τίτλο «Δ.ΕΠ.Α.ΝΟ.Μ. Α.Ε.» και β) «Οργανισμός Σχολικών Κτιρίων Ανώνυμη Εταιρία» με το διακριτικό τίτλο «ΟΣΚ ΑΕ», ενώ η εταιρία «ΘΕΜΙΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΑΕ» αποφασίστηκε να συγχωνευτεί στην ιδρυθείσα εταιρία μετά

την 31.7.2015. Η άνω νεοϊδρυθείσα εταιρία δραστηριοποιείται πλέον στον χώρο των δημοσίων κτιριακών υποδομών και όχι μόνο στον χώρο των νοσοκομειακών και εκπαιδευτικών υποδομών που δραστηριοποιούνταν οι συγχωνευθείσες σε αυτή εταιρίες, με αποτέλεσμα το πεδίο δραστηριοποίησης της νεοϊδρυθείσας εταιρίας να είναι εξαιρετικά ευρύτερο. Συγχρόνως στη νεοϊδρυθείσα εταιρία έχει μεταφερθεί το προσωπικό των συγχωνευθεισών εταιριών το οποίο όμως έχει δραστικά περιορισθεί λόγω των μέχρι σήμερα αποχωρήσεων υπαλλήλων λόγω συνταξιοδότησης. Η εταιρία ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΑΕ υλοποιεί τρία έργα ΣΔΙΤ (πυροσβεστικοί σταθμοί και σχολεία) και βρίσκεται σε διαπραγματεύσεις για την σύναψη χαμηλότοκων δανείων από την Ε.Τ.ΕΠ. με σκοπό την ανέγερση νέων σχολικών διδακτηρίων και νέων νοσοκομειακών μονάδων. Για την πραγμάτωση του σκοπού της η εταιρία δεν διαθέτει το αναγκαίο προσωπικό ιδίως τεχνικό προσωπικό (μηχανικούς, μηχανολόγους, τοπογράφους κλπ.), προσωπικό απολύτως αναγκαίο για την απρόσκοπτη εξέλιξη των εκτελούμενων αλλά και των προγραμματιζόμενων έργων. Με την προτεινόμενη ρύθμιση αποφεύγεται η προσφυγή σε προσλήψεις και τα κενά καλύπτονται με την μετακίνηση υπαλλήλων από φορείς του δημοσίου που καταργήθηκαν και προσωπικό που απασχολείται σε δομές εκτός του γνωστικού του αντικειμένου και επιτυγχάνεται οι ελλείψεις σε προσωπικό να καλυφθούν με μετατάξεις και αποσπάσεις προσωπικού που απασχολείται στο δημόσιο ή ευρύτερο δημόσιο τομέα. Με την προτεινόμενη ρύθμιση παρέχεται η δυνατότητα μετατάξεων και αποσπάσεων υπαλλήλων που απασχολούνται σε φορείς της παρ. 1 του άρθρου 14 του Ν. 2190/1994. Παρόμοιες προβλέψεις υπήρχαν στις παρ. 17 και 18 του άρθρου 2 του Ν. 3027/2002 για την συγχωνευθείσα εταιρία Οργανισμός Σχολικών Κτιρίων ΑΕ. Η παρούσα ρύθμιση δεν δημιουργεί δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.

Άρθρο 78

Τροποποίηση διατάξεων του ν. 3614/2007

Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 1 τίθεται προθεσμία για την υποβολή αιτημάτων παράτασης στον ανάδοχο και αντίστοιχα προθεσμία στην Αναθέτουσα Αρχή να εγκρίνει/απορρίψει το αίτημα αυτό. Επισημαίνεται, ότι ένας μεγάλος αριθμός των δημοσίων έργων του ΕΣΠΑ οδηγείται σε τέτοιες χρονικές παρατάσεις και ενώ κατά τα άλλα δεν συντρέχουν έτεροι λόγοι αστοχιών, οι δαπάνες τους τίθενται στον κίνδυνο της μη χρηματοδότησης καθώς η έλλειψη προθεσμιών δημιουργεί θέματα νομιμότητας των παρατάσεων αυτών.

Άρθρο 79

Ρυθμίσεις θεμάτων ποινικών ρητρών σε συμβάσεις δημοσίων έργων

Στις διατάξεις που ισχύουν για την κατασκευή δημοσίων έργων προβλέπεται η επιβολή, εις βάρος του αναδόχου, ποινικών ρητρών για υπέρβαση ενδεικτικής προθεσμίας οι οποίες παρακρατούνται από τον αμέσως επόμενο λογαριασμό μετά την επιβολή τους. Στις ίδιες διατάξεις προβλέπεται ότι οι ποινικές ρήτρες για υπέρβαση ενδεικτικών τμηματικών προθεσμιών ανακαλούνται υποχρεωτικά αν το έργο περατωθεί μέσα στη συνολική προθεσμία και τις τυχόν εγκεκριμένες παρατάσεις της. Από τη μέχρι σήμερα εμπειρία έχει διαπιστωθεί ότι οι επιβληθείσες στους αναδόχους δημοσίων έργων ποινικές ρήτρες για υπέρβαση ενδεικτικής τμηματικής προθεσμίας επιστρέφονται ατόκως σ' αυτούς μετά την παρέλευση

μεγάλου χρονικού διαστήματος. Όμως η παρακράτηση ποσού για ποινικές ρήτρες εις βάρος αναδόχου δημοσίου έργου που βρίσκεται σε εξέλιξη, δηλαδή η περικοπή ποσοστού του εργολαβικού ανταλλάγματος στερεί τον ανάδοχο από πόρους που είναι απαραίτητοι για την ομαλή χρηματοδότηση των εργασιών κατασκευής. Το πρόβλημα αυτό έχει επιταθεί ιδιαίτερα στις δύσκολες οικονομικές συνθήκες που διέρχεται η χώρα και τις δυσχέρειες δανεισμού από τις Τράπεζες που παρατηρούνται. Όλα αυτά έχουν ως άμεση συνέπεια να στερείται ουσιαστικά το έργο από αναγκαίους πόρους με αποτέλεσμα να προκαλούνται εμπόδια στην ομαλή πρόοδο των εργασιών και την ολοκλήρωση των έργων. Με την προτεινόμενη ρύθμιση επιδιώκεται η θεραπεία του ανωτέρω προβλήματος ώστε να μη στερούνται τα έργα των εν λόγω πόρων και ο εκάστοτε ανάδοχος να προβαίνει ανεμπόδια στην εκτέλεση των εργασιών. Επί πλέον ο συνετός και επιμελής ανάδοχος αν επιδείξει την αρμόζουσα επιμέλεια, φροντίδα και οργανωθεί κατάλληλα ώστε να πετύχει την πρώτη αποκλειστική προθεσμία του έργου που σχετίζεται με την ενδεικτική όπως προβλέπεται στο εγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα του έργου και για την οποία υπήρξε υπέρβασή της από τον ανάδοχο να επικροτείται αυτή η προσπάθειά του από τη μη επιβολή ποινικών ρητρών. Ουσιαστικά πρόκειται για μετάθεση του χρόνου ανάκλησης των επιβληθεισών ποινικών ρητρών που λειτουργεί και ως κίνητρο στον ανάδοχο να επιταχύνει τους ρυθμούς εκτέλεσης των εργασιών χωρίς επιβάρυνση του Δημοσίου. Σημειώνεται ότι η όλη συμπεριφορά του αναδόχου ειδικότερα σε ότι αφορά την τήρηση του εγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος θα είναι, όπως άλλωστε απαιτείται από το νόμο, υπό τη συνεχή εποπτεία και παρακολούθηση της αρμόδιας Διευθύνουσας Υπηρεσίας, η οποία αν διαπιστώσει υπαίτια από τον ανάδοχο υπέρβαση της αποκλειστικής προθεσμίας που σχετίζεται με την ενδεικτική θα επιβάλλει ποινικές ρήτρες τόσο για την ενδεικτική όσο και για την αποκλειστική σύμφωνα με τις λοιπές ισχύουσες διατάξεις για επιβολή ποινικών ρητρών λόγω της υπέρβασης των προθεσμιών του εγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος του έργου προστατεύοντας έτσι το δημόσιο συμφέρον.

Άρθρο 80

Οδοί διερχόμενες από ιδιοκτησίες της ΑΔΜΗΕ ΑΕ και της ΔΕΗ ΑΕ

Με την απόφαση Δ5/Η1/Β/Φ1/2031/22494/10-11-2006 (Β' 1704) του Υπουργού Ανάπτυξης, η διασύνδεση των νησιών των Κυκλάδων, ύστερα από εισήγηση της ΡΑΕ, χαρακτηρίστηκε έργο εξαιρετικού ενδιαφέροντος και γενικότερης σημασίας για τη χώρα. Όμως, η κατασκευή του Υ/Σ Μυκόνου καθίσταται ανέφικτη εξαιτίας υφισταμένου ρυμιδίου ιδιοκτησίας του Ελληνικού Δημοσίου, του οποίου το τελευταίο τμήμα περικλείεται από εδαφοτεμάχια ιδιοκτησίας της Α.Δ.Μ.Η.Ε. Α.Ε και της Δ.Ε.Η. Α.Ε. Το προαναφερόμενο ρυμίδιο έχει περιέλθει σε πλήρη αχρησία, είναι μη προσβάσιμο από τροχοφόρα, "εξυπηρετεί" μόνο τα γύρωθεν αυτού (βόρεια, νότια, δυτικά) ακίνητα ιδιοκτησίας της Δ.Ε.Η. και της Α.Δ.Μ.Η.Ε., αυτοαναιρώντας έτσι πρακτικά την αναγκαιότητα ύπαρξής του υπό τύπο κοινοχρησίας. Το συγκεκριμένο τμήμα του ρυμιδίου είναι επιτακτική ανάγκη να περιέλθει στην κυριότητα της Α.Δ.Μ.Η.Ε. Α.Ε. λόγω της υποχρεωτικής χωροθέτησης του κτιρίου GIS στη θέση αυτή. Παρά την ύπαρξη της διάταξης παραγράφου 7 του άρθρου 98 του ν. 4001/2011, θεωρείται αναγκαία και η παρούσα ρύθμιση για την άρση οποιωνδήποτε αμφιβολιών και των εμποδίων που ανέκυψαν, διακινδυνεύοντας την εκτέλεση ενός έργου εθνικής σημασίας, χρηματοδοτούμενου από κονδύλια ΕΣΠΑ. Το υπόψη έργο έχει δημοπρατηθεί και επίκειται η υπογραφή σύμβασης με τον ανάδοχο.

Άρθρο 81

Συγκρότηση Κέντρου Επιχειρησιακής Ετοιμότητας (Κ.ΕΠ.ΕΤ.) του ΥΠΟΜΕΔΙ

Προκειμένου να συντονίζονται και να αντιμετωπίζονται με τον καλύτερο δυνατό τρόπο τα έκτακτα συμβάντα στους τομείς Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων, συγκροτείται Κέντρο Επιχειρησιακής Ετοιμότητας (Κ.ΕΠ.ΕΤ.) του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, το οποίο θα αποτελεί το πρώτο σημείο αναφοράς για την αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης και διαχείρισης κρίσεων που άπτονται όλων των αντικειμένων των τομέων του Υπουργείου. Οι λεπτομέρειες της συγκρότησης και της λειτουργίας του θα καθορισθούν με απόφαση του αρμόδιου Υπουργού.

Άρθρο 82

Τροποποίηση διάταξης του ν. 4250/2014

Με τις διατάξεις του προτεινόμενου άρθρου ολοκληρώνεται το πλέγμα των διατάξεων που ρυθμίζουν την εκκαθάριση της ΤΕΟ Α.Ε. Ειδικότερα και συμπληρωματικά στις διατάξεις του άρθρου 6 του ν. 4250/2014, με το άρθρο αυτό ρυθμίζονται αναγκαία λειτουργικά ζητήματα με στόχο τη διευκόλυνση του έργου της εκκαθάρισης της ΤΕΟ Α.Ε. Ειδικότερα, με τη διάταξη της παραγράφου 3 παρέχεται εξουσιοδότηση στους Υπουργούς Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να καθορίσουν με κοινή απόφασή τους την αμοιβή των εκκαθαριστών για την άσκηση των καθηκόντων τους, ενώ παράλληλα διευκρινίζεται, σε συνδυασμό με την προτεινόμενη προσθήκη περίπτωσης ι' στην παράγραφο 4 του ν. 4250/2014, ότι η σχετική δαπάνη, όπως και κάθε άλλη αναγκαία για την επιτυχή ολοκλήρωση της εκκαθαριστικής διαδικασίας, βαρύνει την υπό εκκαθάριση εταιρεία. Περαιτέρω, με τις προτεινόμενες διατάξεις των παραγράφων 5 και 6 αντιμετωπίζονται αντιφάσεις των τροποποιούμενων διατάξεων και αποσαφηνίζεται ότι χρόνος υπεισέλευσης του Ελληνικού Δημοσίου στην κυριότητα επί της κινητής και ακίνητης περιουσίας της ΤΕΟ

Α.Ε. είναι το πέρας της εκκαθάρισης. Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 2 διευκρινίζεται ότι στη μεταφερόμενη αρμοδιότητα στη Διεύθυνση Δ3 της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων περιλαμβάνονται και οι συμβάσεις συντήρησης και έργων που έχουν ανατεθεί ή πρόκειται να ανατεθούν μετά τις 26.03.2014 και για τις οποίες ωστόσο έχει εγκριθεί η διάθεση πίστωσης πριν από την ανωτέρω ημερομηνία.

Άρθρο 83

Ρυθμίσεις για τη σύνδεση αυτοκινητοδρόμων με πρατήρια καυσίμων και λοιπές εγκαταστάσεις

Η προτεινόμενη ρύθμιση έρχεται να αντιμετωπίσει με τρόπο άμεσο και αποτελεσματικό έναν εξαιρετικά μεγάλο κίνδυνο που εξακολουθεί να υφίσταται μέχρι σήμερα στους αυτοκινητόδρομους της χώρας. Ο όρος «αυτοκινητόδρομος» ορίζεται με σαφήνεια στο άρθρο 2 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (κ.ν. 2696/1000, ΦΕΚ 57, Α). Ειδικότερα εξακολουθεί να παρατηρείται το φαινόμενο των πρατηρίων και λοιπών εγκαταστάσεων, τα οποία έχουν απευθείας πρόσβαση στους αυτοκινητόδρομους, πράγμα το οποίο δημιουργεί τεράστιους κινδύνους και αποτελεί σημαντική αιτία ατυχημάτων. Παράλληλα η σχετική νομοθεσία για τους αυτοκινητόδρομους προβλέπει ειδικές προδιαγραφές σχετικά με τα πρατήρια, τα οποία είναι εντεταγμένα σε Σταθμούς Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών που συνδέονται με τους αυτοκινητόδρομους με ειδικές διατάξεις εισόδου – εξόδου (λωρίδες επιβράδυνσης – επιτάχυνσης) ανάλογες των εφαρμοζόμενων σε ανισόπεδους κόμβους, ακριβώς για να παρέχεται η απαραίτητη ασφάλεια. Όπως άλλωστε έχει κριθεί και με σειρά αποφάσεων (βλ. ενδεικτικά την απόφαση ΣτΕ Δ' 1086/2008) η πρόβλεψη αυτή συνδέεται άμεσα με την εξασφάλιση οδικής ασφάλειας στους αυτοκινητόδρομους, η κατασκευή των οποίων αποβλέπει στη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας των οχημάτων και στην ταχύτερη σύνδεση των διαφόρων

περιοχών και πόλεων μεταξύ τους. Στο πλαίσιο της αυτής νομολογίας έχει επίσης κριθεί ότι η απόφαση της Διοίκησης για χάραξη των αυτοκινητοδρόμων ή των οδών ταχείας κυκλοφορίας δεν μπορεί να εξαρτάται μόνο από τη λειτουργικότητα του δρόμου και δεν είναι δυνατό κατά τη διαδικασία αυτή να λαμβάνονται υπόψη ιδιωτικά συμφέροντα. Ενόψει αυτού και προκειμένου να αντιμετωπιστεί το εξαιρετικά επείγον αυτό θέμα, κρίνεται απαραίτητο να υπάρξει άμεση δραστηριοποίηση, προκειμένου να καταργηθούν οι δίοδοι πρόσβασης των υφισταμένων πρατηρίων που βρίσκονται σε άμεση σύνδεση με τους αυτοκινητόδρομους.

Άρθρο 84

Τροποποίηση του άρθρου 10 του ν. 2576/1998

Με το προτεινόμενο άρθρο αντικαθίσταται το άρθρο 10 του ν. 2576/1998 «Βελτίωση των διαδικασιών για την ανάθεση της κατασκευής των δημόσιων έργων και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 25) και προστίθενται περιπτώσεις φυσικών καταστροφών (ανεμοστρόβιλοι, τυφώνες, χιονοστιβάδες, χαλαζοπτώσεις και ηφαιστειακές εκρήξεις) στις ήδη προβλεπόμενες από το ισχύον άρθρο προκειμένου οι διατάξεις για την αποκατάσταση ζημιών από σεισμούς σε κτίρια να εφαρμόζονται και στις θεομηνίες αυτές. Οι κατηγορίες των φυσικών καταστροφών περιλαμβάνονται στο άρθρο 50 του Κανονισμού (ΕΕ) 651/2014, όπου και προβλέπεται ότι οι ενισχύσεις που χορηγούνται για την αντιμετώπιση των καταστροφών αυτών είναι συμβατές με την εσωτερική αγορά.

Άρθρο 85

Έναρξη ισχύος

Με την ακροτελεύτια διάταξη ορίζεται ότι η ισχύς του προτεινόμενου νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης, εκτός αν άλλως ειδικότερα ορίζεται στις επιμέρους διατάξεις του.

Αθήνα 24η Νοεμβρίου 2014.

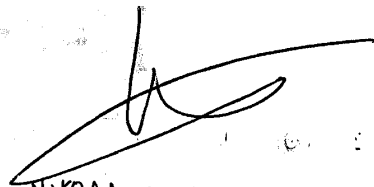
ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ



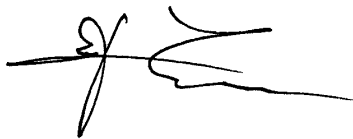
ΓΚΙΚΑΣ ΧΑΡΔΟΥΒΕΛΗΣ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ



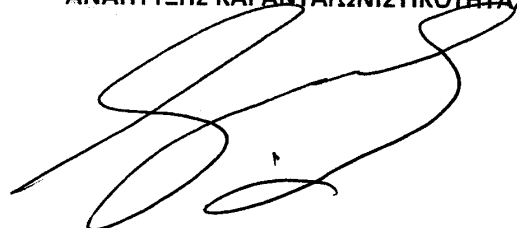
ΝΙΚΟΛΑΟΣ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΕΝΔΙΑΣ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ



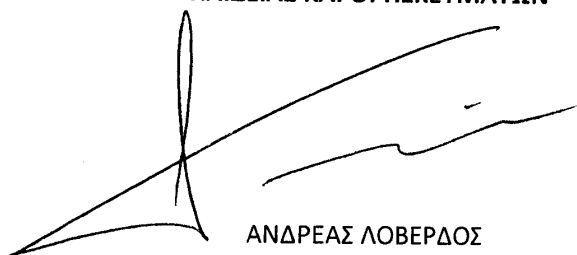
ΑΡΓΥΡΗΣ ΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ



ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ

ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ



ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ

ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ



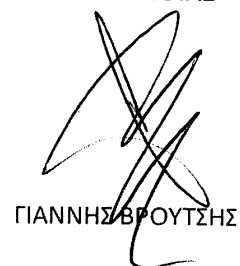
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗΣ ΚΑΙ
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ



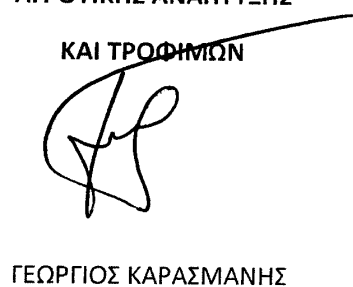
ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ

ΕΡΓΑΣΙΑΣ, ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ
ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΙΑΣ



ΓΙΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ

ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ



ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ

ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ



ΜΙΧΑΛΗΣ ΚΡΥΣΧΟΪΔΗΣ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ



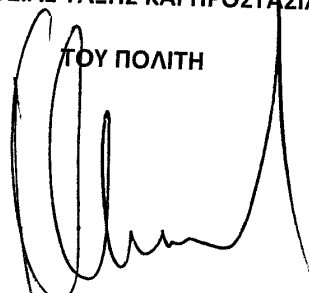
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ



ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ

ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ



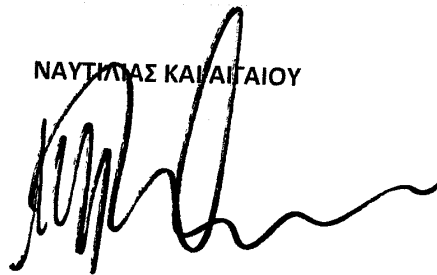
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΙΚΙΛΙΑΣ

ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ



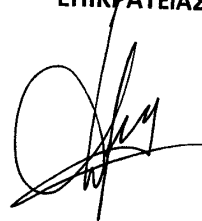
ΟΛΓΑ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ



ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ

ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ



ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΣΤΑΜΑΤΙΔΗΣ

Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ

