

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

στο σχέδιο νόμου

«Εθνική Αρχή Συντονισμού Πτήσεων και άλλες διατάξεις»

1. Επί της αρχής:

Με το ν. 3534/2007 ρυθμίζεται καταρχήν η σύσταση, συγκρότηση και λειτουργία της Αρχής Συντονισμού Πτήσεων (ΑΣΠ), ως αυτοτελούς δημόσιας υπηρεσίας, για την κατανομή των διαθέσιμων χρόνων χρήσης (χρονοθυρίδων) στα ελληνικά αεροδρόμια, σύμφωνα με τις επιταγές του Κανονισμού (ΕΚ) 95/93 περί κοινών κανόνων κατανομής διαθέσιμων χρόνων χρήσης στους αερολιμένες της ΕΕ, όπως αυτός ισχύει.



Η Αρχή αυτή αποτελεί το εθνικό συντονιστή πτήσεων, ο οποίος είναι υπεύθυνος για την παροχή υπηρεσιών κατανομής των διαθέσιμων χρόνων χρήσης στους συντονισμένους αερολιμένες και στους αερολιμένες με ευκολίες προγραμματισμού, τηρώντας τις αρχές της διαφάνειας, ουδετερότητας, ανεξαρτησίας και αντικειμενικότητας. Υπεύθυνος προγραμματισμού και συντονιστής ενός ή περισσότερων αερολιμένων καλείται το φυσικό ή νομικό πρόσωπο καταλλήλων προσόντων, που ορίζεται από το κράτος μέλος της ΕΕ αρμόδιο για το συγκεκριμένο αερολιμένα ή αερολιμένες, με κύριο αντικείμενο τη διασφάλιση της πλέον αποτελεσματικής χρήσης των αερολιμενικών υποδομών, προκειμένου να εξυπηρετηθεί κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο ο μέγιστος δυνατός αριθμός χρηστών των αερολιμενικών υποδομών. Στην πράξη ο συντονισμός είναι μία διαδικασία κατανομής περιορισμένης αερολιμενικής χωρητικότητας στις αεροπορικές εταιρείες και στη Γενική Αεροπορία που επιχειρούν στο συγκεκριμένο αερολιμένα με στόχο την εξασφάλιση της απρόσκοπτης λειτουργίας του αερολιμένα ως προς την πτητική δραστηριότητα. «Αερολιμένας με ευκολίες προγραμματισμού» καλείται ο

αερολιμένας με πιθανά προβλήματα συμφόρησης σε ορισμένες περιόδους της ημέρας, της εβδομάδας ή του έτους που μπορούν να λύνονται με εθελούσια συνεργασία μεταξύ αερομεταφορέων, στον οποίο έχει διορισθεί ένας υπεύθυνος προγραμματισμού για να διευκολύνονται τα δρομολόγια των αερομεταφορέων που εκτελούν δρομολόγια ή προτίθενται να εκτελέσουν δρομολόγια από τον εν λόγω αερολιμένα.

Η πρακτική εφαρμογή του υφιστάμενου νομικού πλαισίου αποδείχθηκε εξαρχής δυσχερής. Αυτό οφείλεται, κυρίως, στην ανεπαρκή στελέχωση, την αδυναμία αναβάθμισης του απαραίτητου εξοπλισμού και την αδυναμία λήψης αποφάσεων για σημαντικά θέματα λόγω μη προσέλευσης των μελών του ΔΣ της ΑΣΠ, επειδή τα τέσσερα από τα επτά μέλη της Αρχής εκπροσωπούσαν αερολιμένες και αερομεταφορείς, με αντιτιθέμενα μεταξύ τους συμφέροντα.

Οι αδυναμίες αυτές δεν επιτρέπουν στην ΑΣΠ να ανταποκριθεί στο δύσκολο έργο της, ήτοι στην πρόκληση των συνεχών ανακατατάξεων στην αεροπορική κοινότητα, καθώς και στην επιδίωξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να λειτουργήσει ο συντονισμός πτήσεων ως ένα αποτελεσματικό εργαλείο διαχείρισης της περιορισμένης χωρητικότητας στα αεροδρόμια.

Λαμβάνοντας υπόψη τις διαπιστωθείσες ελλείψεις και αδυναμίες, την εξέλιξη της ζήτησης και χωρητικότητας στα ελληνικά αεροδρόμια, ιδίως στα περιφερειακά, τη *de facto* διαμορφωθείσα δευτερογενή αγορά χρονοθυρίδων σε διεθνή αεροδρόμια, τις Παγκόσμιες Κατευθυντήριες Γραμμές της ΙΑΤΑ για θέματα συντονισμού πτήσεων σε συνάρτηση με το στόχο της ενίσχυσης του αεροπορικού συστήματος σε ευρωπαϊκό επίπεδο, όπως αυτός αποτυπώνεται και στην υπό συζήτηση πρόταση αναθεώρησης του Κανονισμού της ΕΕ για τους κοινούς κανόνες κατανομής διαθέσιμων χρόνων χρήσης, κρίνεται σκόπιμο να αναθεωρηθεί το θεσμικό πλαίσιο του Συντονιστή Πτήσεων στη χώρα, με γνώμονα το σεβασμό του ενωσιακού κανονιστικού πλαισίου, την αποτελεσματικότητα της νέας Αρχής και την αποτελεσματική διαχείριση των σύγχρονων αναγκών/προκλήσεων της αεροπορικής αγοράς.

Με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου συνιστάται η Εθνική Αρχή Συντονισμού Πτήσεων, ως ν.π.ι.δ., μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, που δεν ανήκει στο κράτος, ώστε να εξασφαλίζεται η διοικητική και οικονομική του αυτοτέλεια, καθώς και η

προσωπική και λειτουργική ανεξαρτησία των μελών της.

Επίσης, με τις διατάξεις του προτεινόμενου σχεδίου νόμου ρυθμίζονται ορισμένα θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου, προς την κατεύθυνση του εκσυγχρονισμού του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου.

2. Επί των άρθρων:

Άρθρο 1

Σύσταση Εθνικής Αρχής Συντονισμού Πτήσεων (ΕΑΣΠ)

Με το προτεινόμενο άρθρο ορίζεται ότι η συσταθισόμενη υπό μορφή νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα Εθνική Αρχή Συντονισμού Πτήσεων (εφεξής, χάριν συντομίας, η Αρχή) αποτελεί τον Εθνικό Συντονιστή Πτήσεων κατά τον ορισμό του Κανονισμού 95/93/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 18^{ης} Ιουλίου 1993 «σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες» (L 14/1993). Η Αρχή αντικαθιστά την καταργούμενη Αρχή Συντονισμού Πτήσεων στην άσκηση του συνόλου των θεσμικών της αρμοδιοτήτων.

Καθορίζονται, περαιτέρω, ως σκοποί της Αρχής αφενός η κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης των «συντονισμένων» αερολιμένων της ελληνικής επικράτειας στους αερομεταφορείς, κι αφετέρου η εξασφάλιση των ευκολιών προγραμματισμού στα αεροδρόμια που έχουν καθοριστεί ως «αεροδρόμια με ευκολίες προγραμματισμού», με την τήρηση των αρχών της διαφάνειας, αντικειμενικότητας και αποτελεσματικότητας σε όλα τα στάδια της διαδικασίας.

Για τη διασφάλιση της ανεξαρτησίας, αμεροληψίας και αντικειμενικότητάς της ορίζεται ρητά ότι η Αρχή δεν υπόκειται σε έλεγχο ή εποπτεία από κυβερνητικά όργανα ή άλλη ανεξάρτητη ή διοικητική αρχή, με την εξαίρεση της εποπτείας εκ μέρους του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων σχετικά με την τήρηση της εθνικής και

ευρωπαϊκής νομοθεσίας περί κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης των αερολιμένων.

Άρθρο 2

Αρμοδιότητες της Αρχής

Στο άρθρο αυτό εκτίθενται ενδεικτικά οι αρμοδιότητες της Αρχής στο πλαίσιο επιτέλεσης της θεσμικής της λειτουργίας, ενώ προβλέπεται ρητά η δυνατότητα περαιτέρω εξειδίκευσης των αρμοδιοτήτων αυτών με τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισής της. Με την παρούσα διάταξη ορίζεται ότι η Αρχή θα επικουρείται στο έργο της από την Επιτροπή Συντονισμού, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 5 του Κανονισμού 95/93/ΕΟΚ και συγκροτείται με απόφαση του Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Καθήκοντα της Επιτροπής Συντονισμού είναι αφενός η παροχή συμβουλών στην Αρχή σχετικά με την ορθή εκτέλεση του έργου της, την περαιτέρω βελτίωση της λειτουργίας της και αύξησης της αποτελεσματικότητάς της και αφετέρου η υποβολή προτάσεων και εισηγήσεων σχετικά με τη διασφάλιση και ενίσχυση του ρόλου της Αρχής, ως ανεξάρτητου Συντονιστή, ο οποίος οφείλει να τηρεί τις αρχές της διαφάνειας, της αντικειμενικότητας και της ίσης μεταχείρισης όλων των αερομεταφορέων.

Άρθρο 3

Σύνθεση και συγκρότηση της Αρχής

Με το προτεινόμενο άρθρο η Αρχή τρέπεται από επταμελής σε πενταμελή, συμπεριλαμβανομένου του Προέδρου της. Προσόντα ορισμού των μελών της Αρχής είναι η επιστημονική τους κατάρτιση και η επαγγελματική τους ικανότητα, η εξειδικευμένη εμπειρία στην άσκηση διοίκησης ή/και σε θέματα αρμοδιότητας της Αρχής, καθώς και τα εχέγγυα ανεξαρτησίας και αμεροληψίας.

Τα μέλη της Αρχής, συμπεριλαμβανομένου του Προέδρου της, διορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Προς τον σκοπό της ενίσχυσης της ανεξαρτησίας και αμεροληψίας της Αρχής ορίζεται ότι η θητεία των μελών της είναι τριετής, αποκλειόμενης ρητά της δυνατότητας να υπηρετήσουν για παραπάνω από δύο θητείες, διαδοχικές ή μη. Τον ίδιο σκοπό υπηρετεί και η πρόβλεψη αποκλεισμού της ευχέρειας του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για ανάκληση των μελών της Αρχής, εκτός εάν συντρέχουν οι διαλαμβανόμενες στο άρθρο 5 του παρόντος περιστάσεις.

Στο ίδιο άρθρο προβλέπεται ότι η θητεία των μελών της Αρχής παρατείνεται μέχρι το διορισμό νέων και για μέγιστο διάστημα έξι μηνών, προκειμένου να αποτραπεί το ενδεχόμενο να τεθεί σε κίνδυνο η ομαλή διεξαγωγή των αερομεταφορών, σε περίπτωση που το αρμόδιο όργανο παραλείψει για τον οποιοδήποτε λόγο να προβεί εγκαίρως στον ορισμό νέων μελών.

Άρθρο 4

Προσωπική και λειτουργική ανεξαρτησία - Ασυμβίβαστα

Στο άρθρο αυτό ορίζεται ότι τα μέλη της Αρχής κατά την άσκηση των καθηκόντων τους είναι προσωπικά και λειτουργικά ανεξάρτητα, ενώ υποχρεούνται να ασκούν αυτά με γνώμονα το νόμο και τη συνείδησή τους. Υπόκεινται δε στην υποχρέωσης υποβολής δήλωσης της περιουσιακής τους κατάστασης, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 1 του ν. 3213/2003 (Α' 309). Περαιτέρω, για τη διασφάλιση της ανεξαρτησίας και αμερόληπτης άσκησης των καθηκόντων τους, ορίζεται ότι η καταδίκη με αμετάκλητη δικαστική απόφαση για αδίκημα που συνεπάγεται κώλυμα διορισμού ή απόλυση δημοσίου υπαλλήλου, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Κατάστασης Δημοσίων Πολιτικών Διοικητικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ. (ν. 3528/2007, Α' 26), καθώς και η ιδιότητα του εταίρου, μετόχου, μέλους διοικητικού συμβουλίου, διαχειριστή, υπαλλήλου, τεχνικού ή άλλου συμβούλου ή μελετητή σε επιχείρηση, που δραστηριοποιείται στον τομέα των αερομεταφορών ή η ταύτιση άμεσα ή έμμεσα των οικονομικών τους συμφερόντων με αυτά επιχείρησης που δραστηριοποιείται στον τομέα των αερομεταφορών, αποτελούν κωλύματα διορισμού προσώπου ως μέλους

της Αρχής.

Περαιτέρω, στο ίδιο άρθρο απαριθμούνται εξαντλητικά τα ασυμβίβαστα προς την ιδιότητα του μέλους της Αρχής και οι λόγοι αυτοδίκαιης έκπτωσης από τη θέση τους. Η ανάκληση του διορισμού των μελών της Αρχής, σε περίπτωση συνδρομής ασυμβιβάστου στο πρόσωπό τους, λαμβάνει χώρα με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ο οποίος μπορεί να ασκήσει και αυτεπαγγέλτως την εξουσία του αυτή. Η έκπτωση των μελών της Αρχής, συνεπεία αμετάκλητης δικαστικής απόφασης, διαπιστώνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η οποία εκδίδεται εντός προθεσμίας τριάντα (30) ημερών από τη δημοσίευσή της. Προς τον σκοπό της διασφάλισης της ανεξαρτησίας και αμερόληπτης άσκησης των καθηκόντων τους, τα μέλη της Αρχής δεν επιτρέπεται για ένα (1) έτος μετά τη λήξη της θητείας τους με οποιονδήποτε τρόπο, να αποκτήσουν την ιδιότητα εταίρου, μετόχου, μέλους διοικητικού συμβουλίου, διαχειριστή, ή άλλη θέση ευθύνης, με οποιαδήποτε έννομη σχέση, σε επιχείρηση ή δραστηριότητα της οποίας ρυθμιζόταν κατά τη διάρκεια της θητείας τους από την Αρχή. Σε περίπτωση παράβασης της υποχρέωσής τους αυτής, επιβάλλεται στον παραβάτη πρόστιμο ίσο με το δεκαπλάσιο των συνολικών αποδοχών, που καταβλήθηκαν κατά τη διάρκεια της θητείας του ως μέλους της Αρχής, με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών.

Άρθρο 5

Διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια

Στο προτεινόμενο άρθρο ορίζεται ότι η Αρχή έχει την αποκλειστική αρμοδιότητα για τη σύνταξη και εκτέλεση του προϋπολογισμού της και ως εκ τούτου βαρύνεται με την υποχρέωση να διασφαλίζει ότι διαθέτει επαρκείς πόρους για την εύρυθμη διενέργεια της δραστηριότητας προγραμματισμού και συντονισμού των αερολιμένων της χώρας και την εν γένει εκπλήρωση της αποστολής της

Η αποζημίωση των μελών της Αρχής βαρύνει αποκλειστικά τον προϋπολογισμό της

τελευταίας και καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, υποκείμενη στους περιορισμούς των νόμων 3833/2010 (Α' 40) και 4093/2012 (Α' 222) καθώς και της εκάστοτε ισχύουσας νομοθεσίας περί δημοσιονομικής προσαρμογής.

Επιπλέον, προς τον σκοπό της ανεξαρτησίας και αμεροληψίας της Αρχής, ορίζεται ότι δεν επιτρέπεται αυτή να έχει οποιαδήποτε συμμετοχή σε δραστηριοποιούμενες στον τομέα των αερομεταφορών επιχειρήσεις, καθώς και να λαμβάνει οποιοδήποτε οικονομικό όφελος από τις ανωτέρω επιχειρήσεις, εκτός από τα θεσμοθετημένα τέλη του άρθρου 8 του προτεινόμενου σχεδίου νόμου. Περαιτέρω, προβλέπεται ότι δεν επιτρέπεται η κοινή χρήση εγκαταστάσεων, συστημάτων πληροφορικής ή εν γένει εξοπλισμού της Αρχής με οποιαδήποτε επιχείρηση που δραστηριοποιείται στον κλάδο των αερομεταφορών ή τη διαχείριση αερολιμένων, ενώ εξαιρείται από την απαγόρευση αυτή η κοινή χρήση εγκαταστάσεων και συστημάτων με Συντονιστές Πτήσεων κρατών μελών της Ε.Ε., ενόψει της διαφαινόμενης τάσης προς ενοποίηση των οικείων συστημάτων σε πανευρωπαϊκό επίπεδο. Εξάλλου, ως προς το σύστημα που χρησιμοποιεί η Αρχή για την παρακολούθηση και το συντονισμό των πτήσεων, ορίζεται ότι πρέπει να είναι συμβατό με τις ελάχιστες προδιαγραφές που υιοθετεί η ΙΑΤΑ, ώστε να είναι εφικτή η διαλειτουργικότητά του και να εξασφαλίζεται η επιτέλεση του λειτουργικού σκοπού της Αρχής με βάση τις γενικώς παραδεδεγμένες, διεθνείς αρχές και πρακτικές που διέπουν το συντονισμό και παρακολούθηση των πτήσεων.

Άρθρο 6

Πόροι – Οικονομική Διαχείριση

Με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου ορίζονται οι πόροι της Αρχής καθώς και ο τρόπος διαχείρισης των οικονομικών της προς όφελος της εύρυθμης λειτουργίας της, των αερολιμένων και αερομεταφορέων, που χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες της και προς διασφάλιση της οικονομικής της αυτοτέλειας. Οι πόροι της Αρχής είναι τα εφάπαξ ή ετησίως καταβαλλόμενα τέλη από τους φορείς διαχείρισης των συντονισμένων και με ευκολίες προγραμματισμού ελληνικών αερολιμένων, καθώς και

από τους αερομεταφορείς, κατά την έννοια που έχουν οι όροι αυτοί στο άρθρο 2 του Κανονισμού 95/93 ΕΚ (L14/1), όπως ισχύει, για κάθε προγραμματισμένη απογείωση και προσγείωση αεροσκάφους. Επίσης προβλέπονται και πόροι από την Ε.Ε. και διεθνείς οργανισμούς, όπως επιδοτήσεις, επιχορηγήσεις και χρηματοδοτήσεις ερευνητικών προγραμμάτων. Οι δαπάνες της Αρχής ελέγχονται από το Ελεγκτικό Συνέδριο, όπως προβλέπεται από τις οικείες διατάξεις και εάν από την οικονομική διαχείριση στο τέλος του κάθε έτους προκύπτει πλεόνασμα εσόδων, ποσοστό έως 80% αυτού, καθοριζόμενο με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, αποδίδεται στον Κρατικό Προϋπολογισμό ως έσοδο.

Άρθρο 7

Συμβάσεις

Για τη διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας της Αρχής αλλά και για την ενίσχυση της διοικητικής της αυτοτέλειας, ορίζεται ότι μπορεί να συνάπτει συμβάσεις εκτέλεσης έργων, παροχής υπηρεσιών, μελετών και προμηθειών, οι οποίες θα διέπονται από τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις του δικαίου της Ε.Ε., της εθνικής νομοθεσίας και του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισής της.

Άρθρο 8

Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης

Με τον Κανονισμό της Αρχής ρυθμίζονται τα θέματα οργάνωσής της καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικά με την εύρυθμη λειτουργία της σε διοικητικό και οικονομικό επίπεδο. Ο Κανονισμός συντάσσεται εγκρίνεται και δημοσιεύεται με μέριμνα της Αρχής στην επίσημη ιστοσελίδα της εντός τριών (3) μηνών από το διορισμό των μελών της Αρχής.

Άρθρο 9

Καθήκοντα Προέδρου και μελών της Αρχής

Με τις διατάξεις του άρθρου αυτού προσδιορίζεται το είδος της εργασιακής σχέσης του Προέδρου και των μελών της Αρχής, καθώς και τα καθήκοντα του Προέδρου, μέσω των οποίων διασφαλίζεται η εύρυθμη λειτουργία της Αρχής.

Άρθρο 10

Προσωπικό

Στην παρούσα διάταξη προβλέπονται οι θέσεις των εργαζομένων, οι οποίοι θα απασχολούνται με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου, αορίστου ή ορισμένου χρόνου καθώς και η θέση Νομικού Συμβούλου με σχέση έμμισθης εντολής, έτσι ώστε η Αρχή να υποστηρίζεται με επάρκεια σε διοικητικό και λειτουργικό επίπεδο, να εκπληρώνει τους σκοπούς της και να μπορεί να είναι αποτελεσματική στο έργο της. Στο προαναφερόμενο προσωπικό εφαρμόζονται αναλόγως τα κωλύματα και τα ασυμβίβαστα που ισχύουν και για τα μέλη της Αρχής.

Άρθρο 11

Μεταβατικές – Τελικές διατάξεις

Προκειμένου να διασφαλιστεί η εύρυθμη λειτουργία των αερομεταφορών, την οποία θα έθετε σε κίνδυνο η ανυπαρξία Εθνικού Συντονιστή Πτήσεων κατά το χρονικό διάστημα από τη δημοσίευση του προτεινόμενου σχεδίου νόμου και την εντεύθεν κατάργηση της υφιστάμενης Α.Σ.Π. έως τη συγκρότηση της Αρχής, ορίζεται στο άρθρο αυτό ότι μέχρι τη δημοσίευση της απόφασης του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων περί ορισμού των μελών της Αρχής όλες οι προβλεπόμενες στο προτεινόμενο σχέδιο νόμου αρμοδιότητες του Προέδρου και των λοιπών μελών της Αρχής ασκούνται, αντίστοιχα, από τον Πρόεδρο και τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της Αρχής Συντονισμού Πτήσεων (Α.Σ.Π.) του ν. 3534/2007. Επιπλέον, στο ίδιο άρθρο καθορίζονται οι έννομες σχέσεις, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις της

καταργούμενης Αρχής Συντονισμού Πτήσεων, στις οποίες θα υπεισέλθει η Αρχή.

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Άλλες διατάξεις

Κεφάλαιο Α'

Ρυθμίσεις θεμάτων Μεταφορών

Άρθρο 12

Μετασκευή κινητήρων οχημάτων

Η ανάπτυξη της αεριοκίνησης προϋποθέτει αυτονόητα την δυνατότητα ανάπτυξης στόλου οχημάτων που κινούνται με φυσικό αέριο. Τούτο, όμως, προϋποθέτει με την σειρά του τη διαμόρφωση και παγίωση του κατάλληλου νομοθετικού πλαισίου, πρωτίστως των μετασκευών των κινητήρων οχημάτων, ούτως ώστε αυτοί να λειτουργούν ως κινητήρες διπλού καυσίμου (συμβατικών καυσίμων και φυσικού αερίου/CNG). Το εν λόγω πλαίσιο οφείλει να συντείνει στην διευκόλυνση της πραγματοποίησης και πιστοποίησης των μετασκευών, σε συνδυασμό όμως με την πιστή εφαρμογή των ισχυόντων, διεθνώς αποδεκτών προτύπων και βέλτιστων πρακτικών, που υιοθετούνται σε άλλα κράτη, όπου η αεριοκίνηση είναι ιδιαίτερα διαδεδομένη, ούτως ώστε να διασφαλίζεται στον μέγιστο βαθμό, τόσο η ασφάλεια των χρηστών όσο και η προστασία του περιβάλλοντος.

Με το ισχύον σήμερα κανονιστικό πλαίσιο σχετικά με τη χρήση του φυσικού αερίου για την κίνηση αυτοκινήτων οχημάτων και την μετατροπή των κινητήρων τους σε κινητήρες διπλού καυσίμου συμβατικών καυσίμων και φυσικού αερίου/CNG) έχει ενσωματωθεί ο Κανονισμός R-115 στο εθνικό ρυθμιστικό πλαίσιο, τουλάχιστον στο σκέλος εκείνο που αφορά στις μετατροπές οχημάτων για τη χρήση φυσικού αερίου

στο σύστημα προώθησής τους . Η ανάπτυξη της κίνησης οχημάτων με φυσικό αέριο (αεριοκίνηση) στην χώρα μας , αποτελεί μία σημαντικότερη επιλογή , τόσο για λόγους οικονομικούς/ αναπτυξιακούς , όσο και από περιβαλλοντική άποψη, αλλά και από άποψη ασφαλείας.

Εντούτοις, και παρά το γεγονός πως με το προγενέστερο σχέδιο νόμου «Δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών – Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών και άλλες διατάξεις» ν.4199/2013 ΦΕΚ 216 Α΄ προωθήθηκε η ανάπτυξη των συνεργείων αυτοκινήτων αερίων καυσίμων, το ισχύον σήμερα κανονιστικό πλαίσιο προβλέπει διαδικασία αδειοδότησης συστημάτων μετασκευής CNG, η οποία είναι εξαιρετικά δυσχερής, με αποτέλεσμα να μην πραγματοποιούνται εγκεκριμένες μετασκευές και να αποτελεί τροχοπέδη στην ανάπτυξη συνολικά της αεριοκίνησης.

Συνίσταται ως εκ τούτου άφευκτη αναγκαιότητα η βελτίωσή του και ο εν γένει εξορθολογισμός του .

Οι σχετικοί με το θέμα κανονισμοί της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ) που ισχύουν είναι:

1. Ο Κανονισμός R-115, αναφέρεται σε συστήματα τόσο LPG όσο και CNG χωρίς να γίνεται κάποια διάκριση μεταξύ αυτών, τα οποία εγκαθίστανται σε οχήματα της ίδιας οικογενείας και
2. Ο Κανονισμός R-110, ο οποίος αναφέρεται στα εξαρτήματα αλλά και στην τοποθέτηση αυτών, αποκλειστικά για CNG.

Σήμερα, οι ανωτέρω δύο Κανονισμοί ισχύουν στην χώρα μας σωρευτικά, δηλαδή έκαστο σύστημα μετασκευής οφείλει να είναι σύμφωνο με αμφότερους Κανονισμούς, κάτι που ούτε εύλογο είναι, ούτε και εξυπηρετεί οποιαδήποτε αναγκαιότητα, αντιθέτως μάλιστα, ευθύνεται για την παντελή απουσία εγκεκριμένων μετασκευών κινητήρων διπλού καυσίμου με φυσικό αέριο.

Ο προτεινόμενος εξορθολογισμός του ισχύοντος κανονιστικού πλαισίου αντίθετα, με την υιοθέτηση εναλλακτικά και όχι σωρευτικά του Κανονισμού R-110, θα πρέπει να έχει ως άξονά του την προώθηση της αεριοκίνησης στην Ελλάδα με την εναλλακτική εφαρμογή κανονισμών που θα εξασφαλίζουν την ασφάλεια των μετασκευασμένων οχημάτων στο ίδιο επίπεδο με τον ισχύοντα σήμερα Κανονισμό R-115, που θα

παρουσιάζουν όμως χαμηλότερο κόστος μετατροπής. Με την τροποποίηση αυτή, μειώνεται σημαντικά το οικονομικό κόστος που απαιτείται για την μετατροπή των κινητήρων των οχημάτων σε κινητήρες διπλού καυσίμου (για την κίνηση τους με καύσιμο πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG)), και πλέον η επιλογή της αεριοκίνησης γίνεται περισσότερο προσιτή στον Έλληνα πολίτη.

Η προτεινόμενη βελτίωση είναι αναγκαία, δεδομένου ότι αναμένεται να προσφέρει σημαντικότητα ανάπτυξη στην αγορά της αεριοκίνησης, χωρίς να επιφέρει την παραμικρή περιβαλλοντική επιβάρυνση ή την ελάχιστη έκπτωση σε ζητήματα ασφαλείας. Πράγματι, ο Κανονισμός R-110 παρέχει τις μέγιστες εγγυήσεις ασφαλείας του εξοπλισμού που τοποθετείται στο όχημα και βρίσκει καθολική εφαρμογή σε όλες τις χώρες, για όλες τις οικογένειες οχημάτων και για όλους τους κινητήρες εσωτερικής καύσης. Χαρακτηριστικό είναι εξάλλου, ότι το κανονιστικό πλαίσιο μετατροπών CNG και κατόπιν της προτεινόμενης βελτίωσης, θα παραμείνει πολύ απαιτητικότερο, σε σύγκριση με τα αντιστοίχως ισχύοντα σε σχέση με τις μετατροπές κινητήρων οχημάτων για χρήση άλλων καυσίμων (πλην συμβατικών).

Οι μετατροπές των κινητήρων οχημάτων θα πραγματοποιούνται από κατόχους άδειας ασκήσεως επαγγέλματος τεχνίτη συσκευών αερίων καυσίμων για την κίνηση αυτοκινήτων.

Για τα τροποποιημένα οχήματα που θα κινούνται με καύσιμο πεπιεσμένο φυσικό αέριο (CNG) όπως και αυτά που κινούνται με καύσιμο υγραέριο (LPG), θα πραγματοποιείται έλεγχος διασκευασμένου κινητήρα από τα ΚΤΕΟ (ιδιωτικά ή Δημόσια)

Άρθρο 13

Τροποποίηση διατάξεων του άρθρου 12 του ν. 2963/2001 (Α' 268)

Η προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 1 είναι αναγκαία, δεδομένου ότι πρόκειται να καλυφθούν περιπτώσεις χρηματοδότησης, όπου μέτοχοι ΚΤΕΛ Α.Ε., για διάφορους κοινωνικούς, προσωπικούς και οικονομικούς λόγους ή για λόγους υγείας, δεν πρόλαβαν να ταξινομήσουν, εμπρόθεσμα, λεωφορεία που ήδη αγόρασαν ή είχαν δρομολογήσει τις διαδικασίες παραγγελιών ή αγοράς αυτών, κ.λπ., οι οποίοι κατέθεσαν τις σχετικές αιτήσεις τους μέχρι 31-12-2009 (αντί 31-7-2009).

Οι μέτοχοι αυτοί είναι ελάχιστοι και λόγοι βιοπορισμού ή κινδύνου κατάσχεσης των λεωφορείων από Τράπεζες επιβάλλουν την ικανοποίηση του αιτήματός τους.

Η ρύθμιση της παραγράφου 2 αποκαθιστά μια αδικία ως προς τον υπολογισμό της ηλικίας του λεωφορείου, δεδομένου ότι χάνεται μεγάλος χρόνος από την κατασκευή ενός πλαισίου μέχρι την κατασκευή του αμαξώματος και της ολοκλήρωσης του λεωφορείου.

Αποτέλεσμα του υπολογισμού αυτού είναι να τίθενται εκτός χρηματοδότησης λεωφορεία που ήδη αγοράστηκαν και ταξινομήθηκαν, οι ιδιοκτήτες των οποίων αδυνατούν να τα αποπληρώσουν.

Άρθρο 14

Εκκαθάριση φακέλων κυκλοφορούντων αυτοκινήτων

Με την ρύθμιση που ακολουθεί προτείνεται η περιοδική εκκαθάριση των φακέλων παντός είδους οχημάτων, οι οποίοι τηρούνται στις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων της χώρας, εφόσον έχει παρέλθει χρόνος διατήρησής τους στην Υπηρεσία τριάντα (20) ετών και έχουν καταγραφεί τα βασικά στοιχεία των οχημάτων στο μηχανογραφικό σύστημα του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Η εν λόγω ρύθμιση κρίνεται αναγκαία για την αποσυμφόρηση των Υπηρεσιών Μεταφορών και Επικοινωνιών από πλήθος έντυπων φακέλων συσσωρευμένων επί δεκαετίες στις περιφερειακές υπηρεσίες, των οποίων το μεγαλύτερο πληροφοριακό μέρος είναι καταχωρισμένο στο μηχανογραφικό σύστημα του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι δεν θα απολεσθούν χρήσιμα στοιχεία από τους εκκαθαριστέους φακέλους, προβλέπεται η καταγραφή, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, των προς εκκαθάριση φακέλων σε πίνακες και η επιβεβαίωση της καταχώρισης των απαραίτητων πληροφοριών στο μηχανογραφικό σύστημα. Ειδικότερα προτείνεται οι φάκελοι των κυκλοφορούντων αυτοκινήτων γενικά, ήτοι:

- παλαιών επιβατικών αυτοκινήτων Ι.Χ.,
- επιβατικών Ι.Χ.,
- τρίκυκλων φορτηγών Ι.Χ.,
- φορτηγών Ι.Χ. ,
- λεωφορείων Ι.Χ. και σχολικών,
- φορτηγών Ι.Χ. που κυκλοφορούν μέσα σε κλειστό χώρο

να εκκαθαρίζονται σύμφωνα με τις διαδικασίες της κείμενης νομοθεσίας, εφόσον έχει παρέλθει χρόνος τριάντα (30) ετών διατήρησής τους στην Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών και έχουν καταγραφεί στο μηχανογραφικό σύστημα του ΥΠ.Υ.ΜΕ.Δ. ο αριθμός κυκλοφορίας του οχήματος, ο αριθμός πλαισίου του οχήματος και τελευταίος ο ιδιοκτήτης του .

Από την εν λόγω ρύθμιση δεν προκαλείται καμία δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, αντιθέτως εκτιμάται ότι με την απαλλαγή των Υπηρεσιών Μεταφορών και Επικοινωνιών από μεγάλο έντυπο όγκο φακέλων θα βελτιωθεί η οργάνωση των καθημερινών εργασιών και κατά συνέπεια και το παραγόμενο έργο τους. Επίσης η ρύθμιση θα συμβάλλει στο να επισπευσθεί η ψηφιοποίηση των πληροφοριών εν όψει εφαρμογής της ηλεκτρονικής διακίνησης των εγγράφων.

Άρθρο 15

Τροποποίηση της παραγράφου 7 του άρθρου 114 του ν. 4070/2012

Με την παράγραφο 7 του άρθρου 114 του υπ' αριθμ. ν. 4070/2012 εισήχθη ένας νέος όρος για τα αμιγή πρατήρια υγρών καυσίμων, τα μικτά ή αμιγώς υγραερίου (LPG) πρατήρια και για τα πρατήρια πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG), τα οποία ορίστηκαν ως «Πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας», αντικατοπτρίζοντας με αυτή την ονομασία τους το πλήθος των εναλλακτικών τύπων καυσίμων (πλέον των υγρών καυσίμων) για τη κίνηση των αυτοκινήτων οχημάτων στη χώρα μας.

Με την υπόψη νομοθετική ρύθμιση στα «Πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας» εντάσσονται πλέον και τα μικτά πρατήρια υγρών καυσίμων, υγραερίου (LPG) και

πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG), ή υγραερίου (LPG) και πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG), ή υγρών καυσίμων και πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG), όπως αυτά ορίστηκαν με τη παράγραφο 8 του άρθρου 115 του υπ' αριθμ. 4199/2013 Νόμου (Α' 216). Επιπλέον, η υπόψη διάταξη προβλέπει την έκδοση απόφασης των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, εντός έξι (6) μηνών από την έναρξη ισχύος της παρούσας τροπολογίας, η οποία θα καθορίζει τους όρους, τις προϋποθέσεις και τις τεχνικές προδιαγραφές συσκευών φόρτισης συσσωρευτών ηλεκτροκίνητων οχημάτων και διατάξεων παροχής εναλλακτικών τύπων καυσίμων, όπως βιοκαυσίμων (όπως βιοαιθανόλης και βιοντίζελ) και υδρογόνου, προκειμένου οι υπόψη συσκευές ή/και διατάξεις να εγκατασταθούν στα, υφιστάμενα ή υπό αδειοδότηση, «Πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας», ενώ μόνο οι συσκευές φόρτισης συσσωρευτών ηλεκτροκίνητων οχημάτων να εγκατασταθούν στους υφιστάμενους ή υπό αδειοδότηση στεγασμένους ή υπαίθριους σταθμούς αυτοκινήτων, στα υφιστάμενα ή υπό αδειοδότηση συνεργεία συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, καθώς επίσης και στα υφιστάμενα ή υπό αδειοδότηση δημόσια και ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο.

Η προτεινόμενη νομοθετική ρύθμιση συνάδει και με τις προθέσεις της Πολιτείας για τη προώθηση εναλλακτικών τύπων καυσίμων για την κίνηση αυτοκινήτων οχημάτων στη χώρα μας, η οποία θα έχει πολλαπλά οικονομικά οφέλη προς τους Έλληνες καταναλωτές και περιβαλλοντικά οφέλη, έναντι αυτών των υγρών καυσίμων, προς το αστικό κυρίως περιβάλλον των ελληνικών πόλεων. Συνεπώς, εκτιμάται ότι, είναι αναγκαίο για περιβαλλοντικούς, οικονομικούς και αναπτυξιακούς – εκσυγχρονιστικούς λόγους, να θεσπιστεί το κατάλληλο νομοθετικό πλαίσιο στη χώρα μας έτσι ώστε να καθοριστούν οι όροι, οι προϋποθέσεις και οι τεχνικές προδιαγραφές για να εγκατασταθούν συσκευές φόρτισης συσσωρευτών ηλεκτροκίνητων οχημάτων και διατάξεις παροχής εναλλακτικών καυσίμων (όπως βιοκαύσιμα και υδρογόνο) στις παραπάνω αναφερόμενες εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης οχημάτων.

Άρθρο 16

Τροποποίηση διατάξεων του ν. 4024/2011 (Α' 226)

Με την ένταξη των υπαλλήλων των ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ και Ε.Ε.Σ.Σ.Τ.Υ. στο ενιαίο μισθολόγιο του Δημοσίου (ν. 4024/2011) τέθηκαν ανώτατα όρια ανά υπάλληλο, στον αριθμό των ωρών υπερωριακής απασχόλησης ανά μήνα (20 ώρες), στον αριθμό των ωρών της νυχτερινής εργασίας και της εργασίας κατά τις Κυριακές και εξαιρέσιμες ημέρες ανά μήνα (16 ώρες), καθώς και στον αριθμό των μετακινήσεων εκτός έδρας κατ' έτος (60 μετακινήσεις). Στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών, όπου οι επιχειρήσεις λειτουργούν σε 24ωρη βάση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους με το σύστημα της κυκλωματικής εργασίας, θα πρέπει να παρέχεται στις Διοικήσεις η δυνατότητα να κατανέμουν τις προαναφερθείσες ώρες και μετακινήσεις ανά υπάλληλο καθ' υπέρβαση των αντίστοιχων ορίων με την προϋπόθεση, ότι δε θα δίνεται υπέρβαση του συνολικού αριθμού ωρών ή ημερών από αυτόν που αντιστοιχεί στο σύνολο των υπαλλήλων της αντίστοιχης Διεύθυνσης ή Υπηρεσιακής Μονάδας της επιχείρησης. Το θέμα αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό σε κρίσιμες για την κυκλοφορία και την ασφάλεια των μεταφορών ειδικότητες, όπως των σταθμαρχών, των μηχανοδηγών, των τεχνιτών μηχανοστασίων κλπ., όπου η φύση της κυκλωματικής εργασίας σε συνδυασμό με την αποχώρηση μεγάλου αριθμού υπαλλήλων, καθιστά οριακή τη δυνατότητα συνέχισης της λειτουργίας του σιδηροδρόμου σε 24ωρη βάση, χωρίς τη δυνατότητα κατανομής που προαναφέρθηκε.

Από την εφαρμογή του προτεινόμενου άρθρου δεν προκύπτει οικονομική επιβάρυνση για τις επιχειρήσεις, καθώς οι αυξήσεις ωρών και ημερών σε ορισμένους εργαζόμενους θα ισοσκελίζονται από ισόποσες μειώσεις σε άλλους εργαζομένους του ίδιου κλάδου, οι οποίοι έχουν αντίστοιχες μισθολογικές απολαβές.

Άρθρο 17

Τροποποίηση διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας αποτελεί το βασικό πλαίσιο των κανονιστικών διατάξεων προς το σκοπό της συνεχούς προαγωγής και βελτίωσης του επιπέδου της οδικής ασφάλειας, μέσω κυρίως της ελαχιστοποίησης των οδικών ατυχημάτων που

αυξάνονται ανησυχητικά στη χώρα μας. Ως εκ τούτου, πρέπει να προσαρμόζεται στις ανάγκες και τις απαιτήσεις που προκύπτουν μέσω αξιολόγησης και επικαιροποίησης των διατάξεων του.

Μετά από τεκμηριωμένο αίτημα φορέα που κατατέθηκε προς αξιολόγηση και επεξεργασία στη Νομοπαρασκευαστική Επιτροπή Αναθεώρησης του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας {υ.α. Δ4α/1224/180/2012 (Υ.Ο.Δ.Δ. 215/2012) & υ.α. Δ4α/49225/7440/2013 (Υ.Ο.Δ.Δ. 30/2013)}, κρίθηκε απαραίτητη η έγκαιρη παροχή πληροφόρησης στους οδηγούς που κινούνται στο οδικό δίκτυο της χώρας, στα οποία συχνά παρατηρούνται φαινόμενα πυκνής ομίχλης, προκειμένου οι οδηγοί να λαμβάνουν άμεσα τα κατάλληλα μέτρα, σε περίπτωση μείωσης της ορατότητας λόγω των φαινομένων αυτών.

Άρθρο 18

Τροποποίηση και συμπλήρωση διατάξεων του π.δ. 51/2012

Η προσθήκη της ρύθμισης για παράταση έως έξι μήνες της ισχύος των κατηγοριών οδήγησης, για τις οποίες ο κάτοχός τους έχει καταθέσει αίτηση για ανανέωση τους πριν από τη λήξη ισχύος τους για τους έχοντες συμπληρώσει την ηλικία των 80 ετών, κρίνεται απαραίτητη προς αποφυγή ταλαιπωρίας των ηλικιωμένων οδηγών, λόγω του γεγονότος ότι παρατηρείται σε πολλές Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της χώρας μεγάλη καθυστέρηση στον καθορισμό της ημερομηνίας εξέτασης των οδηγών από Δευτεροβάθμια Ιατρική Επιτροπή (Δ.Ι.Ε.) εξαιτίας του μεγάλου αριθμού των αιτήσεων αλλά και της αδυναμίας σε ορισμένες περιοχές της Ελλάδας συγκρότησης Δ.Ι.Ε., που έχει σαν αποτέλεσμα και την επιβάρυνση με επιπλέον αριθμό εξεταζομένων των γειτονικών Δ.Ι.Ε..

Άρθρο 19

Τροποποίηση διατάξεων του ν. 3887/2010

Με τις ρυθμίσεις αυτού του άρθρου επιχειρείται η απλούστευση των διαδικασιών για την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων και την πρόσβαση στην αγορά των οδικών εμπορευματικών μεταφορών με φορτηγά δημοσίας χρήσης καθώς και η μείωση των διοικητικών βαρών για τις επιχειρήσεις.

Κατ' αρχήν, καταργείται η έκδοση της Άδειας Οδικών Μεταφορών (ΑΟΜ) από την Διεύθυνση Εμπορευματικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων. Η ΑΟΜ αποτελούσε προϋπόθεση για την είσοδο νέας μεταφορικής επιχείρησης στην αγορά και για την απόκτηση φορτηγού δημοσίας χρήσης με αρχική χορήγηση σύμφωνα με τα άρθρα 4 και 5 του ν. 3887/2010, όπως ίσχυε, πλην όμως επιβάρυνε τις επιχειρήσεις με διπλή διαδικασία αδειοδότησης. Πλέον, για την πρόσβαση στην αγορά αρκεί η άδεια άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων, που εκδίδεται από τις περιφερειακές υπηρεσίες μεταφορών σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) 1071/2009.

Στη συνέχεια, απλουστεύεται η διαδικασία σύστασης μεταφορικών εταιρειών, μέσω της κατάργησης των εκτιμητικών επιτροπών του άρθρου 7 του ν. 3887/2010.

Με το ίδιο άρθρο, επιχειρείται να αντιμετωπιστούν με μεταβατικές διατάξεις ορισμένα ζητήματα που δημιουργήθηκαν από την αρχική εφαρμογή του ν.3887/2010. Συγκεκριμένα, διευκρινίζεται η έννοια της μεταφορικής επιχείρησης που εισέρχεται για πρώτη φορά στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου του νόμου, σε αντιδιαστολή προς την μεταφορική επιχείρηση που ήδη λειτουργούσε κατά το χρόνο αυτό, λαμβάνοντας υπ' όψιν τις περιπτώσεις όπου υπάρχει διαδοχή στην άσκηση επιχείρησης.

Τέλος, αποσαφηνίζεται το νομικό καθεστώς με το οποίο λειτουργούν για διάστημα δέκα ετών από τη λήξη της μεταβατικής περιόδου του ν. 3887/2010 οι Ιδιότυπες Μεταφορικές Επιχειρήσεις (ΙΜΕ) του άρθρου 3 του ν. 383/1976 (Α' 182). Συγκεκριμένα, προβλέπεται ότι οι σχετικές με τις ΙΜΕ διατάξεις του ν. 383/1976 και των κανονιστικών διατάξεων που ίσχυαν πριν το ν. 3887/2010 θα εξακολουθήσουν να

εφαρμόζονται για το διάστημα που θα συνεχίσουν να λειτουργούν οι υφιστάμενες ΙΜΕ. Η διάταξη αυτή είναι μεταβατική, κατά συνέπεια δεν είναι δυνατή η σύσταση νέων ΙΜΕ στο ανωτέρω διάστημα. Για να εξασφαλιστεί η σταδιακή μετατροπή αυτών των εταιρειών στους υπάρχοντες σήμερα εταιρικούς τύπους, προβλέπεται η υποχρεωτική ανάκληση από τη Διοίκηση της άδειας λειτουργίας που έχει χορηγηθεί, μόλις λήξει η μεταβατική περίοδος του άρθρου 14 παράγραφος 2 του νόμου.

Άρθρο 20

Ρυθμίσεις θεμάτων συστήματος εισροών - εκροών

Με το προτεινόμενο άρθρο δίνεται λύση στο πρόβλημα εφαρμογής του ολοκληρωμένου συστήματος εισροών εκροών για το σύνολο των εγκατεστημένων δεξαμενών των πρατηρίων υγρών καυσίμων, ανεξάρτητα εάν αυτές αναγράφονταν μέχρι σήμερα στην άδεια λειτουργίας του πρατηρίου υγρών καυσίμων είτε στον σωστό αριθμό είτε στην σωστή χωρητικότητα. Διότι ενώ με την Υ.Α. 20155/1268/2009 (με στόχο την εγκατάσταση του συστήματος εισροών – εκροών σε όλες τις υφιστάμενες δεξαμενές), δίνεται η δυνατότητα δήλωσης όλων των δεξαμενών υγρών καυσίμων ενός πρατηρίου υγρών καυσίμων στη σωστή τους θέση και με την ορθή χωρητικότητας τους (σημειώνεται ότι για το σύνολο των δεξαμενών των πρατηρίων της Ελληνικής επικράτειας η πραγματική χωρητικότητα δεν συμβαδίζει με την αναγραφόμενη στην άδεια λειτουργίας συνυπολογίζοντας και τις σημαντικές, για την σωστή εφαρμογή του συστήματος εισροών – εκροών, αποκλίσεις των 100 λίτρων ή των 200 λίτρων) και χορήγησης νέας άδειας λειτουργίας με τις ορθές χωρητικότητες των δεξαμενών, για την υπαγωγή στις Πρότυπες Περιβαλλοντικές Δεσμεύσεις αναφύεται ζήτημα σχετικά με την δυνατότητα επέκτασης εγκαταστάσεων των υφιστάμενων πρατηρίων υγρών καυσίμων που βρίσκονται σε περιοχές με αρνητικές, για τα πρατήρια υγρών καυσίμων, χρήσεις γης. Συνεπώς, εφόσον η τοποθέτηση του ολοκληρωμένου συστήματος εισροών – εκροών στα πρατήρια υγρών καυσίμων σκοπό έχει την καθολική πάταξη του λαθρεμπορίου των ποσοτήτων καυσίμων που

διακινούνται μέσω αυτών, δηλαδή την εγκατάστασή του σε όλες τις υφιστάμενες δεξαμενές των πρατηρίων, οι Υπηρεσίες Μεταφορών & Επικοινωνιών υποχρεούνται να κάνουν δεκτή την υπαγωγή αυτών των περιπτώσεων σε Πρότυπες Περιβαλλοντικές Δεσμεύεις, στα υφιστάμενα δηλαδή πρατήρια υγρών καυσίμων με την ορθή χωρητικότητα των υφιστάμενων δεξαμενών υγρών καυσίμων, ανεξάρτητα των ισχυουσών χρήσεων γης, λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι δεν επηρεάζεται το περιβαλλοντικό αποτύπωμα του πρατηρίου υγρών καυσίμων είτε σε αυτό βρίσκονται δεξαμενές με συνολική δυναμικότητα αποθήκευσης 1κ.μ. είτε τη μέγιστη δυνατή χωρητικότητα των 300κ.μ.

Για το σκοπό της διευκόλυνσης της διαδικασίας χορήγησης νέας ενιαίας άδειας λειτουργίας των πρατηρίων υγρών καυσίμων με το ολοκληρωμένο σύστημα εισροών – εκροών και με στόχο να επισπευσθεί χρονικά η διαδικασία ώστε να λειτουργήσει το συντομότερο δυνατόν το ηλεκτρονικό αυτό σύστημα σε όλα τα πρατήρια της επικράτειας, η εγκατάσταση του συστήματος εισροών – εκροών στα πρατήρια αποτελεί μικρή τυποποιημένης μορφής επέμβαση σε υφιστάμενο, εν λειτουργία πρατήριο και επομένως κατ' αναλογία με την παράγραφο 7 του άρθρου 28 του Π.Δ. 118/2006 (Α'/119) και την παράγραφο 8 του άρθρου 114 του Ν.4070/2012 (Α'/82), όπως αυτή ισχύει.

Άρθρο 21

Τροποποίηση διατάξεων του ν. 2912/2001 (Α' 94)

Η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων (Ε.Δ.Α.Α.Π.) είναι ανεξάρτητη διοικητική αρχή με λειτουργική και οργανωτική ανεξαρτησία, όσον αφορά την άσκηση των αρμοδιοτήτων της. Η Ε.Δ.Α.Α.Π. συγκροτείται από τέσσερα μέλη και τον Πρόεδρό της. Τα μέλη και ο Πρόεδρος της Ε.Δ.Α.Α.Π. πρέπει να διαθέτουν επιστημονική γνώση και εμπειρία σε τομείς όπως το αεροπορικό δίκαιο, οι αεροπορικές μεταφορές, ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας, η αεροναυπηγική κλπ.

Σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 5 του ν. 2912/2001, ο Πρόεδρος της Ε.Δ.Α.Α.Π. επιλέγεται με απόφαση της Διάσκεψης των Προέδρων της Βουλής των Ελλήνων με την αυξημένη πλειοψηφία των 4/5 και διορίζεται με

απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Η διαδικασία επιλογής και διορισμού του Προέδρου της Ε.Δ.Α.Α.Π., που προβλέπει η προαναφερόμενη διάταξη, είναι ιδιαίτερος χρονοβόρος και γραφειοκρατική, και επειδή η εν λόγω αρχή δεν εντάσσεται στις συνταγματικά κατοχυρωμένες ανεξάρτητες αρχές, ώστε να απαιτείται η επιλογή των μελών της από τη Βουλή, κρίνεται σκόπιμο η διαδικασία επιλογής του Προέδρου της να απλοποιηθεί, ώστε να εξασφαλίζεται η απαιτούμενη ταχύτητα και ευελιξία.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση ορίζεται ότι ο Πρόεδρος της Επιτροπής και τα μέλη της διορίζονται από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ο οποίος ασκεί την κατά νόμο εποπτεία της εν λόγω Επιτροπής.

Άρθρο 22

Τροποποίηση διατάξεων του ν. 3913/2011 (Α' 18)

Η προτεινόμενη ρύθμιση κρίνεται αναγκαία, προκειμένου να εξασφαλισθεί η λειτουργία του ανταγωνισμού, η οποία συμβάλει θετικά στην ανάπτυξη του Ελληνικού Τουρισμού, και για να αποφευχθούν μονοπωλιακές καταστάσεις σε αεροδρόμια μεγάλου τουριστικού ενδιαφέροντος.

Κεφάλαιο Β'

Ρυθμίσεις θεμάτων Δημοσίων Έργων

Άρθρο 23

Τροποποίηση διατάξεων του ν. 4155/2013

Στην παράγραφο 2 του άρθρου 62 του ν. 4155/2013 διαλαμβάνεται εξουσιοδοτική διάταξη για την έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, με την οποία προσδιορίζονται το ύψος καθώς και ο τρόπος είσπραξης των

διοδίων τελών, ο τρόπος διαχωρισμού των οχημάτων σε κατηγορίες και οι θέσεις λειτουργίας των σταθμών διοδίων στο τμήμα του οδικού διευρωπαϊκού δικτύου «Πατρών – Αθηνών – Θεσσαλονίκης – Ευζώνων» (ΠΑΘΕ) από τον Ανισόπεδο Κόμβο (Α/Κ) Αξιού έως τον Μεθοριακό Σταθμό Ευζώνων, ήτοι τμήματος της Εγνατίας Οδού. Βάσει της υπ' αρ. 241/27-08-2013 απόφασης της Διυπουργικής Επιτροπής Αναδιαρθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων, μεταβιβάστηκαν στην ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε.», τα δικαιώματα λειτουργία, συντήρησης και εκμετάλλευσης επιβολής και είσπραξης για ίδιο λογαριασμό διοδίων τελών από τους χρήστες του ως άνω Αυτοκινητόδρομου, καθώς και των καθέτων αυτού οδικών αξόνων μεταξύ των ανισόπεδων κόμβων (Α/Κ) (α) Α/Κ Σιάτιστας έως Α/Κ Κρυσταλλοπηγής, (β) Α/Κ Σερρών έως Α/Κ Προμαχώνα, και (γ) Α/Κ Χαλάστρας έως τον Μεθοριακό Σταθμό Ευζώνων. Ενόψει της έλλειψης στην ως άνω εξουσιοδοτική διάταξη πρόβλεψης για τους ανωτέρω κάθετους οδικούς άξονες της Εγνατίας οδού, προτείνεται η τροποποίηση της υφιστάμενης διάταξης της παραγράφου 2 του άρθρου 62 του ν. 4155/2013, προκειμένου να υπάρξει ακώλυτη συνέχιση της υλοποίησης των εκτελούμενων έργων και αξιοποίησης των δικαιωμάτων επί των ως άνω καθέτων οδικών αξόνων.

Η παρούσα ρύθμιση δεν δημιουργεί δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.

Άρθρο 24

Τροποποίηση διατάξεων του ν. 1943/1991

Σκοπός της προτεινόμενης διάταξης είναι η παροχή δυνατότητας στο Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας να συμμετέχει σε ανώνυμες εταιρείες μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα ή σε Νομικά Πρόσωπα Ιδιωτικού Δικαίου, από κοινού με φορείς του Δημοσίου ή του ευρύτερου Δημόσιου τομέα, με ερευνητικά και εκπαιδευτικά ιδρύματα, με επαγγελματικούς φορείς, με σκοπούς:

- την πιστοποίηση, την τήρηση μητρώων μελών και μη μελών του, τα οποία όμως έχουν άμεση ή έμμεση σχέση με το τεχνικό δυναμικό της χώρας, την τεχνική

επιστημονική, κατασκευαστική και σχετική βιομηχανική δραστηριότητα, τα τεχνικά υλικά, τον εξοπλισμό και την τεχνολογία.

- τη λειτουργία και την αναβάθμιση ψηφιακών συστημάτων μεγάλης κλίμακας
- την υποστήριξη κρατικών υπηρεσιών σε θέματα ελέγχων, αδειοδοτήσεων, μηχανισμών πρόληψης ή αντιμετώπισης φυσικών καταστροφών και
- τη σύνταξη κανονισμών και προδιαγραφών
- τη μεταφορά τεχνογνωσίας
- την διασύνδεση της έρευνας και καινοτόμων τεχνολογιών με την παραγωγή
- τη σύνταξη προδιαγραφών και κανονισμών
- τη σύνταξη αναλυτικών τιμολογίων
- τη συγκέντρωση τιμών αγοράς

Στόχος είναι να αναληφθούν ολοκληρωμένες πρωτοβουλίες για την ανάπτυξη της Χώρας από όλους τους Φορείς που είναι δυνατόν να συνεισφέρουν σε αυτή.

Άρθρο 25

Τροποποίηση διατάξεων του ν. 1486/1984

Σε πολλά πεδία της επιστήμης και επιστημονικές δραστηριότητες τεχνικού αντικειμένου εμπλέκονται ειδικότητες επιστημόνων, που δεν είναι διπλωματούχοι μηχανικοί. Τις περισσότερες φορές δεν υπάρχει ένας ενιαίος φορέας τόσο για την επιστημονική όσο και την επαγγελματική προώθηση θεμάτων αλλά και για θέματα που αφορούν την αδειοδότηση, την πιστοποίηση, την κατάρτιση και γενικότερα θέματα του κάθε επιστημονικού και επαγγελματικού χώρου.

Συνέπεια των παραπάνω είναι η μη συμμετοχή μεγάλου πλήθους επιστημόνων σε έναν επιστημονικό φορέα και η δημιουργία στρεβλώσεων και παραλείψεων, με χαρακτηριστικά παραδείγματα την μη ενιαία επιστημονική έκφραση στους χώρους της πληροφορικής, των τηλεπικοινωνιών, της χωροταξίας, του περιβάλλοντος κα.

Η προσθήκη έρχεται να καλύψει αυτά τα κενά συμμετοχής, έκφρασης και εκπροσώπησης με την δυνατότητα ίδρυσης επιστημονικών και επαγγελματικών

τμημάτων από το Τ.Ε.Ε.

Στόχοι:

- Η συνολική έκφραση εντός του Τ.Ε.Ε. της εκπροσώπησης, συμμετοχής και παρακολούθησης της προόδου των τεχνικών και τεχνολογικών εφαρμογών στη χώρα
- Η διασφάλιση της λειτουργίας τμημάτων χωρίς αποκλεισμούς όλων των επιστημόνων, που δεν είναι μέλη αντίστοιχου επιστημονικού φορέα

Άρθρο 26

Τροποποίηση διατάξεων του ν. 2081/1992 και του ν. 3419/2005

Στο μητρώο τεχνικών επωνυμιών του Τ.Ε.Ε. γίνεται αναγγελία από το 1926 όλων των φυσικών ή νομικών προσώπων συντελεστών έργων, καθώς και των εταιρειών που ασχολούνται τόσο ως μελετητές όσο και ως κατασκευαστές δημόσιων και ιδιωτικών έργων και εγγράφονται οι ασκούντες το επάγγελμα του μελετητή και του κατασκευαστή, φυσικά και νομικά πρόσωπα, σε ειδικό μητρώο.

Η νομοθεσία περί δημοσίων έργων θέτει ασυμβίβαστα στους ασκούντες το επάγγελμα του μελετητή και των μετόχων μελετητικών εταιρειών στην κατεύθυνση της διασφάλισης της διαφάνειας, της προστασίας του δημόσιου συμφέροντος, της ασυμβατότητας στην μελετητική επιστημονική εργασία και της μη εμπλοκής που δημιουργούν συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού μελετητών και εργοληπτών στα δημόσια έργα.

Είναι προφανές ότι τόσο για λόγους που άπτονται των ελέγχων στελέχωσης όσο και για πειθαρχικούς λόγους των ασκούντων το τεχνικό επάγγελμα πρέπει το αρμόδιο επιμελητήριο για τις τεχνικές εταιρείες τόσο να ελέγχει τη στελέχωση σε σχέση με τις δραστηριότητες των φυσικών και νομικών προσώπων που ασκούν τεχνικά έργα όσο και να ασκεί τον προβλεπόμενο πειθαρχικό έλεγχο.

Με τη θέσπιση του ΓΕΜΗ τα φυσικά πρόσωπα αλλά και οι εταιρείες αυτές παρότι είναι μέλη του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος δεν μπορούν να απογραφούν γιατί δεν έχει δοθεί πρόσβαση στο Τ.Ε.Ε. να λειτουργεί ως υπηρεσία μιας στάσης. Με την παρούσα τροπολογία επιχειρείται να αρθεί αυτή η στρέβλωση. Αντίστοιχο πρόβλημα υπήρξε με

το Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος και ξεπεράστηκε με τη θέσπιση αντίστοιχης διάταξης.

Άρθρο 27

Τροποποίηση διατάξεων του ν. 3669/2008

1. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων αναλαμβάνει τη δημιουργία ηλεκτρονικού συστήματος των Μητρώων που αναφέρονται στον νόμο 3639/2008, υπό την εποπτεία της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων. Προς τούτο θα οριστεί μια Υπηρεσία ως ο Διαχειριστής του συστήματος. Εξουσιοδοτείται ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να καθορίσει με απόφασή του όλα τα σχετικά θέματα για τη διαχείριση του συγκεκριμένης βάσης δεδομένων και τον διαχειριστή.
2. Η αρμόδια Διεύθυνση της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων στην οποία υπάγονται τα Μητρώα θα συνεργαστεί με το Διαχειριστή.
3. Για εξοικονόμηση χρόνου και εκσυγχρονισμό των διαδικασιών, με το παρόν δίνεται η δυνατότητα στο Διαχειριστή να συλλέγει και να καταχωρεί στοιχεία στο ηλεκτρονικό σύστημα, εφόσον συμφωνούν οι ενδιαφερόμενοι. Τα στοιχεία αυτά αφορούν κυρίως έγγραφα και παραστατικά που απαιτούνται για την ενημερότητα των πτυχίων και την α' φάση των διαγωνισμών μελετών και έργων, όπως ενδεικτικά και όχι περιοριστικά φορολογική ενημερότητα, ασφαλιστική ενημερότητα, πιστοποιητικό περί μη πτωχεύσεως ποινικά μητρώα κλπ. Εφόσον ανατεθεί στο Διαχειριστή η συλλογή των στοιχείων αυτών απαλλάσσονται οι κατασκευαστές, οι μελετητές και τα φυσικά πρόσωπα από την υποχρέωση προσκόμισης των στοιχείων αυτών. Εξουσιοδοτείται ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να καθορίσει επακριβώς το είδος των στοιχείων που συλλέγονται και καταχωρούνται, στην ηλεκτρονική βάση, ο τρόπος συγκέντρωσης των στοιχείων η αμοιβή που θα καταβάλλεται προς το διαχειριστή του συστήματος από τους ενδιαφερόμενους που θα του αναθέσουν να κάνει τη συγκέντρωση των στοιχείων για λογαριασμό τους, η οποία μπορεί να αναπροσαρμόζεται αναλόγως, η ημερομηνία έναρξης ισχύος της απαλλαγής των ενδιαφερόμενων από την προσκόμιση των στοιχείων καθώς και κάθε άλλη σχετική

λεπτομέρεια.»

Άρθρο 28

Τροποποίηση διατάξεων των ν. 3054/2002 και του ν. 4123/2013

1. Με την πρώτη παράγραφο διευκρινίζεται ότι στις άδειες Εμπορίας Πετρελαιοειδών Κατηγορίας Α περιλαμβάνεται και η εμπορία αργού πετρελαίου, καθώς και ότι η εμπορία των προϊόντων της κατηγορίας VI της παραγράφου 1 του άρθρου 3 του ν. 3054/2002 όπως ισχύει, ήτοι πετρελαϊκό κωκ, νάφθα και λιπαντικά, δεν εμπίπτει στην Άδεια Εμπορίας Πετρελαιοειδών Κατηγορίας Α, προκειμένου να αποφευχθούν παρερμηνείες της εν λόγω διάταξης.
2. Με τη δεύτερη παράγραφο, διευρύνεται η δυνατότητα που δίνεται στο Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής να συλλέγει στατιστικά στοιχεία που αφορούν όλον τον ενεργειακό τομέα και όχι αποκλειστικά τον πετρελαϊκό. Τα στοιχεία που συλλέγονται, θα συμβάλλουν στον πληρέστερο ενεργειακό σχεδιασμό της χώρας, στον γενικότερο σχεδιασμό του Υπουργείου ή προβλέπονται από σχετικές διατάξεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Διεθνούς Οργανισμού Ενέργειας.
3. Με την τρίτη παράγραφο δίνεται η απαιτούμενη περίοδος προσαρμογής στους υπόχρεους τήρησης αποθεμάτων έκτακτης ανάγκης, των οποίων οι καθαρές εισαγωγές πετρελαιοειδών προϊόντων δεν προκαλούσαν υποχρέωση τήρησης αποθεμάτων έκτακτης ανάγκης (ασφαλείας) με το προϋσχόν καθεστώς, προκειμένου να επιλυθούν δυσλειτουργίες στην αγορά καυσίμων και να αντιμετωπισθεί η έλλειψη πιστοποιημένων αποθηκευτικών χώρων αποθεμάτων έκτακτης ανάγκης για υγραέριο, ασφαλτο, πετρελαϊκό κωκ και λιπαντικά.

Άρθρο 29

Έναρξη ισχύος

Στην ακροτελεύτια διάταξη προβλέπεται η έναρξη της ισχύος του προτεινόμενου σχεδίου νόμου από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στις επιμέρους διατάξεις του.

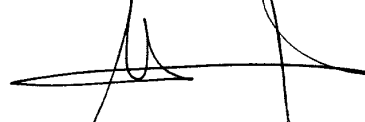
06.12.... 2013

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ


ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΤΟΥΡΝΑΡΑΣ

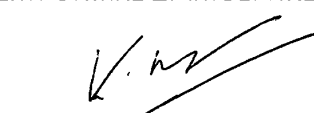
ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ


ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΙΧΕΛΑΚΗΣ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ


ΚΩΣΤΗΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗΣ ΚΑΙ
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ


ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ

ΕΡΓΑΣΙΑΣ, ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΚΑΙ
ΠΡΟΝΟΙΑΣ


ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ

ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ


ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ
ΑΛΛΑΓΗΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ

ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ ΚΑΙ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΕΝΔΙΑΣ