

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Στο σχέδιο νόμου «Δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών –

Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών και άλλες διατάξεις»

Προς τη Βουλή των Ελλήνων

Εισαγωγή – Γενικά στοιχεία

Με το προτεινόμενο νομοσχέδιο επέρχονται σημαντικές μεταρρυθμίσεις στον σχεδιασμό, την οργάνωση, τις διαδικασίες ανάθεσης και την παροχή των δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών της χώρας. Οι αλλαγές που θεσπίζονται προσαρμόζουν το θεσμικό πλαίσιο των υπεραστικών οδικών μεταφορών στις διατάξεις του Κανονισμού ΕΕ 1370/2007.



Στον δεσμευτικό για τη χώρα μας Κανονισμό 1370/2007 του Ε.Κ., ορίζεται ότι μέχρι τον Δεκέμβριο του έτους 2019 θα πρέπει να έχει γίνει προσαρμογή στις διαδικασίες του Κανονισμού αυτού όλων των εθνικών ρυθμίσεων που αφορούν τις δημόσιες επιβατικές μεταφορές, οδικές, σιδηροδρομικές ή με άλλα μέσα σταθερής τροχιάς. Με το παρόν σχέδιο νόμου ρυθμίζονται μόνο ο τρόπος ανάθεσης και παροχής των δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών.

Το ισχύον σύστημα βασίζεται στην εκ του νόμου ανάθεση των υπεραστικών επιβατικών μεταφορών σε μεταφορικές επιχειρήσεις, τις ΚΤΕΛ Α.Ε. ή τα ΚΤΕΛ και σε ορισμένες περιπτώσεις (κυρίως άγονες γραμμές νησιωτικών περιοχών) και σε μεμονωμένους αυτοκινητιστές. Το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο προσδιορίζεται κυρίως από το Ν. 2963/2001 (ΦΕΚ), ως τροποποιήθηκε και ισχύει και τις κανονιστικές πράξεις που εκδόθηκαν κατ' εξουσιοδότησή του. Οι επιχειρήσεις των ΚΤΕΛ ανήκουν μεν σε ιδιώτες, η οργάνωσή τους όμως διέπεται απ' τις ρυθμίσεις που έχουν θεσμοθετηθεί απ' την κείμενη νομοθεσία (Ν. 2963/2001, κλπ) και κάθε μία εκτελεί υπεραστικές επιβατικές μεταφορές με αποκλειστικό δικαίωμα εντός των γεωγραφικών ορίων ευθύνης της (κυρίως εξυπηρέτηση εντός κάθε περιφερειακής ενότητας – νομού και διανομαρχιακών γραμμών προς άλλους προορισμούς, εκτός νομού, Αθήνα, Θεσσαλονίκη, κλπ). Η διάρκεια της κατ' αποκλειστικότητα ανάθεσης του συγκοινωνιακού έργου των τακτικών

αστικών και υπεραστικών επιβατικών γραμμών στα ΚΤΕΛ έχει οριστεί από το νόμο μέχρι την 31^η Δεκεμβρίου 2019.

Σκοπός του παρόντος σχεδίου νόμου δεν είναι απλώς η προσαρμογή στις διατάξεις του Ευρωπαϊκού Δικαίου. Με τις προτεινόμενες μεταρρυθμίσεις επιδιώκεται να βελτιωθεί το επίπεδο παροχής των αντιστοίχων υπηρεσιών προς τους επιβάτες με ταυτόχρονη μείωση του κόστους των παρεχομένων υπηρεσιών, ώστε να επωφεληθεί διπλά το επιβατικό κοινό.

Η παροχή δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών αποτελεί δημόσια υπηρεσία, δεδομένου ότι με το δίκτυο των υπεραστικών γραμμών διασφαλίζεται η μετακίνηση του πολίτη από τα μικρότερα οργανωμένα οικιστικά συγκροτήματα (δημοτικές κοινότητες, δημοτικές ενότητες) έως τα κέντρα διοικητικών λειτουργιών (Έδρες Δήμων, Πρωτεύουσες Περιφερειακών Ενοτήτων, Περιφερειών και των μεγάλων αστικών κέντρων της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης).

Διεθνώς έχει παρατηρηθεί ότι η προσφορά χερσαίων επιβατικών μεταφορών, μολοντί είναι ιδιαίτερης κοινωνικής σημασίας για τους πολίτες, σε πολλές περιπτώσεις δεν θα παρεχόταν καθόλου ή θα παρεχόταν υπό διαφορετικές συνθήκες, αν δεν υπήρχε παρέμβαση του Δημοσίου, για την διασφάλιση ενός ελαχίστου επιπέδου παροχής των υπηρεσιών αυτών. Ο λόγος είναι απλός : Για πολλές γραμμές υπεραστικών επιβατικών μεταφορών, κυρίως για τις λεγόμενες «άγονες» γραμμές, δεν υπάρχει εμπορικό – οικονομικό ενδιαφέρον. Λόγοι δημοσίου συμφέροντος επιβάλλουν όμως να εξασφαλιστεί το δικαίωμα του κάθε πολίτη στη μετακίνηση, ανεξάρτητα από το πόσο αποδοτική ή μη είναι μια επιβατική γραμμή.

Από πλευράς ευρωπαϊκού δικαίου αναγνωρίζεται ότι επιχειρήσεις που είναι επιφορτισμένες με την παροχή υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος, όπως είναι κατ' εξοχήν οι δημόσιες επιβατικές μεταφορές, υπόκεινται μεν στους κανόνες του ανταγωνισμού, είναι όμως επιτρεπτή η χορήγηση πλεονεκτημάτων, είτε με την μορφή χορήγησης αποκλειστικών δικαιωμάτων εκμετάλλευσης, είτε και με την μορφή αποζημίωσης για τις παρεχόμενες υπηρεσίες.

Από άποψη ευρωπαϊκού δικαίου δεν έχει σημασία, εάν οι δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών παρέχονται από δημόσιες ή ιδιωτικές επιχειρήσεις. Οι αρμόδιες αρχές κάθε κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης μπορούν να επιλέγουν ελεύθερα τους φορείς παροχής δημοσίων επιβατικών μεταφορών, λαμβάνοντας όμως υπόψη τα συμφέροντα των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων, εν προκειμένω των μεταφορικών επιχειρήσεων, που έχουν ως αντικείμενο τις οδικές μεταφορές επιβατών.

Για να διασφαλιστεί λοιπόν ότι κατά την επιλογή φορέων για την παροχή δημοσίων επιβατικών μεταφορών θα εφαρμόζονται οι αρχές της διαφάνειας, της ισότιμης μεταχείρισης των ανταγωνιζομένων φορέων και επιχειρήσεων και της αναλογικότητας ως προς την χορήγηση αποζημίωσης ή αποκλειστικών δικαιωμάτων, είναι απαραίτητο να καθορίζονται με σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας ανάμεσα στην αρμόδια για την ανάθεση αρχή και τον επιλεγόμενο φορέα για την εκτέλεση της δημόσιας υπηρεσίας, τόσο η φύση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, όσο και η συμφωνούμενη αμοιβή, η οποία περιλαμβάνει και την τυχόν αποζημίωση.

Με τον Κανονισμό ΕΕ 1370/2007, ο οποίος αποτελεί ισχύον δίκαιο και έχει άμεση εφαρμογή, θεσπίζονται κανόνες για την ανάθεση δημοσίων υπηρεσιών οδικών ή σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών, τόσο για την διενέργεια διαγωνισμών όσο και για την απ' ευθείας ανάθεση, είτε σε δημόσιες υπηρεσίες ή εξομοιούμενους με αυτές φορείς, είτε σε τρίτους. Οι διατάξεις του Κανονισμού αποτελούν νομική βάση για τις ρυθμίσεις του προτεινόμενου σχεδίου νόμου.

Με το προτεινόμενο νομοσχέδιο επιδιώκεται η αξιοποίηση όλων των θετικών εμπειριών από την μέχρι σήμερα λειτουργία του συστήματος υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών και η βελτίωσή του μέσω του ανταγωνισμού. Επισημαίνεται ότι οι υπεραστικές επιβατικές μεταφορές εκτελούνται από ιδιωτικούς φορείς, που είναι οργανωμένοι στα ΚΤΕΛ και διαθέτουν, εκτός από τον στόλο των λεωφορείων, και ιδιωτικές εγκαταστάσεις υποδομής.

Βασική επιλογή του νομοσχεδίου είναι ότι οι υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών, ως παροχή δημόσιας υπηρεσίας, θα συνεχίσουν να παρέχονται από ιδιωτικούς φορείς, η ανάθεση όμως θα γίνεται με συμβάσεις ορισμένου χρόνου και ύστερα από δημόσιους ανοικτούς διαγωνισμούς. Η απ' ευθείας ανάθεση υπεραστικών επιβατικών μεταφορών είτε σε ιδιωτικό είτε σε δημόσιο φορέα θα επιτρέπεται κατ' εξαίρεση και σύμφωνα με τους όρους του Κανονισμού ΕΕ 1370/2007.

Σημαντικό ρόλο στην εφαρμογή του νέου συστήματος υπεραστικών επιβατικών μεταφορών θα διαδραματίσει η Ανεξάρτητη Αρχή με την επωνυμία «Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών» (Ρ.Α.Ε.Μ.) που ιδρύεται με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου. Η Ρ.Α.Ε.Μ. θα έχει κεντρικό ρόλο τόσο στον σχεδιασμό του δικτύου των υπεραστικών γραμμών όσο και στην διενέργεια των διαγωνισμών. Η Ρυθμιστική Αρχή θα είναι επίσης αρμόδια για την απ' ευθείας ανάθεση υπηρεσιών δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών αλλά και την διασφάλιση των δικαιωμάτων των επιβατών σύμφωνα με τον Κανονισμό ΕΕ 181/2011.

Για την οργάνωση των υπεραστικών επιβατικών μεταφορών το προτεινόμενο σχέδιο νόμου βασίζεται στην διάκριση των υπεραστικών γραμμών σε τρεις τύπους :

α) Στις υπεραστικές γραμμές, όπου η χορήγηση αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης στον Ανάδοχο με ταυτόχρονο καθορισμό του ανωτάτου κομίστρου, εξασφαλίζει την παροχή της υπηρεσίας στο καθοριζόμενο επίπεδο ελαχίστων απαιτήσεων.

β) Στις υπεραστικές γραμμές, όπου, λόγω των προϋπολογιζομένων εσόδων, η χορήγηση αποκλειστικού δικαιώματος εκμεταλλεύσεως δεν επαρκεί, ώστε να προσελκύσει ιδιωτικές επιχειρήσεις («άγονες» γραμμές), προβλέπεται η παράλληλη χορήγηση αντισταθμίسمatos (αποζημιώσεως) για την διασφάλιση του καθορισμένου από την Ρυθμιστική Αρχή επιπέδου υπηρεσιών. Και στις περιπτώσεις αυτές το ανώτατο κόμιστρο καθορίζεται από τη Ρυθμιστική Αρχή.

γ) Όπου κρίνεται ότι υπάρχει εμπορικό ενδιαφέρον και στο μέτρο που δεν έχει χορηγηθεί αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης ή και αποζημίωση, είναι δυνατό να καθορίζονται υπεραστικές γραμμές «ελεύθερης επιλογής», είτε με πρωτοβουλία των ενδιαφερομένων είτε με πρόταση των Περιφερειών είτε από την ίδια την Ρυθμιστική Αρχή, η οποία καθορίζει το ρυθμιστικό πλαίσιο λειτουργίας της κάθε γραμμής. Οι γραμμές αυτές δεν περιλαμβάνονται σε κείνες που θα αποτελέσουν αντικείμενο των διαγωνισμών. Καθορίζονται απ' τη Ρυθμιστική Αρχή και οι επιχειρήσεις που θα λάβουν άδεια να εκτελούν δρομολόγια και θα απευθύνονται στο επιβατικό κοινό με όρους ελεύθερου ανταγωνισμού. Η Ρυθμιστική Αρχή καθορίζει το πλαίσιο λειτουργίας τους, ώστε να διασφαλίζεται υψηλό επίπεδο παροχής υπηρεσιών προς το επιβατικό κοινό. Οι υπεραστικές γραμμές ελεύθερης επιλογής δεν ανταγωνίζονται τους Αναδόχους αλλά εμπλουτίζουν το δίκτυο των υπεραστικών γραμμών και τις επιλογές του επιβατικού κοινού.

Η γεωγραφική βάση οργάνωσης των δημοσίων οδικών υπεραστικών επιβατικών μεταφορών θα εξακολουθήσει να είναι η περιφερειακή ενότητα. Οι διαγωνισμοί για την ανάθεση δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών θα έχουν ως βάση τις υπεραστικές γραμμές εντός των γεωγραφικών ορίων των περιφερειακών ενότητων. Η επιλογή αυτή κρίθηκε σκόπιμη, ώστε λόγω του μεγέθους του προκηρυσσομένου μεταφορικού έργου να είναι δυνατή η συμμετοχή στους διαγωνισμούς και μικρών ή μεσαίων επιχειρήσεων μεταφορών ή κοινοπραξιών περισσότερων επιχειρήσεων.

Οι Περιφέρειες, λαμβάνοντας υπόψη το υφιστάμενο δίκτυο γραμμών στις

περιφερειακές τους ενότητες, τις ανάγκες του επιβατικού κοινού και τις τοπικές συνθήκες θα υποβάλλουν στην Ρυθμιστική Αρχή τις προτάσεις τους για τα δίκτυα υπεραστικών γραμμών εντός των γεωγραφικών ορίων των περιφερειακών ενοτήτων. Οι προτάσεις των Περιφερειών θα περιγράφουν αναλυτικά κάθε γραμμή του δικτύου κάθε γεωγραφικής περιοχής και θα περιλαμβάνουν πρόταση για την χορήγηση αποκλειστικού δικαιώματος ή και αποζημίωσης για κάθε γραμμή.

Οι προτάσεις των Περιφερειών οφείλουν να είναι τεκμηριωμένες με στοιχεία για τις ανάγκες του επιβατικού κοινού, την ιστορική εξέλιξη της επιβατικής κίνησης αλλά και εκτιμήσεις για την μελλοντική εξέλιξη της επιβατικής κίνησης. Πρέπει επίσης να συνοδεύονται από αναλυτικά οικονομικά δεδομένα, προκειμένου να αξιολογηθεί η ανάγκη παροχής αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης ή και αποζημίωσης.

Με βάση τις προτάσεις των Περιφερειών και την επεξεργασία των δεδομένων, η Ρυθμιστική Αρχή θα καθορίσει το δίκτυο των υπεραστικών γραμμών σε μια γεωγραφική περιοχή (περιφερειακή ενότητα), ορίζοντας ταυτόχρονα σε ποιες γραμμές θα χορηγηθεί αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης και σε ποιες πρέπει να χορηγείται και αποζημίωση. Η ανάθεση δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών στο δίκτυο των γραμμών με αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης ή και αποζημίωση σε μία περιφερειακή ενότητα θα αποτελεί αντικείμενο δημόσιου διαγωνισμού.

Η Ρυθμιστική Αρχή, όπως άλλωστε έχει υποχρέωση από τον Κανονισμό ΕΕ 1370/2007 υποχρεούται να δημοσιεύει πληροφορίες για επικείμενους διαγωνισμούς τουλάχιστον ένα έτος πριν από την διενέργειά τους, ώστε να είναι δυνατή η προετοιμασία των ενδιαφερομένων να συμμετάσχουν.

Οι διαγωνισμοί θα προκηρύσσονται από την Ρυθμιστική Αρχή ανά περιφερειακές ενότητες. Οι ελάχιστες απαιτήσεις για το μεταφορικό έργο ανά γραμμή καθώς και το ανώτατο κόμιστρο ανά χιλιόμετρο αλλά και η προσφερόμενη αποζημίωση θα καθορίζονται με τις επιμέρους προκηρύξεις. Οι υποψήφιοι θα πρέπει να είναι σε θέση να εκτελέσουν το απαιτούμενο μεταφορικό έργο. Βασικό κριτήριο ανάδειξης των αναδόχων θα είναι, εκτός της φερεγγυότητας απρόσκοπτης παροχής των κατ' ελάχιστο οριζόμενων υπηρεσιών, το προσφερόμενο κόμιστρο, ώστε να επιτευχθεί διά του ανταγωνισμού το χαμηλότερο δυνατό κόμιστρο για τον επιβάτη.

Οι συμβάσεις που θα συνάπτονται με τους αναδόχους θα έχουν χρονική διάρκεια κατ' ελάχιστον οκτώ έτη και έως δέκα έτη το μέγιστο, με δυνατότητα παράτασης του χρόνου κατά 50%. Σε περίπτωση που διαπιστωθεί ότι μεταβλήθηκαν οι ανάγκες του επιβατικού κοινού κατά την διάρκεια των συμβάσεων, είναι δυνατές μεταβολές ως προς την

διαδρομή ή τη συχνότητα υφισταμένων υπεραστικών γραμμών ή κατάργησή τους ή και η δημιουργία νέων γραμμών με αντίστοιχες τροποποιήσεις της αρχικής σύμβασης.

Η λειτουργία του νέου συστήματος υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών προϋποθέτει την ύπαρξη σταθμών υπεραστικών λεωφορείων (επιβατικών σταθμών). Σήμερα οι υφιστάμενοι σταθμοί ανήκουν σε ιδιωτικούς φορείς και εξυπηρετούν κατ' αποκλειστικότητα τα ΚΤΕΛ. Σε ένα σύστημα δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών, οι ανάγκες σε υποδομές, κυρίως σε σταθμούς υπεραστικών λεωφορείων, πρέπει να καλυφθούν από σταθμούς που εντάσσονται σε ένα δίκτυο δημοσίων σταθμών υπεραστικών λεωφορείων, στους οποίους πρέπει να εξασφαλιστεί η πρόσβαση σε όλους τους φορείς που εκτελούν δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών.

Με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου η λειτουργία των εγκαταστάσεων υποδομής, κυρίως των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων, διαχωρίζεται από την παροχή μεταφορικού έργου. Επίσης η λειτουργία των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων διαχωρίζεται από την ιδιοκτησία επ' αυτών.

Νέοι σταθμοί καθώς και όσοι ανήκουν σε φορείς του δημοσίου ή σταθμοί που κατασκευάζονται με Σ.Δ.Ι.Τ. εντάσσονται υποχρεωτικώς στο δίκτυο δημοσίων σταθμών. Οι υφιστάμενοι σταθμοί εντάσσονται στο δίκτυο των δημοσίων σταθμών υπεραστικών λεωφορείων, αν το επιθυμούν οι ιδιοκτήτες τους. Όσοι ιδιωτικοί σταθμοί επιλέξουν να ενταχθούν στο δημόσιο δίκτυο, θα υπόκεινται στους γενικούς κανόνες για τους δημόσιους σταθμούς (παροχή ισότιμης πρόσβασης σε όλους τους φορείς δημοσίων υπεραστικών επιβατικών μεταφορών – τέλη χρήσης που εγκρίνονται από την Ρ.Α.Ε.Μ.). Ιδιωτικοί σταθμοί που δεν θα ενταχθούν στο δημόσιο δίκτυο θα μπορούν να προσφέρουν υπηρεσίες στους φορείς δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών με όρους ελεύθερου ανταγωνισμού.

Η Ρυθμιστική Αρχή έχει την κανονιστική αρμοδιότητα να θεσπίζει γενικούς κανόνες για την λειτουργία των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων, ώστε να διασφαλίζεται υψηλό επίπεδο προσφερομένων υπηρεσιών για τους επιβάτες και η απρόσκοπτη λειτουργία των υπεραστικών γραμμών.

Η ανάθεση οδικών υπεραστικών επιβατικών μεταφορών χωρίς διαγωνισμό επιτρέπεται κατ' εξαίρεση στις περιπτώσεις που προβλέπονται από τον Κανονισμό ΕΕ 1370/2007. Πρόκειται κυρίως για περιπτώσεις που είναι ανάγκη να ληφθούν έκτακτα μέτρα για (α) την διασφάλιση της συνέχισης της προσφοράς υπεραστικών επιβατικών μεταφορών ή (β) περιπτώσεις όπου το αναγκαίο μεταφορικό έργο είναι περιορισμένο.

Στην πρώτη περίπτωση, η Ρυθμιστική Αρχή επεμβαίνει για να συνεχιστούν οι διακοπείσες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών ή προκειμένου να αποτραπεί η επικείμενη διακοπή τους. Η Ρυθμιστική Αρχή μπορεί, χωρίς διαγωνισμό, να αναθέσει το μεταφορικό έργο που διακόπηκε με σύμβαση σε τρίτο ή να παρατείνει την διάρκεια συμβάσεως που έληξε, σε κάθε περίπτωση όμως όχι περισσότερο από δύο χρόνια. Η δεύτερη περίπτωση αφορά κυρίως σε απομακρυσμένες γεωγραφικές περιοχές ή νησιά, όπου το έργο των οδικών υπεραστικών επιβατικών μεταφορών είναι περιορισμένο και εμπίπτει στα όρια του άρθρου 5 § 4 του Κανονισμού ΕΕ 1370/2007. Στις περιπτώσεις αυτές, μετά από πρόταση της οικείας Περιφέρειας η Ρυθμιστική Αρχή δύναται να αναθέσει δημόσιες υπηρεσίες υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών σε τρίτους με απ' ευθείας συμβάσεις. Όμως και στις περιπτώσεις αυτές θα προηγείται εγκαίρως ανακοίνωση για την πρόθεση ανάθεσης και πρόσκληση για την εκδήλωση ενδιαφέροντος. Η Ρυθμιστική Αρχή εξουσιοδοτείται να θεσπίζει με γενικούς κανόνες τον τρόπο και τις διαδικασίες πριν από την απ' ευθείας ανάθεση αλλά και τον τρόπο διαπραγμάτευσης αν υπάρξει ενδιαφέρον από περισσότερους φορείς.

Με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου δεν αποκλείεται η απ' ευθείας ανάθεση υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών σε δημόσιες αρχές ή επιχειρήσεις ελεγχόμενες από δημόσιες αρχές, υπό τις προϋποθέσεις του άρθρου 5 § 2 του Κανονισμού ΕΕ 1370/2007.

Οι γραμμές ελεύθερης επιλογής συμπληρώνουν τις προσφερόμενες δημόσιες υπηρεσίες υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών. Η Ρυθμιστική Αρχή καθορίζει την αφετηρία, τις ενδιάμεσες στάσεις και το τέρμα των γραμμών ελεύθερης επιλογής, με βάση τις προτάσεις των Περιφερειών. Για τις γραμμές αυτές δεν παρέχεται αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης ούτε βεβαίως οποιοδήποτε αντιστάθμισμα. Στην ίδια γραμμή μπορούν να εκτελούν δρομολόγια περισσότεροι φορείς, με βάση τους κανόνες της Ρυθμιστικής Αρχής.

Οι Περιφέρειες είναι αρμόδιες για την εποπτεία και τον έλεγχο των Αναδόχων και όλων των φορέων που εκτελούν δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών, καθώς επίσης και των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων.

Οι Περιφέρειες έχουν την αρμοδιότητα να επιβάλλουν κυρώσεις στους παραβάτες. Τα επιβαλλόμενα διοικητικά πρόστιμα αποτελούν έσοδα της Ρυθμιστικής Αρχής. Κατά των αποφάσεων των Περιφερειών για την επιβολή προστίμων ο ενδιαφερόμενος έχει δικαίωμα ενδικοφανούς προσφυγής στην Ρυθμιστική Αρχή. Οι Περιφέρειες ελέγχουν και την εφαρμογή των διατάξεων του Κανονισμού ΕΕ 181/2011

για τα δικαιώματα των επιβατών υπεραστικών λεωφορείων και την επιβολή κυρώσεων.

Η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών (Ρ.Α.Ε.Μ.) αποτελεί ανεξάρτητη διοικητική Αρχή και συγκροτείται από τον Πρόεδρο, τον Αντιπρόεδρο και τρία μέλη, που ορίζονται από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από γνώμη της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής. Στο προτεινόμενο σχέδιο νόμου προβλέπεται η προσωπική και λειτουργική ανεξαρτησία των μελών της Ρυθμιστικής Αρχής, καθορίζονται τα ασυμβίβαστα και οι υποχρεώσεις τους, η θητεία και η υπηρεσιακή τους κατάσταση, η πειθαρχική τους ευθύνη και η αντικατάστασή τους.

Η λειτουργία της Ρυθμιστικής Αρχής ως συλλογικού οργάνου διέπεται από τις διατάξεις του προτεινόμενου σχεδίου νόμου και του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας. Οι αποφάσεις της Ρυθμιστικής Αρχής υπόκεινται στον δικαστικό έλεγχο. Η Ρυθμιστική Αρχή έχει κανονιστικές αρμοδιότητες, οι οποίες περιγράφονται ειδικώς στο προτεινόμενο σχέδιο νόμου. Αφορούν κυρίως την ρύθμιση των κριτηρίων και της διαδικασίας χορήγησης δικαιωμάτων αποκλειστικής χρήσεως ή αποζημιώσεως, τις διαγωνιστικές διαδικασίες, στις υποχρεώσεις των Αναδόχων, στα κριτήρια και την διαδικασία απ' ευθείας ανάθεσης, στη ρύθμιση της διαδικασίας για τις γραμμές ελεύθερης επιλογής, στα κριτήρια και τον τρόπο καθορισμού του ανώτατου ορίου χρέωσης, στις προβλεπόμενες κυρώσεις και την διαδικασία επιβολής τους, στην εφαρμογή τεχνικών συστημάτων εξυπηρέτησης επιβατών, στην εφαρμογή προτύπων διεθνών ποιότητας και σε κάθε λεπτομέρεια σχετική με την άσκηση των αρμοδιοτήτων της.

Η δυνατότητα άμεσης ρυθμιστικής επέμβασης της Ρ.Α.Ε.Μ. προβλέπεται επίσης στις ρυθμιστικές της αρμοδιότητες, στις οποίες περιλαμβάνεται και η δυνατότητα λήψεως προσωρινών μέτρων.

Επίσης, η Ρυθμιστική Αρχή εξετάζει καταγγελίες για παραβάσεις της νομοθεσίας σχετικά με τις υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών και δύναται να διενεργεί ακροάσεις, σύμφωνα με Κανονισμό που εκδίδει η ίδια. Περαιτέρω, η Ρυθμιστική Αρχή εισηγείται στον αρμόδιο Υπουργό και γνωμοδοτεί για θέματα της αρμοδιότητάς της.

Οι πιστώσεις για την λειτουργία της Ρυθμιστικής Αρχής εγγράφονται υπό ίδιο φορέα στον κρατικό προϋπολογισμό. Η Ρ.Α.Ε.Μ., ως αντισυμβαλλόμενος των Αναδόχων, διαχειρίζεται τους κρατικούς πόρους για την χορήγηση αποζημιώσεων. Επίσης έχει έσοδα από απόδοση ποσοστού επί των εισπράξεων όλων των επιχειρήσεων που εκτελούν υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών ή διαχειρίζονται δημόσιους σταθμούς υπεραστικών λεωφορείων. Συντάσσει προϋπολογισμό για κάθε

οικονομική χρήση και ισολογισμό, που ελέγχεται από ορκωτούς ελεγκτές. Σε περίπτωση που έχει θετικά οικονομικά αποτελέσματα, αποδίδει ποσοστό αυτών στον κρατικό προϋπολογισμό.

Καταβλήθηκε προσπάθεια, η ίδρυση της νέας Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών να μην επιβαρύνει τον κρατικό προϋπολογισμό με την δαπάνη για νέες θέσεις δημοσίων υπαλλήλων. Στο προτεινόμενο νομοσχέδιο, η κάλυψη των αναγκαίων θέσεων προσωπικού για την Ρ.Α.Ε.Μ. γίνεται με μεταφορά θέσεων που έχουν ήδη συσταθεί για την Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.). Η αντίστοιχη μείωση των προβλεπόμενων θέσεων προσωπικού της Ρ.Α.Σ. εκτιμάται ότι δεν θα προκαλέσει ανυπέρβλητες δυσκολίες στην εκπλήρωση του σκοπού της.

Οι θέσεις του προσωπικού της Ρυθμιστικής Αρχής θα καλυφθούν κατά το δυνατόν, με μετατάξεις προσωπικού από άλλους φορείς του δημοσίου τομέα. Προβλέπεται επίσης και η δυνατότητα αποσπάσεων, ώστε να μπορέσει να λειτουργήσει η νεοσύστατη Ρυθμιστική Αρχή σε εύλογο χρόνο.

Τα θέματα της οργάνωσης και λειτουργίας της Ρυθμιστικής Αρχής καθώς και του προσωπικού της ρυθμίζονται με Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας και Διαχείρισης, τον οποίο προτείνει η Αρχή και εγκρίνεται με κοινή απόφαση των αρμοδίων Υπουργών.

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄ ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Σκοπός – πεδίο εφαρμογής

Στο πρώτο άρθρο ορίζονται οι σκοποί του νόμου και το πεδίο εφαρμογής του. Στους σκοπούς του νόμου εντάσσονται α) η εξασφάλιση της συνεχούς προσφοράς δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών β) ο σχεδιασμός, η οργάνωση και λειτουργία των δικτύων υπεραστικών γραμμών, γ) η διασφάλιση της παροχής υψηλής ποιότητας υπηρεσιών από τους φορείς που εκτελούν υπεραστικές οδικές επιβατικές μεταφορές και δ) η ρύθμιση της χορήγησης αποκλειστικών δικαιωμάτων εκμετάλλευσης δημοσίων υπεραστικών γραμμών ή και αποζημιώσεων.

Το πεδίο εφαρμογής του προτεινομένου νόμου περιορίζεται στις δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Με το δεύτερο άρθρο δίδονται οι αναγκαίοι ορισμοί για την εφαρμογή του νόμου. Οι ορισμοί είναι λίγοι και κατά το δυνατόν εναρμονισμένοι με την υφιστάμενη νομοθεσία.

Άρθρο 3

Δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών

Στο άρθρο αυτό διευκρινίζεται ότι οι δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών που προσφέρονται στο κοινό χωρίς διακρίσεις και σε συνεχή βάση αποτελούν υπηρεσίες Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος (ΥΓΟΣ) σύμφωνα με το άρθρο 16 της Συνθήκης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, ρυθμίζονται από τις διατάξεις του Κανονισμού ΕΚ 1370/2007, του παρόντος νόμου και των κανονιστικών πράξεων που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση αυτού. Διευκρινίζεται επίσης ότι το σύστημα των δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών αποτελείται από τις υπεραστικές γραμμές και από τις αναγκαίες υποδομές, ιδίως τους σταθμούς υπεραστικών λεωφορείων.

Άρθρο 4

Δίκτυο υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών

Στο τέταρτο άρθρο περιγράφονται οι βασικές αρχές σχεδιασμού του δικτύου των δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών, για την διαρκή εξυπηρέτηση των αναγκών μετακινήσεων του επιβατικού κοινού, με προγραμματισμένα δρομολόγια, στα οποία καθένας έχει πρόσβαση έναντι του καθορισμένου κομίστρου.

Διευκρινίζεται επίσης ότι οι γραμμές που έχουν χαρακτηριστεί ως υπεραστικές σύμφωνα με την υφιστάμενη νομοθεσία διατηρούν τον χαρακτηρισμό αυτό μέχρις ότου καταργηθούν ή τροποποιηθούν σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου. Το ίδιο ισχύει και για τις περιοχές ή τις γραμμές, οι οποίες έχουν χαρακτηριστεί ως αστικές. Έτσι επιτυγχάνεται ασφάλεια δικαίου και διευκολύνεται η ομαλή μετάβαση στο νέο σύστημα.

Άρθρο 5

Αρμόδιες αρχές

Στο άρθρο αυτό καθορίζονται οι αρμόδιες αρχές για την εφαρμογή του νόμου. Αυτές είναι αφ' ενός μεν η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών, η οποία έχει την αρμοδιότητα να επεμβαίνει με αποφάσεις της, προκειμένου να διασφαλιστεί η προσφορά στο κοινό δημοσίων επιβατικών μεταφορών χωρίς διακρίσεις και σε συνεχή βάση, αφ' ετέρου δε οι Περιφέρειες.

Στο άρθρο γίνεται καταγραφή των αρμοδιοτήτων των Περιφερειών στις υπεραστικές επιβατικές μεταφορές. Στις Περιφέρειες ανατίθεται ο βασικός σχεδιασμός των γραμμών του δικτύου των υπεραστικών γραμμών εντός των γεωγραφικών ορίων τους. Οι Περιφέρειες έχουν επίσης την αρμοδιότητα να ελέγχουν την εφαρμογή του νόμου και να επιβάλλουν κυρώσεις στους παραβάτες.

Άρθρο 6

Εκτέλεση δημοσίων υπεραστικών επιβατικών μεταφορών

Με το άρθρο αυτό διευκρινίζεται ότι όλα τα πρόσωπα που διαθέτουν άδεια ασκήσεως επαγγέλματος οδικού μεταφορέα επιβατών μπορούν να εκτελούν υπεραστικές μεταφορές επιβατών με λεωφορεία εγκεκριμένου υπεραστικού τύπου κάθε κατηγορίας.

Άρθρο 7

Χορήγηση αποκλειστικών δικαιωμάτων ή αποζημίωσης

Η Ρυθμιστική Αρχή έχει την αρμοδιότητα να καθορίζει γενικούς κανόνες που αφορούν στις ελάχιστες απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται κατά την εκτέλεση δημοσίων υπεραστικών μεταφορών επιβατών. Για την διασφάλιση της συνεχούς προσφοράς δημοσίων οδικών υπεραστικών μεταφορών επιβατών στο καθοριζόμενο επίπεδο ελαχίστων απαιτήσεων, η Ρυθμιστική Αρχή, δύναται να αποφασίζει την ανάθεση σε τρίτους των δημοσίων οδικών υπεραστικών μεταφορών επιβατών σε μια γεωγραφική περιοχή, χορηγώντας αποκλειστικό δικαίωμα παροχής των υπηρεσιών αυτών ή και αποζημίωση.

Η ανάθεση σε τρίτους της παροχής δημοσίων υπεραστικών μεταφορών επιβατών με χορήγηση αποκλειστικού δικαιώματος ή αποζημίωση γίνεται πάντοτε με την διενέργεια ανοικτού διαγωνισμού ή κατ' εξαίρεση και δι' απευθείας ανάθεσης όπου αυτό προβλέπεται απ' τον Κανονισμό 1370/2007 και τον παρόντα νόμο.

Άρθρο 8

Διασφάλιση της συνεχούς παροχής υπεραστικών μεταφορών επιβατών

Η διασφάλιση της συνεχούς και ομαλής μεταφοράς επιβατών σε όλο το δίκτυο των δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών, αποτελεί νομική υποχρέωση και βασική αποστολή της Ρυθμιστικής Αρχής. Σε περίπτωση διακοπής των υπηρεσιών υπεραστικών μεταφορών επιβατών ή επικείμενου κινδύνου διακοπής τους, η Ρυθμιστική Αρχή έχει την αρμοδιότητα και το δικαίωμα να λαμβάνει τα προσήκοντα έκτακτα μέτρα. Δια του άρθρου αυτού παρέχεται στην Ρυθμιστική Αρχή ένα σχετικά ευρύ πεδίο ρυθμιστικής παρέμβασης που εξειδικεύεται σε άλλα άρθρα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Άρθρο 9

Σχεδιασμός υπεραστικών γραμμών

Με τις διατάξεις του άρθρου αυτού ανατίθεται στις Περιφέρειες ο βασικός σχεδιασμός του δικτύου υπεραστικών επιβατικών μεταφορών εντός των γεωγραφικών ορίων τους. Οι Περιφέρειες εισηγούνται στην Ρυθμιστική Αρχή τόσο τον καθορισμό των προτεινομένων υπεραστικών επιβατικών γραμμών, όσο και την ανάγκη χορήγησης αποκλειστικών δικαιωμάτων εκμετάλλευσης ή και αποζημιώσεως.

Οι Περιφέρειες σχεδιάζουν το δίκτυο με βάση τις κατευθύνσεις και τα κριτήρια του προτεινομένου νόμου και των γενικών κανόνων που θα θεσπίσει η Ρυθμιστική Αρχή. Σκοπός του νόμου είναι να εξασφαλίσει σχεδιασμό που να ανταποκρίνεται στις εξειδικευμένες ανάγκες μετακινήσεων του επιβατικού κοινού. Για τον λόγο αυτό κατά τον σχεδιασμό του δικτύου οι Περιφέρειες λαμβάνουν υπόψη τα πληθυσμιακά και

γεωγραφικά δεδομένα, και, ιδίως, την ανάγκη μετακίνησης επιβατών από τις πιο απομακρυσμένες περιοχές.

Οι εμπειρίες από την λειτουργία και τα πλεονεκτήματα ή και μειονεκτήματα του υφισταμένου δικτύου οδικών υπεραστικών μεταφορών μπορούν και πρέπει να αξιοποιηθούν κατά τον σχεδιασμό. Με την κατεύθυνση αυτή του νόμου επιχειρείται αφ' ενός μεν ο σχεδιασμός του δικτύου ως βελτίωση του υφισταμένου αφ' ετέρου δε η αξιοποίηση της αποκτηθείσας εμπειρίας για την ομαλή λειτουργία του δικτύου.

Άρθρο 10

Βασικές κατευθύνσεις σχεδιασμού

Στο άρθρο αυτό καθορίζονται οι βασικές κατευθύνσεις που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για τον σχεδιασμό του δικτύου δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών. Με γενικούς κανόνες που θα εκδώσει η Ρυθμιστική Αρχή εξειδικεύονται με τον επιστημονικώς αναγκαίο τρόπο οι κατευθύνσεις και οι παράμετροι που πρέπει να συνεκτιμώνται για τον σχεδιασμό του δικτύου υπεραστικών γραμμών.

Οι βασικές επιλογές του προτεινομένου νόμου επιδιώκουν να εξασφαλίσουν το δικαίωμα μετακίνησης των πολιτών από τις μικρότερες οικιστικές ενότητες προς τις μεγαλύτερες και ιδίως τα διοικητικά κέντρα, τα κέντρα εκπαίδευσης και εργασίας, ως και προορισμούς θερινών ή χειμερινών διακοπών. Βεβαίως, η ανάγκη μετακίνησης προς τα δύο μεγάλα αστικά κέντρα, δηλαδή την Αθήνα και την Θεσσαλονίκη, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά τον σχεδιασμό για κάθε γεωγραφική (περιφερειακή) ενότητα κατά τρόπο που ουσιαστικώς να διασφαλίζει την ακτινωτή σύνδεση της χώρας με τα δύο μεγάλα αστικά κέντρα.

Κατ' εξαίρεση και ειδικά για την Περιφέρεια Αττικής (εξαιρουμένης της περιφερειακής ενότητας νήσων) και για την Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης, ρητώς ορίζεται ότι ο σχεδιασμός θα περιορίζεται μόνο για τις υπεραστικές γραμμές εντός των γεωγραφικών ορίων τους και για την υπεραστική γραμμή Αθήνας – Θεσσαλονίκης, ειδική ρύθμιση που και δια της ισχύουσας νομοθεσίας υφίσταται, ρύθμιση που εξασφαλίζει την οικονομική βιωσιμότητα των μεταφορικών επιχειρήσεων που θα αναδειχθούν ανάδοχοι σε όλες τις γεωγραφικές περιοχές της χώρας.

Άρθρο 11

Περιγραφή υπεραστικών γραμμών

Στο άρθρο αυτό διευκρινίζεται σε γενικό επίπεδο η περιγραφή των υπεραστικών γραμμών, η οποία ακολουθεί τα ισχύοντα και σήμερα.

Άρθρο 12

Κίνηση επιβατών – Ελάχιστος αριθμός υποχρεωτικών δρομολογίων

Με το άρθρο αυτό ορίζονται οι βασικές κατευθύνσεις για τον σχεδιασμό κάθε υπεραστικής γραμμής. Οι προτάσεις των Περιφερειών για κάθε γραμμή του δικτύου πρέπει να περιλαμβάνουν τον αριθμό των ελαχίστων υποχρεωτικών δρομολογίων, την περιοδικότητα αυτών και την χρονική κατανομή των δρομολογίων εντός του ημερολογιακού έτους, ώστε να διευκολυνθεί ο ακριβής προσδιορισμός των ελαχίστων απαιτήσεων ως προς το μεταφορικό έργο, το οποίο θα αποτελέσει αντικείμενο διαγωνισμού.

Η Ρυθμιστική Αρχή εξουσιοδοτείται να ορίζει τα κριτήρια που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για τον καθορισμό των ελαχίστων υποχρεωτικών δρομολογίων σε κάθε γραμμή υπεραστικών μεταφορών καθώς και τα κριτήρια για τον καθορισμό του χρόνου εκτελέσεως κάθε δρομολογίου, ώστε να εξυπηρετούνται κατά το δυνατόν όλες οι κατηγορίες του επιβατικού κοινού.

Άρθρο 13

Τεκμηρίωση περιφερειακού σχεδιασμού υπεραστικών γραμμών

Στο άρθρο αυτό επιβάλλεται η τεκμηρίωση των προτάσεων των Περιφερειών με όσο γίνεται πιο αντικειμενικά και επιστημονικά στοιχεία, όπως αναλυτικά στοιχεία της επιβατικής κίνησης καθώς και από εκτιμήσεις για την εξέλιξη των αναγκών μετακινήσεων του επιβατικού κοινού. Σκοπός είναι να αποτραπούν προτάσεις για υπεραστικές γραμμές προς ικανοποίηση τοπικών αιτημάτων, χωρίς στάθμιση πραγματικών αναγκών και οικονομικών δεδομένων.

Ειδικώς δε οι προτάσεις για υπεραστικές γραμμές με χορήγηση αποζημίωσης πρέπει να προτείνονται με φειδώ και όταν το επιβάλλουν λόγοι πραγματικών κοινωνικών αναγκών. Προβλέπεται επίσης η αρμοδιότητα των Περιφερειών να ζητούν από τις επιχειρήσεις που εκτελούν υπεραστικές μεταφορές τα αναγκαία στοιχεία.

Άρθρο 14

Καθορισμός υπεραστικών γραμμών οδικών μεταφορών επιβατών

Στο άρθρο αυτό ορίζεται ότι η αποφασιστική αρμοδιότητα για τον καθορισμό των υπεραστικών γραμμών οδικών μεταφορών επιβατών ανήκει στην Ρυθμιστική Αρχή, η οποία λαμβάνει υπόψη τις προτάσεις των Περιφερειών αλλά και όλα τα πληθυσμιακά και γεωγραφικά δεδομένα, τις υφιστάμενες οδικές συνδέσεις, τις κοινωνικές και επιβατικές ανάγκες, καθώς και τα διαθέσιμα δεδομένα για την επιβατική κίνηση και τις οικονομικές παραμέτρους.

Η Ρυθμιστική Αρχή αποφασίζει για κάθε υπεραστική γραμμή, αν θα ανατεθεί με αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης ή και με αποζημίωση, έχει δε την κανονιστική αρμοδιότητα να ορίζει τα κριτήρια, την διαδικασία και τις προϋποθέσεις για τον καθορισμό των υπεραστικών γραμμών οδικών μεταφορών επιβατών, τις αφετηρίες, τα δρομολόγια, τις ενδιάμεσες στάσεις και τα τέρματα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄

ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 15

Σταθμοί υπεραστικών λεωφορείων

Στο άρθρο αυτό καθορίζονται τα βασικά χαρακτηριστικά των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων, ως αναγκαίων μονάδων υποδομής των υπεραστικών επιβατικών μεταφορών.

Από τον προτεινόμενο νόμο δεν επέρχεται μεταβολή στις υφιστάμενες διατάξεις για τις προϋποθέσεις και την χορήγηση αδειών για την ίδρυση και λειτουργία σταθμών υπεραστικών λεωφορείων.

Άρθρο 16

Δίκτυο δημοσίων σταθμών υπεραστικών λεωφορείων

Οι επιβατικοί σταθμοί υπεραστικών λεωφορείων είναι βασική προϋπόθεση για την λειτουργία των δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών. Σήμερα όλοι οι υπάρχοντες σταθμοί ανήκουν κατά κυριότητα σε ιδιωτικούς φορείς. Η ίδρυση και

λειτουργία τους συνδέθηκε με το έργο των ΚΤΕΛ.

Στο νέο σύστημα υπεραστικών επιβατικών μεταφορών, είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί η πρόσβαση όλων των φορέων που εκτελούν υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών στους σταθμούς λεωφορείων.

Το παρόν άρθρο του προτεινομένου σχεδίου νόμου εκκινεί από την προϋπόθεση ότι καθορίζεται δημόσιο δίκτυο σταθμών υπεραστικών λεωφορείων, όπου εκ του νόμου εξασφαλίζεται η υποχρεωτική πρόσβαση όλων των φορέων υπεραστικών επιβατικών μεταφορών, ανεξάρτητα από τον ιδιοκτήτη ή τον φορέα εκμετάλλευσης του σταθμού υπεραστικών λεωφορείων.

Στο δημόσιο δίκτυο ανήκουν υποχρεωτικώς όλοι οι σταθμοί που ανήκουν κατά κυριότητα στο Δημόσιο ή άλλους φορείς του δημοσίου τομέα ή σε Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα.

Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου αφορούν τους σταθμούς που εντάσσονται στο δημόσιο δίκτυο.

Με δεδομένο ότι σήμερα δεν υπάρχουν σταθμοί υπεραστικών λεωφορείων που να ανήκουν στην κυριότητα δημοσίων φορέων, με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων δύνανται να καθορίζονται κίνητρα για την κατασκευή, επισκευή, ανακαίνιση και εν γένει ανάπτυξη επιβατικών σταθμών υπεραστικών ή και αστικών λεωφορείων που εντάσσονται στο δίκτυο των δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών.

Άρθρο 17

Υφιστάμενοι σταθμοί υπεραστικών λεωφορείων

Με το παρόν άρθρο δίνεται η δυνατότητα στους ιδιοκτήτες των υφισταμένων σταθμών υπεραστικών λεωφορείων, με αίτησή τους, να ζητήσουν να ενταχθούν στο δημόσιο δίκτυο ως σταθμοί εκκίνησης και άφιξης ή και ως ενδιάμεσοι σταθμοί λεωφορείων που εκτελούν πάσης φύσεως δρομολόγια υπεραστικών γραμμών. Εάν ενταχθούν, θα αναλάβουν την υποχρέωση να παρέχουν πρόσβαση σε όλους τους φορείς υπεραστικών επιβατικών μεταφορών έναντι ανταλλάγματος για την χρήση των εγκαταστάσεων και με τους γενικούς όρους που θα θεσπίσει η Ρυθμιστική Αρχή και θα περιλαμβάνονται στις συμβάσεις που θα συναφθούν.

Εξασφαλίζεται επίσης ότι ιδιωτικοί σταθμοί υπεραστικών λεωφορείων που δεν θα

ενταχθούν στο δίκτυο των δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών δύνανται να εξυπηρετούν και φορείς δημοσίων υπεραστικών επιβατικών μεταφορών με όρους ελεύθερου ανταγωνισμού.

Άρθρο 18

Δικαίωμα πρόσβασης στους σταθμούς του δημοσίου δικτύου

Στο παρόν άρθρο διευκρινίζεται το δικαίωμα πρόσβασης στους σταθμούς του δημοσίου, το οποίο ισχύει για όλους τους φορείς που εκτελούν νομίμως δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών, έναντι καταβολής ανταλλάγματος για την χρήση των εγκαταστάσεών τους και της εν γένει υποδομής τους.

Οι γενικοί κανόνες για την άσκηση του δικαιώματος πρόσβασης και για τις αντίστοιχες υποχρεώσεις των φορέων εκμετάλλευσης των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων του δημοσίου δικτύου καθορίζονται από τη Ρυθμιστική Αρχή.

Το δικαίωμα πρόσβασης πρέπει να υφίσταται καθ'όλη τη διάρκεια που ο δικαιούχος έχει αναλάβει την εκτέλεση δημοσίων υπεραστικών επιβατικών μεταφορών. Για τον λόγο αυτό οι συμβάσεις με τους φορείς εκμετάλλευσης του σταθμού πρέπει έχουν τουλάχιστον ίση διάρκεια.

Άρθρο 19

Κανόνες λειτουργίας υπεραστικών σταθμών λεωφορείων

Η λειτουργία των επιβατικών σταθμών υπεραστικών λεωφορείων (δημοσίων και ιδιωτικών) πρέπει να διασφαλίζει ένα ελάχιστο επίπεδο προσφερομένων υπηρεσιών προς τους επιβάτες αλλά και τις αναγκαίες προϋποθέσεις εξυπηρέτησης των λεωφορείων που εκτελούν τις υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών.

Ανατίθεται στην Ρυθμιστική Αρχή να καθορίσει τους βασικούς κανόνες λειτουργίας των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων και επιβάλλεται νομική υποχρέωση στους φορείς που έχουν αναλάβει την εκμετάλλευση και λειτουργία σταθμών υπεραστικών λεωφορείων του δημοσίου δικτύου να τηρούν τους κανόνες λειτουργίας που θέτει η Ρυθμιστική Αρχή.

Η εποπτεία των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων ανατίθεται στις Περιφέρειες, οι

οποίες επιβάλλουν τις προβλεπόμενες κυρώσεις σε περίπτωση παράβασης των κειμένων διατάξεων.

Άρθρο 20

Κανόνες χρέωσης για την χρήση των εγκαταστάσεων των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων

Το δικαίωμα πρόσβασης στους σταθμούς υπεραστικών λεωφορείων με ίσους όρους, προϋποθέτει ότι ο τρόπος χρέωσης για την χρήση των εγκαταστάσεων πρέπει να βασίζεται σε όμοιους κανόνες. Επιβάλλεται λοιπόν η ρυθμιστική παρέμβαση της Αρχής, η οποία ορίζει τον τρόπο, τα κριτήρια και το εύρος της χρέωσης.

Με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου διασφαλίζεται ότι οι φορείς που εκμεταλλεύονται σταθμούς υπεραστικών λεωφορείων του δημοσίου δικτύου, θα πρέπει να καλύπτουν το κόστος λειτουργίας και συντήρησης των αναγκαίων εγκαταστάσεων σύμφωνα με το επιβαλλόμενο ελάχιστο επίπεδο των προσφερομένων υπηρεσιών, καθώς και το εύλογο κέρδος του φορέα εκμετάλλευσης.

Για την αποφυγή στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, όταν οι φορείς που εκμεταλλεύονται σταθμούς υπεραστικών λεωφορείων ασκούν και άλλες δραστηριότητες, ιδίως αν εκτελούν επιβατικό μεταφορικό έργο, υποχρεούνται να τηρούν χωριστούς λογαριασμούς για τα έσοδα από την εκμετάλλευση των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων αλλά και τις δαπάνες λειτουργίας αυτών, ενώ με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων θα καθορισθούν οι λεπτομέρειες εφαρμογής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄

ΠΡΟΚΗΡΥΞΗ ΑΝΟΙΚΤΩΝ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΩΝ

Άρθρο 21

Ανάθεση υπεραστικών οδικών μεταφορών

Στο άρθρο αυτό ορίζεται με σαφήνεια ή βασική επιλογή του προτεινομένου νόμου ότι οι υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών αποτελούν παροχή δημόσιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος, οι οποίες ανατίθενται σε τρίτους μετά από δημόσιο ανοικτό διαγωνισμό.

Μόνο κατ' εξαίρεση επιτρέπεται η ανάθεση δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών χωρίς διαγωνισμό, στις περιπτώσεις που προβλέπονται απ' τις παραγράφους 4 και 5 του άρθρου 5 του Κανονισμού 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, ήτοι:

- α) Στις περιπτώσεις που η ετήσια αξία του ανατιθέμενου έργου δεν υπερβαίνει τα όρια που θέτει ο Κανονισμός
- β) Σε περίπτωση διακοπής των ανατεθέντων υπηρεσιών ή επικείμενου κινδύνου διακοπής τους, ως έκτακτο μέτρο.

Άρθρο 22

Αναθέτουσα και εποπτεύουσα Αρχή

Βασική επιλογή του προτεινομένου σχεδίου νόμου είναι ότι οι διαγωνισμοί για την ανάθεση υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών με την χορήγηση αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης ή και αποζημίωση καθώς και η σύναψη συμβάσεων με τους Αναδόχους ανατίθεται στην Ρυθμιστική Αρχή. Αλλά και όπου κατ' εξαίρεση επιτρέπεται η απ' ευθείας ανάθεση δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών, πάλι η ανάθεση θα γίνεται από την Ρυθμιστική Αρχή, με συμβάσεις που θα υπογράφονται με τον φορέα που θα εκτελεί το μεταφορικό έργο.

Οι Περιφέρειες είναι οι αρμόδιες αρχές για την εποπτεία των φορέων που εκτελούν δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών, την παρακολούθηση της εκτέλεσης των σχετικών συμβάσεων και την επιβολή των προβλεπόμενων κυρώσεων.

Άρθρο 23

Δημοσίευση πληροφοριών για επικείμενους διαγωνισμούς

Στο άρθρο αυτό επαναλαμβάνεται και εξειδικεύεται η υποχρέωση της αναθέτουσας αρχής να προβαίνει στην δημοσίευση των πληροφοριών που ορίζει το άρθρο 7 § 2 του Κανονισμού ΕΚ 1370/2007 στην επίσημη εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τουλάχιστον ένα έτος πριν από την προκήρυξη του διαγωνισμού με κάθε πρόσφορο τρόπο για την επίτευξη της μεγαλύτερης δυνατής δημοσιότητας. Η αυτή δημοσίευση πληροφοριών θα γίνεται και στις περιπτώσεις της απ' ευθείας ανάθεσης. Επιπρόσθετα, η Ρυθμιστική Αρχή υποχρεούται στην δημοσιοποίηση των ιδίων

πληροφοριών και με κάθε άλλο πρόσφορο τρόπο, όπως ανάρτηση στην ιστοσελίδα της ή δημοσιεύσεις στον τύπο.

Άρθρο 24

Προκήρυξη διαγωνισμών

Με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου δίδονται οι βασικές κατευθύνσεις για τις προκηρύξεις των διαγωνισμών.

Βασική επιλογή του προτεινομένου νόμου είναι η προκήρυξη διαγωνισμών ανά περιφερειακές ενότητες. Με τον τρόπο αυτό, το μεταφορικό έργο παραμένει σε μέγεθος τέτοιο, που επιτρέπει την διεκδίκησή του από μικρές ή μεσαίες επιχειρήσεις ή κοινοπραξίες, διευκολύνοντας τον ανταγωνισμό.

Προβλέφθηκε επίσης η δυνατότητα της Ρυθμιστικής Αρχής, κατ' εξαίρεση, και μετά από πρόταση της Περιφέρειας, να καθορίζει το αντικείμενο του διαγωνισμού και σε γεωγραφικές περιοχές μικρότερες από τα όρια μιας περιφερειακής ενότητας αλλά όχι μεγαλύτερες από τα όρια της περιφέρειας, υπό την προϋπόθεση ότι για την συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή έχει σχεδιαστεί δίκτυο υπεραστικών γραμμών με λειτουργική αυτονομία.

Σε κάθε περίπτωση στην προκήρυξη του διαγωνισμού προσδιορίζονται τα όρια της γεωγραφικής περιοχής και όλες οι καθορισμένες υπεραστικές γραμμές που αποτελούν το δίκτυο των δημοσίων υπεραστικών γραμμών της συγκεκριμένης γεωγραφικής περιοχής. Στην περίπτωση σχεδιασμού γραμμών που έχουν την αφετηρία ή το τέρμα σε μία περιφερειακή ενότητα και αντίστοιχη γραμμή σχεδιάζεται και σε άλλη περιφερειακή ενότητα, στις προκηρύξεις καθορίζεται το ποσοστό συνεκμετάλλευσης των Αναδόχων. Για κάθε γεωγραφική περιοχή ανακηρύσσεται ένας Ανάδοχος.

Άρθρο 25

Καθορισμός αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης ή και αποζημίωσης

Αποτελεί βασική επιλογή του προτεινομένου νόμου ότι οι διαγωνισμοί δεν αφορούν σε μεμονωμένες υπεραστικές γραμμές αλλά σε δίκτυα δημοσίων οδικών υπεραστικών μεταφορών επιβατών ανά γεωγραφική περιοχή (περιφερειακή ενότητα).

Στην προκήρυξη του διαγωνισμού περιγράφονται αναλυτικά οι υπεραστικές γραμμές για τις οποίες χορηγείται στον Ανάδοχο αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης και εκείνες για τις οποίες χορηγείται επιπλέον και αποζημίωση και καθορίζονται οι ελάχιστες απαιτήσεις παροχής της αντίστοιχης υπηρεσίας, προσαρμοσμένες στις συνθήκες κάθε περιφερειακής ενότητας.

Άρθρο 26

Καθορισμός του ανωτάτου ορίου χρέωσης των επιβατών

Η Ρυθμιστική Αρχή καθορίζει με σαφήνεια στις προκηρύξεις το ποσό της ανώτατης επιτρεπόμενης χρέωσης των επιβατών ανά χιλιόμετρο εκτελούμενου δρομολογίου.

Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου ορίζουν σε γενικές γραμμές τις παραμέτρους και κριτήρια που πρέπει να λάβει υπόψη η Ρυθμιστική Αρχή, στην οποία δίδεται η αρμοδιότητα να θεσπίσει ειδικότερους κανόνες.

Σκοπός των διατάξεων είναι να διασφαλιστεί ότι τα ανώτατα όρια χρέωσης καλύπτουν το πραγματικό κόστος του φορέα εκτέλεσης της απαιτούμενης ελάχιστης δημόσιας υπηρεσίας οδικών υπεραστικών μεταφορών, περιλαμβανομένων των αποσβέσεων αλλά και ενός εύλογου κέρδους, όπως επιβάλλεται από τον Κανονισμό ΕΕ 1370/2007.

Άρθρο 27

Καθορισμός της χορηγούμενης αποζημίωσης

Πιο σύνθετο είναι το πρόβλημα του καθορισμού της χορήγησης αποζημίωσης για την εκτέλεση υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών. Με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου γίνεται ευθεία παραπομπή στα κριτήρια του άρθρου 6 και του Παραρτήματος του Κανονισμού ΕΚ 1370/2007.

Απώλειες εσόδων λόγω εκδόσεως μειωμένων ή δωρεάν εισιτηρίων επιβατών ειδικών κατηγοριών, όπως μαθητές, σπουδαστές, φοιτητές και λοιποί μαθητευόμενοι, λαμβάνονται υπόψη για τον καθορισμό της χορηγούμενης αποζημίωσης.

Δεδομένου ότι η χορηγούμενη αποζημίωση είναι καθοριστική παράμετρος που πρέπει να λάβουν υπόψη οι διαγωνιζόμενοι, οι προκηρύξεις επιβάλλεται να προβλέπουν με σαφήνεια τον τρόπο και την διαδικασία υπολογισμού της ετήσιας

αποζημίωσης, τον τρόπο που διαπιστώνεται το κατ' έτος οφειλόμενο ποσό αποζημίωσης, ο τρόπος καταβολής στον Ανάδοχο καθώς και ο τρόπος επιστροφής ή συμψηφισμού τυχόν υπεραντιστάθμισης.

Άρθρο 28

Διάρκεια των συμβάσεων ανάθεσης

Μολονότι ο Κανονισμός ΕΕ 1370/2007 προβλέπει ότι οι συμβάσεις με τους Αναδόχους δημοσίων επιβατικών μεταφορών δεν μπορεί να υπερβαίνει τα δέκα έτη, με το παρόν άρθρο του προτεινομένου σχεδίου νόμου επελέγη να προσδιοριστεί η ελάχιστη διάρκεια οκτώ ετών και η μέγιστη των δέκα ετών, με δυνατότητα παράτασης για το 50% του συμβατικού χρόνου.

Σκοπός της ρύθμισης είναι η διευκόλυνση της κινητικότητας και του ανταγωνισμού μέσω διαγωνιστικών διαδικασιών, αλλά και ο εύλογος και ικανός ελάχιστος χρόνος των 8 έως 10 ετών που θα εξασφαλίζει την συμμετοχή και τον υγιή ανταγωνισμό.

Η Ρυθμιστική Αρχή έχει την αρμοδιότητα να θεσπίζει γενικούς κανόνες για τα επιμέρους κριτήρια με βάση τα οποία είναι δυνατή η πρόβλεψη για παράταση του συμβατικού χρόνου διάρκειας των συμβάσεων με τους Αναδόχους μέχρι το 50% του συμβατικώς οριζομένου χρόνου.

Για την διαφάνεια των διαγωνισμών καθορίζεται ότι στις προκηρύξεις πρέπει να καθορίζεται, αν στην συγκεκριμένη περίπτωση προβλέπεται δυνατότητα παράτασης του συμβατικού χρόνου, η χρονική διάρκεια και οι προϋποθέσεις για την παράταση αλλά και ο τρόπος ασκήσεως του δικαιώματος παράτασης.

Άρθρο 29

Προϋποθέσεις συμμετοχής στον διαγωνισμό

Η ανάγκη διαφάνειας αλλά και η διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος επιβάλλουν στις προκηρύξεις των διαγωνισμών να αναφέρονται με σαφήνεια και πληρότητα οι προϋποθέσεις για συμμετοχή των ενδιαφερομένων σε κάθε διαγωνισμό. Στους διαγωνισμούς μπορούν να συμμετέχουν επιχειρήσεις οποιασδήποτε νομικής

μορφής, που έχουν άδεια επαγγέλματος οδικού μεταφορέα επιβατών και έδρα στην Ελληνική Επικράτεια.

Οι διαγωνιζόμενοι πρέπει να διαθέτουν ή να αποδεικνύουν ότι μπορούν να διαθέτουν κατάλληλη και επαρκή στελέχωση και οργάνωση, επαρκή αριθμό κατάλληλων οχημάτων και γενικά των όρων και προϋποθέσεων που δια των διαγωνιστικών ή άλλων διαδικασιών θα καθορίζονται απ' τη Ρυθμιστική Αρχή, ώστε να μπορούν να ανταποκριθούν στο μεταφορικό έργο που είναι αντικείμενο κάθε διαγωνισμού.

Άρθρο 30

Προσφορές των διαγωνιζομένων

Οι προσφορές των διαγωνιζομένων αφορούν στο σύνολο των υπεραστικών γραμμών που εντάσσονται στο δίκτυο της γεωγραφικής περιοχής για την οποία προκηρύσσεται ο διαγωνισμός και περιλαμβάνουν το ποσό χρέωσης των επιβατών, το οποίο δεν μπορεί να υπερβαίνει το ανώτατο όριο χρέωσης, ως και τις υπηρεσίες πέραν των ελαχίστων απαιτούμενων δια της προκήρυξης (συχνότητες, κλπ).

Άρθρο 31

Κανόνες αξιολόγησης των προσφορών των διαγωνιζομένων

Βασικό κριτήριο αξιολόγησης των προσφορών των διαγωνιζομένων είναι η προσφερόμενη έκπτωση επί του ανωτάτου ορίου χρέωσης. Λαμβάνονται υπόψη τυχόν περαιτέρω προσφερόμενες εκπτώσεις για τους επιβάτες καθώς επίσης και οι προσφερόμενες υπηρεσίες υπεραστικών μεταφορών (δρομολόγια) πέραν των ελαχίστων απαιτούμενων. Αξιολογούνται επίσης και ποιοτικά κριτήρια όπως ο περιορισμός των μετεπιβιβάσεων και άλλα που προβλέπονται από διεθνή πρότυπα ολικής ποιότητας μέσω μαζικής μεταφοράς.

Η Ρυθμιστική Αρχή έχει την αρμοδιότητα να θεσπίζει γενικούς κανόνες για την αξιολόγηση των προσφορών των διαγωνιζομένων, ώστε η ανάδειξη των αναδόχων για την ανάθεση των υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών να γίνεται με συγκρίσιμο τρόπο και διαφάνεια.

Σε κάθε περίπτωση οι προκηρύξεις θα περιγράφουν με λεπτομέρεια και σαφήνεια τον τρόπο αξιολόγησης των προσφορών και την βαρύτητα των κριτηρίων αξιολόγησης.

Άρθρο 32

Κανόνες για τους διαγωνισμούς – Πρότυπα τεύχη συμβάσεων

Με το άρθρο αυτό δίδεται κανονιστική εξουσιοδότηση στην Ρυθμιστική Αρχή να θεσπίζει γενικούς κανόνες για την διαδικασία και τα στάδια των διαγωνισμών, τις προϋποθέσεις και τα δικαιολογητικά συμμετοχής των ενδιαφερομένων, τους λόγους αποκλεισμού διαγωνιζομένων, τα κριτήρια αξιολόγησης των προσφορών, **τον τρόπο** ανάδειξης του αναδόχου, **την** δυνατότητα ενστάσεων των διαγωνιζομένων και άλλες λεπτομέρειες.

Άρθρο 33

Συμβάσεις με τους Αναδόχους

Η Ρυθμιστική Αρχή συνάπτει συμβάσεις με τους Αναδόχους, με βάση την προκήρυξη, τα πρότυπα συμβατικά τεύχη και την προσφορά του αναδόχου.

Ο Ανάδοχος αναλαμβάνει την εκτέλεση των υπεραστικών οδικών υπεραστικών μεταφορών την ημέρα που ορίζεται στην σύμβαση. Η ημέρα αυτή θεωρείται ως αφετηρία του χρόνου διάρκειας της σύμβασης.

Προβλέπεται επίσης η δυνατότητα έκπτωσης του Αναδόχου αν δεν εκπληρώνει τις απαιτούμενες προϋποθέσεις ή αρνείται να προσέλθει για την υπογραφή της σύμβασης εντός του οριζόμενου χρόνου, οπότε η αναθέτουσα αρχή, δύναται είτε να καλέσει τον δεύτερο κατά την τελική αξιολόγηση διαγωνιζόμενο ή αν αυτός δεν υπάρχει ή η προσφορά του κρίνεται μη συμφέρουσα να προκηρύξει εκ νέου τον διαγωνισμό και να λάβει τα προβλεπόμενα μέτρα για την διαφύλαξη της συνεχούς παροχής δημοσίων υπηρεσιών οδικών υπεραστικών μεταφορών επιβατών.

Άρθρο 34

Μεταβολή συνθηκών διαρκούσης της συμβάσεως

Με το άρθρο αυτό προβλέπεται η δυνατότητα μεταβολών στις υπεραστικές

γραμμές, αν κατά την διάρκεια ισχύος των συμβάσεων με τους Αναδόχους διαπιστωθεί ότι μετεβλήθησαν οι ανάγκες του επιβατικού κοινού. Οι σχετικές τροποποιήσεις καθίστανται συμβατικό κείμενο.

Κατ' εξαίρεση προβλέπεται και η δυνατότητα τροποποίησης της αρχικώς συμβάσεως με πρόταση και απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής, η οποία εξουσιοδοτείται να εξειδικεύσει τις προϋποθέσεις, τους όρους και τη διαδικασία τροποποίησης των αρχικών συμβάσεων ή επιβολής ρυθμίσεων με αποφάσεις της.

Άρθρο 35

Εποπτεία των αναδόχων – εκτέλεση των συμβάσεων

Με τον παρόν άρθρο διευκρινίζεται ότι η παρακολούθηση της εκτέλεσης των συμβάσεων από τους Αναδόχους ασκείται από τις αρμόδιες υπηρεσίες των Περιφερειών, οι οποίες και επιβάλλουν στους αναδόχους τις κυρώσεις που προβλέπονται. Τα έσοδα από επιβαλλόμενα πρόστιμα αποτελούν έσοδα της Ρυθμιστικής Αρχής.

Παρέχεται επίσης εξουσιοδότηση στη Ρυθμιστική Αρχή να θεσπίζει γενικούς κανόνες για την παρακολούθηση του τρόπου εκτελέσεως των συμβάσεων από τους Αναδόχους, την διαπίστωση των παραβάσεων και τα επιβαλλόμενα μέτρα άρσεως των παραβάσεων, επιβολής κυρώσεων, των αντιρρήσεων των ενδιαφερομένων κατά των κυρώσεων που επιβλήθηκαν, τα είδη και τον τρόπο εκτέλεσης των κυρώσεων, την έρευνα παραπόνων των επιβατών καθώς και την έρευνα και διαπίστωση των ποιοτικών παραμέτρων του προσφερομένου μεταφορικού έργου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄

ΑΝΑΘΕΣΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΧΩΡΙΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟ

Άρθρο 36

Απευθείας ανάθεση ως έκτακτο μέτρο

Από τον Κανονισμό ΕΕ 1370/2007 προβλέπεται η δυνατότητα ανάθεσης

υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών χωρίς διαγωνισμό, όταν συντρέχει περίπτωση διακοπής των προσφερομένων υπηρεσιών ή επικείμενος κίνδυνος διακοπής τους. Στις περιπτώσεις αυτές Ρυθμιστική Αρχή μπορεί είτε να αναθέσει σε τρίτο το έργο που διεκόπη χωρίς την προκήρυξη διαγωνισμού είτε να συμφωνήσει με τον μέχρι τότε Ανάδοχο στην παράταση της διάρκειας της συμβάσεως, πέραν των τυχόν προβλεπόμενων ορίων χωρίς την διενέργεια διαγωνισμού, σε κάθε περίπτωση για χρονικό διάστημα όχι περισσότερο από δύο χρόνια.

Το διάστημα αυτό είναι ικανό για την προκήρυξη διαγωνισμού για την ανάδειξη νέου Αναδόχου.

Στο παρόν άρθρο προβλέπεται και η δυνατότητα της Ρυθμιστικής Αρχής, σε απολύτως εξαιρετικές περιπτώσεις, με απόφασή της, να επιβάλλει, το πολύ μέχρι ένα έτος, την παροχή δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών σε φορείς που είναι σε θέση να ανταποκριθούν εν όλω ή εν μέρει, με αντάλλαγμα, όμοιο με εκείνο των Αναδόχων παρομοίων υπηρεσιών, ώστε να διασφαλιστεί η συνεχής εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

Η Ρυθμιστική Αρχή εξουσιοδοτείται να καθορίζει τις προϋποθέσεις και τον τρόπο απ' ευθείας ανάθεσης ή επιβολής υποχρεώσεων ως έκτακτα μέτρα.

Άρθρο 37

Περιορισμένο μεταφορικό έργο

Στο άρθρο αυτό προβλέπεται η δυνατότητα της Ρυθμιστικής Αρχής να αναθέτει έργο υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών σε τρίτους χωρίς διαγωνισμό, όταν το ανατιθέμενο έργο είναι περιορισμένο κάτω από τα όρια που θέτει ο Κανονισμός ΕΕ 1370/2007, μετά από πρόταση της οικείας Περιφέρειας.

Οι ανωτέρω ρυθμίσεις αφορούν ιδίως σε απομακρυσμένες γεωγραφικές περιοχές ή νησιά, όπου το αναγκαίο μεταφορικό έργο είναι περιορισμένο.

Είναι γεγονός ότι σε νήσους (είτε αποτελούν ίδια Περιφερειακή Ενότητα, είτε όχι) στις οποίες το έργο έως σήμερα είναι ανατεθειμένο σε ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ και διέπονται από τις ρυθμίσεις του Ν. 2963/2001 ή και σε μεμονωμένους αυτοκινητιστές άγονων γραμμών και διέπονται από τις ρυθμίσεις του ν. 866/1979 και του Π.Δ. 967/1979, υπό την προϋπόθεση ότι το προς ανάθεση έργο δεν υπερβαίνει ετησίως ως αξία το

1.000.000 € ή ως υπηρεσίες τα 300.000 χιλιόμετρα διπλασιαζόμενα αν η μικρή ή μεσαία επιχείρηση που θα τα εκμεταλλεύεται δεν θα χρησιμοποιεί πάνω από 23 λεωφορεία, έχουν εφαρμογή οι ρυθμίσεις του παρόντος άρθρου, δια της απ' ευθείας αναθέσεως απ' την Ρυθμιστική Αρχή μετά από πρόταση της οικείας Περιφέρειας, σε μεταφορική επιχείρηση που πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 29 του νομοσχεδίου.

Προς αποφυγή καταστρατηγήσεων απαγορεύεται η κατάτμηση περιφερειακών ενοτήτων σε μικρότερες γεωγραφικές περιοχές με σκοπό να περιοριστεί το αναγκαίο μεταφορικό έργο και να έχει εφαρμογή το παρόν άρθρο.

Η Ρυθμιστική Αρχή εξουσιοδοτείται να καθορίσει τις λεπτομέρειες για τις απ' ευθείας αναθέσεις σε τρίτους λόγω περιορισμένου μεταφορικού έργου.

Άρθρο 38

Ανάθεση σε δημόσια υπηρεσία

Σήμερα ένα μέρος του έργου υπεραστικών επιβατικών μεταφορών, κυρίως τοπικού ενδιαφέροντος, εκτελείται από φορείς που ελέγχονται από την Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Με το παρόν άρθρο προβλέπεται ότι με αίτηση του ενδιαφερόμενου φορέα και πρόταση της οικείας Περιφέρειας, η Ρυθμιστική Αρχή δύναται να προβαίνει στην ανάθεση της παροχής δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών χωρίς διαγωνισμό σε εγχώριους φορείς, με την έννοια του άρθρου 2 περιπτ. ι) του Κανονισμού ΕΕ 1370/2007, που αποτελούν νομικώς ανεξάρτητα πρόσωπα επί των οποίων μία δημόσια αρχή ασκεί έλεγχο ανάλογο εκείνου που ασκεί επί των υπηρεσιών της, βεβαίως υπό τις προϋποθέσεις του άρθρου 5 § 2 του κανονισμού 1370/2007.

Η Ρυθμιστική Αρχή εξουσιοδοτείται να ορίσει γενικούς κανόνες, βάσει των οποίων είναι δυνατή η ανάληψη δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών από αρμόδιες τοπικές αρχές ή η ανάθεση σε εγχώριους φορείς.

Άρθρο 39

Δημοσίευση πληροφοριών για απ' ευθείας ανάθεση

Δια του άρθρου αυτού προσδιορίζονται οι υποχρεώσεις της Ρυθμιστικής Αρχής, για την δημοσίευση στην επίσημη εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ως και για την

δημοσιοποίηση των πληροφοριών αυτών, δια κάθε πρόσφορου μέσου (ανάρτηση στην ιστοσελίδα της και δημοσίευση στον τύπο), ένα έτος πριν την απ' ευθείας ανάθεση δημόσιων υπεραστικών επιβατικών μεταφορών, εξαιρουμένων των περιπτώσεων του άρθρου 36 του προτεινόμενου νόμου, που αφορά τις απ' ευθείας αναθέσεις ως έκτακτο μέτρο σε περίπτωση διακοπής ή επικείμενου κινδύνου διακοπής των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Άρθρο 40

Πρόσκληση για εκδήλωση ενδιαφέροντος

Δια του άρθρου αυτού καθορίζονται οι διαδικασίες που υποχρεούται να εφαρμόσει η Ρυθμιστική Αρχή στις περιπτώσεις απ' ευθείας ανάθεσης του έργου με βάση τις ρυθμίσεις των άρθρων 37 (περιορισμένο μεταφορικό έργο) και 38 (ανάθεση σε δημόσια υπηρεσία – εγχώριους φορείς), προς εξασφάλιση και σ' αυτές τις περιπτώσεις του ανταγωνισμού και προς διασφάλιση των συμφερόντων του Δημοσίου και των πολιτών. Ειδικότερα:

α) Η Ρυθμιστική Αρχή εκτός απ' τη δημοσίευση των πληροφοριών (ως ορίζονται στο άρθρο 39 του προτεινόμενου νομοσχεδίου) απευθύνει δημόσια πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος από κάθε ενδιαφερόμενο να αναλάβει το έργο, θέτοντας στην διάθεση κάθε ενδιαφερόμενου δύο τουλάχιστον μήνες για την εκδήλωση ενδιαφέροντος απ' την ημερομηνία δημοσίευσης της πρόσκλησης.

β) Αν εκδηλωθεί ενδιαφέρον από περισσότερες της μίας μεταφορικές επιχειρήσεις (φορείς), τους καλεί να υποβάλουν προσφορές και δύναται είτε να προβεί στην απ' ευθείας ανάθεση σε όποιον προσέφερε το χαμηλότερο κόμιστρο, είτε να διενεργήσει διαπραγματεύσεις για την επιλογή του Αναδόχου (υποχρεωτική ενέργεια αν εκδηλώθηκε ενδιαφέρον μόνο από μία μεταφορική επιχείρηση), είτε να αναθέσει σε εγχώριο φορέα ελεγχόμενο από δημόσια αρχή (κυρίως αν δεν έχουν θετική κατάληξη οι προηγούμενες δυνατότητες).

γ) Η Ρυθμιστική Αρχή με απόφασή της θεσπίζει τους ειδικότερους κανόνες και όρους για την διαδικασία εκδήλωσης ενδιαφέροντος, υποβολής προσφορών, κριτηρίων ανάθεσης και αξιολόγησης προσφορών.

δ) Ως προς την διάρκεια των συμβάσεων απ' ευθείας ανάθεσης, ορίζεται η αυτή και με την διάρκεια των συμβάσεων ανάθεσης μετά από διαγωνιστικές διαδικασίες, των οκτώ ετών ως ελάχιστη και των δέκα ετών ως μέγιστη, με την δυνατότητα παράτασης

έως και το 50% της αρχικής διάρκειας, ως στον Κανονισμό Ε.Ε. 1370/2007 ορίζεται.

ε) Οι δυνατότητες της Ρυθμιστικής Αρχής να αναθεωρούν υφιστάμενες απ' ευθείας συμβάσεις ανάθεσης όταν συντρέχουν οι περιπτώσεις της παρ. 7 του άρθρου 5 του Κανονισμού Ε.Ε. 1370/2007, ως και η δυνατότητα προσβολής ενώπιον των αρμόδιων Δικαστηρίων αποφάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής, για τις αναθέσεις υπεραστικών οδικών μεταφορών χωρίς διαγωνισμό, αποτελούν πρόσθετες ασφαλιστικές δικλείδες διασφάλισης του υγιούς ανταγωνισμού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ'

ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ

Άρθρο 41

Υπεραστικές γραμμές ελεύθερης επιλογής

Με πρωτοβουλία των Περιφερειών αυτεπαγγέλτως ή μετά από πρόταση επιχειρήσεων που εκτελούν επιβατικές μεταφορές, η Ρυθμιστική Αρχή μπορεί να καθορίσει υπεραστικές γραμμές ελεύθερης επιλογής. Πρόκειται για νέες γραμμές που συμπληρώνουν το υφιστάμενο δίκτυο δημοσίων υπεραστικών επιβατικών μεταφορών.

Οι γραμμές ελεύθερης επιλογής δεν επιτρέπεται να ανταγωνίζονται υπεραστικές γραμμές για τις οποίες έχει χορηγηθεί αποκλειστικό δικαίωμα ή δικαίωμα αποζημίωσης ή έχει γίνει απ' ευθείας ανάθεση ή παρέχονται από δημόσια υπηρεσία.

Η Ρυθμιστική Αρχή αποφασίζει για τον καθορισμό των υπεραστικών γραμμών ελεύθερης επιλογής, αφού αξιολογήσει τις υποβληθείσες προτάσεις με κριτήριο την εξασφάλιση πληρέστερου δικτύου υπεραστικών μεταφορών επιβατών υπό καθεστώς ελεύθερου ανταγωνισμού και την καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών.

Η αφετηρία, οι τυχόν ενδιάμεσες στάσεις και το τέρμα των υπεραστικών γραμμών ελεύθερης επιλογής καθορίζονται από την Ρυθμιστική Αρχή, η οποία δεν δεσμεύεται από τις υποβληθείσες προτάσεις. Η Αρχή καθορίζει επίσης τους όρους και τις προϋποθέσεις λειτουργίας των γραμμών ελεύθερης επιλογής καθώς και τον τρόπο διενέργειας δρομολογίων. Με τον τρόπο αυτό διασφαλίζεται ότι θα έχουν πρόσβαση σε ίσους όρους ανταγωνισμού όλοι οι ενδιαφερόμενοι, οι οποίοι μπορούν να ενταχθούν

στο πρόγραμμα δρομολογίων των γραμμών ελεύθερης επιλογής.

Στις υπεραστικές γραμμές ελεύθερης επιλογής δεν παρέχεται αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης ούτε επιτρέπεται να χορηγείται οποιασδήποτε μορφής οικονομικό πλεονέκτημα.

Ο επιβάτης μπορεί να επιλέξει μεταφορική επιχείρηση από τις περισσότερες που έχουν ενταχθεί στο πρόγραμμα δρομολογίων των υπεραστικών γραμμών ελεύθερης επιλογής και προσφέρουν το ίδιο δρομολόγιο, στα πλαίσια και με τους όρους του ελεύθερου ανταγωνισμού.

Άρθρο 42

Διαδικασία καθορισμού υπεραστικής γραμμής ελεύθερης επιλογής

Για την διευκόλυνση του έργου της ταχύτερης επεξεργασίας και αξιολόγησης της πρότασης, η Ρυθμιστική Αρχή καθορίζει τα στοιχεία και δικαιολογητικά που πρέπει να περιέχει ο «Φάκελος Πρότασης Εκτέλεσης Υπεραστικής Γραμμής χωρίς αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης», ο οποίος υποβάλλεται από τις Περιφέρειες.

Με τις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου αυτού επιδιώκεται να αποτραπεί η γραφειοκρατική καθυστέρηση στην εξέταση του υποβληθέντος φακέλου, η οποία πρέπει να έχει ολοκληρωθεί από την Αρχή εντός έξι μηνών, μετά την πάροδο των οποίων εγκρίνει την υποβληθείσα πρόταση ή την απορρίπτει αιτιολογημένα.

Με την δημοσιοποίηση της προτεινομένης γραμμής και στην δημόσια πρόσκληση για εκδήλωση ενδιαφέροντος διευρύνονται οι ευκαιρίες μεγαλύτερου ανταγωνισμού.

Μετά την πάροδο δύο μηνών από την πρόσκληση για εκδήλωση ενδιαφέροντος, η Ρυθμιστική Αρχή, λαμβάνοντας υπόψη και το ενδιαφέρον που εκδηλώθηκε, καθορίζει τις επιχειρήσεις που θα παρέχουν συγκοινωνιακές υπηρεσίες στις γραμμές ελεύθερης επιλογής, τις ελάχιστες απαιτήσεις και τον τρόπο λειτουργίας της γραμμής ελεύθερης επιλογής.

Τέλος, με την δυνατότητα προσβολής των αποφάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής ως προς τον καθορισμό των υπεραστικών γραμμών ελεύθερης επιλογής, διασφαλίζονται τα δικαιώματα κάθε ενδιαφερομένου, περιλαμβανομένων και των υφιστάμενων παρόχων υπεραστικών συγκοινωνιακών υπηρεσιών.

Άρθρο 43

Άδεια εκτέλεσης δρομολογίων σε γραμμές ελεύθερης επιλογής

Η χορήγηση άδειας επιβάλλεται για να εμποδίσει την ανεξέλεγκτη είσοδο στις υπεραστικές μεταφορές προσώπων που δεν πληρούν τις προϋποθέσεις του νόμου. Σκοπός δεν είναι η θέσπιση γραφειοκρατικών διαδικασιών αλλά η έμμεση καθιέρωση ενός συστήματος τακτικού ελέγχου των ενδιαφερομένων ως προς τις απαιτήσεις του νόμου για την εκτέλεση επιβατικών μεταφορών.

Η έως πέντε έτη διάρκεια των αδειών που θα λάβει κάθε ενδιαφερόμενος φορέας για την εκτέλεση δρομολογίων στις υπεραστικές γραμμές ελεύθερης επιλογής, ως και η ρύθμιση του δευτέρου εδαφίου της παρ. 2 του άρθρου αυτού, ότι σε κάθε περίπτωση η διάρκεια δεν θα υπερβαίνει την ημερομηνία λήξης του έργου του αναδόχου παροχής των υπεραστικών μεταφορών στην οικεία περιοχή, εκτός απ' την εξασφάλιση του ελεύθερου ανταγωνισμού, επιτρέπει και δίνει την δυνατότητα στη Ρυθμιστική Αρχή να αποφασίσει για την ένταξη ή μη κάθε γραμμής ελεύθερης επιλογής, στο σύνολο των τακτικών υπεραστικών λεωφορειακών γραμμών της επόμενης διαγωνιστικής διαδικασίας ανάθεσης.

Διευκρινίζεται ότι οι διατάξεις του παρόντος νόμου δεν αποκλείουν την εφαρμογή των διατάξεων για τον ελεύθερο ανταγωνισμό ούτε την άσκηση των δικαιωμάτων των ενδιαφερομένων που απορρέουν από αυτές. Αρμόδια αρχή για την εφαρμογή των κανόνων του ανταγωνισμού παραμένει η Επιτροπή Ανταγωνισμού.

Από την εκτέλεση δρομολογίων στις γραμμές ελεύθερης επιλογής δεν αποκλείονται όσοι έχουν αναλάβει την εκτέλεση υπεραστικών μεταφορών επιβατών με αποκλειστικό δικαίωμα ή και αποζημίωση. Μπορούν να εκτελούν και υπεραστικές μεταφορές σε γραμμές ελεύθερης επιλογής, υπό τον όρο του σαφούς λογιστικού διαχωρισμού της δραστηριότητας αυτής, ώστε να διασφαλίζεται η οικονομική παρακολούθηση σε σχέση με τα λαμβανόμενα αντισταθμίσματα.

Άρθρο 44

Κανόνες λειτουργίας των γραμμών ελεύθερης επιλογής

Για την εποπτεία των φορέων που δραστηριοποιούνται στις υπεραστικές γραμμές ελεύθερης επιλογής αρμόδια είναι αποκλειστικώς η Ρυθμιστική Αρχή.

Κρίνεται ότι θα ήταν πρακτικά δύσκολος λόγω κατακερματισμού και αμφισβητήσεων τοπικής αρμοδιότητας ο έλεγχος από τις Περιφέρειες.

Η Ρυθμιστική Αρχή εξετάζει οποιοσδήποτε καταγγελίες περιέλθουν σε γνώση της σχετικά με την τήρηση των υποχρεώσεων λειτουργίας των υπεραστικών γραμμών ελεύθερης επιλογής και δύναται να επιβάλλει προσωρινά ρυθμιστικά μέτρα για άρση της παραβίασης.

Τέλος εξουσιοδοτείται η Ρυθμιστική Αρχή να καθορίζει γενικούς κανόνες για τις προϋποθέσεις, τις διαδικασίες, τα κριτήρια καθορισμού των γραμμών ελεύθερης επιλογής, την οργάνωση και ρύθμιση της λειτουργίας των γραμμών, τον τρόπο ένταξης νέων επιχειρήσεων με ίσους όρους και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ΄

ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Άρθρο 45

Έλεγχος εφαρμογής διατάξεων του Κανονισμού 181/2011

Στο άρθρο αυτό ορίζονται οι Περιφέρειες ως αρμόδιες αρχές για τον έλεγχο εφαρμογής των διατάξεων του Κανονισμού ΕΕ 181/2011 για τα δικαιώματα των επιβατών υπεραστικών μεταφορών και την επιβολή κυρώσεων, εξαιρουμένων των γραμμών ελεύθερης επιλογής που αρμόδια είναι η Ρυθμιστική Αρχή.

Η Ρυθμιστική Αρχή εξετάζει σε δεύτερο βαθμό τις καταγγελίες για παραβίαση των διατάξεων του ως άνω Κανονισμού καθώς και τις αντιρρήσεις κατά των αποφάσεων επιβολής κυρώσεων από τις αρμόδιες υπηρεσίες των Περιφερειών.

Άρθρο 46

Κανόνες για τα δικαιώματα των επιβατών

Με το άρθρο αυτό εξουσιοδοτείται η Ρυθμιστική Αρχή να εκδώσει κανονισμό για τα δικαιώματα των επιβατών, την διαδικασία εξέτασης των καταγγελιών και την επιβολή κυρώσεων στους παραβάτες. Στον κανονισμό για τα δικαιώματα των επιβατών δύναται να προβλέπεται διαδικασία εκούσιας εξωδικαστικής επίλυσης διαφορών αποζημίωσης επιβατών σύμφωνα με το άρθρο 7 του Κανονισμού ΕΕ 181/2011.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η΄

ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 47

Ισχύς διατάξεων για τις υπεραστικές επιβατικές μεταφορές

Δια του άρθρου αυτού ορίζεται ότι εξακολουθούν να ισχύουν όλες οι διατάξεις που διέπουν την οργάνωση και λειτουργία των υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών, μέχρι την έναρξη ανάληψης του έργου απ' τους νέους αναδόχους, κατ' εφαρμογή των ρυθμίσεων του προτεινόμενου νόμου.

Άρθρο 48

Συλλογή στοιχείων και δεδομένων για τον σχεδιασμό του δικτύου

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων θα καθορισθούν οι λεπτομέρειες για την συλλογή των απαραίτητων στοιχείων, που είναι αναγκαία για τον σχεδιασμό των υπεραστικών γραμμών σε κάθε περιφερειακή ενότητα, καθώς και ο ορισμός των υπόχρεων φορέων (ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ, κλπ) και των κυρώσεων μη συμμόρφωσης.

Άρθρο 49

Διαδικασίες - χρονοδιάγραμμα εφαρμογής

Με το άρθρο αυτό ορίζονται οι προθεσμίες τόσο για τη συγκρότηση και στελέχωση της Ρ.Α.Ε.Μ., όσο και για τις ελάχιστες αναγκαίες δράσεις εκ μέρους της Ρ.Α.Ε.Μ. προς τον σκοπό της άμεσης εφαρμογής του νόμου.

Άρθρο 50

Ρυθμίσεις εργασιακών θεμάτων

1. Το θέμα της καταλληλότητας του προσωπικού των ΚΤΕΛ ή ΚΤΕΛ Α.Ε. για την άσκηση των καθηκόντων τους είναι κεφαλαιώδους σημασίας για την καλή λειτουργία τους και την παροχή ποιοτικών υπηρεσιών προς τους καταναλωτές. Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 3 επιμερίζεται η ευθύνη για τον ουσιαστικό έλεγχο της καταλληλότητας του προσωπικού στους συγκοινωνιακούς φορείς και στους εργαζόμενους: οι πρώτοι υποχρεούνται να καλέσουν αποδεδειγμένα τον εργαζόμενο σε ιατρική εξέταση (κατά την πρόσληψη ή αργότερα), ενώ ο εργαζόμενος θα πρέπει εγκαίρως να ανταποκριθεί στην κλήση αυτή.

2. Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 4 αποσαφηνίζονται οι διατάξεις που αφορούν στην καταγγελία συμβάσεων οδηγών που δεν υπάγονται στο προσωπικό των ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ του άρθρου 4 του Π.Δ. 246/2006, αλλά έχουν εξαρτημένη σχέση εργασίας από τους ιδιοκτήτες των μισθωμένων σε αυτά λεωφορείων, δεδομένου ότι στο άρθρο 2 του Π.Δ. αυτού ρητά ορίζεται ότι ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται στους ανωτέρω οδηγούς μόνο ως προς τα προσόντα, τις υποχρεώσεις, τα καθήκοντα και τον πειθαρχικό έλεγχο, ενώ οι λόγοι απόλυσης του άρθρου 26 του ίδιου Π.Δ/τος εφαρμόζονται υποχρεωτικά και στους οδηγούς αυτούς (καταδίκες, πειθαρχικά, κλπ), για λόγους δημοσίου συμφέροντος.

Άρθρο 51

Προσωρινή άδεια λειτουργίας υφιστάμενων σταθμών υπεραστικών λεωφορείων

Η κατόπιν αιτήσεως χορήγηση από την αρμόδια υπηρεσία της οικείας Περιφέρειας της προσωρινής άδειας λειτουργίας σε σταθμούς άφιξης και αναχώρησης υπεραστικών λεωφορείων ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ μέχρι την ανάθεση εκτέλεσης υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών στους νέους παρόχους κατ' εφαρμογή του παρόντος νόμου, υπό την προϋπόθεση υποβολής πιστοποιητικού πυρασφάλειας από

την οικεία Πυροσβεστική υπηρεσία, είναι απαραίτητη για τη σύννομη λειτουργία των σταθμών και την ασφαλή και αξιόπιστη εξυπηρέτηση των πολιτών και των εργαζομένων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Θ'

ΛΟΙΠΑ ΘΕΜΑΤΑ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 52

Τροποποιήσεις διατάξεων του ν. 2963/2001

1. Με τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 12 του ν. 2963/2001 (Α' 268), είχε προβλεφθεί η ενίσχυση από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων των έργων εκσυγχρονισμού των υποδομών των ΚΤΕΛ Α.Ε. Με το ν. 3717/2008 (Α' 239), ορίστηκε ως καταληκτική ημερομηνία υποβολής αιτήσεων η 31/7/2009. Με το άρθρο 119 του ν. 4070/2012, με το οποίο αυξήθηκε η διαθέσιμη πίστωση για την κάλυψη των εκκρεμών αιτήσεων για ενίσχυση της αντικατάστασης λεωφορείων.

Είναι δεδομένο ότι και οι άλλες – πλην αντικαταστάσεων λεωφορείων – επενδύσεις συμβάλλουν σημαντικά στην βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών προς όφελος των επιβατών και ως εκ τούτου είναι δικαιολογημένη η ενίσχυση, δίχως μάλιστα η προτεινόμενη ρύθμιση να συνεπάγεται την αύξηση των ήδη προβλεπόμενων (από το ν. 4070/2012) πιστώσεων.

Σημειώνεται ότι για δέκα από τις είκοσι πέντε συνολικά αιτήσεις για τα επενδυτικά προγράμματα έργων υποδομής έχει ήδη καταβληθεί η α' δόση (50% της ενίσχυσης), έχει δηλαδή εξεταστεί σε προηγούμενο στάδιο η σκοπιμότητα της επένδυσης. Σε κάθε περίπτωση είναι εύλογο να ικανοποιηθούν οι αιτήσεις που έχουν υποβληθεί εμπροθέσμως από τα αδιάθετα κονδύλια.

2. Στο νόμο 2963/2001 (Α' 268) είχε οριστεί (άρθρο 7, παρ. 1) ως μέγιστη ηλικία τα έντεκα (11) έτη από την πρώτη θέση σε κυκλοφορία λεωφορείων που είναι ενταγμένα σε ΚΤΕΛ ή ΚΤΕΛ Α.Ε. Ανάλογο όριο ηλικίας είχε οριστεί και για τα λεωφορεία των άγονων γραμμών νήσων όπου η συγκοινωνία δεν εξυπηρετείται από ΚΤΕΛ. Με το άρθρο 119 του ν. 4070/2012 (Α' 82), αντικαταστάθηκε η παρ. 1 του άρθρου 7 του ν. 2963/2001 και αυξήθηκε στα 15 έτη το όριο ηλικίας των λεωφορείων

που τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία για λογαριασμό ΚΤΕΛ. Η ρύθμιση αυτή δεν κάλυψε όμως και τις περιπτώσεις των λεωφορείων που εξυπηρετούν άγονες γραμμές σε νησιά όπου δεν υπάρχει ΚΤΕΛ καθώς δεν τροποποιήθηκε παράλληλα η παρ. 3 του άρθρου 22 του ν. 2963/2001. Για λόγους ισότητας επιβάλλεται η προτεινόμενη ρύθμιση της παρ. 2, λαμβανομένου υπόψη ότι η ρύθμιση αφορά εντελώς περιορισμένο αριθμό λεωφορείων σε σχέση με τον αριθμό των λεωφορείων που είναι ενταγμένα σε ΚΤΕΛ και για τα οποία έχει ήδη αυξηθεί το όριο ηλικίας για την πρώτη κυκλοφορία στα 15 χρόνια.

3. Δια του άρθρου 3 του ν. 3697/2008 καθορίσθηκαν ειδικοί λογαριασμοί που εξαιρούνται απ' τις ρυθμίσεις του άρθρου 2 του αυτού νόμου, δια του οποίου έγινε κατάργηση των ειδικών λογαριασμών των Υπουργείων.

Όπως προκύπτει από την περίπτωση α της παραγράφου 1 του άρθρου 3 του ν. 2963/2001, ο ειδικός λογαριασμός που δημιουργήθηκε, προερχόταν αποκλειστικά από το ποσοστό 1% επί των ακαθαρίστων εισπράξεων των ΚΤΕΛ, της Δ.Ε.Α.Σ. Κω και της ΡΟΔΑ, με αποκλειστικό σκοπό την ενίσχυση των ασθενέστερων ΚΤΕΛ (80% τουλάχιστον του ποσού) και το υπόλοιπο για την χρηματοδότηση μελετών και έργων εκσυγχρονισμού των ΚΤΕΛ.

Κατά συνέπεια, επιβάλλεται για τυπικούς και ουσιαστικούς λόγους, η προσθήκη της προτεινόμενης διάταξης του άρθρου 54, ώστε να υπηρετείται ο σκοπός για τον οποίο συστάθηκε ο συγκεκριμένος λογαριασμός της περ. α της παρ. 1 του άρθρου 3 του ν. 2963/2001.

4. Η προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 4 είναι αναγκαία, διότι τα αναφερόμενα ποσά που κατατίθενται από κάθε ΚΤΕΛ σε ειδικό λογαριασμό του ιδίου ΚΤΕΛ θα μπορούν εφεξής να χρησιμοποιούνται και για άλλους σκοπούς προς εύρυθμη λειτουργία κάθε ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ, λόγω των ταμειακών αναγκών που παρουσιάζονται πλέον στα περισσότερα ΚΤΕΛ και στην έλλειψη ρευστότητας για την αντιμετώπιση έκτακτων συνθηκών λειτουργίας.

5. Με τις προτεινόμενες διατάξεις των παραγράφων 5 και 6 αποτυπώνεται με λογικότερο τρόπο η σχέση που υφίσταται μεταξύ των λεωφορειούχων μελών και της ΚΤΕΛ Α.Ε. Πράγματι οι ιδιοκτήτες λεωφορείων δεν μισθώνουν τα λεωφορεία τους στην ΚΤΕΛ Α.Ε., όπως προέβλεπε η αντικαθιστώμενη διάταξη, αλλά αναλαμβάνουν από κοινού την εκτέλεση της μεταφοράς προσώπων που είναι και ο σκοπός της δημιουργίας των ΚΤΕΛ Α.Ε.. Αυτό άλλωστε προκύπτει και από το γεγονός ότι ο ιδιοκτήτης λεωφορείου υποχρεούται να διαθέτει τον οδηγό, και να καλύπτει με δικά του

έξοδα συντήρησης και κυκλοφορίας του λεωφορείου (επισκευές, συντηρήσεις, καύσιμα, κλπ.).

Άρθρο 53

Αποστάσεις ίδρυσης σταθμών υπεραστικών λεωφορείων

Με το άρθρο αυτό σκοπείται ο καθορισμός της απόστασης ασφαλείας από σχολεία ή ενοριακούς ναούς για την ίδρυση σταθμού υπεραστικών λεωφορείων στα 50 μέτρα για τους παρακάτω λόγους:

α) Με τις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 2 του Π.Δ. 79/2004 (Α 62) καθορίζονται οι ελάχιστες αποστάσεις ασφαλείας για την ίδρυση σταθμών υπεραστικών λεωφορείων από διάφορες κτιριακές εγκαταστάσεις ή περιγράμματα χώρων ή οικοπέδων, όπως από νοσοκομεία, σχολεία, ενοριακούς ναούς, κλπ. Ειδικότερα στην περίπτωση 2.5 της παραγράφου 2 του άρθρου αυτού ορίζεται ότι απαγορεύεται η ίδρυση σταθμών υπεραστικών λεωφορείων σε απόσταση μικρότερη των 100 μέτρων από σχολεία ή ενοριακούς ναούς, η οποία (απόσταση) μετρίεται ακτινικά από περίγραμμα του οικοπέδου του σταθμού και του κτιρίου του Ναού ή του Σχολείου.

β) Επειδή ορισμένοι συγκοινωνιακοί φορείς προέβησαν στην αγορά οικοπέδων για την ανέγερση νέων σύγχρονων σταθμών υπεραστικών λεωφορείων πριν από την ισχύ του ως άνω Π.Δ/τος, με βάση τις προϊσχύουσες διατάξεις που δεν έθεταν τέτοιους περιορισμούς αποστάσεων (Υ.Α. 255140/1961).

γ) Επειδή ορισμένα εξ αυτών (οικοπέδων) απέχουν αποστάσεις μικρότερες των 100 μέτρων, με αποτέλεσμα η ίδρυση τέτοιων σταθμών να καθίσταται αδύνατη σε βάρος της εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού, του κυκλοφοριακού και της αναβάθμισης των παρεχόμενων υπηρεσιών.

δ) Επειδή για την αγορά των ανωτέρω οικοπέδων δαπανήθηκαν σημαντικά χρηματικά ποσά, με σκοπό την ίδρυση σταθμών υπεραστικών λεωφορείων.

Για τους ανωτέρω λόγους προτείνεται η τροποποίηση των προαναφερόμενων διατάξεων με την μείωση των οριζόμενων ελάχιστων αποστάσεων στα 50 μέτρα και κυρίως της περίπτωσης 2.5 της παραγράφου 2 του άρθρου 2 του Π.Δ. 79/2004, όπως έγινε προσφάτως για τα πρατήρια υγρών καυσίμων και στους σταθμούς αυτοκινήτων με αντλίες, με την παράγραφο 1 του άρθρου 185 του Ν. 4070/2012 (Α 82), για τα οποία

οι ανωτέρω αποστάσεις καθορίσθηκαν στα 30 μέτρα.

Άρθρο 54

Υπόχρεοι υποβολής ασφαλιστικής ενημερότητας για την έκδοση άδειας ή πράξης αποχαρκτηρισμού λεωφορείου Δ.Χ. ιδιοκτησίας ΚΤΕΛ

Σύμφωνα με το άρθρο 13 του π.δ. 258/2005 (Α' 316), στις περιπτώσεις έκδοσης άδειας κυκλοφορίας, πράξης αποχαρκτηρισμού ή μεταβίβασης, απαιτείται η υποβολή ασφαλιστικής ενημερότητας όλων των ιδιοκτητών λεωφορείων δημοσίας χρήσης. Με το περιεχόμενο αυτό, η ρύθμιση δημιουργεί αδικαιολόγητα γραφειοκρατικά εμπόδια για τις ανωτέρω πράξεις, καθώς μέχρι σήμερα όλοι οι μέτοχοι των ΚΤΕΛ και ΚΤΕΛ ΑΕ, ως και των εταιρειών του άρθρου 29 του ν. 588/77 καλούνταν να υποβάλουν ασφαλιστική ενημερότητα προκειμένου να διενεργήσουν τις ανωτέρω πράξεις. Η παρούσα ρύθμιση επιλύει λειτουργικά προβλήματα των φορέων των ΚΤΕΛ, σε περίπτωση που έστω και ένας μέτοχος δεν είναι ασφαλιστικά ενήμερος, ενώ διατηρείται η υποχρέωση υποβολής ασφαλιστικής ενημερότητας στα πρόσωπα των μελών των Δ.Σ. των ΚΤΕΛ και ΚΤΕΛ ΑΕ ή των εταιρειών του άρθρου 29 του ν. 588/77, στην οποία έχουν εισφερθεί τα λεωφορεία.

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (Ρ.Α.Ε.Μ.)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'

ΣΥΣΤΑΣΗ – ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ - ΘΗΤΕΙΑ - ΕΚΠΡΟΣΩΠΗΣΗ

Άρθρο 55

Σύσταση

Σύσταση της Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών ως ανεξάρτητης διοικητικής αρχής.

Άρθρο 56

Συγκρότηση της Ρ.Α.Ε.Μ.

Η Ρ.Α.Ε.Μ. συγκροτείται από τον πρόεδρο, τον Αντιπρόεδρο και τρία μέλη που διορίζονται από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μετά από γνώμη της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής.

Άρθρο 57

Ανεξαρτησία των μελών της Ρ.Α.Ε.Μ. - Ασυμβίβαστα

Στο άρθρο αυτό κατοχυρώνεται η λειτουργική και προσωπική ανεξαρτησία των μελών της Ρ.Α.Ε.Μ. καθώς και τα ασυμβίβαστα προς την ιδιότητα και την άσκηση των καθηκόντων τους.

Μέλη της Ρ.Α.Ε.Μ. που εμπίπτουν στα ασυμβίβαστα του παρόντος άρθρου εκπίπτουν αυτοδικαίως από την 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 57 παρ. 3 του προτεινόμενου νόμου.

Άρθρο 58

Υποχρεώσεις μελών της Ρ.Α.Ε.Μ.

Κατ' αναλογία προς τα μέλη άλλων ανεξαρτήτων Αρχών τα μέλη της Ρ.Α.Ε.Μ. έχουν υποχρέωση αμεροληψίας και αντικειμενικότητας κατά την άσκηση των καθηκόντων τους καθώς και υποχρέωση εχεμύθειας.

Άρθρο 59

Θητεία – Υπηρεσιακή κατάσταση των μελών

Προβλέπεται ότι η θητεία των μελών της Ρ.Α.Ε.Μ. είναι πενταετής και μετά τη λήξη της παρατείνεται αυτοδικαίως μέχρι τον διορισμό νέων μελών. Η θητεία κάθε μέλους μπορεί να ανανεωθεί μία μόνο φορά.

Ο Πρόεδρος της Ρ.Α.Ε.Μ., ο οποίος προΐσταται όλων των υπηρεσιών της Ρυθμιστικής Αρχής είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης. Ο Αντιπρόεδρος

είναι πλήρους απασχόλησης. Οι ρυθμίσεις αυτές κρίθηκαν αναγκαίες για να διασφαλιστεί η εύρυθμη λειτουργία της Αρχής. Για τον λόγο αυτό κατά την διάρκεια της θητείας του Προέδρου και του Αντιπροέδρου της Ρ.Α.Ε.Μ. αναστέλλεται η άσκηση οποιουδήποτε δημοσίου λειτουργήματος καθώς και η άσκηση καθηκόντων σε οποιαδήποτε θέση στο Δημόσιο, σε Ν.Π.Δ.Δ. και σε νομικά πρόσωπα του ευρύτερου δημόσιου τομέα, εκτός από την άσκηση καθηκόντων μέλους διδακτικού προσωπικού Α.Ε.Ι. κατ' επιλογήν του ενδιαφερομένου.

Για να προσελκύονται στελέχη από την Δημόσια Διοίκηση προβλέπονται ειδικές ρυθμίσεις για την υπηρεσιακή κατάσταση και εξέλιξη του Προέδρου και του Αντιπροέδρου της Ρ.Α.Ε.Μ. στην υπηρεσία από την οποία προέρχονται.

Άρθρο 60

Πειθαρχική ευθύνη των μελών

Τα μέλη της Ρ.Α.Ε.Μ. 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 Ρ.Α.Ε.Μ. Την πειθαρχική διαδικασία κινεί ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Άρθρο 61

Έκπτωση μελών – Αντικατάσταση

Στο άρθρο αυτό προβλέπονται οι περιπτώσεις έκπτωσης και η διαδικασία αντικατάστασης των μελών της Ρυθμιστικής Αρχής.

Οι ρυθμίσεις είναι παρόμοιες με εκείνες που ισχύουν σε όλες τις ανεξάρτητες αρχές.

Λόγο έκπτωσης αποτελεί η παραπομπή μέλους της Αρχής για να δικαστεί για οποιοδήποτε κακούργημα.

Άρθρο 62

Εκπροσώπηση της Ρ.Α.Ε.Μ.

Διευκρινίζεται ότι η Ρ.Α.Ε.Μ. έχει αυτοτελή ικανότητα δικαίου και παρίσταται αυτοτελώς ως διάδικος σε κάθε είδους δίκες. Εκπροσωπείται κατά κύριο λόγο από τον Πρόεδρο και, κωλυομένου αυτού, από τον Αντιπρόεδρο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄

ΣΥΝΘΕΣΗ – ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ - ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Άρθρο 63

Συνεδριάσεις – Απαρτία

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

Άρθρο 64

Πρόσκληση μελών – Συνεδριάσεις

Στο άρθρο αυτό περιέχονται αναλυτικές ρυθμίσεις για την διαδικασία σύγκλησης της Ρυθμιστικής Αρχής και την πρόσκληση των μελών σε συνεδρίαση.

Άρθρο 65

Υποχρεωτική σύγκληση της Ρ.Α.Ε.Μ.

Στο παρόν άρθρο προβλέπεται η δυνατότητα των μελών της Ρυθμιστικής Αρχής να ζητήσουν την σύγκληση της Αρχής και να ορίσουν θέματα προς συζήτηση στην ημερήσια διάταξη.

Προβλέπεται επίσης υποχρεωτική σύγκληση της Αρχής, αν το ζητήσει εγγράφως ο Υπουργός Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, ο οποίος προσδιορίζει και

τα προς συζήτηση θέματα.

Άρθρο 66

Διεξαγωγή των συνεδριάσεων

Οι ρυθμίσεις του παρόντος άρθρου ανταποκρίνονται στις βασικές επιλογές του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας.

Άρθρο 67

Πρακτικά συνεδριάσεων

Καθορίζεται η τήρηση πρακτικών που επιβάλλεται για την ασφαλή καταγραφή της διαδικασίας συζήτησης και λήψης αποφάσεων. Οι ρυθμίσεις είναι όμοιες με εκείνες που ισχύουν για άλλες αρχές και συλλογικά όργανα της Διοικήσεως.

Άρθρο 68

Αποφάσεις της Ρ.Α.Ε.Μ.

Με το άρθρο αυτό διευκρινίζονται οι προϋποθέσεις για τη νόμιμη λήψη αποφάσεων από την Ρυθμιστική Αρχή. Οι προβλεπόμενες αρχές της απαρτίας και πλειοψηφίας καθώς και διαδικαστικές λεπτομέρειες ακολουθούν τους βασικούς κανόνες για τα συλλογικά όργανα της Διοικήσεως.

Άρθρο 69

Δικαστικός έλεγχος των αποφάσεων της Ρ.Α.Ε.Μ.

Στο άρθρο αυτό κρίθηκε αναγκαίο, προς άρση τυχόν αμφισβητήσεων, να διευκρινιστεί ο τρόπος δικαστικού ελέγχου όλων των αποφάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής. Ελήφθησαν υπόψη οι εμπειρίες και τα προβλήματα που ανέκυψαν κατά τη λειτουργία άλλων ανεξαρτήτων αρχών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄

ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ Ρ.Α.Ε.Μ.

Άρθρο 70

Κανονιστικές αρμοδιότητες

Στο άρθρο αυτό έγινε προσπάθεια καταγραφής των κανονιστικών αρμοδιοτήτων της Ρυθμιστικής, περισσότερο για λόγους κωδικοποίησης, αφού οι κανονιστικές αρμοδιότητες προκύπτουν και από άλλες διατάξεις του παρόντος νόμου.

Άρθρο 71

Ρυθμιστικές αρμοδιότητες

Για την ad hoc αντιμετώπιση δυσλειτουργιών στις υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών και με σκοπό την διαφύλαξη του δημοσίου συμφέροντος και της διασφάλισης της συνέχειας των παρεχομένων μεταφορικών υπηρεσιών προς όφελος του επιβατικού κοινού, η Ρυθμιστική Αρχή έχει την αρμοδιότητα να λαμβάνει μέτρα είτε προσωρινού χαρακτήρα είτε μεγαλύτερης χρονικής διάρκειας.

Κρίθηκε αναγκαίο να διευκρινιστεί στο παρόν άρθρο αυτή η ρυθμιστική εξουσία της Αρχής, ώστε να της δοθεί ένα αποτελεσματικό εργαλείο παρέμβασης στην λειτουργία των υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών.

Ειδικώς για τη διαδικασία λήψης προσωρινών μέτρων ως ατομική διοικητική πράξη, παρέχεται κανονιστική αρμοδιότητα στην Αρχή να καθορίσει τις αναγκαίες λεπτομέρειες στον Κανονισμό Ακροάσεων, όπου παρέχεται στον ενδιαφερόμενο η δυνατότητα να εκθέσει τις απόψεις του και να προτείνει μέτρα αποκατάστασης.

Προς αποφυγή υπερβολών τίθεται από το νόμο χρονικό όριο τριών μηνών για την ισχύ των προσωρινών μέτρων, με δυνατότητα παράτασης για ακόμη τρεις μήνες.

Άρθρο 72

Προκήρυξη διαγωνισμών – Συμβάσεις

Στο άρθρο αυτό απλώς διευκρινίζεται για λόγους συστηματικής παρουσίασης η αρμοδιότητα της Ρυθμιστικής Αρχής για την προκήρυξη διαγωνισμών και την απ' ευθείας ανάθεση δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών με την χορήγηση αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης ή και αποζημίωσης και την υπογραφή των σχετικών συμβάσεων με τους Αναδόχους σύμφωνα με τον παρόντα

νόμο.

Επίσης η Ρ.Α.Ε.Μ. είναι αρμόδια για τον καθορισμό των υπεραστικών γραμμών ελεύθερης επιλογής καθώς επίσης και για την σύναψη συμβάσεων για την εκτέλεση υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών στις γραμμές ελεύθερης επιλογής, όπως προβλέπεται από άλλες διατάξεις του ιδίου νομοσχεδίου.

Άρθρο 73

Καταγγελίες για παράβαση των δικαιωμάτων των επιβατών

Στο άρθρο αυτό προβλέπεται:

α) Η αρμοδιότητα της Ρ.Α.Ε.Μ. να εξετάζει καταγγελίες για παραβίαση του Κανονισμού ΕΕ 1370/2007 και των διατάξεων του παρόντος νόμου και των κατ' εξουσιοδότηση αυτού διατάξεων και

β) Οι Περιφέρειες να εξετάζουν καταγγελίες για παραβίαση των διατάξεων του Κανονισμού ΕΕ 181/2011 ή του παρόντος νόμου και των κατ' εξουσιοδότηση αυτού διατάξεων για τα δικαιώματα των επιβατών.

Άρθρο 74

Διενέργεια ακροάσεων

Η δυνατότητα της Ρ.Α.Ε.Μ. να διενεργεί ακροάσεις είτε αυτεπαγγέλτως είτε κατόπιν έγγραφης καταγγελίας οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον για την διαπίστωση παραβάσεων των διατάξεων για τις υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών, ανταποκρίνεται στον σύγχρονο τρόπο διοικητικής δράσης και επιτρέπει την εμπλοκή ενδιαφερομένων φορέων και εν γένει τρίτων με ειδικές γνώσεις, ώστε να ενισχύεται η ενδελεχής εξέταση ζητημάτων, τα οποία συχνά έχουν πολύπλοκο και τεχνικό χαρακτήρα.

Η διαδικασία διεξαγωγής των ακροάσεων και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια ορίζονται με Κανονισμό Ακροάσεων που εκδίδει η Ρ.Α.Ε.Μ., ο οποίος δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Άρθρο 75

Λοιπές αρμοδιότητες

Στο άρθρο αυτό, και πάλι για λόγους συστηματικής παρουσίασης, επιχειρείται μία καταγραφή άλλων αρμοδιοτήτων της Ρυθμιστικής Αρχής που δεν εντάσσονται σε όσες ήδη εκτίθενται στα προηγούμενα άρθρα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄

ΠΟΡΟΙ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ

Άρθρο 76

Πόροι

Αυτονόητη και ουσιαστική προϋπόθεση για την επιτυχία κάθε νέου θεσμού, όπως είναι εν προκειμένω η Ρυθμιστική Αρχή, είναι η εξασφάλιση των αναγκαίων πόρων και η διευκρίνιση των σχετικών ζητημάτων.

Με το άρθρο αυτό καθορίζεται ότι οι πιστώσεις για τη λειτουργία της Ρ.Α.Ε.Μ. και την καταβολή των αποζημιώσεων στους Αναδόχους εγγράφονται στον προϋπολογισμό της Ρ.Α.Ε.Μ. στο πλαίσιο της ανεξαρτησίας της. Τον προϋπολογισμό συντάσσει ο Πρόεδρος της Ρ.Α.Ε.Μ., ο οποίος είναι και ο διατάκτης των δαπανών της, και τον υποβάλλει στον Υπουργό Οικονομικών

Καθιερώνεται επίσης ως ειδικός πόρος της Ρ.Α.Ε.Μ. ποσοστό 0,5% επί των ακαθαρίστων εισπράξεων όλων των επιχειρήσεων που εκτελούν υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών καθώς και επί των ακαθαρίστων εισπράξεων από τέλη χρήσης δημοσίων σταθμών ή άλλων εγκαταστάσεων υπεραστικών λεωφορείων, αφαιρουμένων τυχόν κρατικών ενισχύσεων ή αντισταθμίσεων πάσης φύσεως, που κατατίθεται σε ειδικό λογαριασμό και αποτελεί έσοδο της Ρ.Α.Ε.Μ.

Ο ως άνω πόρος (0,5%) αρχίζει να παρακρατείται από τις ΚΤΕΛ Α.Ε. και τα ΚΤΕΛ του ν. 2963/2001 που εκτελούν υπεραστικές μεταφορές από την 1^η του επομένου μηνός απ' την ισχύ του προτεινόμενου νόμου και με τον τρόπο αυτό η Ρυθμιστική Αρχή έχει άμεση χρηματοδότηση της λειτουργίας της και εκπόνησης μελετών και υλοποίησης των σκοπών της, ενώ δεν προκαλούνται παρενέργειες στα τιμολόγια των εισιτηρίων στις υπεραστικές συγκοινωνίες, λόγω του μικρού ποσοστού (0,5%) της επιβαλλόμενης εισφοράς.

Άρθρο 77

Προϋπολογισμός - Ισολογισμός – Έλεγχος οικονομικών στοιχείων

Στο άρθρο αυτό προβλέπεται η σύνταξη προϋπολογισμού αλλά και ισολογισμού και οικονομικών καταστάσεων από την Ρ.Α.Ε.Μ., ώστε να εξασφαλιστεί η αναγκαία διαφάνεια στην διαχείριση των πόρων της.

Προβλέπεται επίσης ο έλεγχος των οικονομικών στοιχείων, των ετήσιων λογαριασμών και οικονομικών καταστάσεων να γίνεται από δύο ορκωτούς ελεγκτές ή ελεγκτική εταιρεία.

Επιπροσθέτως η Ρ.Α.Ε.Μ. υπόκειται και στον καταστατικό έλεγχο του Ελεγκτικού Συνεδρίου.

Άρθρο 78

Θετικά οικονομικά αποτελέσματα

Αν από την οικονομική διαχείριση της Ρ.Α.Ε.Μ., εκάστου έτους, προκύπτει θετικό οικονομικό αποτέλεσμα, ποσοστό του αποτελέσματος αυτού αποδίδεται στον Κρατικό Προϋπολογισμό ως δημόσιο έσοδο, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

Το ποσό που παραμένει στην Ρ.Α.Ε.Μ. μετά την απόδοση του θετικού αποτελέσματος στον Κρατικό Προϋπολογισμό, διατίθεται για τον σχηματισμό αποθεματικού για την κάλυψη των αναγκών λειτουργίας της.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄

ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ Ρ.Α.Ε.Μ.

Άρθρο 79

Αρμοδιότητες του Προέδρου- Αντιπροέδρου

Στο άρθρο αυτό συστηματοποιούνται οι αρμοδιότητες του Προέδρου της Ρυθμιστικής Αρχής, ο οποίος προΐσταται όλων των υπηρεσιών της Ρ.Α.Ε.Μ., διευθύνει τη λειτουργία τους και ασκεί την πειθαρχική εξουσία επί του προσωπικού.

Ο Αντιπρόεδρος αναπληρώνει τον Πρόεδρο, όταν αυτός κωλύεται και ασκεί

όσες αρμοδιότητες του εκχωρούνται με απόφαση της Ρ.Α.Ε.Μ.

Άρθρο 80

Προσωπικό της Ρ.Α.Ε.Μ.

Στο παρόν άρθρο προβλέπεται η σύσταση τριάντα τριών (33) θέσεων προσωπικού της Ρυθμιστικής Αρχής με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου.

Ο συνολικός αριθμός θέσεων προσωπικού και η κατανομή αυτού δύναται να τροποποιηθεί με τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης.

Η κάλυψη των ανωτέρω θέσεων προσωπικού γίνεται ως εξής :

α) είκοσι πέντε (25) θέσεις καλύπτονται με μεταφορά και μετατροπή σε θέσεις εργασίας ιδιωτικού δικαίου από τις πενήντα (50) θέσεις που ήδη έχουν συσταθεί με το άρθρο 30 του ν. 3891/2010 ως θέσεις προσωπικού της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.).

β) πέντε (5) θέσεις τακτικού προσωπικού θα καλυφθούν με μετατάξεις πλεονάζοντος προσωπικού από φορείς του ευρύτερου δημόσιου τομέα.

γ) τρεις (3) θέσεις γραμματέων, οι οποίες καλύπτονται με μετατάξεις από φορείς του ευρύτερου δημόσιου τομέα.

Στις κενές θέσεις τακτικού ή Ειδικού Επιστημονικού προσωπικού της Ρ.Α.Ε.Μ. δύναται να μετατάσσεται και προσωπικό που έχει σχέση εργασίας δημόσιου δικαίου στον ευρύτερο δημόσιο τομέα. Με την μετάταξη η σχέση εργασίας μετατρέπεται σε σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου. Ως προς την μισθολογική και εν γένει υπηρεσιακή εξέλιξη του μετατασσόμενου προσωπικού εφαρμόζονται οι διατάξεις που ισχύουν για την καταλαμβανόμενη θέση, λαμβανομένης υπόψη της συνολικής προϋπηρεσίας. Το μετατασσόμενο προσωπικό δύναται να επιλέξει να εξακολουθήσει να ασφαλίζεται στους ίδιους φορείς κύριας και επικουρικής ασφάλισης. Σε διαφορετική περίπτωση ισχύουν οι κείμενες διατάξεις για διαδοχική ασφάλιση.

Προκειμένου να καλυφθούν οι ανάγκες της Ρ.Α.Ε.Μ. σε προσωπικό κατά την πρώτη εφαρμογή του παρόντος επιτρέπεται με κοινές αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού να

μεταφέρεται και να εντάσσεται σε οργανικές θέσεις της Ρ.Α.Ε.Μ, κατά παρέκκλιση κάθε αντίθετης διάταξης, προσωπικό που υπηρετεί σε φορείς του δημόσιου τομέα, όπως αυτός ορίζεται στο άρθρο 14 § 1 του ν. 2190/1994, εφόσον έχει τα τυπικά προσόντα που απαιτούνται για την πρόσληψη στις αντίστοιχες θέσεις.

Η επιλογή των μεταφερομένων και εντασσομένων γίνεται από επιτροπή που συγκροτείται με απόφαση της Ρ.Α.Ε.Μ. μετά από σχετική δημόσια ανακοίνωση, στην οποία καθορίζονται και οι ειδικότεροι όροι και προϋποθέσεις για τους ενδιαφερομένους.

Για την κάλυψη των αναγκών της Ρ.Α.Ε.Μ. σε προσωπικό μπορεί, μετά από πρότασή της και κατά παρέκκλιση κάθε αντίθετης διάταξης, με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού, να αποσπάται προσωπικό από φορείς του δημόσιου τομέα, όπως αυτός ορίζεται στο άρθρο 14 § 1 του ν. 2190/1994 για χρονικό διάστημα τριών ετών, που μπορεί να ανανεωθεί για μία ακόμα φορά.

Το προσωπικό που αποσπάται εξακολουθεί να λαμβάνει τις μισθολογικές και λοιπές παροχές της θέσεως που κατέχει από τον φορέα προελεύσεώς του.

Το προσωπικό που αποσπάται στην Ρ.Α.Ε.Μ. δύναται να επιλέξει να εξακολουθήσει να ασφαρίζεται στους ίδιους φορείς κύριας και επικουρικής ασφάλισης.

Ως γενικός κανόνας ισχύει ότι το προσωπικό της Ρ.Α.Ε.Μ. προσλαμβάνεται σύμφωνα με το άρθρο 1 § 3 του ν. 2527/1997 (206 Α').

Με τις ανωτέρω ειδικές διατάξεις επιδιώκεται η όσο δυνατόν ταχύτερη κάλυψη των προβλεπόμενων θέσεων με προσωπικό, ώστε να καταστεί δυνατή η τάχιστη λειτουργία της Ρυθμιστικής Αρχής.

Άρθρο 81

Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης

Στο άρθρο αυτό παρέχεται εξουσιοδότηση για την θέσπιση Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Ρ.Α.Ε.Μ., μετά από πρόταση της Αρχής και με κοινή απόφαση των Υπουργών Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Οικονομικών και Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων.

Στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης ρυθμίζονται ιδίως:

α) η εσωτερική οργάνωση και λειτουργία της Ρ.Α.Ε.Μ.

β) το οργανόγραμμα, όπου προβλέπεται η διάρθρωση των υπηρεσιών της Ρ.Α.Ε.Μ. και οι αρμοδιότητες τους καθώς και οι θέσεις ευθύνης του προσωπικού

γ) ο αριθμός των θέσεων του προσωπικού, η κατανομή τους κατά κλάδους και η πειθαρχική διαδικασία

δ) ζητήματα προμηθειών

ε) κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη λειτουργία της και την άσκηση των αρμοδιοτήτων της.

Άρθρο 82

Νομικός Σύμβουλος - Δικηγόροι

Με το άρθρο αυτό συνιστάται μία (1) θέση Νομικού Συμβούλου και μία (1) θέση δικηγόρου με πάγια αντιμισθία για την αντίστοιχη νομική κάλυψη της Ρυθμιστικής Αρχής. Και εδώ θεσμοθετούνται ρυθμίσεις αντίστοιχες άλλων ανεξαρτήτων αρχών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ'

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΚΥΡΩΣΕΙΣ - ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Άρθρο 83

Επιβαλλόμενες κυρώσεις

Στο άρθρο αυτό προβλέπονται οι επιβαλλόμενες διοικητικές κυρώσεις σε περίπτωση παράβασης του παρόντος νόμου ή των διατάξεων που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότησή του.

Οι Περιφέρειες έχουν την αρμοδιότητα να επιβάλλουν διοικητικές κυρώσεις

στους παραβάτες. Η Ρ.Α.Ε.Μ. διατηρεί παράλληλη αρμοδιότητα ελέγχου και επιβολής κυρώσεων.

Κατά των αποφάσεων των Περιφερειών που επιβάλλουν κυρώσεις ασκείται ενδικοφανής προσφυγή (αντιρρήσεις) ενώπιον της Ρυθμιστικής Αρχής.

Άρθρο 84

Βεβαίωση και είσπραξη προστίμων

Με τις διατάξεις του άρθρου αυτού προβλέπεται ότι τα πρόστιμα που επιβάλλονται βεβαιώνονται και εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κ.Ε.Δ.Ε. στο όνομα και για λογαριασμό της Ρυθμιστικής Αρχής και αποδίδονται σε αυτή.

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ

ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

ΑΡΘΡΟ 85

Τροποποιήσεις διατάξεων του Ν. 3891/2010 και των Π.Δ. 160/2007, 41/2005 και 104/2010 που αφορούν τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων

1. Προτείνεται να διαγραφεί το έκτο εδάφιο της παραγράφου 15 του άρθρου 27 του Ν. 3891/2010, δεδομένου ότι η άσκηση ενδίκων βοηθημάτων κατά των αποφάσεων της Ρ.Α.Σ. θα προβλέπεται ειδικώς και αναλυτικώς στην παράγραφο 7 του προτεινόμενου άρθρου 86 που αντικαθιστά το άρθρο 34 του Ν. 3891/2010, όπως αυτό διατυπώνεται κατωτέρω.

2. Οι τροποποιήσεις του Άρθρου 28 αφορούν στα εξής:

- Με την προσθήκη στη παράγραφο 6 του άρθρου 28 του Ν. 3891/2010 της πρόβλεψης ότι η διαδικασία επίλυσης των διαφορών που επιλαμβάνεται η

Ρ.Α.Σ., καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια θα ρυθμίζεται στον Κανονισμό Ακροάσεων της, ουσιαστικά ενισχύεται και αποσαφηνίζεται ο τρόπος και η διαδικασία που θα ακολουθεί η Αρχή, μέσω ενός κανονιστικού κειμένου, για την επίλυση των θεμάτων που θα ανακύπτουν. Στην ουσία η παρ. 6 σχετίζεται με τις παρ.17,18,19 του ίδιου άρθρου.

- Η προτεινόμενη τροποποίηση της παραγράφου 9 του άρθρου 28 του Ν. 3891/2010 και η πρόταση για «νομοθετικό πλαίσιο» και όχι «κανονιστικό πλαίσιο», γίνεται στην προσπάθεια να αρθεί οποιαδήποτε αμφισβήτηση σχετικά με την αρμοδιότητα της Ρ.Α.Σ. να επεξεργάζεται και να προτείνει νομοθετικό πλαίσιο στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων σε θέματα αρμοδιότητας της.
- Προστίθενται παράγραφοι 18 και 19 στο άρθρο 28 του Ν. 3891/2010 δίνοντας εξουσιοδότηση στη Ρ.Α.Σ. να διενεργεί ακροάσεις για τη διαπίστωση παραβάσεων της εν γένει σιδηροδρομικής νομοθεσίας και άλλων διατάξεων με των οποίων την τήρηση επιφορτίζεται από το νόμο, καθώς και να εκδίδει τον σχετικό Κανονισμό Ακροάσεων. Ανάλογη αρμοδιότητα έχουν και άλλες ανεξάρτητες αρχές (Ε.Ε.Τ.Τ., ΠΑΕ, Επιτροπή Ανταγωνισμού) και είναι απολύτως απαραίτητη για την εύρυθμη λειτουργία αφενός της Ρ.Α.Σ. και αφετέρου της σιδηροδρομικής αγοράς. Επιπλέον, δίνεται στην Ρ.Α.Σ. η ρητή αρμοδιότητα να εκδίδει κανονιστικές πράξεις, αρμοδιότητα την οποία ο ν. 3891/2010 δεν προέβλεπε ρητά και με σαφήνεια, παρά την πρόθεση του νομοθέτη και κατ' αντιστοιχία όσων ισχύουν για άλλες ανεξάρτητες διοικητικές αρχές, ειδικά εφόσον αυτές ασχολούνται με τη ρύθμιση οικονομικών αγορών.
- Στο άρθρο 28 του Ν. 3891/2010 προστίθεται παράγραφος 20, με την οποία δίνεται στην Ρ.Α.Σ. η ρητή αρμοδιότητα να εκδίδει κανονιστικές πράξεις, αρμοδιότητα την οποία ο Ν. 3891/2010 δεν προβλέπει ρητά και με σαφήνεια. Πιο συγκεκριμένα, το άρθρο 28 παρ. 1 εδ. γ του Ν. 3891/2010 ορίζει ότι η Ρ.Α.Σ. «λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα και εκδίδει τις απαιτούμενες εκτελεστές πράξεις». Επίσης, το άρθρο 32 του ως άνω Νόμου «Προσθήκη και τροποποίηση διατάξεων» ορίζει ότι «Σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του παρόντος προεδρικού διατάγματος ή των κανονιστικών πράξεων που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότησή του [...], η Ρ.Α.Σ. δύναται, με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της και ύστερα από προηγούμενη κλήση για παροχή εξηγήσεων των ενδιαφερομένων, να επιβάλει στο υπαίτιο νομικό ή φυσικό πρόσωπο, σωρευτικά ή διαζευκτικά [...]κυρώσεις». Από τις ανωτέρω διατάξεις και ειδικότερα από τη

διατύπωση ότι η Ρ.Α.Σ. «εκδίδει τις απαιτούμενες εκτελεστές πράξεις» συνάγεται ερμηνευτικά ότι η Ρ.Α.Σ. έχει την αρμοδιότητα να εκδίδει κανονιστικές πράξεις, καθόσον στην έννοια της εκτελεστής διοικητικής πράξης ανήκουν τόσο οι ατομικές διοικητικές πράξεις (π.χ. πρόστιμα), όσο και οι κανονιστικές διοικητικές πράξεις (π.χ. Κανονισμοί). Πλην όμως, η εν λόγω νομοθετική εξουσιοδότηση, με την οποία δίδεται κανονιστική αρμοδιότητα στην Ρ.Α.Σ., δεν διατυπώνεται ρητώς στον Ν. 3891/2010. Αντίθετα, σε άλλες ανεξάρτητες ρυθμιστικές αρχές, όπως για παράδειγμα στην Ε.Ε.Τ.Τ., ο νόμος τους δίνει ρητώς την νομοθετική εξουσιοδότηση να εκδίδουν κανονιστικές ή ατομικές πράξεις με τις οποίες ρυθμίζεται κάθε διαδικασία και λεπτομέρεια σε σχέση με τις αρμοδιότητές τους (βλ. αναφορικά με την Ε.Ε.Τ.Τ. άρθρο 12 στοιχ. μγ του Ν. 4070/2012, ΦΕΚ 82/Α/10-04-2012). Ως εκ τούτου, και δεδομένου ότι η έκδοση κανονιστικών πράξεων συνιστά σημαντική αρμοδιότητα των ανεξάρτητων διοικητικών αρχών, ειδικά εκείνων που ασχολούνται με τη ρύθμιση των σχετικών οικονομικών αγορών, οποιαδήποτε αμφιβολία σχετικά με το εάν η ΡΑΣ διαθέτει ή όχι κανονιστική αρμοδιότητα επιβάλλεται να αρθεί με νομοθετική ρύθμιση, άλλως οι κανονιστικές αποφάσεις της Ρ.Α.Σ. κινδυνεύουν να ακυρωθούν από τα Δικαστήρια.

- Στο άρθρο 28 του Ν. 3891/2010 προστίθεται παράγραφος 21, με την οποία δίνεται στη Ρ.Α.Σ. η αρμοδιότητα να εποπτεύει και να παρακολουθεί την εφαρμογή της κοινής συμφωνίας του άρθρου 14 παράγραφοι 3 έως 5 του Π.Δ. 41/2005 μεταξύ του Διαχειριστή Υποδομής και του Δημοσίου. Η εν λόγω αρμοδιότητα αποτελεί εξειδίκευση της αρμοδιότητας της Ρ.Α.Σ. να εποπτεύει τη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς, την τήρηση των διατάξεων του Ν. 3891/2010 και της σχετικής νομοθεσίας (άρθρο 28 παρ. 1 εδ. β του Ν. 3891/2010).
Οι πολυετείς συμβάσεις μεταξύ του Διαχειριστή Υποδομής και του Δημοσίου αποτελούν στην ουσία μακροπρόθεσμη χρηματοδοτική ρύθμιση για τη συντήρηση της υποδομής. Η εμπλοκή ενός ανεξάρτητου οργάνου τόσο στην παρακολούθηση της εφαρμογής τους όσο και στη διαμεσολάβηση μεταξύ των μερών σε περίπτωση διαφοράς συμβάλλει στη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών σιδηροδρομικής υποδομής (βλ. σχετική Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο «Πολυετείς συμβάσεις για την ποιότητα της σιδηροδρομικής υποδομής» COM (2008) 54./06.02.2008).
- Στο άρθρο 28 του Ν.3891/2010 προστίθενται παράγραφοι 22-26 οι οποίες μεταφέρουν αρμοδιότητες του Τμήματος Ασφάλειας Σιδηροδρόμων στη Ρυθμιστική

Αρχή Σιδηροδρόμων. Ειδικότερα, στο σημείο 3 της υπ' αριθ. 2013-2029 σχετικής προειδοποιητικής επιστολής, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εγείρει το ζήτημα της ανεξαρτησίας της οργάνωσης και της λήψης αποφάσεων του Τμήματος Ασφάλειας Σιδηροδρόμων, του Τομέα Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων, στο οποίο έχουν ανατεθεί τα καθήκοντα και ο ρόλος της Εθνικής Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών στην Ελλάδα της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ, από τον διαχειριστή υποδομής ΟΣΕ, την σιδηροδρομική επιχείρηση ΤΡΑΙΝΟΣΕ και οποιονδήποτε φορέα προμηθειών. Με τις εισαγόμενες διατάξεις, οι αρμοδιότητες της Εθνικής Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών του π.δ. 160/2007 (Α' 201), με το οποίο ενσωματώθηκε η Οδηγία 2004/49/ΕΚ στο εθνικό δίκαιο, μεταβιβάζονται στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων του άρθρου 22 του Ν. 3891/2010 (Α' 188). Παράλληλα, σημειώνεται ότι η εν λόγω Αρχή είναι ανεξάρτητη ως προς την οργάνωση, τη νομική μορφή και τη λήψη αποφάσεων από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστή υποδομής, αιτούντα και φορέα προμηθειών. Επίσης, μεταβιβάζονται ρητώς στη Ρ.Α.Σ. αρμοδιότητες που προβλέπονται στο π.δ. 104/2010 (Α' 181), στην Κ.Υ.Α. Δ13/0/121/2007 (Β' 53) και στην Κ.Υ.Α. 35043/2524/2010 (Β' 1385), όπως ισχύουν, και οι οποίες ασκούσαν έως σήμερα από το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων.

3. Με την παρ.3 προστίθεται στο άρθρο 29 του ν. 3891/2010 νέα παρ. 4, με την οποία προβλέπονται πόροι υπέρ της ΡΑΣ ως ανταποδοτικά τέλη για την άσκηση των εποπτικών και ρυθμιστικών αρμοδιοτήτων της, επί των εσόδων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων από πάσης φύσεως μεταφορές, καθώς και επί των εσόδων διαχειριστή υποδομής από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, το ύψος και η διαδικασία είσπραξης των οποίων θα καθορισθούν με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η οποία εκδίδεται μετά από εισήγηση της Ρ.Α.Σ.

4. Προτείνεται να τροποποιηθεί το άρθρο 31 του Ν.3891/2010 ώστε να καταστεί δυνατόν να θεσπιστεί με Κοινή Υπουργική Απόφαση ο Εσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας της ΡΑΣ, κατ' αντιστοιχία εξάλλου και προς το νομοθετικό καθεστώς που διέπει άλλες ανεξάρτητες διοικητικές αρχές, όπως η Επιτροπή Ανταγωνισμού και η Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων, των οποίων ο Εσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας θεσπίζεται επίσης μέσω υπουργικών αποφάσεων.

Η τροποποίηση αυτή κρίνεται ως ιδιαίτερα χρήσιμη αλλά και αναγκαία ώστε να προωθηθεί με ταχείς ρυθμούς η θέσπιση και έναρξη ισχύος του Κανονισμού ο οποίος αποτελεί απαραίτητο όρο για την εύρυθμη λειτουργία της ΡΑΣ και την επίτευξη των σκοπών της.

Υπό το υφιστάμενο νομοθετικό καθεστώς προβλέπεται η θέσπιση του Κανονισμού με Προεδρικό Διάταγμα, διαδικασία ιδιαιτέρως χρονοβόρα (ήτοι διάρκειας 2 με 3 ετών) καθότι απαιτείται και επεξεργασία αυτού από το Συμβούλιο της Επικρατείας.

5. Το περιεχόμενο του άρθρου 32 του Ν.3891/2010, που τιτλοφορείται «Προσθήκη και τροποποίηση διατάξεων», προτείνεται να αντικατασταθεί, έτσι ώστε να προβλέπονται πλέον οι διοικητικές κυρώσεις που η Ρ.Α.Σ. μπορεί να επιβάλλει όταν συντρέχουν συγκεκριμένες προϋποθέσεις. Ειδικότερα, η ρύθμιση αυτή είναι αναγκαία λόγω των υπαρχόντων κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 28 του Ν.3891/2010, και επειδή στο υπάρχον άρθρο 32 του Ν. 3891/2010 - το οποίο προτείνουμε να τροποποιηθεί - δεν προβλέπεται ότι η Ρ.Α.Σ. έχει δικαίωμα να επιβάλλει τις προβλεπόμενες από το Ν. 3959/2011 κυρώσεις, καθώς και να αποδίδονται σε αυτήν τα πρόστιμα, όπως συμβαίνει και με τις άλλες ανεξάρτητες ρυθμιστικές αρχές, που ασχολούνται με τη ρύθμιση των σχετικών αγορών. Για το λόγο αυτό, προτείνεται να αντικατασταθεί το άρθρο 32 του Ν. 3891/2010 και να προβλέπει λεπτομερώς τις διοικητικές κυρώσεις, τις οποίες η Ρ.Α.Σ. μπορεί να επιβάλλει, βάσει της προβλεπόμενης στην παρ. 17 του άρθρου 28 του ιδίου Νόμου αρμοδιότητάς της. Επίσης, εισάγεται ρητή πρόβλεψη να έχει η Ρ.Α.Σ. τη δυνατότητα να επιβάλλει τις προβλεπόμενες στον Ν. 3959/2011 κυρώσεις, καθώς και να αποδίδονται τα πρόστιμα σε αυτήν, όπως συμβαίνει και με τις ανεξάρτητες διοικητικές αρχές που ασχολούνται με τη ρύθμιση των σχετικών οικονομικών αγορών (Ε.Ε.Τ.Τ., ΡΑΕ, Επιτροπή Ανταγωνισμού).

Τέλος, στο ίδιο άρθρο εισάγεται πρόβλεψη για τη ρύθμιση εξαιρετικών περιπτώσεων μέσω της δυνατότητας λήψης από την Ρ.Α.Σ. έκτακτων προσωρινών μέτρων, πριν τη λήψη οριστικής απόφασης, για την άμεση αντιμετώπιση των παραβάσεων των όρων της κείμενης σιδηροδρομικής νομοθεσίας, οι οποίες ενέχουν άμεση, σοβαρή και επικείμενη απειλή για τη δημόσια ασφάλεια, τη δημόσια τάξη ή τη δημόσια υγεία ή θα προξενήσουν σοβαρά οικονομικά ή λειτουργικά προβλήματα σε άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

6. Προτείνεται να τροποποιηθεί η παράγραφος 2 του άρθρου 33 του Ν.3891/2010, ώστε τα προβλεπόμενα πρόστιμα να εισπράττονται στο όνομα και για λογαριασμό της Ρ.Α.Σ. και να αποδίδονται σε αυτήν, όπως συμβαίνει και με τις λοιπές

ανεξάρτητες διοικητικές αρχές, που ασχολούνται με τη ρύθμιση των σχετικών οικονομικών αγορών (Ε.Ε.Τ.Τ., ΡΑΕ, Επιτροπή Ανταγωνισμού).

7. Προτείνεται η κατάργηση του άρθρου 34 του Ν. 3891/2010 με το τίτλο «Μεταβατικές Διατάξεις», δεδομένου ότι τα μέλη της Ρ.Α.Σ. έχουν ήδη διορισθεί από τον Μάρτιο του 2011 και η Ρ.Α.Σ. λειτουργεί με προσωπικό που έχει μεταταχθεί. Το προς κατάργηση άρθρο προτείνεται να αντικατασταθεί με την παράγραφο 7 του άρθρου 86 που προβλέπει ειδικώς και αυτοτελώς τον δικαστικό έλεγχο των αποφάσεων της ΡΑΣ και τα θέματα της δικαστικής προστασίας των διοικουμένων. Επιπλέον, η σοβαρότητα των θεμάτων, αλλά και οι επιπτώσεις στην σιδηροδρομική αγορά από τις εκδιδόμενες από την Ρ.Α.Σ. αποφάσεις επιβάλλουν την εκδίκαση των ενδίκων μέσων σε όσον το δυνατόν συντομότερο χρόνο, όπως ακριβώς συμβαίνει και στις άλλες ανεξάρτητες αρχές, που ασχολούνται με τη ρύθμιση των σχετικών οικονομικών αγορών (Ε.Ε.Τ.Τ., ΡΑΕ, Επιτροπή Ανταγωνισμού).

8. Προτείνεται να προστεθεί το άρθρο 34Α με τον τίτλο «Προσθήκη και τροποποίηση διατάξεων», το οποίο να αναφέρεται σε ζητήματα προσθήκης και τροποποίησης διατάξεων του Π.Δ. 41/2005 και στα οποία αναφέρεται ήδη ο Ν. 3891/2010 (βλ. άρθρο 32 του Ν. 3891/2010), όπως ότι ο Φορέας Χορήγησης της Άδειας και ο Ρυθμιστικός Φορέας είναι πλέον η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, ότι επιβάλλονται Ποινικές Κυρώσεις σε σιδηροδρομική επιχείρηση που χρησιμοποιεί την Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή χωρίς άδεια και ότι όπου στην ισχύουσα νομοθεσία γίνεται αναφορά στο Εθνικό Συμβούλιο Σιδηροδρόμων ή στον Φορέα Χορήγησης Άδειας νοείται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων.

9. Προτείνεται η προσθήκη νέου άρθρου 47 Α στο π.δ. 41/2005, μετά την αντικατάσταση του άρθρου 32 του Ν.3891/2010 με την παράγραφο 5 του άρθρου 86 του προτεινόμενου νομοσχεδίου, στην οποία προβλέπονται ποινικές κυρώσεις για τη χρησιμοποίηση της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής χωρίς την άδεια της περίπτωσης 1 του άρθρου 2 του π.δ. 41/2005.

10. Με την υποπαρ. 1 και την υποπαρ. 5 προτείνεται η τροποποίηση του πδ 160/2007 (Α' 201) και ειδικότερα των άρθρων 3 και 15 προκειμένου να ανατεθεί στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων η άσκηση των καθηκόντων και των αρμοδιοτήτων της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών, οι οποίες ασκούνταν έως σήμερα από το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και

Δικτύων. Επισημαίνεται ότι η πρακτική λειτουργίας ενοποιημένης Αρχής, επιφορτισμένης τόσο με τα καθήκοντα του Ρυθμιστικού Φορέα (όπως αυτά έχουν προσδιοριστεί στην Οδηγία 2001/14/EK, η οποία ενσωματώθηκε στο ελληνικό Δίκαιο με το πδ 41/2005) όσο και μ' αυτά της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών (όπως αυτά έχουν προσδιοριστεί στην Οδηγία 2004/49/EK, η οποία ενσωματώθηκε στο ελληνικό Δίκαιο με το πδ 160/2007), εφαρμόζεται ήδη με επιτυχία σε εννέα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Περαιτέρω εξασφαλίζεται δε η πλήρης οργανωτική και λειτουργική ανεξαρτησία της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών από οποιονδήποτε Διαχειριστή Υποδομής, όπως ο ΟΣΕ, και οποιαδήποτε Σιδηροδρομική Επιχείρηση, όπως η ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Εξάλλου οι εν λόγω τροποποιήσεις απαντούν με σαφήνεια και τρόπο οριστικό στις απαιτήσεις του σημείου 3 της υπ' αριθ. 2013-2029 σχετικής προειδοποιητικής επιστολής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η οποία εγείρει το ζήτημα της ανεξαρτησίας της οργάνωσης και της λήψης αποφάσεων του Τμήματος Ασφάλειας Σιδηροδρόμων, του Τομέα Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων, στο οποίο έχουν ανατεθεί τα καθήκοντα και ο ρόλος της Εθνικής Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών στην Ελλάδα της Οδηγίας 2004/49/EK, από τον διαχειριστή υποδομής ΟΣΕ, την σιδηροδρομική επιχείρηση ΤΡΑΙΝΟΣΕ και οποιονδήποτε φορέα προμηθειών.

Με τις υποπαρ.2 και 3 διορθώνονται λεκτικά οι ορισμοί του διαχειριστή υποδομής και της σιδηροδρομικής επιχείρησης στο π.δ. 160/2007 (Α' 201) ώστε να συμφωνούν απόλυτα με αυτούς που τίθενται στην Οδηγία 2004/49/EK, σύμφωνα και με την αντίστοιχη υπόδειξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Με την υποπαρ. 4 αντικαθίσταται η παράγραφος 1 του άρθρου 12 του π.δ. 160/2007 (Α' 201) ώστε να ταυτίζεται με την παράγραφο 1 του άρθρου 12 της Οδηγίας 2004/49/EK, σύμφωνα με την αντίστοιχη υπόδειξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Με την υποπαράγραφο 5 συνίσταται «Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων» στη Διεύθυνση Εμπορευματικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, οι δε αρμοδιότητες της «Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών» ανατίθενται στην «Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων».

Με την υποπαρ. 6 αντικαθίσταται η παρ. 1 του άρθρου 19 του π.δ. 160/2007 (Α' 201), ώστε να περιλαμβάνει τον στόχο της διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων (η βελτίωση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και η πρόληψη ατυχημάτων), σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 1 της Οδηγίας 2004/49/EK και τη σχετική υπόδειξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Με την υποπαρ. 7 αντικαθίσταται η παρ. 1 του άρθρου 24 του π.δ. 160/2007 (Α' 201), ώστε να συμφωνεί με την παράγραφο 2 του άρθρου 25 της Οδηγίας 2004/49/EK

σύμφωνα με την υπόδειξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

10. Με τη διάταξη της παρ. 11 του άρθρου 86 τροποποιείται το άρθρο 30 του π.δ. 104/2010 (Α' 181), με κύριο σκοπό την ανάθεση στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων του άρθρου 22 του Ν. 3891/2010 (Α' 188) της άσκησης των καθηκόντων και των αρμοδιοτήτων της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών που σχετίζονται με την τήρηση και την ενημέρωση εθνικού μητρώου οχημάτων.

Άρθρο 86

Τροποποιήσεις διατάξεων του ν. 3891/2010 που αφορούν την ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

1. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της δύναται να αναπτύσσει, να οργανώνει και να εκμεταλλεύεται οδικές επιβατικές μεταφορές, τις οποίες πρέπει να διατηρεί οικονομικά βιώσιμες και ανταγωνιστικές, με γνώμονα πάντα την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

Με την προτεινόμενη διάταξη προτείνεται ειδικά ως προς τους όρους και τις προϋποθέσεις ανάπτυξης, οργάνωσης και εκμετάλλευσης των συμπληρωματικών οδικών επιβατικών μεταφορών προς τις σιδηροδρομικές μεταφορές, οι οποίες έχουν σημείο αφετηρίας ή άφιξης σιδηροδρομικούς σταθμούς της χώρας και οι οποίες τροφοδοτούν με τη σειρά τους τη σιδηροδρομική επιβατική μεταφορά, να αποφασίζει ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων εφόσον με απόφαση του Δ.Σ. της ΤΡΑΙΝΟΣΕ κρίνεται η σκοπιμότητα λειτουργίας συμπληρωματικών γραμμών.

2. Ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα της Ελληνικής Οικονομίας είναι η έλλειψη ανταγωνιστικότητας των εγχώριων μονάδων παραγωγής προϊόντων, που οφείλεται σε σημαντικό βαθμό και στον μεγάλο συντελεστή κόστους μεταφοράς του προϊόντος. Λόγω της γεωγραφικής θέσης της χώρας, τα Ελληνικά προϊόντα επιβαρύνονται περισσότερο και λόγω της μεγάλης απόστασης από την αγορά με το δυσβάστακτο κόστος της οδικής μεταφοράς, που σήμερα έχει γίνει ακόμα μεγαλύτερο λόγω της υψηλής τιμής των καυσίμων.

Ενόψει της αύξησης των τιμών των καυσίμων, διεθνώς προκρίνεται η εμπορευματική σιδηροδρομική μεταφορά που είναι πολύ οικονομικότερη. Καθώς το μερίδιο αγοράς του σιδηρόδρομου στις εμπορευματικές μεταφορές είναι πολύ μικρό στην Ελλάδα, ο ΟΣΕ με τον πρόσφατο ανασχεδιασμό του Επιχειρησιακού του Σχεδίου, έθεσε σε πρώτη προτεραιότητα την ανάπτυξη του εμπορευματικού έργου μέσω και των συνδέσεων βιομηχανικών και άλλων παραγωγικών μονάδων με το σιδηροδρομικό δίκτυο.

Εντούτοις, η περιστολή των δαπανών που επιβάλλει η ανάγκη δημοσιονομικής προσαρμογής, αποτελεί εμπόδιο στην πραγματοποίηση εκτεταμένων έργων από τον ΟΣΕ πέραν των έργων ολοκλήρωσης του βασικού δικτύου και δημιουργεί την επιτακτική ανάγκη να βρεθούν πόροι για τα έργα σύνδεσης ή βελτίωσης της σιδηροδρομικής υποδομής.

Ήδη η επιχειρηματική κοινότητα έχει εκδηλώσει ενδιαφέρον και έχουν υποβληθεί πολλά αιτήματα επιχειρήσεων τα οποία ζητούν να αναλάβουν το κόστος σύνδεσης της σιδηροδρομικής υποδομής με τις μονάδες παραγωγής τους, καθώς και βελτίωσης της υποδομής για να είναι συμβατή με τα σύγχρονα φορτία, εφόσον είναι απαραίτητο. Δυστυχώς, το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο δεν προβλέπει τη δυνατότητα, και υπάρχει αδυναμία απορρόφησης των πόρων.

Είναι προφανές ότι η παροχή της θεσμικής δυνατότητας να κινητοποιηθούν κεφάλαια τρίτων για την επέκταση και βελτίωση τη σιδηροδρομικής υποδομής αποτελεί μία νομοθετική τομή που θα δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για οικονομική ανάπτυξη που θα προέλθει από τον ιδιωτικό τομέα, εγκαταλείποντας τα πρότυπα του παρελθόντος.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση, προστίθεται άρθρο 9^Α στο νόμο 3891/10 με το οποίο δημιουργείται η δυνατότητα να πραγματοποιηθούν επενδύσεις από τρίτους, πλην του Δημοσίου και του Διαχειριστή Υποδομής στην Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή. Το αντικείμενο των επενδύσεων προσδιορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων που εκδίδεται μετά από πρόταση του Διαχειριστή Υποδομής και θέτει το πλαίσιο όλης της επένδυσης. Μετά την ολοκλήρωση των έργων, αυτά αποτελούν στοιχείο της σιδηροδρομικής υποδομής και οι δαπάνες των τρίτων έχουν τον χαρακτήρα δωρεάς προς το Ελληνικό Δημόσιο.

3. Με τις προτεινόμενες διατάξεις των παραγράφων 3, 4 και 5 του άρθρου 90 εισάγονται ρυθμίσεις για το σιδηροδρομικό τομέα που είναι απαραίτητες για την υλοποίηση των προαπαιτούμενων ενεργειών στο πλαίσιο του εγκεκριμένου Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2013-2016. Συγκεκριμένα προβλέπεται η απευθείας ανάθεση στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ της παροχής Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές για τα έτη 2014-2018, η ανάθεση της συντήρησης του τροχαίου υλικού της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην ΕΕΣΣΤΥ για χρονικό διάστημα δέκα ετών, καθώς και η ανάθεση από το Δημόσιο στην ΕΕΣΣΤΥ της συντήρησης μακράς ακινησίας του τροχαίου υλικού που έχει περιέλθει στην ιδιοκτησία του δυνάμει του ν. 3891/2010 και δεν έχει εκμισθωθεί σε τρίτους.

Άρθρο 87

Πιστοποίηση φορέων υπευθύνων για τη συντήρηση εμπορευματικών φορταμαξών

Μετά τη δημοσίευση του Κανονισμού 445/2011 της Επιτροπής της 10ης Μαΐου 2011, προκύπτει η ανάγκη καθορισμού του ύψους του παραβόλου για την κάλυψη του διοικητικού κόστους που συνεπάγεται η πιστοποίηση των υπεύθυνων φορέων συντήρησης (ΥΦΣ) εμπορευματικών φορταμαξών από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων (Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων), η οποία και ρυθμίζεται στο παρόν άρθρο.

Σημειώνεται ότι ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας ασκεί ο ίδιος την λειτουργία της διαχείρισης συντήρησης, μπορεί όμως να εκχωρήσει τις λειτουργίες συντήρησης, δηλαδή την ανάπτυξη, διαχείριση και την παράδοση της συντήρησης, ή τμήματα αυτών, σε άλλα συμβαλλόμενα μέρη. Στο πλαίσιο αυτό διαφοροποιείται το ύψος του παραβόλου που θα καταβάλλεται, ανάλογα με την λειτουργία για την οποία θα αιτείται ένα φορέας πιστοποίησης αλλά και το είδος του πιστοποιητικού (νέο, ανανεωμένο, επικαιροποιημένο/ τροποποιημένο).

Παρέχεται δε εξουσιοδότηση στους Υπουργούς Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να αναπροσαρμόζουν το ύψος των προβλεπόμενων παραβόλων, αλλά και να δημιουργούν νέες κατηγορίες στο ύψος των παραβόλων, ώστε να καλυφθούν τυχόν μελλοντικές αλλαγές στη σιδηροδρομική αγορά.

Άρθρο 88

Πιστοποίηση φορέων λειτουργιών συντήρησης

Στον Κανονισμό 445/2011 της Επιτροπής της 10ης Μαΐου 2011 προβλέπεται η πιστοποίηση φορέων που αναλαμβάνουν μία ή περισσότερες από τις λειτουργίες συντήρησης όπως αυτές ορίζονται στο άρθρο 4 του ίδιου Κανονισμού, σε εθελοντική βάση. Επομένως, προκύπτει η ανάγκη διαφοροποίησης του ύψους του παραβόλου που θα καταβάλλεται, ανάλογα τόσο με τις λειτουργίες για τις οποίες θα αιτείται ένα φορέας πιστοποιητικό λειτουργιών συντήρησης όσο και με το αν πρόκειται για νέο, ανανεωμένο ή επικαιροποιημένο/τροποποιημένο πιστοποιητικό, για την κάλυψη του σχετικού διοικητικού κόστους που προκύπτει από την εξέταση του φακέλου του αιτούντος και τους σχετικούς ελέγχους που διενεργούνται από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων. Καθορίζονται, λοιπόν, τα ύψη των παραβόλων ως ανταποδοτικά τέλη

που καλύπτουν το διοικητικό κόστος για την εξέλιξη του φακέλου και την ολοκλήρωση των απαιτούμενων ελέγχων.

Επίσης, παρέχεται εξουσιοδότηση στους Υπουργούς Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να αναπροσαρμόζουν το ύψος των προβλεπόμενων παραβόλων, αλλά και να δημιουργούν νέες κατηγορίες στο ύψος των παραβόλων, ώστε να καλυφθούν τυχόν μελλοντικές αλλαγές στη σιδηροδρομική αγορά

Άρθρο 89

Διαδικασία και δικαιολογητικά πιστοποιητικών και αναπροσαρμογή ύψους παραβόλων

Με το άρθρο αυτό ρυθμίζονται θέματα που αφορούν τη μεταβίβαση του πιστοποιητικού των προηγούμενων άρθρων, μεταξύ των οποίων η προϋπόθεση της προηγούμενης έγκρισης από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και ο όρος της συνυποβολής παραβόλου. Παράλληλα, καθορίζονται οι περιπτώσεις κατά τις οποίες αναστέλλεται πιστοποιητικό που έχει μεταβιβαστεί, σε αντιστοιχία με τις προβλέψεις του Κανονισμού 445/2011.

Παράλληλα, εξουσιοδοτούνται οι Υπουργοί Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να εκδώσουν κοινή υπουργική απόφαση αναφορικά με τη διοικητική διαδικασία και τα δικαιολογητικά που πρέπει να υποβληθούν στην Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων για τη χορήγηση του πιστοποιητικού υπεύθυνου φορέα συντήρησης και πιστοποιητικού λειτουργιών συντήρησης.

Άρθρο 90

Απαλλοτριώσεις υπέρ του ΟΣΕ

Ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας (ΟΣΕ Α.Ε.) ως υπεύθυνος για την διαχείριση και ανάπτυξη της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής είναι αρμόδιος και για τα έργα ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής, στα οποία περιλαμβάνεται, μεταξύ άλλων, η συντέλεση απαλλοτριώσεων των αναγκαίων για την υλοποίηση των έργων εκτάσεων.

Ως ν.π.ι.δ. ο ΟΣΕ απαιτείται έως σήμερα να καταθέτει εγγυητική επιστολή από αναγνωρισμένο πιστωτικό ίδρυμα για να συντελέσει απαλλοτρίωση. Ωστόσο, με την παράγραφο 1 του άρθρου 6 του ν. 3891/2010, το σύνολο της ακίνητης περιουσίας που

ανήκει στον ΟΣΕ, συμπεριλαμβανομένων και των ακινήτων της σιδηροδρομικής υποδομής, περιέρχεται αυτοδικαίως κατά κυριότητα στο Δημόσιο, ενώ και οι εκκρεμείς διαδικασίες κήρυξης απαλλοτριώσεων υπέρ ΟΣΕ συνεχίζονται και ολοκληρώνονται υπέρ του Δημοσίου.

Από την υποχρέωση για κατάθεση εγγυητικών επιστολών ο ΟΣΕ επιβαρύνεται με ισόποσες δεσμεύσεις χρηματικών διαθεσίμων και με πληρωμή προμηθειών ανά τρίμηνο στα πιστωτικά ιδρύματα, ενώ τα αντίστοιχα ποσά δεσμεύονται στην τράπεζα μέχρι την επιστροφή των εγγυητικών επιστολών. Για το έτος 2012 η επιβάρυνση του ΟΣΕ προσεγγίζει ήδη το € 1 εκατ.. Εντός δε του επόμενου χρονικού διαστήματος επίκειται η κήρυξη απαλλοτριώσεων σημαντικού εκτιμώμενου ύψους αποζημίωσης για συγχρηματοδοτούμενα έργα του ΕΣΠΑ που υλοποιεί η ΕΡΓΟΣΕ, δυσχεραίνοντας ακόμη περισσότερο τη δυνατότητα του ΟΣΕ να καταβάλει τα ποσά των εγγυητικών.

Με το εν λόγω άρθρο προτείνεται η απαλλαγή του ΟΣΕ από την υποχρέωση καταβολής εγγυητικής επιστολής για τις απαλλοτριώσεις που κηρύσσονται από το Ελληνικό Δημόσιο για την ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής, ενώ η ισχύς της διάταξης επεκτείνεται και στις αναγκαστικές απαλλοτριώσεις οι οποίες έχουν κηρυχθεί αλλά δεν έχουν ακόμα συντελεστεί, ώστε να εξασφαλιστεί ότι δεν θα οδηγηθούμε σε ανάσχεση του ρυθμού υλοποίησης των έργων υποδομής.

Άρθρο 91

Εκποίηση τροχαίου υλικού

Με το εν λόγω άρθρο τροποποιείται η περίπτωση δ' της παραγράφου 1 του άρθρου 8 του ν. 3891/2010, ώστε το παλιό και άχρηστο σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό, αλλά και το ακινητούν τροχαίο υλικό το οποίο έχει χαρακτηριστεί ως μη επισκευάσιμο, να παραμένει στον ΟΣΕ αντί να μεταφέρεται στο Ελληνικό Δημόσιο. Ο ΟΣΕ διατηρεί λοιπόν την υποχρέωση να προχωράει στην εκποίησή του, καθώς ήδη διαθέτει τον κατάλληλο εσωτερικό μηχανισμό, προσωπικό και διαδικασίες, ώστε οι εκποιήσεις αυτές να πραγματοποιούνται τάχιστα. Σε κάθε περίπτωση, από το θεσμικό πλαίσιο του ΟΣΕ διασφαλίζεται ότι οι εκποιήσεις γίνονται βάσει διαγωνιστικών διαδικασιών και ρητά στη διάταξη προβλέπεται ότι τα έσοδα από τις εκποιήσεις αποτελούν έσοδα του Ελληνικού Δημοσίου.

Άρθρο 92

Πιστοποίηση μηχανοδηγών

Με την παράγραφο 5 του άρθρου 11 του ν. 3911/2011 (Α' 12) παρέχεται εξουσιοδότηση στους συναρμόδιους Υπουργούς να εκδώσουν απόφαση και να καθορίσουν τις απαιτήσεις πραγματοποίησης των ιατρικών εξετάσεων, με τις οποίες αποδεικνύεται η σωματική και η επαγγελματική ψυχολογική ικανότητα των υποψηφίων μηχανοδηγών και των μηχανοδηγών, προκειμένου αυτοί να πιστοποιηθούν. Με το εν λόγω άρθρο επιδιώκεται η μείωση των γραφειοκρατικών διαδικασιών καθώς και η εξυπηρέτηση των εμπλεκόμενων μερών, δηλ. των μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών, αλλά και των γιατρών που θα αναγνωριστούν από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και θα πραγματοποιούν τις απαιτούμενες ιατρικές εξετάσεις.

Άρθρο 93

Κλοπή ή δολιοφθορά σιδηροδρομικού υλικού

Παρά την δραστηριοποίηση των εμπλεκόμενων Υπηρεσιών και τα επιτευχθέντα θετικά αποτελέσματα της εξιχνίασης ορισμένων υποθέσεων κλοπής υλικών και σύλληψης δραστών, των οποίων τα κίνητρα ήταν κυρίως η πώληση των κλοπιμαίων σε επιχειρήσεις επεξεργασίας μετάλλων, το πρόβλημα των δολιοφθορών στην σιδηροδρομική υποδομή παραμένει. Η ανάταξη σε τμήματα που έχουν καταστραφεί και η διακοπή σε ήδη λειτουργούντα τμήματα έχει επιφέρει μεγάλη οικονομική ζημία τόσο στον ΟΣΕ όσο και στην οικονομία. Εκτός αυτού η κλοπή ή δολιοφθορές σιδηροδρομικού υλικού θέτουν σε μεγάλο κίνδυνο την ασφάλεια κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών και τη σωματική ακεραιότητα των επιβατών και εργαζομένων. Με τη ρύθμιση αυτή επιχειρείται η αυστηροποίηση των ισχυουσών διατάξεων του Ποινικού Κώδικα σε σχέση με κλοπή ή δολιοφθορά του σιδηροδρομικού υλικού, ώστε να αποτραπούν οι δράστες στο μέλλον και να περιοριστούν τέτοια φαινόμενα παραβατικότητας.

Άρθρο 94

Τροποποίηση διατάξεων του άρθρου 14 του π.δ. 41/2005

Με τις παραγράφους 1 και 2 του άρθρου, επιχειρείται η πλήρης εναρμόνιση του εθνικού δικαίου με την Οδηγία 2001/14/EK σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφαλείας, και ειδικότερα με το άρθρο 6 της Οδηγίας αυτής. Καθώς μέχρι σήμερα έχουν παρουσιαστεί καθυστερήσεις στη σύναψη

συμφωνίας του Ελληνικού Δημοσίου με τον ΟΣΕ για τον καθορισμό κινήτρων για τη μείωση του κόστους χρήσης της υποδομής και του επιπέδου των τελών υποδομής, προβλέπεται η εναλλακτική δυνατότητα παροχής κινήτρων μέσω ρυθμιστικών μέτρων (κοινής υπουργικής απόφασης).

Με την παράγραφο 3 εξαλείφεται η υποχρέωση έκδοσης απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, για τον προσδιορισμό της κρατικής χρηματοδότησης για την υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας, καθώς ήδη ορίζεται νομοθετικά ότι για τον προσδιορισμό της κρατικής χρηματοδότησης λαμβάνεται υπόψη το επιχειρησιακό σχέδιο του Διαχειριστή Υποδομής, το οποίο εγκρίνεται με απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής ΔΕΚΟ (στην οποία συμμετέχουν οι Υπουργοί Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων), σύμφωνα με την παρ. 5 του άρθρου 6 και την παρ. 3 του άρθρου 10 του ν. 3429/2005 (314 Α). Επιπρόσθετα, σημειώνεται ότι, σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 10 του ν. 3429/2005, ο προϋπολογισμός και η επιχορήγηση για κάθε δημόσια επιχείρηση εγκρίνονται με απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής ΔΕΚΟ.

Άρθρο 95

Είσπραξη οφειλών από διαφορές προσωρινής και οριστικής αποζημίωσης απαλλοτριώσεων για σιδηροδρομικά έργα

Κατά την διαδικασία του προσωρινού και του οριστικού δικαστικού προσδιορισμού της αποζημίωσης κατά την κήρυξη αναγκαστικής απαλλοτρίωσης στο πλαίσιο κατασκευής σιδηροδρομικών έργων παρατηρείται σε μεγάλο αριθμό των απαλλοτριωμένων ακινήτων να υπάρχει απόκλιση της προσωρινής τιμής με την οριστική τιμή, η οποία υπερβαίνει σε ποσοστό το 30% και σε κάποιες περιπτώσεις υπερβαίνει και το 40%. Αποτέλεσμα της μεγάλης αυτής απόκλισης είναι ο δικαιούχος της αποζημίωσης να εισπράττει πολλές φορές μεγαλύτερα ποσά από τα τελικώς προσδιοριζόμενα με την οριστική τιμή μονάδος από τα κατά τόπους αρμόδια Εφετεία και να είναι υποχρεωμένος να επιστρέψει την επί πλέον διαφορά.

Η διαδικασία, η οποία τηρείται σε αυτές τις περιπτώσεις για τη διεκδίκηση αυτών των ποσών, περιλαμβάνει την άσκηση αγωγής ενώπιον των αρμοδίων καθ' ύλην και κατά τόπον Δικαστηρίων, ώστε να υπάρξει εκτελεστός τίτλος για την αναγκαστική είσπραξή τους. Η ανωτέρω διαδικασία είναι χρονοβόρα και πολυδάπανη, με συνέπεια να μην υπάρχουν άμεσα αποτελέσματα στην είσπραξη των απαιτήσεων και με κίνδυνο σε κάποιες περιπτώσεις να χαρακτηρισθούν σε βάθος χρόνου και ως επισφαλείς απαιτήσεις, συνυπολογιζόμενου βεβαίως και του κόστους διεξαγωγής όλων των

διαδικαστικών πράξεων.

Υπό τις σημερινές συνθήκες και την μεγίστη προσπάθεια που καταβάλλεται από όλους για την κάλυψη της υστέρησης των δημοσίων εσόδων, είναι επιτακτική η ανάγκη, περισσότερο από κάθε άλλη φορά, της άμεσης απόδοσης των αχρεωστήτως εισπραχθέντων των εκταμιευθέντων από το ΠΔΕ ποσών. Προτείνεται δε η ανάλογη εφαρμογή των διατάξεων του Κώδικα Εισπράξεων Δημοσίων Εσόδων σχετικά με την είσπραξη δημοσίων εσόδων ως προς τον τρόπο και τις διαδικασίες βεβαίωσης και είσπραξης αυτών, δεδομένου ότι το ύψος των επιστρεπτέων ποσών προκύπτει από τις δικαστικές αποφάσεις των αρμόδιων Πρωτοδικείων και Εφετείων για τον προσδιορισμό της προσωρινής και της οριστικής τιμής μονάδος των απαλλοτριωμένων αντιστοίχως, καθώς και των επίσημων πινάκων υπολογισμού και παρακατάθεσης των αποζημιώσεων της ΕΡΓΟΣΕ υπέρ εκάστου δικαιούχου στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων.

Άρθρο 96

Αποσπάσεις προσωπικού στην Ε.Ε.Σ.Σ.Τ.Υ. Α.Ε.

Από τον ιδρυτικό νόμο της Ελληνικής Εταιρίας Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Ανώνυμη Εταιρία (Ε.Ε.Σ.Σ.Τ.Υ. ΑΕ) (Ν. 4111/2013) προβλέφθηκε η απόσχιση του κλάδου Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού της ΟΣΕ ΑΕ ως Γενική Διεύθυνση Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού υφίστατο στην ΟΣΕ Α.Ε. την 31.12.2013 και η εισφορά του στην συσταθείσα εταιρία με την επωνυμία Ελληνική Εταιρία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Ανώνυμη Εταιρία (Ε.Ε.Σ.Σ.Τ.Υ. ΑΕ).

Η άνω νεοϊδρυθείσα εταιρία δεν διαθέτει προσωπικό αναγκαίο για την διοικητική της υποστήριξη και ως εκ τούτου κρίνεται σκόπιμο, λαμβανομένης υπόψη και της δημοσιονομικής κατάστασης της χώρας οι ελλείψεις σε προσωπικό να καλυφθούν με αποσπάσεις προσωπικού που απασχολείται στο δημόσιο ή ευρύτερο δημόσιο τομέα.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση παρέχεται η δυνατότητα αποσπάσεων υπαλλήλων που απασχολούνται σε φορείς της παρ. 1 του άρθρου 14 του Ν. 2190/1994.

Άρθρο 97

Θέματα ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε.

Στο πλαίσιο εφαρμογής του Προγράμματος «Εθνικού Στρατηγικού Πλαισίου Αναφοράς (εφεξής "ΕΣΠΑ")", η εταιρεία «ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε.», η οποία είναι θυγατρική εταιρεία του ΟΣΕ, ανήκει στον ευρύτερο δημόσιο τομέα και ιδρύθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 1 παράγρ.3 του Ν.2366/1995 (ΦΕΚ 256 Α'), με σκοπό τη διαχείριση κατασκευής των συγχρηματοδοτούμενων από την Ευρωπαϊκή Ένωση και τους Εθνικούς Πόρους «Έργων» του επενδυτικού προγράμματος του Ο.Σ.Ε. των ετών 1994-1999, 2000-2006 και 2007-2013, διαχειρίζεται την υλοποίηση των έργων εκσυγχρονισμού της Σιδηροδρομικής Γραμμής Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας-Ειδομένη (ΠΑΘΕΠ), καθώς και των έργων που οδηγούν στην ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών, όπως η γραμμή σύνδεσης του Ικονίου με το Θριάσιο Πεδίο, η γραμμή σύνδεσης του λιμένα Αλεξανδρούπολης κ.ά., ενώ ήδη καταρτίζονται προτάσεις σιδηροδρομικών έργων προς ένταξη σε προγράμματα της 5^{ης} Προγραμματικής Περιόδου 2014-2020.

Ειδικότερα, η ΕΡΓΟΣΕ, ως Επιχείρηση Δημοσίου Τομέα (ΔΕΚΟ), εποπτευόμενη από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, είναι ο φορέας υλοποίησης δημόσιων σιδηροδρομικών έργων στην χώρα μας, προς τούτο δε διαθέτει πιστοποιημένη διαχειριστική επάρκεια συγχρηματοδοτούμενων έργων στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ, συμφώνως προς τα σχετικώς οριζόμενα στον Ν.3614/2007 (άρθρο 22).

Συγκεκριμένα, η ΕΡΓΟΣΕ υλοποιεί σιδηροδρομικά έργα συγχρηματοδοτούμενα από προγράμματα του ΕΣΠΑ 2007-2013, με δεσμευτικά χρονοδιαγράμματα υλοποίησης που απορρέουν από τις οικείες αποφάσεις ένταξης και με χρόνο ολοκλήρωσης για την πλειονότητά τους μέχρι 31-12-2015. Η επίτευξη προσδιορισμένων ετήσιων απορροφήσεων των έργων του ΕΣΠΑ, αποτελούν έναν από τους στόχους του Μνημονίου μεταξύ της Ελληνικής Κυβέρνησης και της Τρόικας.

Όλες οι δαπάνες της κατασκευής των έργων προέρχονται από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (Π.Δ.Ε). Μεταξύ των δαπανών αυτών συμπεριλαμβάνονται οι αποζημιώσεις για την απόκτηση των αναγκαίων ιδιωτικών εκτάσεων για την κατασκευή των έργων της σιδηροδρομικής υποδομής και όλων των βοηθητικών έργων αυτής. Η απόκτηση των αναγκαίων εκτάσεων γίνεται κατ' εφαρμογή των διατάξεων του ν.2882/2001 "Κώδικας Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων Ακινήτων" (ΦΕΚ 17 Α'), όπως τροποποιηθείς ισχύει σήμερα, με την κήρυξη αναγκαστικής απαλλοτρίωσης και σύμφωνα με τις οριζόμενες στις ανωτέρω διατάξεις προϋποθέσεις και διαδικασίες για την κήρυξη, την σύνταξη των κτηματολογικών πινάκων και την διόρθωση αυτών, τον προσδιορισμό (προσωρινό και οριστικό) της

αποζημίωσης, την μνεία των δικαιούχων της αποζημίωσης, την αναγνώριση των δικαιούχων και την συντέλεση της απαλλοτρίωσης.

Η έννοια της "ιδιοκτησίας" των ακινήτων, για την τεκμηρίωση (μέσω τίτλων και πιστοποιητικών) της οποίας έχουν θεσπισθεί αυστηρές προδιαγραφές και ευθύνες, συνιστά ένα μείζον ζήτημα στα δημόσια έργα (όπου απαιτούνται απαλλοτριώσεις, σύνταξη κτηματολογίου κλπ.), κυρίως λόγω του διαφορετικού χρόνου κτήσεως της κυριότητας, μέσω χρονοβόρων και προσβαλλομένων υπό των ιδιωτών και φορέων διαδικασιών.

Με το νόμο 2576/1998 «Βελτίωση των διαδικασιών για την ανάθεση της κατασκευής των δημοσίων έργων και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 25 Α') και συγκεκριμένα το άρθρο 7 παρ.6 αυτού ορίστηκε ότι <<...οι αναγκαίες διαδικασίες για την διενέργεια των υπέρ του Ο.Σ.Ε απαλλοτριώσεων και επιτάξεων ιδιοκτησιών, προκειμένου να εκτελεσθούν όσα έργα χαρακτηρίζονται προφανούς δημοσίας ή κοινής ωφελείας και εμπίπτουν στους σκοπούς της εταιρείας «ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε» πραγματοποιούνται με δαπάνες και μέριμνα της «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε»>>.

Εν συνεχεία, με το νόμο 3891/2010 «Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα» (ΦΕΚ 188 Α') και συγκεκριμένα με την παράγραφο 2β του άρθρου 43 («Καταργούμενες διατάξεις») καταργήθηκε η ως άνω διάταξη της παραγράφου 6 του άρθρου 7 του Ν.2576/1998, ενώ περαιτέρω με το άρθρο 4 αυτού («Αρμοδιότητες ΕΡΓΟΣΕ»), παράγραφος 6 ορίστηκε ότι «(...) οι αναγκαίες διαδικασίες για την διενέργεια των υπέρ του Δημοσίου ή τυχόν άλλων φορέων του ευρύτερου δημόσιου τομέα (...) απαλλοτριώσεων και επιτάξεων ιδιοκτησιών, προκειμένου να εκτελεσθούν έργα που σχετίζονται με την σιδηροδρομική υποδομή, καθώς και πάσης φύσεως έργων που ανατίθενται στην ΕΡΓΟΣΕ πραγματοποιούνται με μέριμνα της ΕΡΓΟΣΕ, η οποία (...) και νομιμοποιείται στις σχετικές δίκες στο όνομα και για λογαριασμό του Δημοσίου ή του φορέα υπέρ του οποίου έχει κηρυχθεί η απαλλοτρίωση. Υπόχρεος προς καταβολή αποζημίωσης στους δικαιούχους, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στη νομοθεσία περί αναγκαστικών απαλλοτριώσεων, είναι το Δημόσιο ή ο φορέας υπέρ του οποίου κηρύχθηκε η αναγκαστική απαλλοτρίωση, κατά περίπτωση.»

Η «ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε» ως Ν.Π.Ι.Δ., με βάση τις ισχύουσες κατά τα ανωτέρω μέχρι σήμερα διατάξεις, δεν τυγχάνει της ίδιας μεταχείρισης με το Δημόσιο ή τα Ν.Π.Δ.Δ, παρότι προβαίνει, δυνάμει της παρ. 6 του άρθρου 4 του ν. 3891/2010 σε όλες τις αναγκαίες διαδικασίες για την διενέργεια των υπέρ του ΟΣΕ Α.Ε απαλλοτριώσεων, προκειμένου να εκτελεσθούν έργα που σχετίζονται με την σιδηροδρομική υποδομή, καθώς και πάσης φύσεως έργων που ανατίθενται στην ΕΡΓΟΣΕ, στα πλαίσια του ως άνω σκοπού της. Σημειωτέον ότι με το άρθρο 6 παρ.1

του ιδίου ως άνω νόμου «.... το σύνολο της ακίνητης περιουσίας που ανήκει στον ΟΣΕ Α.Ε, συμπεριλαμβανομένων των ακινήτων της σιδηροδρομικής υποδομής, περιέρχεται αυτοδικαίως κατά κυριότητα στο Δημόσιο, από την δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.....».

Οι διατάξεις του ν. 2882/2001 που προβλέπουν διαφορετικές ρυθμίσεις υπέρ του Δημοσίου, όταν αυτό είναι υπόχρεο σε αποζημίωση, είναι οι κάτωθι:

Α) Άρθρο 9 «Μεταγραφή Συνέπειες Εκτέλεσης» παρ. 5, η οποία προστέθηκε με την παράγραφο 3 του άρθρου 126 του Ν. 4070/2012 (Φ.Ε.Κ 82 Α').

Β) Άρθρο 11 «Ανάκληση και άρση μη συντελεσμένης αναγκαστικής απαλλοτρίωσης» παρ. 6 περίπτωση γ'.

Γ) Άρθρο 12 «Ανάκληση συντελεσμένης αναγκαστικής απαλλοτρίωσης» παρ.1 και παρ. 3

Δ) Άρθρο 27 «Διοικητική Αναγνώριση Δικαιούχων»

Στο σημείο αυτό πρέπει να τονισθεί ότι η δημοπράτηση και η ανάθεση έργων από την ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε. πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις της νομοθεσίας κατασκευής δημοσίων έργων. Δηλαδή τηρείται η διαδικασία δημοπρατήσεων και αναθέσεων που προβλέπεται στην κείμενη νομοθεσία και αποτελεί το ίδιο νομοθετικό πλαίσιο με αυτό που ισχύει για την ανάθεση και εκτέλεση έργων του Δημοσίου.

Με την προτεινομένη διάταξη, επιταχύνεται η διαδικασία κήρυξης και συντέλεσης των απαλλοτριώσεων, οι οποίες είναι αναγκαίες για την εκτέλεση των υλοποιούμενων από την ΕΡΓΟΣΕ έργων, στο πλαίσιο του σκοπού και της δραστηριότητάς της, και αποφεύγεται η επανάληψη ενεργειών και οι επιπλέον δαπάνες, με αποτέλεσμα, πέραν των άλλων, και την εξοικονόμηση χρόνου και ως εκ τούτου πιστότερη τήρηση των χρονοδιαγραμμάτων υλοποίησης των έργων, αλλά και των χρηματοδοτήσεων αυτών.

Επιπλέον, η ρύθμιση αυτή θεωρείται η πλέον ενδεδειγμένη για να αντιμετωπισθεί με συστηματικό και ορθολογικό τρόπο το ζήτημα της, όσο το δυνατόν, ταχύτερης διαδικασίας, που απαιτείται για την κήρυξη και συντέλεση των αναγκαίων απαλλοτριώσεων, για την εκτέλεση των συγχρηματοδοτούμενων δημοπρατούμενων έργων από νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου.

Τέλος, με την προτεινομένη ρύθμιση προβλέπεται ότι η κοινή αντιμετώπιση του Δημοσίου και των Ν.Π.Ι.Δ, που δημοπρατούν και διαχειρίζονται την εκτέλεση δημοσίων έργων, θα βοηθήσει σημαντικά να εξαλειφθούν τυχόν κωλύματα κατά την εκτέλεση των έργων αυτών, υψίστης εθνικής σημασίας και ωφελείας για την εθνική οικονομία και το κοινωνικό σύνολο, ώστε η εξέλιξη παραγωγής των

συγχρηματοδοτούμενων έργων να καταστεί επιτέλους ομαλή και κυρίως χρονικώς προβλέψιμη.

Με τις διατάξεις του άρθρου 102 επεκτείνεται η δυνατότητα χρήσης της εγγύησης καλής εκτέλεσης και για τη λήψη προκαταβολής, σε όλες τις περιπτώσεις συγχρηματοδοτούμενων έργων στις διακηρύξεις των οποίων υποχρεωτικά συμπεριλήφθηκε δυνατότητα χορήγησης προκαταβολής του άρθρου 51 του ν.3669/2008, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 242 του ν.4072/2012 ο οποίος τέθηκε σε ισχύ στις 11/04/2012 (ΦΕΚ Α'86/11.04.2012). Στόχος της προτεινόμενης ρύθμισης είναι η ενίσχυση της ρευστότητας της αγοράς, δεδομένης της δυσμενούς οικονομικής συγκυρίας που προκαλεί δυσκολίες στους οικονομικούς φορείς κατά τη διάρκεια των διαδικασιών ανάθεσης και εκτέλεσης δημοσίων συμβάσεων έργων.

Άρθρο 98

Μελέτες εφαρμογής των κτηριακών εγκαταστάσεων της ΟΣΕ Α.Ε. στο Θριάσιο Πεδίο

Με την υπ. αριθμ. 32115/2005 απόφαση του Υφυπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων «Καθορισμός κατά παρέκκλιση όρων και περιορισμών δόμησης σε γήπεδο του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδας (ΟΣΕ) που βρίσκεται στην εκτός σχεδίου περιοχή του Θριασίου Πεδίου Δήμου Ασπροπύργου (Νομού Αττικής)» (ΦΕΚ 850/08-08-2005 Δ') καθορίστηκαν κατά παρέκκλιση οι όροι δόμησης του συγκροτήματος του ΟΣΕ στο Θριάσιο Πεδίο.

Με την υπ. αριθμ. 21853/2008 απόφαση του Υφυπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων «Τροποποίηση της υπ'αριθμ. 32115/05 αποφάσεως του Υφυπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων "Καθορισμός κατά παρέκκλιση όρων και περιορισμών δόμησης σε γήπεδο του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδας (ΟΣΕ) που βρίσκεται στην εκτός σχεδίου περιοχή του Θριασίου Πεδίου Δήμου Ασπροπύργου (Νομού Αττικής)» (ΦΕΚ 281/10-07-2008 Δ') τροποποιήθηκε η ανωτέρω απόφαση.

Με το άρθρο 142 παρ.2 του ν.4070/2012 (ΦΕΚ 82 Α'), προβλέπεται ο τρόπος έκδοσης οικοδομικών αδειών κτηρίων σιδηροδρομικού ενδιαφέροντος.

Στο εν λόγω άρθρο προβλέπεται η έκδοση Υπουργικής Απόφασης για τον καθορισμό της οργανωτικής μονάδας του ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ., που θα εκδίδει τις οικοδομικές

άδειες. Επίσης, προβλέπεται η έκδοση Προεδρικού Διατάγματος, μετά από πρόταση του Υπουργών Υποδομών Μεταφορών & Δικτύων και Περιβάλλοντος, Ενέργειας & Κλιματικής Αλλαγής, κατόπιν γνωμοδότησης του Κεντρικού Συμβουλίου Οικοδομικών Θεμάτων και Αμφισβητήσεων.

Από τα ανωτέρω προβλεπόμενα μέχρι σήμερα δεν έχει σημειωθεί καμία πρόοδος. Λόγω του επείγοντος του θέματος των οικοδομικών αδειών του Θριασίου Πεδίου, προτείνουμε μία ρύθμιση ανάλογη του άρθρου 142 παρ.1 του ν.4070/2012 που αφορά στις οικοδομικές άδειες σταθμών διοδίων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄

ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΣΤΙΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Άρθρο 99

Τέλη και ειδικοί φόροι επιχειρήσεων δημόσιας ωφέλειας

1. Η εφαρμογή του Ν. 2946/2001 στους χώρους και επιφάνειες επίγειων ή υπόγειων μέσων επιχειρήσεων δημόσιας ωφέλειας που εκτελούν συγκοινωνιακό έργο, δημιουργεί προβλήματα στην επίτευξη του σκοπού των εταιρειών αυτών, όσον αφορά την εκμετάλλευση της κινητής και ακίνητης περιουσίας της, με αποτέλεσμα την απώλεια σημαντικών εσόδων.

Δια της προτεινόμενης ρύθμισης της παραγράφου 1, οι επιχειρήσεις δημόσιας ωφέλειας που εκτελούν συγκοινωνιακό έργο, εξαιρούνται από τις διατάξεις του Ν. 2946/2001 περί υπαίθριας διαφήμισης και των κατ' εξουσιοδότηση αυτών εκδοθέντων εφαρμοστικών νομοθετημάτων και από το άρθρο 15 του Β.Δ. 24/1958 περί επιβολής τέλους διαφήμισης υπέρ δήμων.

2. Η επιβολή τελών, ειδικών φόρων και δικαιωμάτων τρίτων των νόμων 2130/1993, 25/1975, 429/1976 και 3345/2005 και στις δημόσιες επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας (ΔΕΚΟ) που εκτελούν συγκοινωνιακό έργο, για την ακίνητη περιουσία τους που χρησιμοποιείται για την παροχή των υπηρεσιών τους και την εκπλήρωση των σκοπών τους, έχει τις εξής δυσμενείς συνέπειες:

- 1) Τον καταλογισμό τελών στην ακίνητη περιουσία μας, ο οποίος αντιστοιχεί σε υπέρογκα ποσά, πολλών εκατομμυρίων
- 2) Την δυσβάσταχτη οικονομική επιβάρυνση, η οποία θα έχει ως αναπόφευκτη συνέπεια τη δημιουργία νέων χρεών.
- 3) Δεν επιτυγχάνεται η εξυγίανση των εταιρειών αυτών, που αποτελεί το σκοπό

του Ν. 3920/2011 (ΦΕΚ 33, Α', 3.3.2011) «Για την εξυγίανση και ανάπτυξη των αστικών συγκοινωνιών Περιφέρειας Αττικής και άλλες διατάξεις».

- 4) Δεν εξυπηρετείται η μείωση του δημοσιονομικού ελλείμματος, δεδομένου ότι τα χρέη των δημόσιων οργανισμών λαμβάνονται υπόψη για την εκτίμηση του ελλείμματος.
- 5) Δημιουργείται το ανακόλουθο, από τη μία να εξαιρούνται οι Δημοτικές και Κοινοτικές επιχειρήσεις οι οποίες δεν βαρύνουν το Κράτος και από την άλλη να επιβαρύνονται υπέρμετρα με τέλη νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου (ΔΕΚΟ), τα οποία ανήκουν εξ ολοκλήρου στο Ελληνικό Δημόσιο και παρέχουν το κοινωφελές έργο των δημόσιων επιβατικών μεταφορών.

Ύστερα από τα παραπάνω, είναι απαραίτητη και επιβεβλημένη, η εξαίρεση των επιχειρήσεων δημόσιας ωφέλειας που εκτελούν συγκοινωνιακό έργο (ΔΕΚΟ) δια της προτεινόμενης ρύθμισης της παρ. 2, από το πεδίο εφαρμογής των ανωτέρω νομοθετημάτων με την προτεινόμενη προσθήκη στις εξαιρέσεις των Νόμων 2130/1993, 25/75, 429/76 και 3345/2005.

Η θέσπιση της εν λόγω εξαίρεσης θα θεραπεύσει την ζημιογόνο και ανακόλουθη κατάσταση, στην οποία έχουν σήμερα βρεθεί τα νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου (ΔΕΚΟ), που ανήκουν στο Κράτος, (ΣΤΑΣΥ Α.Ε. και Ο.ΣΥ. Α.Ε.).

3. Δια των ρυθμίσεων της παραγράφου 3 εξαιρούνται οι διαφημίσεις σε χώρους και επιφάνειες επίγειων ή υπόγειων μέσων σταθερής σταθερής τροχιάς Ν. Αττικής [δίκτυο αστικού σιδηροδρόμου (μετρό, ηλεκτρικός) και δίκτυο τροchioδρόμου (τραμ)] σταθμών, στάσεων και οχημάτων αυτών, για τις διαστάσεις, προδιαγραφές, τους λοιπούς όρους και τις προϋποθέσεις της τοποθέτησής τους, αποκλειστικά αρμόδιος να αποφασίσει είναι ο φορέας στον οποίο ανήκει η εκμετάλλευση των χώρων αυτών. Το άρθρο 2 του ν. 2946/2001 παραμένει σε ισχύ και για τους χώρους αυτούς”.

Άρθρο 100

Τροποποίηση του ν. 3920/2011

1. Επειδή κατά την παρ. 6 του Πρώτου άρθρου, της με αριθμό 28737/2637 «Πράξης συγχώνευσης των ανωνύμων εταιρειών ΑΜΕΛ Α.Ε, ΗΣΑΠ Α.Ε. και ΤΡΑΜ Α.Ε., - Μετονομασία νέας Ανώνυμης Εταιρείας ΣΤΑΣΥ Α.Ε.» (ΦΕΚ Β', φύλλο 1454/17-6-2011), κοινής υπουργικής απόφασης, ορίστηκε, πλην των άλλων, ότι «οι τυχόν δίκες

των Απορροφώμενων Εταιρειών θα συνεχίζονται από την Απορροφώσα Εταιρεία, χωρίς καμία άλλη διατύπωση, μη επερχομένης βίαιης διακοπής τους με τη συγχώνευση».

Επειδή κατά το άρθρο 2 παρ. 2, της Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου, του Ν. 352/76 (ΦΕΚ Α', φύλλο 147/16-6-1976), η εκ των απορροφώμενων εταιρειών, πρώην ανώνυμη εταιρεία ΗΣΑΠ, είχε τα προνόμια του Δημοσίου, κατά τη διεξαγωγή των δικαστικών της υποθέσεων, πράγμα το οποίο δημιούργησε σοβαρές ενστάσεις και αμφισβητήσεις για το εάν εξακολουθεί ισχύουσα.

Επειδή η διάταξη αυτή υπήρξε ευεργετική για αυτόν το Δημόσιο τομέα συγκοινωνιακού έργου, από πάσης απόψεως, ιδιαίτερα δε στην εξοικονόμηση δαπανών, προτείνεται η τροποποίηση της παραγράφου 1 να προστεθεί ως παράγρ. 5 στο άρθρο 2, του Ν. 3920/2011 (ΦΕΚ Α', τ. 33/3-3-2011).

2. Από τη διαγραφή χρεών των εταιρειών του Ομίλου Ο.Α.Σ.Α., δια της παρ. 1 του άρθρου 3 του ν. 3920/2011 (Α' 33), όπως τροποποιήθηκε με την παράγραφο 13 του άρθρου 4 του ν. 4038/2012 (Α' 14) και ισχύει, προκύπτει ωφέλεια και φόρος εισοδήματος που επιβαρύνει λογιστικά τις εταιρείες του Ομίλου και εν τέλει το ίδιο το Δημόσιο, προκαλώντας αρνητικές επιπτώσεις στην απρόσκοπτη λειτουργία και το έργο αυτών των εταιρειών. Για τους λόγους αυτούς, το άρθρο 3 του ν. 3920/11 πρέπει να συμπληρωθεί με την απαλλαγή από κάθε φόρο, τέλος ή άλλη επιβάρυνση. Η ωφέλεια από την ανωτέρω διαγραφή των υποχρεώσεων, ως λογιστική ωφέλεια, δεν πρέπει να εξομοιωθεί με εισόδημα υποκείμενο σε φορολόγηση αλλά προτείνεται να αντιμετωπιστεί ως ενίσχυση των ιδίων κεφαλαίων του Ομίλου και για το λόγο αυτό να μεταφερθεί απευθείας σε ειδικό λογαριασμό αφορολόγητου αποθεματικού, ως μη διανεμόμενο κέρδος. Ομοίως, επειδή η απόσβεση (διαγραφή) συσσωρευμένων ζημιών λογίζεται ως διανομή κερδών και επειδή η διαγραφή τους για τον Όμιλο αποτελεί ουσιαστική πράξη εξυγίανσης, προτείνεται κατά το χρόνο σχηματισμού του ως άνω αφορολόγητου αποθεματικού (από τη διαγραφή των υποχρεώσεων των εταιρειών του Ομίλου), να διαγραφούν οι σωρευμένες ζημιές που εμφανίζονται στις οικονομικές Καταστάσεις, με συμψηφισμό τους με αυτό. Η ρύθμιση αυτή γίνεται για λόγους εξυγίανσης των εταιρειών του Ομίλου Ο.Α.Σ.Α. και εξορθολογισμού των οικονομικών τους καταστάσεων.

3. Με τις διατάξεις του ν. 1418/1984 (άρθρο 19, παρ. 3), όπως αυτός ισχύει, υπάρχει ανάγκη καθορισμού των αποφαινομένων Οργάνων (μεταξύ των οποίων και για το Τεχνικό συμβούλιο) για τις ΟΣΥ ΑΕ και ΣΤΑΣΥ ΑΕ.

Τόσο για την ΟΣΥ ΑΕ, που προέκυψε από τη συγχώνευση των ΕΘΕΛ ΑΕ και ΗΛΠΑΠ

ΑΕ , όσο και για τη ΣΤΑΣΥ, που προέκυψε από τη συγχώνευση των ΑΜΕΛ ΑΕ, ΗΣΑΠ ΑΕ και ΤΡΑΜ ΑΕ, πρέπει να καθοριστούν τα αποφαινόμενα όργανα για θέματα έργων, μελετών και συναφών προμηθειών και υπηρεσιών που εκτελούνται από αυτές. Σύμφωνα με το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο τα αποφαινόμενα όργανα καθορίζονται με προεδρικό διάταγμα (ν. 1418/1984, άρθρο 19, παρ. 3) . Προκειμένου η διαδικασία να γίνει περισσότερο ευέλικτη, προτείνεται δια της παρ. 3 η θεσμοθέτηση της δυνατότητας ορισμού των αποφαινομένων οργάνων των ΟΣΥ ΑΕ και ΣΤΑΣΥ ΑΕ με υπουργική απόφαση.

Άρθρο 101

Τροποποίηση Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας και άλλες διατάξεις

Με τις προτεινόμενες προσθήκες στην παράγραφο 4 του άρθρου 52 του ν. 2696/1999 με τίτλο «Μέτρα ρύθμισης οδικής κυκλοφορίας» του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας», όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, προσαρμόζεται η ως άνω διάταξη για τον καθορισμό οδών ή λωρίδων κυκλοφορίας, στις οποίες κυκλοφορούν μόνο μέσα δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς προσώπων («λεωφορειολωρίδες»), συμπεριλαμβανομένων των τροχιοδρομικών οχημάτων (τραμ), ως προς την αρμοδιότητα καθορισμού τους στην περιοχή αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α., όπως ορίζεται με την παράγραφο 1 του άρθρου 1 και την παράγραφο 1 εδ. α, ε, θ και ι του άρθρου 5 του ν. 3920/2011. Σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 1 του Ν. 3920/2011, η αρμοδιότητα Ο.Α.Σ.Α. καλύπτει τις δημόσιες συγκοινωνίες, που εκτελούνται μέσα στα όρια της Περιφέρειας Αττικής, όπως αυτή ορίζεται στο ν. 3852/2010 (Α'87), εκτός από τις νήσους, οι οποίες εξυπηρετούν το γενικότερο δημόσιο συμφέρον.

Στις δε αρμοδιότητες του Ο.Α.Σ.Α., σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 3920/2011, περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων ο στρατηγικός και επιχειρησιακός σχεδιασμός και ο συντονισμός και ο έλεγχος παροχής του συγκοινωνιακού έργου με όλα τα μέσα μαζικής μεταφοράς (επίγεια και υπόγεια) στην περιοχή αρμοδιότητάς του, ο καθορισμός, η κατάργηση και η επέκταση των γραμμών, ο καθορισμός των διαδρομών και δρομολογίων, των αφετηριών, των τερμάτων και των στάσεων κάθε γραμμής, η μελέτη μέτρων προτεραιότητας των δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς έναντι των λοιπών οχημάτων και γενικά η λήψη κάθε μέτρου που θα εξασφαλίζει την απρόσκοπτη κυκλοφορία των οχημάτων των αστικών συγκοινωνιών και την ασφαλή και άνετη διακίνηση των επιβατών (περίπτωση ι'). Οι προτεινόμενες προσθήκες εναρμονίζουν το περιεχόμενο του ανωτέρω άρθρου του ΚΟΚ με τις προαναφερόμενες αρμοδιότητες του ΟΑΣΑ στην περιοχή αρμοδιότητάς του και συμβάλλουν στον ενιαίο

και ορθολογικό συγκοινωνιακό σχεδιασμό του δικτύου των λεωφορειοδρόμων, ρυθμίζοντας με σαφήνεια και αποτελεσματικότητα το ως άνω θέμα και για τις λοιπές περιοχές της χώρας.

Άρθρο 102

Τροποποίηση διατάξεων άρθρου 1 του ν. 2898/2001

1. Με τη ρύθμιση της παραγράφου 1 το ΣΑΣΘ αποκτά πιο ευέλικτη μορφή καθώς μειώνονται τα μέλη του από έντεκα σε επτά και μπορεί να λειτουργήσει πιο αποδοτικά. Επίσης, με τη σύνθεση αυτή μειώνονται οι δαπάνες για αμοιβή των μελών του.

2. Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 2, γίνεται αντικατάσταση της παραγράφου 11 του άρθρου 1 του Ν. 2898/2001 δια της οποίας επιτυγχάνεται μία μικρή αλλά σημαντική βελτίωση: η κατάθεση της εισφοράς υπέρ του ΣΑΣΘ να γίνεται από τον ΟΑΣΘ σε ειδικό τραπεζικό λογαριασμό εντός συντομότατων προθεσμιών, προκειμένου να μην καθίσταται το ΣΑΣΘ όμηρος των εκάστοτε επιλογών και τυχόν καθυστερήσεων πληρωμής εκ μέρους του ελεγχόμενου φορέα. Με τον τρόπο αυτό, το ΣΑΣΘ αποκτά τακτικό και εξασφαλισμένο πόρο, προκειμένου να είναι σε θέση να προγραμματίσει τις εκ του νόμου δραστηριότητές του. Με την παραπάνω ρύθμιση εξασφαλίζεται η ομαλή λειτουργία του Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΣΑΣΘ) με την απρόσκοπτη χρηματοδότηση των αναγκών του (όπως ανάθεση μελετών, αποζημίωση ειδικών συνεργατών, τεχνική και γραμματειακή υποστήριξη) μέσω ειδικού τραπεζικού λογαριασμού, όπου συγκεντρώνονται πόροι ταυτόχρονα με την καταβολή των δόσεων αντισταθμιστικής καταβολής που λαμβάνει ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ) από το Ελληνικό Δημόσιο. Η εν λόγω χρηματοδότηση δεν δύναται να υπερβαίνει τις πεντακόσιες εβδομήντα χιλιάδες (570.000) ευρώ καθώς και να υπολείπεται των τετρακοσίων χιλιάδων (400.000) ευρώ ανά έτος αναφοράς προκειμένου να εξασφαλιστεί σταθερότητα στη χρηματοδότηση και τη ρευστότητα του ΣΑΣΘ στο ύψος των κονδυλίων που λαμβάνει μεσοσταθμικά έως σήμερα.

Άρθρο 103

Τροποποίηση διατάξεων του π.δ. 431/1995 και του π.δ. 74/2008

1. Με την παράγραφο 1 της προτεινόμενης ρύθμισης παρατείνεται για έξι μήνες η ημερομηνία απαλλαγής από την υποχρέωση κατοχής Πιστοποιητικού

Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) για τους οδηγούς οχημάτων μεταφοράς επιβατών λόγω της καθυστέρησης λειτουργίας Σχολών / Κέντρων Π.Ε.Ι. για την περιοδική κατάρτιση των ανωτέρω οδηγών.

2. Με την παράγραφο 2 της προτεινόμενης ρύθμισης επέρχονται στο εν λόγω π.δ. οι αναγκαίες τροποποιήσεις και προσαρμογές λόγω της προσχώρησης, από την 1^η Ιουλίου 2013, της Δημοκρατίας της Κροατίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

3. Με την προτεινόμενη ρύθμιση ενσωματώνονται στο εθνικό δίκαιο οι διατάξεις της παρ. 1 του μέρους Α «Οδικές Μεταφορές» του Παραρτήματος της οδηγίας 2013/22/ΕΕ του Συμβουλίου της 13ης Μαΐου 2013 για την προσαρμογή ορισμένων οδηγιών στον τομέα της πολιτικής μεταφορών, λόγω της προσχώρησης της Δημοκρατίας της Κροατίας (ΕΕ L 158 της 10.06.2013, σ. 356), η οποία τροποποιεί την παρ. 3 του άρθρου 6 της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 7^{ης} Δεκεμβρίου 1992 σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών (ΕΕ L 368 της 17.12.1992, σ. 38).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄

ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΕΩΣ ΟΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΤΑ ΕΝΟΙΚΙΑΖΟΜΕΝΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

Άρθρο 104

Κατηγορίες εκπομπών EURO 5 και EURO V

Η τροποποίηση της συγκεκριμένης διάταξης του ν. 4070/2012 (Α' 82) που αναφέρεται στην κατηγορία εκπομπών των Επιβατηγών Δημόσιας Χρήσης (Ε.Δ.Χ.) οχημάτων που δύνανται να τίθενται σε κυκλοφορία και να λειτουργούν κατά τα οριζόμενα των άρθρων 82 έως 112 του ανωτέρω νόμου, και ειδικότερα η προσθήκη του χαρακτηρισμού EURO 5 στον υπάρχοντα EURO V κρίνεται σκόπιμη, προκειμένου να μην προκαλείται σύγχυση στις υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων της χώρας όπου ταξινομούνται τα εν λόγω οχήματα και εκδίδονται σχετικές άδειες κυκλοφορίας, δεδομένου ότι πρόθεση του νομοθέτη ήταν η θέσπιση υποχρέωσης τα κυκλοφορούντα Ε.Δ.Χ. οχήματα να είναι «εκπομπών EURO 5» και «εκπομπών EURO V» και όχι μόνο αυτοκίνητα «εκπομπών EURO V», όπως αρχικώς θεσπίστηκε.

Ειδικότερα, ο χαρακτηρισμός EURO 5 ως προς τα επιβατικά οχήματα αναφέρεται σε οχήματα με μάζα αναφοράς (= μάζα οχήματος έτοιμου προς κυκλοφορία + 25 Kg) μέχρι και 2610 Kg και μετά από αίτηση του κατασκευαστή σε κάποια από

αυτά με μάζα αναφοράς μεταξύ 2610 και 2840kg, ενώ ο χαρακτηρισμός EURO V ως προς τα επιβατικά οχήματα αναφέρεται σε οχήματα με μάζα αναφοράς μεγαλύτερη των 2610 kg, εξαιρουμένων αυτών τα οποία έχουν πάρει έγκριση τύπου σύμφωνα με το EURO 5 (κανονισμός 715/2007ΕΚ).

Άρθρο 105

Ρυθμίσεις για τα ΕΔΧ αυτοκίνητα

- 1 Με τις ρυθμίσεις της παρ. 1 καθορίζονται τα διακριτικά γνωρίσματα που πρέπει να έχουν τα εκμισθωμένα ΕΙΧ αυτοκινήτων με οδηγό.
2. Με τις ρυθμίσεις της παρ. 2 προστίθενται επιπλέον τυπικά προσόντα που πρέπει να πληρούν οι οδηγοί εκμισθωμένων ΕΙΧ αυτοκινήτων, για την αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών.
3. Δια της παραγράφου ο τρόπος απόδειξης συνδρομής των προϋποθέσεων των οδηγών εκμισθωμένων ΕΙΧ αυτοκινήτων της παραγράφου 2.
4. Με τις ρυθμίσεις της παρ. 4 ορίζεται ότι η προσωρινή ακινησία που θεσπίζεται για τα ΦΔΧ αυτοκίνητα δια της παρ. 1 του άρθρου 124 του προτεινόμενου νομοσχεδίου εφαρμόζονται αναλογικά και για τα ΕΔΧ αυτοκίνητα.

Άρθρο 106

Τροποποιήσεις διατάξεων του ν. 4070/2012 και του ν.3534/2007

1. Με τις διατάξεις της παρ. 1 προτείνεται η θέσπιση νέας ειδικής κατηγορίας Επιβατηγών Δημόσιας Χρήσης αυτοκινήτων Ειδικών Μεταφορών (Ε.Δ.Χ.- ΕΙΔΜΕΤ) με πέντε (5) έως επτά (7) θέσεις, συμπεριλαμβανομένης του οδηγού, χωρίς μετρητή με έργο την εκτέλεση διαδρομών αποκλειστικά ύστερα από προηγούμενη ειδική μίσθωση αυτών από φυσικά ή νομικά πρόσωπα έναντι ελευθέρως συμφωνημένου ανταλλάγματος.

Εξάλλου, με την προτεινόμενη τροποποίηση της παρ. 5 του άρθρου 82 του ν.4070/2012 (Α' 82) αποτυπώνεται με τρόπο ορθότερο η έννοια καθώς και οι τρόποι μέσω των οποίων ένα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο δύναται να μισθωθεί εκ των προτέρων από τον πελάτη. Παράλληλα, εισάγεται η υποχρέωση εκ μέρους όλων των μισθωμένων Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ οχημάτων είσπραξης τόσο του προβλεπόμενου αντιτίμου - όπως αυτό προκύπτει από τη λειτουργία του ταξιμέτρου- όσο και της ειδικής προσαύξησης.

Επιπρόσθετα, η αντικατάσταση των διατάξεων της παρ. 8 του άρθρου 82 και της παρ. 2 του άρθρου 88 του ν. 4070/2012 κρίνεται αναγκαία, προκειμένου να προσδιοριστούν με σαφήνεια τα σημεία έναρξης και τέλους των διαδρομών που εκτελούν τα ΕΙΔΜΙΣΘ και τα ΤΑΞΙ αυτοκίνητα κατόπιν προμίσθωσης, μιας και η σχετική διάταξη του άρθρου 82 του ν.4070/2012, όπως αυτή αρχικώς θεσπίστηκε με το άρθρο 1 του ν. 3109/2003, ουδέποτε εφαρμόστηκε ως έχει. Με τη ρύθμιση αυτή οι δύο κατηγορίες Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων θα λειτουργούν με ομοιόμορφο τρόπο.

2. Δια της παρ. 2 καταργούνται οι παρ. 4 και 5 του άρ. 84 του ν. 4070/2012 και της παρ. 10β του ν. 3109/2003.

3. Με τις ρυθμίσεις της παρ. 3 ορίζεται το παράβολο το οποίο θα καταβάλλεται σε περίπτωση μετατροπής των ΕΔΧ σε ΕΙΔΜΕΤ.

4. Δια της παρ. 4 συμπληρώνεται στο υπάρχον νομικό πλαίσιο και η νέα κατηγορία ΕΙΔΜΕΤ ως αναγκαία για τη συμπλήρωση του μητρώου της συγκεκριμένης κατηγορίας.

5. Δια της παρ. 5 προβλέπεται η σύσταση Α.Ε. και συνεταιρισμών ΕΔΧ αυτοκινήτων με εισφορά της χρήσης των ΕΔΧ αυτοκινήτων και ρυθμίζονται τα του τρόπου λειτουργίας και κάθε συναφούς θέματος των νομικών αυτών προσώπων.

6. Με τις διατάξεις της παρ. 6 αποσαφηνίζεται ότι στην περίπτωση της προμίσθωσης ΕΔΧ αυτοκινήτων, το ταξίμετρο τίθεται σε λειτουργία από το σημείο της επιβίβασης του πελάτη και προσαυξάνεται με το κάθε φορά καθορισμένο κόστος προμίσθωσης.

7. Με την παρ. 7 εντάσσονται και τα ΕΙΔΜΕΤ στους κανόνες λειτουργίας που ισχύουν για τα ΕΙΔΜΙΣΘ.

8. Η τροποποίηση της διάταξης του αρ. 92 παρ. 1 του ν.4070/2012 (Α' 82) με την προτεινόμενη παρ. 5 του άρθρου αναφέρεται στον αριθμό θυρών που πρέπει να διαθέτει η καινούργια κατηγορία Επιβατηγών Δημοσίας Χρήσης (Ε.Δ.Χ.) αυτοκινήτων που ο νόμος συστήνει, τα Επιβατηγά Δημόσιας Χρήσης οχήματα Ειδικής Μίσθωσης (ΕΙΔΜΙΣΘ και ΕΙΔΜΙΣΘ-ΑμΕΑ), προκειμένου αυτά να τεθούν σε κυκλοφορία και να λειτουργούν κατά τα οριζόμενα των άρθρων 82 έως 112 του νόμου.

Συγκεκριμένα, η αλλαγή του αριθμού των θυρών κρίνεται σκόπιμη καθώς τα οχήματα αυτά κατασκευάζονται ως επί τω πλείστον με τρεις (3) και όχι τέσσερις (4) πόρτες οπότε η αγορά καινούργιων -με 4 πόρτες- συνεπάγεται για τους δικαιούχους επιπλέον κόστος και χρόνο παράδοσης, ενώ εξαιρετικά περιορισμένος αριθμός μεταχειρισμένων τέτοιων οχημάτων διατίθεται στην παρούσα φάση στην ελληνική αγορά.

Παράλληλα, προτείνεται η απαλοιφή του χαρακτηρισμού «κύριες» μιας και η υφιστάμενη σχετική νομοθεσία δε θεσπίζει διάκριση μεταξύ κύριων και λοιπών

κατηγοριών θυρών, λ.χ. δευτερευουσών, ενώ πρόθεση του νομοθέτη είναι οι εν λόγω θύρες να χρησιμοποιούνται για επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών, των αποσκευών τους καθώς και, στην περίπτωση των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες (ΑμΕΑ), των αναπηρικών αμαξιδίων, άλλου εξοπλισμού μετακίνησης ή βοηθητικού εξοπλισμού. Η τροποποίηση της εν λόγω διάταξης αναμένεται να συμβάλει στην ομαλή εφαρμογή του ν.4070/2012, στη μείωση του κόστους αγοράς των συγκεκριμένων οχημάτων, στη συρρίκνωση του χρόνου παράδοσής τους στους ιδιοκτήτες και, συνεπώς, στην ταχύτερη θέση τους σε κυκλοφορία, διευκολύνοντας καθ' αυτόν τον τρόπο την παροχή του μεταφορικού έργου στο επιβατικό κοινό.

9. Με την παρ. 9 καθορίζονται τα κύρια χαρακτηριστικά των ΕΙΔΜΕΤ τα οποία πρέπει να είναι πάνω από 2.500 κ.ε. και καινούργιά ή μεταχειρισμένα της τελευταίας διετίας. Επίσης, δίδεται εξουσιοδότηση στον Υπουργό Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων να καθορίσει και επιμέρους τεχνικά χαρακτηριστικά, το μεταφορικό τους έργο καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

10. Δια της παρ. 10 καταργείται ο υφιστάμενος περιορισμός κατοχής άδειας οδήγησης β κατηγορίας 24μηνιας διάρκειας για την οδήγηση ΕΔΧ αυτοκινήτων.

11. Δια της παρ. 11 θεσπίζονται κυρώσεις για την είσπραξη διάφορου του νομίμου και για τους οδηγούς ΕΙΔΜΕΤ καθώς και διοικητικές κυρώσεις σε βάρος των κέντρων ραδιοταξί αν έχουν συμπράξει στην είσπραξη κομίστρου διάφορου του νομίμου από οδηγούς ΕΔΧ αυτοκινήτων.

12. Δίδεται εξουσιοδότηση έκδοσης Π.Δ. κανονισμού λειτουργίας και των ΕΙΔΜΕΤ.

13. Με τη ρύθμιση της παρ. 13 προτείνεται η αναδιτύπωση της περίπτωσης δ' του άρθρου 100 του ν.4070/2012 αναφορικά με τις οριστικές ανακλήσεις αδειών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων όταν βρίσκονται σε ακινησία πέραν του ενός έτους από την κατάθεση της άδειας κυκλοφορίας και των κρατικών πινακίδων για οποιονδήποτε λόγο, καθώς το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο δεν προβλέπει πρόσθετα ηπιότερα στάδια ποινών προ της αυστηρότερης, που είναι αυτή της οριστικής ανάκλησης.

14. Με τις ρυθμίσεις των παρ. 14 έως 19 θεσπίζονται βασικοί κανόνες λειτουργίας των Ραδιοταξί στην Περιφέρεια.

15. Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παρ. 20 τροποποιείται το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο, προκειμένου να καταργηθεί η υφιστάμενη υποχρέωση των απασχολούμενων οδηγών σε Ε.Δ.Χ. οχήματα δημόσιας χρήσης που έχουν συμπληρώσει το 65ο έτος της ηλικίας τους και ενδιαφέρονται να ανανεώσουν την ειδική άδεια οδήγησης για δύο επιπλέον έτη, να παίρνουν τη γνωμάτευση της δευτεροβάθμιας Ιατρικής Επιτροπής της οικείας Περιφερειακής Ενότητας. Επιπλέον το όριο ηλικίας οδήγησης των οδηγών ΕΔΧ αυτοκινήτων ορίζεται στα 69 έτη, των οδηγών

αστικών ή υπεραστικών λεωφορείων δημόσιας χρήσης στα 67 και των οδηγών σχολικών λεωφορείων στα 65.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄

ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

Άρθρο 107

Τροποποίηση της κωδικοποίησης της νομοθεσίας κατασκευής δημόσιων έργων (κ.ν. 3669/2008 Α΄116)

1. Με την παράγραφο 1 του άρθρου 119 τροποποιείται η περίπτωση α' της παραγράφου 2 του άρθρου 99 της κωδικοποίησης της νομοθεσίας κατασκευής δημοσίων έργων, που κυρώθηκε με το ν.3669/2008. Ο κύκλος εργασιών των εταιρειών βαίνει μειούμενος λόγω της οικονομικής κρίσης. Με τη διάταξη αυτή οι εταιρείες έχουν τη δυνατότητα η τριετία, τον κύκλο εργασιών της οποίας επικαλούνται, να μην είναι αποκλειστικά η τελευταία τριετία πριν την υποβολή της αίτησης αλλά να είναι διαζευκτικά η τριετία που προηγείται κατά ένα έτος του έτους υποβολής της αίτησης, αν βέβαια ο κύκλος εργασιών του έτους αυτού δεν έχει συνεκτιμηθεί σε προηγούμενη αίτηση εγγραφής ή αναθεώρησης της εταιρείας.

2. Με την παράγραφο 2 προστίθεται υποπερίπτωση νι μετά την υποπερίπτωση ν της περίπτωσης α' της παραγράφου 2 του άρθρου 99. Στόχος της προτεινόμενης ρύθμισης είναι οι ελληνικές εργοληπτικές επιχειρήσεις που αναλαμβάνουν να εκτελέσουν έργα στο εξωτερικό μέσω θυγατρικών τους επιχειρήσεων που έχουν έδρα στην αλλοδαπή, για λόγους επιχειρηματικής τακτικής, να μην αποκλείονται του δικαιώματος να επικαλούνται τον κύκλο εργασιών από τα έργα αυτά.

3. Με την παράγραφο 3 τροποποιείται η περίπτωση γ' της παραγράφου 2 του άρθρου 99. Οι εταιρείες που ζητούν την εγγραφή τους ή την αναθεώρησή τους στο Μητρώο Εργοληπτικών Επιχειρήσεων, πέραν της εργοληπτικής τους δραστηριότητας, μπορεί να αναπτύσσουν και άλλες δραστηριότητες. Με τη διάταξη αυτή τα πάγια από άλλες δραστηριότητες της επιχείρησης θα λαμβάνονται αποκλειστικά υπόψη στον υπολογισμό του τύπου κατάταξης που απαιτείται για την κατάταξη στην 3^η έως 7^η τάξη του Μ.Ε.ΕΠ. Τα πάγια αυτά δεν θα λαμβάνονται υπόψη στην κάλυψη των ελάχιστων ορίων παγίων και μηχανολογικού εξοπλισμού της περίπτωσης δ' της παραγράφου 8 του άρθρου 100 της κωδικοποίησης της νομοθεσίας δημοσίων έργων, η οποία

κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν.3669/2008.

4. Με τη ρύθμιση της παραγράφου 4 τροποποιείται η περίπτωση δ' της παραγράφου 2 του άρθρου 99 και μειώνεται κατά 25% το οικονομικό μέγεθος του κύκλου εργασιών των εργοληπτικών επιχειρήσεων, που απαιτείται για την κατάταξή τους στο Μητρώο Εργοληπτικών Επιχειρήσεων (Μ.Ε.ΕΠ.). Τα μεγέθη που ισχύουν σήμερα είχαν ορισθεί το έτος 2001, πριν από τους Ολυμπιακούς Αγώνες της Αθήνας, σε ένα τελείως διαφορετικό οικονομικό περιβάλλον. Ο κύκλος εργασιών χρησιμοποιείται ως παρονομαστής στο κλάσμα του τύπου κατάταξης που εφαρμόζεται για την εγγραφή, κατάταξη και αναθεώρηση των εργοληπτικών επιχειρήσεων σε μία από τις τάξεις τρίτη έως έβδομη του Μ.Ε.ΕΠ.

5. Με τη ρύθμιση της παραγράφου 5 τροποποιείται η παράγραφος 7 του άρθρου 99 αναφορικά με τον Συντελεστή Κατάταξης Γ'. Ο Συντελεστής αυτός αποτελεί πολλαπλασιαστή στον τύπο κατάταξης, που εφαρμόζεται για την εγγραφή, κατάταξη και αναθεώρηση των εργοληπτικών επιχειρήσεων σε μία από τις τάξεις τρίτη έως έβδομη του Μ.Ε.ΕΠ. και καθορίζεται ανάλογα με την τάξη των εταιρειών. Με την προτεινόμενη διάταξη μειώνεται ο αριθμός των επιχειρήσεων των οποίων ο Συντελεστής Κατάταξης Γ' αθροίζεται σε περιπτώσεις συγχώνευσης των εργοληπτικών επιχειρήσεων. Επιπλέον, μειώνεται το ποσοστό του Συντελεστή Κατάταξης Γ', με το οποίο η τρίτη και η τέταρτη απορροφούμενη εταιρεία μετέχουν στην ενδεχόμενη συγχώνευση. Με αυτόν τον τρόπο αυστηροποιείται το καθεστώς των συγχωνεύσεων και ενισχύονται οι υγιείς συνενώσεις κατασκευαστικών επιχειρήσεων.

6. Περαιτέρω, δια των ρυθμίσεων των παρ. 6 και 7 τροποποιούνται οι παράγραφοι 4 και 5 του άρθρου 100 της κωδικοποίησης της νομοθεσίας δημοσίων έργων (κ.ν.3669/2008). Ειδικότερα, μειώνονται οι απαιτήσεις του ύψους των καταθέσεων και των παγίων για την κατάταξη των επιχειρήσεων πρώτης και δεύτερης τάξης στο Μ.Ε.ΕΠ. και επιπλέον παρέχεται η δυνατότητα να καλύπτονται οι απαιτήσεις αυτές σωρευτικά από πάγια και καταθέσεις. Στόχος της προτεινόμενης ρύθμισης είναι να προσαρμοσθούν οι σχετικές διατάξεις στη δύσκολη οικονομική περίοδο που διέρχεται ο τεχνικός κόσμος.

7. Με τη ρύθμιση των παραγράφων 8 και 9 τροποποιούνται οι παράγραφοι 6 και 8 του άρθρου 100 του ν. 3669/2008 και μειώνονται οι απαιτήσεις σε τεχνικούς Μητρώου Εμπειρίας Κατασκευαστών (ΜΕΚ) της βασικής στελέχωσης των επιχειρήσεων του Μητρώου Εργοληπτικών Επιχειρήσεων (Μ.Ε.ΕΠ.), συμβάλλοντας στην επίλυση προβλημάτων που αντιμετωπίζει ο κατασκευαστικός κλάδος. Πιο συγκεκριμένα:

- στη βασική στελέχωση της τρίτης τάξης ο ένας (1) τεχνικός MEK Δ' βαθμίδας, από τους δύο που προβλέπονται σήμερα, αντικαθίσταται από έναν (1) τεχνικό MEK Γ' βαθμίδας,
- στη βασική στελέχωση της τέταρτης τάξης μειώνονται κατά έναν, οι τεχνικοί MEK Δ' βαθμίδας ενώ προστίθεται ένας (1) τεχνικός MEK Γ' βαθμίδας,
- στη βασική στελέχωση της πέμπτης τάξης μειώνονται κατά έναν, οι τεχνικοί MEK Δ' βαθμίδας ενώ προστίθεται ένας (1) τεχνικός MEK Γ' βαθμίδας,
- στη βασική στελέχωση της έκτης τάξης μειώνονται κατά έναν, οι τεχνικοί MEK Δ' βαθμίδας ενώ προστίθεται ένας (1) τεχνικός MEK Β' βαθμίδας και
- στη βασική στελέχωση της έβδομης τάξης, όπου σήμερα προβλέπεται μεγάλος αριθμός τεχνικών MEK Δ' και Γ' βαθμίδας, μειώνονται κατά τέσσερις, οι τεχνικοί MEK Δ' βαθμίδας και κατά δύο, οι τεχνικοί MEK Γ' βαθμίδας.

Άρθρο 108

Τροποποίηση του άρθρου 39 του ν.3316/2005 (Α' 42)

Με την προτεινόμενη διάταξη προβλέπεται η συμμετοχή εκπροσώπου του Γεωτεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας (ΓΕΩΤ.Ε.Ε.) στη Γνωμοδοτική Επιτροπή Μητρώου (Γ.Ε.Μ.) της παραγράφου 8 του άρθρου 39 του ν.3316/2005, λόγω της δυνατότητας εγγραφής των γεωτεχνικών (γεωπόνοι, δασολόγοι, κτηνίατροι, γεωλόγοι και ιχθυολόγοι) σε ορισμένες κατηγορίες του Μητρώου Μελετητών και του Μητρώου Εταιρειών Μελετών (όπως, για παράδειγμα, στην κατηγορία 20 «Γεωλογικές, υδρογεωλογικές και γεωφυσικές μελέτες και έρευνες, στην κατηγορία 23 «Γεωργικές μελέτες», στην κατηγορία 24 «Δασικές μελέτες», στην κατηγορία 26 «Αλιευτικές μελέτες»). Εφόσον οι γεωτεχνικοί αποκτούν πτυχία Μελετών σε συγκεκριμένες κατηγορίες βάσει των εξειδικευμένων επιστημονικών και τεχνικών γνώσεών τους, καθώς και από την πιστοποιούμενη εμπειρία τους, κρίνεται σκόπιμη η συμμετοχή ενός εκπροσώπου του επαγγελματικού επιμελητηρίου του κλάδου τους (δηλαδή του ΓΕΩΤ.Ε.Ε.) στη σύνθεση της Γ.Ε.Μ., αρμοδιότητα της οποίας είναι –μεταξύ άλλων- η γνωμοδότηση επί θεμάτων εγγραφής, κατάταξης και κάθε είδους μεταβολής στο Μητρώο Μελετητών και στο Μητρώο Εταιρειών Μελετών, σύμφωνα με τις διατάξεις του

άρθρου 8 του Π.Δ.138/2009. Επιπλέον, η εν λόγω συμμετοχή επιβάλλεται για λόγους ισότητας και ισονομίας σε σχέση με τους λοιπούς επιστήμονες-κατόχους πτυχίων Μελετών, για τους οποίους προβλέπεται εκπροσώπηση του επαγγελματικού κλάδου τους στη Γ.Ε.Μ., αλλά και για λόγους επιστημονικής και επαγγελματικής δεοντολογίας και αποτελεσματικής λειτουργίας της Επιτροπής.

Άρθρο 109

Συμπληρωματικές συμβάσεις μελετών

Η πρωτοφανής σε παγκόσμιο επίπεδο οικονομική κρίση που πλήττει τη χώρα μας για πέμπτο έτος είχε, μεταξύ των άλλων, ως συνέπεια όχι μόνο την απόλυτη διακοπή κατασκευής δημοσίων έργων αλλά και την παντελή έλλειψη προετοιμασίας μελετών, οι οποίες αποτελούν την απαραίτητη και αναγκαία προϋπόθεση, σύμφωνα και με την παρ. 1 του άρθρου 2 της κωδικοποίησης της νομοθεσίας κατασκευής δημόσιων έργων (κ.ν. 3669/2008 - Α' 116). Είναι γενικώς αποδεκτό ότι η κατασκευή δημοσίων έργων και ειδικότερα με κύρια και αποκλειστική χρηματοδότηση από τον προϋπολογισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι ένα αποτελεσματικό όπλο στη μάχη κατά της οικονομικής κρίσης, η οποία κρίση ως αιφνίδιο και απρόβλεπτο γεγονός επιτάσσει την υιοθέτηση μέτρων έκτακτου και προσωρινού χαρακτήρα. Αποτέλεσμα τούτων είναι απαραίτητη η όσο το δυνατόν συντομότερη ολοκλήρωση των μελετών, που ανατέθηκαν με τις διαδικασίες του άρθρου 7 σε συνδυασμό με την παραγρ. 5 στοιχ. (δ) του άρθρου 5 του ν.3316/2005 και στις οποίες υπάρχει αδυναμία σύναψης συμπληρωματικών συμβάσεων με αποτέλεσμα να απαιτούνται οι χρονοβόρες διαδικασίες που προβλέπει ο συνδυασμός ανάθεσης μελέτης με βάση τα άρθρα 6 και 7 του ως άνω νόμου.

Οι εν λόγω μελέτες προκηρύχθηκαν με βάση «Φακέλους Έργου» που δεν περιελάμβαναν προηγούμενα εγκεκριμένα στάδια, όπως π.χ. προκαταρκτική μελέτη, προμελέτη, μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Το γεγονός αυτό, καθώς και η σταδιακή προσέγγιση της βέλτιστης οικονομοτεχνικά λύσης, οδήγησε στις περισσότερες περιπτώσεις στην ανάγκη έγκρισης Συγκριτικού Πίνακα (Σ.Π.) και ακολούθως σύναψης συμπληρωματικής σύμβασης (Σ.Σ.).

Το αντικείμενο των εν λόγω Σ.Σ. θα μπορούσε να έχει προβλεφθεί κατά τη σύναψη της αρχικής σύμβασης εφόσον όμως υπήρχε πληρότητα του «Φακέλου του Έργου» που προϋποθέτει την ύπαρξη των προκαταρκτικών σταδίων μελετών και των αντίστοιχων υποστηρικτικών μελετών (γεωλογικές, γεωτεχνικές, περιβαλλοντικές),

πράγμα το οποίο δεν ήταν εφικτό για τους προαναφερθέντες λόγους επίσπευσης και ένταξης σε πρόγραμμα κατασκευής συγχρηματοδοτούμενων έργων.

Άρθρο 110

Τρόπος υπολογισμού αξίας και πληρωμής της ασφάλτου

Με την προτεινόμενη νομοθετική ρύθμιση παρέχεται εξουσιοδότηση για έκδοση κοινής υπουργικής απόφασης του Υπουργού Οικονομικών και του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, με σκοπό να επιλυθεί οριστικά το πρόβλημα που προέκυψε με τον απολογιστικό υπολογισμό της τιμής της ασφάλτου και την πληρωμή των σχετικών ασφαλικών εργασιών σε συμβάσεις κατασκευής δημόσιων έργων στο διάστημα μεταξύ 2.7.2008 και 19.3.2013.

Σε αυτό το χρονικό διάστημα, λόγω των μεγάλων διακυμάνσεων της τιμής της ασφάλτου, υλικού το οποίο περιέχεται στις ενσωματούμενες στα έργα οδοποιίας ασφαλικές στρώσεις, η αξία της ασφάλτου αφαιρέθηκε από τα εφαρμοζόμενα ενιαία τιμολόγια έργων οδοποιίας (ΦΕΚ Β' 918/19.5.2008) και προβλέφθηκε η πληρωμή της ως απολογιστικής εργασίας.

Με δύο Εγκυκλίους της ΓΓΔΕ (αριθ. 21/2008 και 11/2009) δόθηκαν οδηγίες και, ειδικότερα, προβλέφθηκε ότι η δαπάνη της ασφάλτου θα περιλαμβάνεται στον πίνακα του προϋπολογισμού του έργου ως απολογιστική εργασία στην οποία θα εφαρμόζεται έκπτωση μόνο στο ποσοστό των γενικών εξόδων και του εργολαβικού οφέλους (ΓΕ και ΟΕ). Συγκεκριμένα για την πληρωμή της ασφάλτου καθορίστηκε ότι η τιμή της θα λαμβάνεται από το ημερήσιο δελτίο του πρώην Υπουργείου Ανάπτυξης κατά την ημέρα ενσωμάτωσης της ασφάλτου στο έργο, θα προσαυξάνεται με το Φ.Π.Α., το εμπορικό κέρδος του προμηθευτή (ορίστηκε σε 10% με την Εγκύκλιο αριθ. 11/2009) και το ΓΕ και ΟΕ μειωμένο κατά την έκπτωση της εργολαβίας. Όλα τα παραπάνω προβλέφθηκε να περιλαμβάνονται σε ένα πρωτόκολλο υπολογισμού της αξίας της ασφάλτου από το οποίο θα μεταφέρονται στη σχετική πιστοποίηση.

Οι ρυθμίσεις αυτές εξασφάλισαν μεν έναν έλεγχο του κόστους των ασφαλικών εργασιών μέσω της αναφοράς στο επίσημο δελτίο του καθ' ύλην αρμόδιου Υπουργείου και του καθορισμού ορίου στο εμπορικό κέρδος (μέχρι 10%), αλλά παρέβλεψαν τα νόμιμα παραστατικά τα οποία έπρεπε υποχρεωτικά να προσκομιστούν βάσει των σχετικών διατάξεων του Κώδικα Βιβλίων και Στοιχείων, ακόμα και αν δε χρησιμοποιούνταν για τον καθορισμό της αξίας της ασφάλτου. Επιπλέον και ο

συνδυασμός της απολογιστικής πληρωμής της ασφάλτου με το σύστημα δημοπράτησης που ακολουθούσε το υπόλοιπο έργο δεν καλύφθηκε επαρκώς, με αποτέλεσμα να προκύψουν προβλήματα κατά την εκκαθάριση των δαπανών για την πληρωμή των σχετικών λογαριασμών από τις Υπηρεσίες Δημοσιονομικού Ελέγχου.

Στη συνέχεια, μετά από σχετικό ερώτημα, η Ολομέλεια του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους έκανε ομόφωνα δεκτό (Γνωμοδότηση 436/2010) ότι: «α) Στα δημόσια έργα, που περιλαμβάνουν έργα ασφαλοστρώσεως, εφαρμόζεται το απολογιστικό σύστημα μόνο εφόσον αα) τούτο, κατά ρητή και ειδική πρόβλεψη της διακηρύξεως έχει καταστεί περιεχόμενο της οικείας συμβάσεως ή ββ) συντρέχουν οι προϋποθέσεις της παρ. 10 του άρθρου 55 του ν. 3669/2008. β) Η εγκύκλιος 21/2008 του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων δεν μπορεί να αποτελέσει, ως προς την τιμή της ασφάλτου, νόμιμο τρόπο προσδιορισμού ενιαίου τιμολογίου εργασίας ή εντάξεως των ασφαλοστρώσεων ή μέρους αυτών στο απολογιστικό σύστημα. γ) Ο έλεγχος και η πληρωμή της δαπάνης της ασφάλτου θα πραγματοποιηθεί, αν η σχετική εργασία δεν έχει υπαχθεί νομίμως στο απολογιστικό σύστημα επί τη βάση των δικαιολογητικών που προβλέπονται από τις κείμενες διατάξεις περί εκτελέσεως των δημοσίων έργων και αποδεικνύουν τη νομιμότητα και κανονικότητά της, ενώ οι Υπηρεσίες Δημοσιονομικού Ελέγχου μπορούν να ζητούν από το διατάκτη κάθε αναγκαία πληροφορία ή στοιχείο και να διενεργούν επί τόπου ελέγχους.»

Κατόπιν των ανωτέρω κρίθηκε σκόπιμη η προώθηση της συγκεκριμένης διάταξης και στη συνέχεια η έκδοση της προβλεπόμενης Κ.Υ.Α., η οποία θα δημιουργήσει το απαραίτητο νομικό πλαίσιο για την εκκαθάριση όλων των δαπανών από λογαριασμούς των πληρωμών κατά το επίμαχο διάστημα. Επισημαίνουμε ότι από 20.3.2013 και μετά, η αξία της ασφάλτου επανεντάχθηκε στα άρθρα των ενιαίων τιμολογίων έργων οδοποιίας (ΥΑ Δ11γ/0/9/7/07.02.2013) και αντιμετωπίζεται πλέον όπως όλες οι άλλες εργασίες.

Τέλος, διευκρινίζεται ότι από τις πιστώσεις του έργου και όχι από άλλα κονδύλια (π.χ. απρόβλεπτα, αναθεώρηση κλπ.) καλύπτεται η επιπλέον, σε σχέση με την προϋπολογισθείσα, δαπάνη που τυχόν θα προκύψει από αύξηση της τιμής της ασφάλτου κατά τον χρόνο υλοποίησης του έργου καθώς και οποιαδήποτε δαπάνη από αύξηση στην ποσότητα της ασφάλτου, στις περιπτώσεις που η αύξηση αυτή προβλέπεται στην νομοθεσία δημοσίων έργων (π.χ. απρόβλεπτα κλπ.), τηρουμένων πάντα των σχετικών ορίων που θέτει για τα κονδύλια αυτά η ισχύουσα νομοθεσία.

Άρθρο 111

Παράταση βεβαιώσεων εγγραφής εργοληπτικών επιχειρήσεων

Με την προτεινόμενη ρύθμιση χορηγείται το ελάχιστο χρονικό διάστημα ώστε οι εργοληπτικές επιχειρήσεις να ανταποκριθούν στις αλλαγές που εισήγαγε ο ν.4155/2013 (Α' 120). Ειδικότερα, λόγω των τροποποιήσεων που επήλθαν με το νόμο αυτό στις διατάξεις που αφορούν στις υποβαλλόμενες προσωρινές οικονομικές καταστάσεις, κατά την αίτηση αναθεώρησης και στον τρόπο υπολογισμού του Δείκτη Βιωσιμότητας 1 (Ίδια Κεφάλαια/Σύνολο Υποχρεώσεων), πρέπει να χορηγηθεί στις εταιρείες 3^{ης} έως 7^{ης} τάξης επαρκής χρόνος προκειμένου να προβούν σε διαδικασίες αύξησης μετοχικού κεφαλαίου ή/και ολοκλήρωσης των διαδικασιών συγχώνευσης και σύνταξης προσωρινών οικονομικών καταστάσεων της 30^{ης}/09/2013.

Άρθρο 112

Μηχανήματα έργων

Με τις ρυθμίσεις της προτεινόμενης διάταξης επιχειρείται να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα που έχει προκύψει από την αναδρομική εφαρμογή από την 29^η/12/2009 ύστερα και από αποδοχή σχετικής γνωμοδότησης του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, του Π.Δ. 57/2010 (ΦΕΚ Α' 97/25.06.2010) που αποτελεί την ενσωμάτωση της Οδηγίας 2006/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τα μηχανήματα έργων στην Ελληνική έννομη τάξη.

Η Ελληνική νομοθεσία απαιτεί την έκδοση απόφασης έγκρισης τύπου και εν συνεχεία την έκδοση αδείας και πινακίδων κατά την έναρξη χρήσης του μηχανήματος έργου και όχι κατά την εισαγωγή του στην χώρα. Δηλαδή δεν υποχρεώνει τον εισαγωγέα να παρουσιάσει απόφαση έγκρισης τύπου στο τελωνείο, όπως ισχύει για τα φορτηγά και άλλα αυτοκίνητα. Επιπλέον, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, ένας κατασκευαστής ή εισαγωγέας στην Ελλάδα μπορούσε να διαθέσει το μηχάνημα έργου στην αγορά χωρίς να έχει απόφαση έγκρισης τύπου, ενώ ο χρήστης του μηχανήματος υποχρεώνεται να αιτηθεί και να λάβει απόφαση έγκρισης τύπου με την έναρξη χρήσης του.

Ως εκ τούτου, πολλοί έμποροι και άλλοι επαγγελματίες είχαν εισάγει μηχανήματα έργων από ετών και νομίμως τα διατηρούσαν στις εγκαταστάσεις τους χωρίς αυτά να διαθέτουν απόφαση έγκρισης τύπου, τα είχαν δε εισάγει (λαμβάνοντας την σχετική επιχειρηματική απόφαση) έχοντας ως δεδομένο το ισχύον τότε καθεστώς, σχετικά με τα απαιτούμενα δικαιολογητικά για την έκδοση απόφασης έγκρισης τύπου, το οποίο δεν απαιτούσε την ύπαρξη εργοστασιακού πιστοποιητικού CE, σε αντίθεση με

τις απαιτήσεις του Π.Δ. 57/2010.

Ειδικότερα, στην Ελληνική αγορά υπάρχουν πολλά μηχανήματα έργων τα οποία μετά την έναρξη ισχύος του ως άνω Προεδρικού Διατάγματος δεν μπορούν να λάβουν έγκριση τύπου και, εν συνεχεία, άδεια και πινακίδες, αφενός λόγω της αναδρομικής ισχύος του Π.Δ. 57/2010 και αφετέρου διότι δεν επιτρέπεται από την 29^η/12/2009 η υπογραφή της δήλωσης συμμόρφωσης ΕΚ (άρθρο 5), παρά μόνο από τον κατασκευαστή ή επίσημο αντιπρόσωπο, αποκλεισμένων των παραπάνω εμπόρων και επαγγελματιών, οι οποίοι μέχρι τότε (29.12.2009) είχαν αυτήν τη δυνατότητα.

Η εν λόγω ρύθμιση προβλέπει την έκδοση της απόφασης έγκρισης τύπου με βάση την ισχύουσα νομοθεσία κατά την ημερομηνία κατασκευής ή εισαγωγής του μηχανήματος, δεδομένου ότι μέχρι την ημερομηνία εφαρμογής του Π.Δ. 57/2010 οι επιχειρηματίες και εισαγωγείς των μηχανημάτων έργων δεν είχαν ένδειξη ότι θα αλλάξει αναδρομικά το καθεστώς για τα μηχανήματα που είχαν ήδη εισάγει ή κατασκευάσει ή όταν λάμβαναν τις αντίστοιχες επιχειρηματικές αποφάσεις.

Επιπροσθέτως, η συγκεκριμένη ρύθμιση κρίνεται αναγκαία δεδομένης της πρωτοφανούς σε παγκόσμιο επίπεδο οικονομικής κρίσης που πλήττει τη χώρα μας για πέμπτο έτος, της απόλυτης διακοπής κατασκευής δημοσίων έργων και της συνακόλουθης δυσμενούς οικονομικής συγκυρίας, που επικρατεί στον επαγγελματικό και επιχειρηματικό κόσμο, δεδομένου ότι όπως έχει διαμορφωθεί το νομοθετικό πλαίσιο, απαξιώνονται χιλιάδες μηχανήματα έργων καθώς δεν μπορούν να ταξινομηθούν και κατά συνέπεια να χρησιμοποιηθούν στην Ελλάδα. Ως εκ τούτου, με την προτεινόμενη διάταξη θα επιτευχθεί άρση των υφιστάμενων εμποδίων και εκτιμάται ότι θα τονωθεί ιδιαίτερα η εμπορική και επαγγελματική δραστηριότητα μέσω της δυνατότητας έκδοσης αδειών και πινακίδων κυκλοφορίας σε πολυάριθμα μηχανήματα έργων. Περαιτέρω, η καταγραφή και ταξινόμηση των μηχανημάτων έργων στα οικεία μητρώα θα αποφέρει σημαντικά έσοδα στον κρατικό προϋπολογισμό, από τα τέλη ταξινόμησης, πινακίδων και μεταβιβάσεων.

Επιπλέον, με το δεύτερο εδάφιο της προτεινόμενης ρύθμισης επιδιώκεται η εξ αντικειμένου συναφής αντιμετώπιση του ζητήματος της εκπομπής αερίων και σωματιδιακών ρύπων που προέρχονται από τους κινητήρες εσωτερικής καύσης που έχουν τοποθετηθεί στα μηχανήματα έργων. Για τους εν λόγω κινητήρες, θα εφαρμόζονται οι διατάξεις που ίσχυαν κατά την ημερομηνία κατασκευής τους υποχρεωτικά. Η αναγκαιότητα της εν λόγω ρύθμισης έγκειται στο ότι το στο θέμα της έγκρισης τύπου η ημερομηνία κατασκευής ή εισαγωγής του μηχανήματος έργου είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την ημερομηνία της αντιρρυπαντικής τεχνολογίας του κινητήρα που φέρει το μηχανήμα αυτό, οπότε θα πρέπει να υφίσταται ταυτόχρονη ρύθμιση.

Ένα παράδειγμα μηχανημάτων έργων που θα μπορέσουν να λάβουν απόφαση έγκρισης τύπου είναι αυτά που έχει γίνει ανάκληση της άδειας κυκλοφορίας τους και πινακίδων τους ή και της έγκρισης τύπου τους και πρέπει να ξεκινήσουν την προβλεπόμενη διαδικασία από την αρχή.

Η διάταξη αυτή θα είναι περιορισμένης ισχύος (10 μηνών), με σκοπό να δώσει τη δυνατότητα της «τακτοποίησης» και του εξορθολογισμού της αγοράς των μεταχειρισμένων μηχανημάτων έργων της επικράτειας, ώστε μετά το πέρας της ισχύος της να ακολουθείται το νέο νομοθετικό πλαίσιο, εφόσον θα έχει δια παντός ρυθμιστεί η δυσλειτουργία αυτή στην αδειοδότηση των μηχανημάτων έργων. Θα αποφέρει δε σημαντικά έσοδα στον κρατικό προϋπολογισμό.

Τέλος, προβλέπεται η δυνατότητα έκδοσης υπουργικής απόφασης για τη ρύθμιση των αναγκαίων λεπτομερειών εφαρμογής της διάταξης.

Άρθρο 113

Κυκλοφοριακές συνδέσεις σε πρατήρια υγρών καυσίμων εντός οικισμών

Με την προτεινόμενη ρύθμιση προβλέπεται ο τρόπος απότμησης των πεζοδρομίων σε περιπτώσεις βελτίωσης γεωμετρικών χαρακτηριστικών οδού προ πρατηρίου υγρών καυσίμων εντός οικισμών προϋφισταμένων του έτους 1923 ή εντός ορίων νομίμως οριοθετημένων οικισμών με πληθυσμό μέχρι 2000, κατ' αναλογία των ισχυόντων περί πρατηρίων διάθεσης υγρών καυσίμων που βρίσκονται σε εκτός εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου περιοχές (ειδικότερα, άρθρο 21 παρ.6 του Β.Δ. 465/70, όπως ισχύει). Το νομικό αυτό κενό στο πλαίσιο του Π.Δ. 1224/1981, όπως ισχύει, έρχεται να καλύψει η παρούσα ρύθμιση, προκειμένου να αντιμετωπιστούν σχετικά θέματα που προκύπτουν από βελτιώσεις οδών που διέρχονται μπροστά από πρατήρια υγρών καυσίμων.

Άρθρο 114

Τροποποίηση διατάξεων του ν. 3614/2007

Με την προτεινόμενη διάταξη επεκτείνεται η δυνατότητα χρήσης της εγγύησης καλής εκτέλεσης για τη λήψη προκαταβολής, και σε όλες τις περιπτώσεις συγχρηματοδοτούμενων δημοσίων συμβάσεων έργων στο πλαίσιο των οποίων έχει χορηγηθεί στον ανάδοχο προκαταβολή, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 10 του άρθρου 25 του ν.3614/2007. Ειδικά ως προς τις ήδη ληφθείσες προκαταβολές, οι αντίστοιχες εγγυητικές επιστολές που έχουν κατατεθεί θα επιστραφούν στους αναδόχους, εκτός από τις περιπτώσεις που έχει ξεκινήσει και βρίσκεται σε εξέλιξη η

διαδικασία έκπτωσης του αναδόχου. Μέσω της προτεινόμενης ρύθμισης επιτυγχάνεται η ενίσχυση της ρευστότητας της αγοράς, δεδομένης της δυσμενούς οικονομικής συγκυρίας που προκαλεί δυσκολίες στους οικονομικούς φορείς κατά τη διάρκεια των διαδικασιών ανάθεσης και εκτέλεσης δημοσίων συμβάσεων έργων.

ΚΕΦ. Ε' **ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

Άρθρο 115

Κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές μονάδες οχημάτων

Για ένα όχημα που ταξινομείται στη χώρα μας, όπως και σε κάθε κράτος μέλος της ΕΕ, πρέπει προηγούμενα να έχει εκδοθεί έγκριση τύπου που διασφαλίζει ότι το όχημα στο σύνολο του αλλά και επιμέρους συστήματα – εξαρτήματα ανταποκρίνονται στις επιμέρους απαιτήσεις που θέτουν διεθνείς θεσμικές απαιτήσεις όπως οδηγίες – κανονισμοί της ΕΕ ή Κανονισμοί της Οικονομικής Επιτροπής της Ευρώπης του ΟΗΕ (UNECE). Με την παράγραφο 1α. του προτεινόμενου άρθρου καθίσταται υποχρεωτική η αντικατάσταση συστήματος - εξαρτήματος (που έχει έγκριση τύπου με κάποια οδηγία ή κανονισμό) με άλλο όμοιο που είναι επίσης εγκεκριμένο με την ίδια ή νεώτερη οδηγία ή κανονισμό. Αυτό βέβαια επιτρέπεται εφόσον αυτή η Οδηγία - Κανονισμός προβλέπει την έκδοση έγκρισης τύπου για «χωριστά» τέτοιο εξάρτημα. Αν δεν το προβλέπει – επιτρέπει η οδηγία - κανονισμός τότε με την παρ. 1β δίνεται η δυνατότητα στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να καθορίσει τους όρους και τις προϋποθέσεις αντικατάστασης.

Με τις διατάξεις αυτές διασφαλίζεται ότι οι αντικαταστάσεις εξαρτημάτων – συστημάτων διατηρούν ένα ελάχιστο επίπεδο «ασφαλείας» που είχε το όχημα όταν ταξινομήθηκε ως καινούργιο.

Άρθρο 116

Τροποποιήσεις του ν. 4070/2012 και του π.δ. 595/1984

1. Με τις διατάξεις της παρ. 1 δίδεται δυνατότητα στα πρατήρια υγραερίου, αερίου και υγρών καυσίμων να μετατοπίζουν τις δεξαμενές ή να αντικαθιστούν αυτές με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 26 του Π.Δ. 595/1984.

2. Η προτεινόμενη τροποποίηση της παραγράφου 2β του άρθρου 4 του υπ'

αριθμ. 595/1984 προεδρικού διατάγματος, όπως ισχύει, η οποία και θεσπίζει ότι η τήρηση της ελάχιστης εξωτερικής απόστασης ασφαλείας των χαρακτηριστικών στοιχείων ενός μικτού ή αμιγώς πρατηρίου αερίων καυσίμων από το άκρο της εθνικής οδού ή αυτοκινητοδρόμου και όχι έως το άκρο της παραπλεύρου αυτών, στοχεύει στην αύξηση του αριθμού των λειτουργούντων μικτών ή αμιγώς πρατηρίων αερίων καυσίμων στη χώρα μας, με τη παράλληλη διατήρηση των συνθηκών δημόσιας και οδικής ασφάλειας που πρέπει να διέπει το σύνολο των εγκαταστάσεών τους και την εύρυθμη λειτουργία τους, καθώς επίσης έχει ως στόχο τη περαιτέρω προώθηση της αεριοκίνησης αυτοκινήτων οχημάτων, καυσίμων δηλαδή πιο οικονομικών έναντι των υγρών καυσίμων, και «φιλικών» προς το φυσικό περιβάλλον, η αύξηση της λιανικής διάθεσης των οποίων θα δημιουργούσε σημαντικές θετικές επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον αλλά και στο κόστος της οδικής μετακίνησης στη χώρα μας. Επιπλέον, με την υπόψη προτεινόμενη νομοθετική ρύθμιση – τροπολογία θεσπίζεται νέα τιμή, ως ελάχιστη απόσταση εξωτερική ασφαλείας των χαρακτηριστικών στοιχείων ενός μικτού ή αμιγώς πρατηρίου αερίων καυσίμων από άκρο εθνικής οδού ή αυτοκινητοδρόμου και όχι έως το άκρο των παραπλεύρων αυτών, η οποία ισούται με δέκα (10) μέτρα και είναι σημαντικά μειωμένη από τη τιθέμενη στη παρ. 2β του άρθρου 4 του υπ' αριθμ. 595/1984 προεδρικού διατάγματος, όπως ισχύει, αντίστοιχη απόσταση των τριάντα (30) μέτρων. Η νέα αυτή τιμή των δέκα (10) μέτρων εκτιμάται ότι είναι μία απόσταση ασφαλείας ευρέως αποδεκτή που τείνει να εξισορροπήσει την αντίστοιχη που ισχύει στα περισσότερα από τα κράτη – μέλη της Ε.Κ. και επιπλέον κρίνεται εύλογη, λαμβάνοντας υπόψη και τα ισχύοντα στα Κράτη – Μέλη της Ε.Ε., όπου σύμφωνα με τα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας για την ανάπτυξη του υγραερίου (AEGPL), στα περισσότερα Κράτη – Μέλη της Ε.Ε., οι αποστάσεις ασφαλείας μικτών ή αμιγώς πρατηρίων αερίων καυσίμων από άκρο αυτοκινητοδρόμου (highway - motorway) κυμαίνονται από πέντε (5) έως δέκα (10) μέτρα.

3. Σύμφωνα με την ισχύουσα εθνική νομοθεσία (παρ. 2δ του άρθρου 4 του π.δ. 595/1984, όπως ισχύει) η ελάχιστη εξωτερική απόσταση ασφαλείας των χαρακτηριστικών στοιχείων των μικτών πρατηρίων ή αμιγώς πρατηρίων αερίων καυσίμων (συσκευή διανομής – δεξαμενές), από κατοικίες, αυτοτελή κτίρια γραφείων και εμπορικά καταστήματα, ορίζεται στα 25 μέτρα, στις περιπτώσεις που το πρατήριο βρίσκεται μέσα σε περιοχή που χαρακτηρίζεται ως βιομηχανική ζώνη, ή βιομηχανικό, ή βιοτεχνικό πάρκο κ.λ.π. και στις περιπτώσεις που το πρατήριο βρίσκεται είτε εκτός σχεδίου πόλης, είτε στα όρια βιομηχανικής περιοχής, βιομηχανικού ή βιοτεχνικού πάρκου κ.λ.π. και σε επαφή με περιοχή εκτός σχεδίου πόλεως, 30 μέτρα από αυτοτελή κτίρια γραφείων ή εμπορικά καταστήματα και 50 μέτρα από νόμιμα ανεγερθείσες κατοικίες.

Με την προτεινόμενη διάταξη η παραπάνω αναφερόμενη εξωτερική απόσταση ασφαλείας ορίζεται στα είκοσι (20) μέτρα, είτε αφορά κατοικίες, αυτοτελή κτίρια γραφείων ή εμπορικά καταστήματα, που βρίσκονται στο ίδιο είτε σε όμορο οικόπεδο ή γήπεδο με αυτά, ανεξαρτήτως αν το οικόπεδο ή γήπεδο του μικτού ή αμιγώς πρατηρίου αερίων καυσίμων χωροθετείται είτε σε εντός, είτε σε εκτός σχεδίου πόλεως περιοχή, είτε σε περιοχή που χαρακτηρίζεται ως βιομηχανική ζώνη, ή βιομηχανικό, ή βιοτεχνικό πάρκο κ.λ.π. Η αιτιολογία εξορθολογισμού και μείωσης των υφιστάμενων ελάχιστων εξωτερικών αποστάσεων ασφαλείας από κτίρια και χώρους των εδαφίων δα), δβ) και δγ) της παραγράφου 2 του άρθρου 4 του Π.Δ. 595/84, όπως ισχύει, έγκειται στο γεγονός ότι, με τις διατάξεις των άρθρων 9 και 10 του ν. 3710/2008 η Πολιτεία προσπάθησε να δημιουργήσει κίνητρα και εισήγαγε ευνοϊκές προϋποθέσεις για την ίδρυση και λειτουργία πρατηρίων υγραερίου και γενικά αερίων καυσίμων και στις εντός σχεδίου πόλεως περιοχές που επιτρέπεται η ίδρυση και λειτουργία πρατηρίων υγρών καυσίμων, που είναι καύσιμα φιλικά προς το περιβάλλον, μειώνουν τις ρυπογόνες εκπομπές των οχημάτων και συμβάλλουν στην - ως ένα βαθμό - απεξάρτηση από το πετρέλαιο. Όμως, η παρ. 2δ του άρθρου 4 του υπ' αριθμ. π.δ. 595/1984, όπως ισχύει, περιέχει αντίστοιχες τιμές της υπόψη ελάχιστης εξωτερικής απόστασης ασφαλείας μόνο στις περιπτώσεις που το γήπεδο του πρατηρίου χωροθετείται είτε σε εκτός σχεδίου πόλεως περιοχή, είτε σε βιομηχανικές ζώνες ή βιομηχανικά ή βιοτεχνικά πάρκα, είτε σε ζώνες του άρθρου 24 του ν. 1650/1986 που έχουν ως αποκλειστική ή κύρια χρήση τη βιομηχανία κ.λ.π., ενώ δεν περιέχει καμία αντίστοιχη τιμή απόστασης από κατοικίες, αυτοτελή κτίρια γραφείων ή εμπορικά καταστήματα, στη περίπτωση που το οικόπεδο του πρατηρίου χωροθετείται σε εντός σχεδίου πόλεως περιοχή. Επίσης, οι βασικές διατάξεις του σχετικού υπ' αριθμ. 595/1984, όπως ισχύει, περιέχουν όρους και προϋποθέσεις για την ίδρυση αυτών των πρατηρίων, οι οποίες όμως είχαν τεθεί πριν από 30 περίπου έτη και λειτουργούν ανασταλτικά. Οι διατάξεις αυτές είχαν τεθεί στα πρώτα βήματα της ανάπτυξης της υγραεριοκίνησης στην χώρα μας, όταν δεν υπήρχε η σχετική τεχνογνωσία και ήταν εύλογο ο νομοθέτης να αντιμετωπίζει με επιφύλαξη και σκεπτικισμό ένα νέο καύσιμο. Έκτοτε όμως και η τεχνογνωσία (των Ευρωπαϊκών κυρίως χωρών π.χ. Ιταλίας, Ολλανδίας κ.ά.) αφομοιώθηκε σταδιακά από τους τεχνίτες και τεχνικούς της χώρας μας και οι σχετικές συσκευές ασφαλείας (ρυθμιστικά πίεσης, ασφαλιστικά, ειδικές βάνες, ηλεκτρονικές διατάξεις επιτήρησης κ.ά.) έχουν φτάσει σε μεγάλο βαθμό τελειότητας και η εξοικείωση των χρηστών με το υγραέριο βελτιώθηκε, ώστε να κρίνονται - αντικειμενικά - ως εξαιρετικά υπερβολικές και πέραν κάθε λογικής οι τότε τεθείσες ελάχιστες εξωτερικές αποστάσεις ασφαλείας. Είναι προφανές όμως ότι οι υπερβολικές τιμές των εξωτερικών αποστάσεων ασφαλείας της παρ. 2δ του άρθρου 4 του π.δ. 595/84, όπως ισχύει και συγκεκριμένα η απόσταση των 50 μ. από κατοικίες

που ισχύει στις εκτός σχεδίου πόλεως περιοχές, εφόσον οριστεί να ισχύει και στις εντός σχεδίου πόλεως περιοχές, όχι μόνο δεν θα προσφέρει κάτι ουσιαστικό στην ασφάλεια των υπόψη εγκαταστάσεων, αλλά θα αποτελέσει ανυπέρβλητο εμπόδιο ίδρυσης και λειτουργίας αμιγώς πρατηρίων αερίων καυσίμων ή μικτών στις εντός σχεδίου πόλεως περιοχές (όπου επιτρέπεται η ίδρυση και λειτουργία πρατηρίων υγρών καυσίμων), λόγω της μη τήρησης της απόστασης των 50 μ. από κατοικίες, εξαιτίας της πληθώρας τέτοιων κτισμάτων σε οικιστικές εντός σχεδίου περιοχές. Κατά συνέπεια, με τις παρούσες συνθήκες δεν θα υλοποιηθεί η περαιτέρω αύξηση του αριθμού και η λειτουργία πρατηρίων αερίων καυσίμων, την ανάπτυξη των οποίων η Πολιτεία προσπαθεί να υποβοηθήσει, ώστε τα καύσιμα αυτά να αρχίσουν να χρησιμοποιούνται ευρέως, με τις ευεργετικές επιπτώσεις που προαναφέρθηκαν για το περιβάλλον αλλά και τη σημαντική μείωση του κόστους μετακίνησης, στοιχείο πολύ σημαντικό στη σημερινή οικονομική συγκυρία. Συνεπώς η μείωση των ανωτέρω υπερβολικών αποστάσεων ασφαλείας στα είκοσι (20) μέτρα κρίνεται ως απολύτως εύλογη, λαμβάνοντας υπόψη και τα ισχύοντα στα Κράτη – Μέλη της Ε.Ε., όπου σύμφωνα με τα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας για την ανάπτυξη του υγραερίου (AEGPL), στα περισσότερα Κράτη – Μέλη της Ε.Ε., οι αποστάσεις ασφαλείας μικτών ή αμιγώς πρατηρίων αερίων καυσίμων από περιοχές για παράδειγμα κατοικίας (neighbourhood areas) κυμαίνονται από 7,5 μ. έως 10 μέτρα.

4. Οι βασικές προδιαγραφές για την εγκατάσταση περισσότερων από μία δεξαμενών υγραερίου κίνησης στα πρατήρια δεν αποτέλεσαν αντικείμενο των ρυθμίσεων ούτε του οικείου νόμου, που προέβλεψε την εγκατάσταση δεξαμενών μικρού κυβισμού και άλλου σχήματος (κάθετες κλπ.) από το παραδοσιακά εφαρμοζόμενο μέγεθος και σχήμα, ούτε της επακολουθήσασας κατ' εξουσιοδότηση του νόμου σχετικής υπουργικής απόφασης. Δεδομένης της αύξησης του αριθμού των πρατηρίων υγραερίου κίνησης (κυρίως από μετατροπή πρατηρίων υγρών καυσίμων), τα οποία εντός της πρόσφατης τριετίας αυξήθηκαν αλματωδώς (από 48 σε 422 σήμερα) και τα οποία εγκατέστησαν δεξαμενές υγραερίου μικρής χωρητικότητας, παρουσιάζονται προβλήματα στον τακτικό ανεφοδιασμό τους από τις εταιρείες εμπορίας υγραερίου, αυξανόμενου και του κόστους προϊόντος εξαιτίας των αυξημένων δρομολογίων βυτιοφόρων υγραερίου που παραδίδουν μικρές ποσότητες στα πρατήρια αυτά, οι οποίες εξαντλούνται σύντομα. Παράλληλα, όπως καταδεικνύεται από τα συμπεράσματα μελέτης του 1998 των Υπουργείων Μεταφορών και ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. με τη συμβολή Ολλανδών επιστημόνων και εμπειρογνομόνων, ο μεγαλύτερος κίνδυνος πρόκλησης ατυχήματος υφίσταται κατά τη μεταφορά του υγραερίου με τα βυτιοφόρα εξαιτίας της ορεινής μορφολογίας του εδάφους στη χώρα μας και συνιστάτο ο κατά το δυνατό περιορισμός των δρομολογίων.

Κατά συνέπεια, με την τροποποιητική αυτή διάταξη δίνεται η δυνατότητα εγκατάστασης δύο τουλάχιστον δεξαμενών υγραερίου κίνησης στα πρατήρια, είτε συνδεδεμένων μεταξύ τους, είτε ανεξάρτητων, χωρίς περιορισμούς ίδιας χωρητικότητας και ίδιων διαστάσεων. Η τοποθέτησή τους επί του αυτού οριζώντιου επιπέδου είναι στις περισσότερες περιπτώσεις ανέφικτη εξαιτίας του διαφορετικού σχήματος των νέων και βελτιωμένων τύπων δεξαμενών που κυκλοφορούν στην αγορά. Συνεπώς, δεν πρέπει να υφίσταται τέτοιος περιορισμός, ο οποίος μάλιστα δεν υπηρετεί οποιαδήποτε ουσιώδη σκοπιμότητα.

Εξάλλου, από την εφαρμογή της ρύθμισης αυτής δεν προκύπτουν περιβαλλοντικές επιπτώσεις, ούτε άλλες στην εν γένει ασφάλεια των πρατηρίων, των οποίων ο εκσυγχρονισμός και η επιχειρηματικότητα διευκολύνονται κι επιπλέον περιορίζονται οι κίνδυνοι που απορρέουν από τη μεταφορά υγραερίου κατά τα ανωτέρω εκτιθέμενα.

5. Δια της παρ. 5 γίνεται ρύθμιση – τροπολογία της παραγράφου 3 του άρθρου 7 του υπ' αριθμ. 595/1984 προεδρικού διατάγματος, όπως ισχύει, δια της οποίας θεσπίζεται ότι είναι δυνατή σε ένα πρατήριο, είτε αμιγώς υγραερίου, είτε μικτό, η εγκατάσταση διανομένων υγραερίου με περισσότερα των δύο (2) ακροσωληνίων έκαστος και συγκεκριμένα με τρία (3) ή/και με τέσσερα (4) ακροσωλήνια, καθώς δεν υπάρχει λόγος απαγόρευσής τους μιας και οι υπόψη συσκευές πληρούν όλες τις προδιαγραφές (ATEX, MID και Εγκριση Τύπου) και τους απαιτούμενους όρους ασφαλείας τους. Αξίζει να τονιστεί ότι αρχικά, με την έκδοση το έτος 1984 του υπ' αριθμ. 595/1984 προεδρικού διατάγματος, σύμφωνα με τη παράγραφο 3 του άρθρου 7 αυτού προβλεπόταν σε ένα πρατήριο αμιγώς υγραερίου ή μικτό η εγκατάσταση μέχρι τριών (3) διανομένων υγραερίου οι οποίοι όμως διέθεταν μόνο ένα (1) ακροσωλήνιο, ενώ μετέπειτα, με την έκδοση του υπ' αριθμ. 269/1998 προεδρικού διατάγματος, η παραπάνω διάταξη τροποποιήθηκε όπου, σύμφωνα με την οποία, σε ένα πρατήριο αμιγώς υγραερίου ή μικτό επιτρέπεται πλέον η εγκατάσταση μέχρι τριών (3) διανομένων υγραερίου οι οποίοι όμως διαθέτουν είτε ένα (1), είτε δύο (2) ακροσωλήνια. Όμως, από το έτος 1998 έως και σήμερα έχουν λάβει χώρα τεχνολογικές εξελίξεις στον τομέα των συσκευών διανομής υγραερίου και πιο συγκεκριμένα κατασκευάζονται από τη Βιομηχανία και διατίθενται στην Αγορά συσκευές διανομής υγραερίου με περισσότερα των δύο (2) ακροσωληνίων έκαστος και συγκεκριμένα με τρία (3) ή/και με τέσσερα (4) ακροσωλήνια, οι οποίοι πληρούν όλες τις προδιαγραφές – κανονισμούς και τους ισχύοντες όρους ασφαλείας τους αναφορικά με τη χρήση και την εγκατάστασή τους. Επιπρόσθετα, είτε χρησιμοποιηθεί σε ένα πρατήριο αμιγώς υγραερίου ή μικτό, διανομέας με ένα, δύο, τρία ή τέσσερα ακροσωλήνια οι αγωγοί που φέρουν το υγραέριο στον διανομέα είναι οι ίδιοι, δηλαδή δύο, ενώ και ο βαθμός της επικινδυνότητά

τους είναι ακριβώς ο ίδιος, εφόσον πληρείται η σχετική νομοθεσία για τα συστήματα ασφαλείας που απαιτούνται και πιο συγκεκριμένα διαθέτουν για την εγκατάσταση και τη χρήση τους, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13 του υπ' αριθμ. 595/1984 προεδρικού διατάγματος, όπως ισχύει, έγκριση τύπου από το Υπουργείο Ανάπτυξης, Τομέας Εμπορίου, με την οποία ελέγχεται η συσκευή και η εγκατάστασή της αναφορικά με τη τήρηση των όρων ασφαλείας τους. Τέλος, η υπόψη νομοθετική ρύθμιση – τροπολογία εστιάζεται στη προσπάθεια του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, να εντάξει νομοθετικά όλες τις πρόσφατες τεχνολογικές εξελίξεις που έχουν λάβει χώρα στον τομέα των συσκευών διανομής υγραερίου, να εξορθολογίσει τη σχετική νομοθεσία εγκατάστασης και χρήσης τους και να προωθήσει περαιτέρω την αεριοκίνηση οχημάτων στη χώρα μας.

Άρθρο 117

Ρυθμίσεις συνεργείων αυτοκινήτων

1. Δια της παρ. 1 ρυθμίζονται θέματα λειτουργίας των συνεργείων αερίων καυσίμων καθώς και οι εργασίες που επιτρέπεται να γίνονται στους χώρους των συνεργείων όπως η τοποθέτηση ανιχνευτών διαρροής καυσίμου για λόγους ασφάλειας τόσο των κτιρίων όσο και των εργαζομένων στους χώρους αυτών.
2. Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παρ. 2 αποκαθίσταται μια αδικία σε βάρος των μικρών συνεργείων, τα οποία έχουν ιδρυθεί και λειτουργούν χωρίς την αλλαγή της οικοδομικής άδειας αφού οι ισχύουσες τότε διατάξεις δεν προέβλεπαν την αλλαγή αυτή.

Άρθρο 118

Ρυθμίσεις θεμάτων εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΚ) 181/2011 σχετικά με τα δικαιώματα των επιβατών στις οδικές μεταφορές

Η έκδοση του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 181/2011 για τα δικαιώματα των επιβατών στις οδικές μεταφορές συμπληρώνει τα αντίστοιχα κανονιστικά κείμενα για τις αεροπορικές, θαλάσσιες και σιδηροδρομικές μεταφορές επιδιώκοντας αντίστοιχο επίπεδο προστασίας των δικαιωμάτων των επιβατών ανάλογα βέβαια με τις ιδιαιτερότητες του κάθε είδους μεταφοράς. Ο κανονισμός αφιερώνει ιδιαίτερο κεφάλαιο για την διευκόλυνση της μεταφοράς των ατόμων με αναπηρίες.

Ο κανονισμός παρέχει στα κράτη - μέλη τη δυνατότητα εξαίρεσης από την εφαρμογή του, για μέγιστη περίοδο τεσσάρων ετών, ανανεούμενης άπαξ, στις περιπτώσεις των εθνικών υπεραστικών τακτικών γραμμών (για συγκεκριμένες ρυθμίσεις) και των διεθνών τακτικών γραμμών προς χώρες εκτός Ε.Ε. Για την

περίπτωση των εθνικών τακτικών γραμμών (συγκοινωνίας), απαιτείται η κατάλληλη προσαρμογή των Χαρτών Υποχρεώσεων προς τον Καταναλωτή των επιμέρους συγκοινωνιακών φορέων (Ο.Σ.Υ., Ο.Α.Σ.Θ., ΚΤΕΛ).

Προκειμένου για την ορθή εφαρμογή του κανονισμού θα πρέπει επιπροσθέτως να καθορισθούν οι εθνικοί φορείς ελέγχου (ανεξάρτητοι από τις μεταφορικές επιχειρήσεις) και οι κυρώσεις για τις παραβάσεις του κανονισμού.

Για τη συνολική και σε σύντομο χρόνο ρύθμιση των παραπάνω θεμάτων επιλέγεται η λύση της εξουσιοδότησης για την έκδοση υπουργικής απόφασης.

Άρθρο 119

Τροποποιήσεις διατάξεων του ν. 3651/2008

Με την προτεινόμενη ρύθμιση καταργείται η υποχρέωση προηγούμενης έγκρισης και συστηματικής κοινοποίησης των ασφαλιστηρίων οδικής βοήθειας τα οποία μια ασφαλιστική επιχείρηση προτίθεται να χρησιμοποιεί στις σχέσεις της με τους ασφαλισμένους της, και των συμβάσεων οδικής βοήθειας που μια μη ασφαλιστική επιχείρηση οδικής βοήθειας προτίθεται να χρησιμοποιεί στις σχέσεις με τους πελάτες της. Η ρύθμιση αποσκοπεί κατ' αρχήν στην προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις του ευρωπαϊκού ασφαλιστικού δικαίου.

Άρθρο 120

Τροποποιήσεις διατάξεων του ν. 3429/2005

1. Η ως άνω προτεινόμενη τροποποίηση-προσθήκη στο άρθρο 14^α του ν. 3429/2005, όπως προσετέθη με την παρ. 2 του άρθρου 10 του ν. 3710/2008, ΦΕΚ Α 216/23.10.2008, επιλύει το πρόβλημα της αδυναμίας εκποίησης περιουσιακών στοιχείων ιδιαιτέρως μικρής αξίας (π.χ. έπιπλα, γραφεία, αναλώσιμα κ.ο.κ.), τα οποία ανήκουν στην υπό ειδική εκκαθάριση εταιρεία και δεν εκδηλώθηκε ενδιαφέρον για την αγορά τους, μετά από την διενέργεια πολλαπλών άγονων πλειοδοτικών διαγωνισμών. Η ως άνω αδυναμία εκποίησης παρακωλύει την πρόοδο της ειδικής εκκαθάρισης, αλλά και επιβαρύνει την υπό ειδική εκκαθάριση περιουσία με έξοδα (προσκλήσεις, δημοσιεύσεις στον τύπο κ.ο.κ.), τα οποία υπερβαίνουν το προσδοκώμενο όφελος από την εκποίηση των περιουσιακών αυτών στοιχείων. Παράλληλα, η μεταβίβαση των περιουσιακών αυτών στοιχείων, χωρίς αντάλλαγμα, σε δημόσιους φορείς ή υπηρεσίες ή σε κοινωφελή ιδρύματα, παρέχει την δυνατότητα να αξιοποιηθούν προς το δημόσιο συμφέρον.

2. Η προτεινόμενη διάταξη αποτελεί επαναφορά της παραγράφου 4 του

άρθρου 46 του ν. 1892/1990, περί ειδικής εκκαθαρίσεως, όπως ερμηνεύτηκε με την παράγραφο 3 του άρθρου 2 του ν. 2302/1995 (Α 74).

Σύμφωνα με την παρ. 20 του άρθρου 14^α: «για χρονικό διάστημα σαράντα οκτώ (48) μηνών από της δημοσιεύσεως της αποφάσεως του Εφετείου περί θέσεως της επιχείρησης σε ειδική εκκαθάριση, αναστέλλεται προσωρινά κάθε μέτρο, εκκρεμές ή όχι, ατομικής ή συλλογικής αναγκαστικής εκτέλεσης κατά της επιχείρησης και η λήψη ασφαλιστικών μέτρων εναντίον της».

Εντούτοις, η προθεσμία των σαράντα οκτώ μηνών σε περίπτωση θέσης μίας επιχείρησης σε ειδική εκκαθάριση είναι απολύτως ανεπαρκής διότι το εύρος και οι δυσχέρειες των προβλημάτων της ειδικής εκκαθαρίσεως, και ιδίως η διάρκεια των δικαστικών εκκρεμοτήτων, καθιστούν αδύνατη την ολοκλήρωσή της σε περιορισμένο χρονικό διάστημα, η δε ελεύθερη άσκηση μέτρων ατομικής ή συλλογικής αναγκαστικής εκτέλεσης κατά της επιχείρησης και η λήψη ασφαλιστικών μέτρων εναντίον της από κάθε πιστωτή της, θα καταστρατηγούσε, και κατ' ουσίαν θα κατέλυε την ίδια την διαδικασία της ειδικής εκκαθάρισης, η οποία αποσκοπεί στην απρόσκοπτη εκποίηση των περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης και την κατά νόμον ικανοποίηση των πιστωτών δια του πίνακα κατάταξης.

Επιπλέον, το πρόβλημα είναι ιδιαιτέρως δυσχερές στην περίπτωση της ειδικής εκκαθαρίσεως του ομίλου της 'Ολυμπιακής', όπου για πρώτη φορά εφαρμόζονται οι διατάξεις του ν. 3429/2005. Συγκεκριμένα, η πολυπλοκότητα των θεμάτων, τα πρωτοφανή και εγγενή προβλήματα που αντιμετωπίζει ο ειδικός εκκαθαριστής στην Ελλάδα και το εξωτερικό, λόγω των σταθμών που διατηρούσε ο όμιλος της «Ολυμπιακής» σε 30 κράτη, ο τεράστιος όγκος των νομικών υποθέσεων και εκκρεμοτήτων (αιτήσεις ασφαλιστικών μέτρων κατά του ειδικού εκκαθαριστή, αγωγές είσπραξης απαιτήσεων), οι χρονοβόρες διαδικασίες ρευστοποίησης των περιουσιακών στοιχείων που επιβάλλει το ισχύον νομικό πλαίσιο (διαδικασία εκποιήσεως ακινήτων στο Ελληνικό), σε συνδυασμό με τις δυσχερείς συνθήκες που υφίστανται λόγω της οικονομικής κρίσης, καθιστούν αδύνατη την ολοκλήρωση της εκποιήσεως εντός σαράντα οκτώ μηνών και επιβάλλουν την παράταση της απαγόρευσης λήψης ασφαλιστικών μέτρων και αναγκαστικής εκτέλεσης επί των περιουσιακών στοιχείων των υπό ειδική εκκαθάριση εταιρειών της 'Ολυμπιακής'. Σε αντίθετη περίπτωση, η ελεύθερη άσκηση μέτρων ατομικής ή συλλογικής αναγκαστικής εκτέλεσης και η λήψη ασφαλιστικών μέτρων από κάθε πιστωτή των εταιρειών της 'Ολυμπιακής' θα κατέλυε την απρόσκοπτη εκποίηση των περιουσιακών τους στοιχείων και την κατά νόμον ικανοποίηση των πιστωτών δια του πίνακα κατάταξης, θα έβλαπτε δε ιδιαιτέρως το Ελληνικό Δημόσιο, πιστωτή που εκπροσωπεί τουλάχιστον το 51% των ληξιπρόθεσμων απαιτήσεων.

3. Στη διαδικασία της ειδικής εκκαθάρισης του άρθρου 14Α του ν.3429/2005, ο εκκαθαριστής αναλαμβάνει την διοίκηση και εκπροσώπηση της υπό εκκαθάριση επιχείρησης, που αντιμετωπίζει ιδιαιτέρως σημαντικά οικονομικά προβλήματα με εκκρεμείς υποχρεώσεις προς το Δημόσιο, τους ασφαλιστικούς οργανισμούς, τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου και τους λοιπούς ελεγχόμενους από το Δημόσιο Οργανισμούς, καθώς και προς τους πολυάριθμους και με ιδιαίτερο εργασιακό καθεστώς απασχολούμενους εργαζόμενους, προϋποθέσεις οι οποίες άλλωστε πρέπει να συντρέχουν ώστε να υπαχθεί η προβληματική επιχείρηση στις διατάξεις του άρθρου 14Α του παρόντος νόμου. Επίσης, ο εκκαθαριστής καλείται να εκποιήσει και να μεταβιβάσει περιουσιακά στοιχεία της υπό εκκαθάριση επιχείρησης, τα οποία είχαν εισαχθεί πριν από την υπαγωγή με ιδιαίτερα τελωνειακά καθεστώτα ή ατέλειες, με συνέπεια να μην έχουν καταβληθεί ή να προκύπτουν τελωνειακές οφειλές κατά την εκποίηση και μεταβίβαση. Επειδή η σειρά και η έκταση της ικανοποίησης τόσο του Δημοσίου και των οργανισμών κοινωνικής ασφάλισης, όσο και των εργαζομένων της υπό εκκαθάριση επιχείρησης προβλέπονται από τις ρητές διατάξεις του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, και επειδή ο εκκαθαριστής αναλαμβάνει συγκεκριμένο έργο για τους σκοπούς εκκαθάρισης, που είναι, κατά κύριο λόγο, η εκποίηση του ενεργητικού, η είσπραξη απαιτήσεων και η ικανοποίηση των πιστωτών διά συντάξεως του πίνακα κατάταξης, και δεν ασκεί επιχειρηματική δραστηριότητα διά της υπό εκκαθάριση επιχείρησης, είναι απαραίτητο να προβλεφθεί η απαλλαγή του εκκαθαριστή, ήτοι των νομίμων εκπροσώπων του, καθώς και των ειδικά εξουσιοδοτημένων από τον εκκαθαριστή πληρεξουσίων του, από οποιουδήποτε είδους, ποινική, αστική, διοικητική ή άλλη ευθύνη για τις ως άνω υποχρεώσεις και οφειλές. Σχετική πρόνοια είχε ληφθεί για την περίπτωση των ειδικών εκκαθαρίσεων του ν.1892/1990 διά της διατάξεως του άρθρου 46γ. του νόμου εκείνου.

Άρθρο 121

Ρυθμίσεις Ι.Κ.Τ.Ε.Ο.

Σύμφωνα με την αρχική διατύπωση της παραγράφου 1 του άρθρου 39 του ν.2963/2001, οριζόταν ότι ποσοστό 10% από το εκάστοτε καταβαλλόμενο τίμημα (αφαιρουμένου του ΦΠΑ) από τους πολίτες για τον τεχνικό έλεγχο του οχήματός τους αποδίδονταν στο ελληνικό Δημόσιο για την παραχώρηση στα ΙΚΤΕΟ του δικαιώματος διενέργειας τεχνικού ελέγχου αυτού.

Το αποδιδόμενο αυτό ποσοστό σήμερα, σε αυτό το μη αιτιολογημένο ύψος (10%), αφενός πάσχει ως «τέλος», καθόσον ελλείπει ο ειδικός ανταποδοτικός χαρακτήρας του, αφού κατά τον νόμο όποια επιχείρηση πληροί τις προϋποθέσεις που θέτει ο νόμος

μπορεί να διενεργεί τεχνικό έλεγχο στην χώρα. Η διαμόρφωσή του δε σε αυτό το ύψος (10%) ουδόλως αιτιολογείται, καθώς το ποσοστό αυτό είναι δυσανάλογα υψηλότερο από αντίστοιχα τέλη που κινούνται σε ποσοστό 1-2% με τάση αποκλιμάκωσης, οδηγεί δε στην διαμόρφωση υψηλών τιμών από τα ΙΚΤΕΟ στον τεχνικό έλεγχο που επιτείνει την αποχή από αυτόν, άρα μειώνει και τα συνολικά έσοδα του Δημοσίου από αυτή τη δραστηριότητα, ενώ συνιστά ταυτόχρονα και εμπόδιο επί της ουσίας στην δραστηριοποίηση όποιου επιθυμεί να ιδρύσει στην χώρα επιχείρηση ΙΚΤΕΟ, καίτοι η συγκεκριμένη δραστηριότητα θεωρείται πλέον «ανοικτό επάγγελμα». Τέλος, και ο τρόπος του υπολογισμού του δημιουργεί στις εμπλεκόμενες επιχειρήσεις αλλά και στις αρμόδιες δημόσιες αρχές πρόσθετα διοικητικά κόστη, καθόσον υπολογιζόταν επί της εκάστοτε ισχύουσας τιμής, η οποία μπορεί να άλλαζε αρκετές φορές, λόγω ανταγωνισμού μέσα σε κάθε περίοδο υπολογισμού του, με αποτέλεσμα να επιβάλλονται συνακόλουθα πρόσθετες διοικητικές υποχρεώσεις περί μη αλλαγής των ισχυουσών τιμών σε διαστήματα μικρότερα του μηνός κτλ.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση, τα ανωτέρω εξορθολογίζονται, καθορίζεται συγκεκριμένο ποσό σε εύλογο ύψος (1€), το οποίο αποδίδεται στο ελληνικό δημόσιο ανά περιοδικό τεχνικό έλεγχο, ώστε να είναι ευχερέστερος ο τρόπος υπολογισμού του συνολικά οφειλομένου ποσού με βάση τον αριθμό ελέγχων και όχι επί τη βάση της τιμής του κάθε ελέγχου, το δε δημόσιο μπορεί να προϋπολογίσει με μεγαλύτερη ακρίβεια το εκτιμώμενο έσοδο από το τέλος αυτό, ενώ αναδεικνύεται και ο ειδικός ανταποδοτικός χαρακτήρας της είσπραξής του, που αφενός αιτιολογεί την επιβολή του, επί της ουσίας δε συνδράμει την εποπτεία και τον έλεγχο του θεσμού του τεχνικού ελέγχου οχημάτων και την αντιμετώπιση της αποχής από αυτόν προς όφελος της οδικής ασφάλειας και του δημοσίου συμφέροντος.

Επιπροσθέτως, η επιβολή της επιβάρυνσης ύψους 10% στους ιδιοκτήτες οχημάτων που προσκομίζουν τα οχήματά τους στα ΙΚΤΕΟ για τεχνικό έλεγχο, έχει γίνει αντικείμενο καταγγελίας στην Επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με την από 14.06.2013 επιστολή της, σχετικά με την εικαζόμενη κρατική ενίσχυση SA.36683/ (2013/CP) προς τα δημόσια κέντρα τεχνικού ελέγχου οχημάτων και βρίσκεται στο στάδιο της παροχής πληροφοριών από το Ελληνικό Δημόσιο.

Άρθρο 122

Ρυθμίσεις θεμάτων φορτηγών δημόσιας χρήσης

1. Με την παρ. 1 ρυθμίζεται η προσωρινή ακινησία των ΦΔΧ αυτοκινήτων και δίδεται εξουσιοδότηση στους υπουργούς Οικονομικών, Υποδομών Μεταφορών και

Δικτύων και Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας να ρυθμίσουν τη δυνατότητα διακοπής των ασφαλιστικών εισφορών του μεταφορέα κατά τη διάρκεια της προσωρινής ακινησίας των ΦΔΧ αυτοκινήτων.

2. Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παρ. 2 παρέχεται η δυνατότητα στα φυσικά πρόσωπα, που είχαν απαλλαγεί από την υποχρέωση να αποδείξουν την επαγγελματική τους επάρκεια για τις διεθνείς μεταφορές εμπορευμάτων λόγω προηγούμενης επαγγελματικής εμπειρίας, 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 εμπορευμάτων, να απαλλαγούν από τις εξετάσεις για την απόδειξη της επαγγελματικής τους επάρκειας και για τις εθνικές μεταφορές, εφ' όσον αποδεικνύουν την συνεχή πείρα τους στην διαχείριση διεθνών μεταφορικών δραστηριοτήτων επί μια δεκαετία πριν την έναρξη εφαρμογής του Κανονισμού 1071/2009 (ΕΕ L 300/51 της 14.11.2009).

Άρθρο 123

Τροποποιήσεις Ν. 2671/1998

Με την προτεινόμενη ρύθμιση αντικαθίσταται το τρίτο εδάφιο της παρ.2 του άρθρου 19 του ν.2671/1998(Α'289) προκειμένου να συμπεριληφθούν υπάλληλοι της κατηγορίας ΤΕ με εξειδικευμένες γνώσεις σε θέματα ελέγχου αρμοδιότητας του Σώματος Επιθεωρητών – Ελεγκτών του τ. Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Επίσης προστίθεται η λέξη «με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου προκειμένου να υπάρχει νομοτεχνική συνέχεια με το πρώτο εδάφιο της παρ.2 του εν λόγω άρθρου.

Άρθρο 124

Ρυθμίσεις σχετικά με τις τηλεπικοινωνίες

1 .Στην παράγραφο 5 του άρθρου 65 του ν. 4155/2013 (Α' 120) προβλέπεται προθεσμία τριών (3) μηνών, προκειμένου οι ραδιοφωνικοί σταθμοί της ίδιας παραγράφου υποβάλουν αίτηση στη Γενική Γραμματεία Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, συνοδευόμενη από τεκμηριωμένη τεχνική μελέτη για την χορήγηση έγκρισης χρήσης δευτερεύουσας θέσης εκπομπής. Η εν λόγω προθεσμία των τριών (3) μηνών αποδεικνύεται ανεπαρκής για την σύνταξη, συγκέντρωση και υποβολή των δικαιολογητικών και εγγράφων που απαιτούνται για την χορήγηση της ως άνω έγκρισης. Κατά συνέπεια, καθίσταται σκόπιμη η χορήγηση νέας προθεσμίας εντός της οποίας οι ενδιαφερόμενοι ραδιοφωνικοί σταθμοί θα μπορέσουν να υποβάλουν τα αιτούμενα στοιχεία. Η

προθεσμία των έξι (6) μηνών θεωρείται εύλογος χρόνος για τον σκοπό αυτό.

2. Ως γνωστόν, η Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων (Ε.Ε.Τ.Τ.) αποτελεί την Εθνική Ρυθμιστική Αρχή σε θέματα παροχής δικτύων και υπηρεσιών ηλεκτρονικών επικοινωνιών και συναφών υπηρεσιών, επί της αγοράς των οποίων ασκεί τον έλεγχο, τη ρύθμιση και την εποπτεία.

Η Ε.Ε.Τ.Τ. είναι ανεξάρτητη διοικητική αρχή, με διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια, αλλά και λειτουργική ανεξαρτησία, όσον αφορά την άσκηση των αρμοδιοτήτων της. Η Ε.Ε.Τ.Τ. συγκροτείται από εννέα μέλη, εκ των οποίων, ένας είναι Πρόεδρος και δύο Αντιπρόεδροι. Τα μέλη της Ε.Ε.Τ.Τ. είναι ανώτατοι κρατικοί λειτουργοί και κατά την άσκηση των καθηκόντων τους απολαμβάνουν πλήρους προσωπικής και λειτουργικής ανεξαρτησίας.

Σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 6 του ν. 4070/2012, όλα τα μέλη της Ε.Ε.Τ.Τ. επιλέγονται με απόφαση της Διάσκεψης των Προέδρων της Βουλής των Ελλήνων, μετά από εισήγηση της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας κατά τα οριζόμενα στον Κανονισμό της Βουλής. Η απόφαση της Διάσκεψης των Προέδρων της Βουλής κοινοποιείται αμελλητί στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ο οποίος οφείλει να εκδώσει την πράξη διορισμού εντός προθεσμίας 15 ημερών από την κοινοποίηση.

Η διαδικασία επιλογής και διορισμού των μελών της Ε.Ε.Τ.Τ., που προβλέπει η προαναφερόμενη διάταξη, είναι ιδιαιτέρως χρονοβόρος και γραφειοκρατική, αφού και τα 9 μέλη αρχής αυτής πρέπει να εξετασθούν κατ' αρχήν από την Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας και στη συνέχεια να υπάρξει συμφωνία των 4/5 στη Διάσκεψη των Προέδρων της Βουλής, που αν δεν επιτευχθεί, θα χρειασθεί επανάληψη της διαδικασίας, μέσω της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας.

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 των μελών της να απλοποιηθεί, ώστε να εξασφαλίζεται η απαιτούμενη ταχύτητα και ευελιξία.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση ορίζεται ότι ο Πρόεδρος και ο Αντιπρόεδρος της Αρχής αυτής επιλέγονται και διορίζονται από το Υπουργικό Συμβούλιο, μετά από πρόταση του Υπουργού και γνώμη της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής, ώστε να υπάρχει ευρύτατη αποδοχή στα επιλεγόμενα πρόσωπα, ενώ τα λοιπά μέλη διορίζονται από τον Υπουργό, ο οποίος ασκεί την κατά νόμο εποπτεία της εν λόγω Αρχής.

Άρθρο 125
Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του προτεινόμενου νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 24.07.2013

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ


ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΤΟΥΡΝΑΡΑΣ

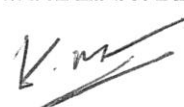
ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ


ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΙΧΕΛΑΚΗΣ

**ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**


ΚΩΣΤΗΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ

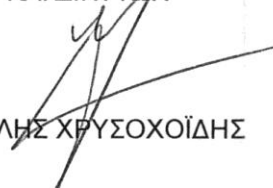
**ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗΣ ΚΑΙ
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ**


ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ

**ΕΡΓΑΣΙΑΣ, ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ
ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΙΑΣ**


ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ

**ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ**


ΜΙΧΑΛΗΣ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ

ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ



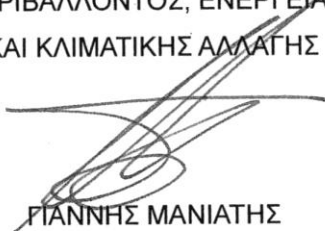
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΟΠΟΥΛΟΣ

ΥΓΕΙΑΣ



ΖΟΥΡΙΑΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ
ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ



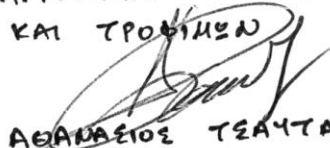
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ



ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ

ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ



ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΑΧΤΑΡΗΣ

ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ
ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ



ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΞΕΝΙΔΗΣ

ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ



ΟΛΓΑ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΟΥ