

# Α Ι Τ Ι Ο Λ Ο Γ Ι Κ Η Ε Κ Θ Ε Σ Η

## ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ

### «ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ»

#### Επί της αρχής:

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

Στα επιμέρους Κεφάλαια Α΄ έως και Ζ΄ περιλαμβάνονται ρυθμίσεις που αφορούν την Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, την Εθνική Εποπτική Αρχή Αεροναυτιλίας, τις Εγκαταστάσεις Εξυπηρέτησης Αυτοκινήτων, τις Επιβατικές, Εμπορευματικές και Σιδηροδρομικές Μεταφορές, καθώς και ρυθμίσεις για ορισμένα λοιπά θέματα του Τομέα Μεταφορών.

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

Η ενσωμάτωση της ως άνω Οδηγίας στο Ελληνικό δίκαιο επιχειρήθηκε κατ΄ αρχήν με το π.δ. 160/2007, με τις διατάξεις του οποίου συστάθηκε η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, υπό την εποπτεία του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, με διακηρυγμένη λειτουργική και διοικητική αυτοτέλεια. Στη συνέχεια με τους ν.3710/2008, ν.3891/2010 και 4199/2013 έγιναν τροποποιήσεις με στόχο τη βελτίωση της λειτουργίας της εν λόγω Επιτροπής. Παρά

τις νομοθετικές παρεμβάσεις, η πρακτική εφαρμογή του υφιστάμενου νομικού πλαισίου αποδείχθηκε δυσχερής και η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων δεν κατάφερε να ανταποκριθεί στο έργο της, κυρίως λόγω των δυσχερειών ανεπαρκούς στελέχωσής της και την αδυναμία λήψης αποφάσεων.

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

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

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

Κατόπιν των ανωτέρω, με τις προτεινόμενες διατάξεις α) επανασυνιστάται η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, ως ανεξάρτητη διοικητική αρχή, ώστε να εξασφαλίζεται η διοικητική και οικονομική της αυτοτέλεια, καθώς και η προσωπική και λειτουργική ανεξαρτησία των μελών της και β)

ενσωματώνεται το κείμενο του κεφαλαίου V της Οδηγίας 2004/47/EK στο ελληνικό δίκαιο και εισάγονται πρόσθετες νομοθετικές ρυθμίσεις που είναι απαραίτητες για την εφαρμογή του στη χώρα μας.

Με τις διατάξεις **του Κεφαλαίου Β'** επιχειρείται ο διαχωρισμός της Εθνικής Εποπτικής Αρχής Αεροναυτιλίας από τον πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας (Υ.Π.Α.), σε συμμόρφωση της χώρας με τους ευρωπαϊκούς και διεθνείς κανονισμούς αεροναυτιλίας.

Ειδικότερα, με τις προωθούμενες διατάξεις η Εθνική Εποπτική Αρχή Αεροναυτιλίας γίνεται πλέον ανεξάρτητη διοικητική Αρχή, υπαγομένη απ' ευθείας στον Υπουργό ΥΠ.ΜΕ.ΔΙ και ρυθμίζονται τα σχετικά με τη λειτουργία της θέματα. Επίσης, διευρύνεται ο ρόλος της, με την ανάληψη και της διαμόρφωσης του σχετικού με τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας κανονιστικού πλαισίου, το οποίο προσδιορίζεται από τους αντίστοιχους Ευρωπαϊκούς και διεθνείς Κανονισμούς Αεροναυτιλίας. Τέλος, διασφαλίζονται κίνητρα προσέλκυσης επαρκούς και εξειδικευμένου προσωπικού για τη στελέχωση της Αρχής, αλλά και εγγυήσεις αμεροληψίας και ανεξαρτησίας του από τους εκάστοτε φορείς υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

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

Με τις διατάξεις **του Κεφαλαίου Δ'** επιλύονται ζητήματα που αφορούν τις επιβατικές μεταφορές, όπως ο νέος τρόπος διάθεσης εισιτηρίων και ελέγχου κομίστρου στα μέσα μαζικής μεταφοράς, η πρόβλεψη έκδοσης Κανονισμού Δικαιωμάτων Επιβατών, τα κριτήρια καθορισμού των χώρων αφετηρίας και στάσεων των διεθνών δημόσιων λεωφορειακών γραμμών, η χορήγηση πιστοποιητικών

επαγγελματικής ικανότητας των οδηγών διεθνών μεταφορών με βάση την εμπειρία τους και όχι με εξετάσεις, η σύσταση ειδικής κατηγορίας Ε.Δ.Χ. για τη μεταφορά ΑμΕΑ και των συνοδών τους, ο καθορισμός του σημείου έναρξης και λήξης της μίσθωσης και λειτουργίας του ταξιμέτρου των Ε.Δ.Χ. αυτ/των, ο προσδιορισμός της έννοιας του ταξιμέτρου, η κατηγοριοποίηση των παραβάσεων των κατόχων των Ε.Δ.Χ. αυτ/των και η πρόβλεψη αντιστοίχισης των επιβαλλομένων κυρώσεων, η δυνατότητα απόκτησης άδειας οδήγησης από άτομα με Ειδικές Μαθησιακές Δυσκολίες ή άτομα που δεν γνωρίζουν γραφή, με στόχο την καλύτερη λειτουργία και έλεγχο των μέσων αυτών, αλλά και την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

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

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

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

Με τις διατάξεις **του Κεφαλαίου Η'** επιλύονται επείγοντα ζητήματα του τομέα των τηλεπικοινωνιών, που σχετίζονται με τις ραγδαίες εξελίξεις στον τομέα αυτό, αλλά και με την αποτελεσματικότερη προστασία του περιβάλλοντος, όπως

είναι η αδειοδότηση και οι εγκρίσεις τοποθέτησης των κατασκευών κεραιών, η λειτουργία του Εθνικού Παρατηρητηρίου Ηλεκτρομαγνητικών Πεδίων, η διόρθωση και επικαιροποίηση των μελετών ραδιοεκπομπών και των μελετών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, οι περιπτώσεις ανάκλησης των πιστοποιητικών πληρότητας των κατασκευών κεραιών, καθώς και θέματα ελέγχου των οικονομικών στοιχείων της ΕΕΤΤ και αξιοποίησης του αποθεματικού της.

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

**Επί των άρθρων:**

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'**

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

#### **Άρθρο 1**

#### **Σκοπός - Ορισμοί**

Με το προτεινόμενο άρθρο ως σκοπός των διαλαμβανόμενων στο Κεφάλαιο Α' του προτεινόμενου σχεδίου νόμου ορίζεται η πλήρης προσαρμογή του εθνικού μας δικαίου προς το περιεχόμενο της Οδηγίας 2004/47/ΕΚ, με γενικό στόχο τη βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών μέσω της διευκόλυνσης της διεξαγωγής διερευνήσεων έπειτα από σιδηροδρομικά ατυχήματα και συμβάντα,

καθώς και μέσω των συστάσεων ασφαλείας, οι οποίες θα εκδίδονται από την Επιτροπή Διερεύνησης έπειτα από κάθε σιδηροδρομικό ατύχημα ή συμβάν για τη λήψη διορθωτικών μέτρων. Στην παράγραφο 2 ορίζεται ότι για το σκοπό του παρόντος νόμου ισχύ έχουν οι ορισμοί του π.δ. 160/2007 (Α' 201), όπως ισχύει, με το οποίο ενσωματώθηκε στο ελληνικό δίκαιο, η οδηγία 2004/49/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, «για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η οποία τροποποιεί την οδηγία 95/18/EK του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και 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».

## **Άρθρο 2**

### **Σύσταση της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων**

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

Για τον έλεγχο των δραστηριοτήτων της Επιτροπής, κάθε χρόνο υποβάλλεται στον πρόεδρο της Βουλής και τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, έκθεση πεπραγμένων. Η νεοϊδρυόμενη Επιτροπή αντικαθιστά την καταργούμενη υφιστάμενη Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων του π.δ. 104/2010 στην άσκηση του συνόλου των θεσμικών της αρμοδιοτήτων.

## **Άρθρο 3**

## **Συγκρότηση – Θητεία μελών**

Με το άρθρο 3 συγκροτείται η Επιτροπή, η οποία είναι πενταμελής και απαρτίζεται από τον πρόεδρο και 4 τακτικά μέλη. Προσόντα ορισμού των μελών της Επιτροπής είναι η επιστημονική τους κατάρτιση και η επαγγελματική τους ικανότητα, η εξειδικευμένη εμπειρία σε θέματα αρμοδιότητας της Επιτροπής, καθώς και τα εχέγγυα ανεξαρτησίας και αμεροληψίας.

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

## **Άρθρο 4**

### **Ασυμβίβαστα - Υποχρεώσεις των μελών**

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

Μέλη της Επιτροπής που εμπíπτουν στα ασυμβίβαστα του παρόντος άρθρου εκπίπτουν αυτοδικαίως από τη θέση τους. Η σχετική διαπίστωση γίνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ο οποίος ταυτόχρονα προβαίνει σε αντικατάσταση του εκπεσόντος μέλους για το υπόλοιπο της θητείας, με την αυτή διαδικασία του άρθρου 3 παράγραφος 2 του σχεδίου νόμου.

#### **Άρθρο 5**

##### **Πειθαρχική ευθύνη των μελών**

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

#### **Άρθρο 6**

##### **Εκπροσώπηση της Επιτροπής**

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

#### **Άρθρο 7**

##### **Λειτουργία της Επιτροπής**

Οι ρυθμίσεις του άρθρου αυτού εναρμονίζονται με παρόμοιες ρυθμίσεις για άλλες ανεξάρτητες αρχές και με εκείνες του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας που αφορούν



στην λειτουργία των συλλογικών οργάνων της Διοικήσεως. Περαιτέρω λεπτομέρειες ρυθμίζονται στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας.

## **Άρθρο 8**

### **Αρμοδιότητες Προέδρου**

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

## **Άρθρο 9**

### **Προσωπικό της Επιτροπής**

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

Η στελέχωσή της Επιτροπής γίνεται με προκήρυξη διαγωνισμού για την πρόσληψη προσωπικού, μέσω του Ανώτατου Συμβουλίου Επιλογής Προσωπικού (ΑΣΕΠ). Η πλήρωση των θέσεων μπορεί να γίνει με μεταφορά πλεονάζοντος προσωπικού αντίστοιχων προσόντων από φορείς του δημόσιου τομέα που έχει ενταχθεί στη διαδικασία της κινητικότητας των νόμων 4093/2012 και 4172/2013 και της λοιπής

σχετικής νομοθεσίας. Επιπλέον, η πλήρωση θέσεων μπορεί να γίνει με απόσπαση ή και μετάταξη προσωπικού, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

## **Άρθρο 10**

### **Πόροι**

Στο παρόν άρθρο καθορίζονται οι πόροι και η οικονομική διαχείριση της Επιτροπής. Οι αναγκαίες για τη λειτουργία της πιστώσεις εγγράφονται υπό ίδιο φορέα στον προϋπολογισμό του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Τον προϋπολογισμό εισηγείται στον Υπουργό Οικονομικών ο Πρόεδρος της Επιτροπής. Οι σχετικές δαπάνες εκκαθαρίζονται από την αρμόδια Υπηρεσία Δημοσιονομικού Ελέγχου (Υ.Δ.Ε.). Με το παρόν άρθρο δίδεται εξουσιοδότηση για έκδοση κοινής απόφασης των υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, με την οποία προβλέπεται η δυνατότητα είσπραξης πόρων, πέραν του κρατικού προϋπολογισμού, Στην ίδια απόφαση καθορίζονται οι λεπτομέρειες που αφορούν στην διαδικασία υπολογισμού, είσπραξης, διαχείρισης και απόδοσής τους.

## **Άρθρο 11**

### **Προϋπολογισμός – Ισολογισμός – Έλεγχος οικονομικών στοιχείων**

Στο άρθρο αυτό προβλέπεται η σύνταξη προϋπολογισμού αλλά και ισολογισμού και οικονομικών καταστάσεων από την Επιτροπή, 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 Επιτροπή υπόκειται και στον κατασταλτικό έλεγχο του Ελεγκτικού Συνεδρίου

## **Άρθρο 12**

### **Θετικά οικονομικά αποτελέσματα**

Αν από την οικονομική διαχείριση της Αρχής Διερεύνησης 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 Αρχή Διερεύνησης μετά την απόδοση του θετικού αποτελέσματος στον Κρατικό Προϋπολογισμό, διατίθεται για το σχηματισμό αποθεματικού για την κάλυψη των αναγκών λειτουργίας της.

## **Άρθρο 13**

### **Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης**

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

## **Άρθρο 14**

### **Υποχρέωση διερεύνησης**

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

### **Άρθρο 15**

#### **Διεξαγωγή της έρευνας**

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

### **Άρθρο 16**

#### **Διαδικασία διενέργειας έρευνας**

Με το παρόν άρθρο μεταφέρεται το άρθρο 22 της Οδηγίας, με το οποίο καθορίζεται το πλαίσιο συνεργασίας των Αρχών σε περίπτωση που το ατύχημα ή συμβάν συμβεί εκτός της Ελληνικής Επικράτειας ή σε συνοριακή εγκατάσταση οπότε και χρειάζεται συνεργασία, μεταξύ των Αρχών, προκειμένου να πραγματοποιηθεί η έρευνα. Γίνεται σαφές ότι η έρευνα πρέπει να διενεργείται με την μεγαλύτερη δυνατή διαφάνεια και η Αρχή υποχρεούται να ενημερώνει τακτικά τους εμπλεκόμενους φορείς ή τα ενδιαφερόμενα μέρη.

### **Άρθρο 17**

#### **Εκθέσεις**

Στο παρόν άρθρο προβλέπεται, σύμφωνα με το άρθρο 23 της Κοινοτικής Οδηγίας, η σύνταξη και δημοσίευση έκθεσης ή απλουστευμένης έκθεσης ανάλογα με το είδος

και τη σοβαρότητα του ατυχήματος ή συμβάντος, εντός 12μήνου από την ημερομηνία που συνέβη το συμβάν. Προβλέπεται κοινοποίηση της Έκθεσης στους εμπλεκόμενους φορείς καθώς και δημοσίευση έως την 30η Σεπτεμβρίου εκάστου έτους ετήσιας έκθεσης απολογισμού όλων των ερευνών που διενεργήθηκαν κατά το προηγούμενο έτος, των συστάσεων ασφαλείας, καθώς και των μέτρων που ελήφθησαν.

### **Άρθρο 18**

#### **Συστάσεις ασφαλείας**

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

### **Άρθρο 19**

#### **Εμπιστευτικότητα**

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

### **Άρθρο 20**

#### **Ενημέρωση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων**

Με το άρθρο αυτό μεταφέρεται το άρθρο 24 της Οδηγίας, στο οποίο ορίζεται η υποχρέωση ενημέρωσης του Οργανισμού εντός μίας εβδομάδας από την λήψη απόφασης της Επιτροπής για διενέργειας έρευνας με αναφορά των βασικών

στοιχείων του ατυχήματος ή συμβάντος. Η Επιτροπή υποχρεούται να διαβιβάζει στον Οργανισμό αντίγραφα των εκθέσεων που συντάσσει για κάθε ατύχημα ή συμβάν καθώς και της ετήσιας έκθεσης απολογισμού.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'**

### **ΕΘΝΙΚΗ ΕΠΟΠΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

#### **Άρθρο 21**

##### **Νομική φύση, αποστολή και λειτουργία της Αρχής**

Με το άρθρο 25 ν. 3446/2006 (ΦΕΚ Α/49) ιδρύθηκε η Εθνική Εποπτική Αρχή Αεροναυτιλίας σε υλοποίηση συναφών διατάξεων του πλέγματος κανονισμών της ΕΕ για την καθιέρωση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (ΕΕΟ / SES – Single European Sky). Με ακόλουθα ΠΔ ρυθμίστηκαν ζητήματα στελέχωσης και αρμοδιοτήτων σε σχέση με τους Φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας (εναερίου κυκλοφορίας, μετεωρολογίας κ.λ.π.). Ωστόσο, η πρακτική λειτουργία της ΕΕΑΑ ανέδειξε μία σειρά από προβλήματα ουσιαστικά και τυπικά αναφορικά με την υλοποίηση των διατάξεων του Κανονισμών του ΕΕΟ.

Τα ζητήματα αυτά επισημάνθηκαν ως ελλείψεις/ευρήματα κατά τις επιθεωρήσεις διεθνών και ευρωπαϊκών οργανισμών στην Ελλάδα (EASA-Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Ασφάλειας της Αεροναυτιλίας, Μάϊος 2012, και ICAO– Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας, Απρίλιος 2013), αποτελούν δε αντικείμενο και σχετικής διερεύνησης/συζήτησης στη διαδικτυακή πλατφόρμα της ΕΕ EU PILOT (ερώτημα EU PILOT 5128/13). Η άρση των συγκεκριμένων ευρημάτων καθίσταται επιτακτική για τη συμμόρφωση της χώρας με τις ευρωπαϊκές και διεθνείς συμβατικές υποχρεώσεις της για τη βέλτιστη χρήση του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου και την επίτευξη ενός ομοιόμορφου υψηλού επιπέδου ασφαλείας της εναερίας κυκλοφορίας και για την αποφυγή επιβολής ήδη προβλεπόμενων κυρώσεων ή/και την περαιτέρω παραπομπή της χώρας στο Δικαστήριο της ΕΕ.

Αναλυτικά, με την προτεινόμενη διάταξη η ΕΕΑΑ υπάγεται απευθείας στον Υπουργό ΥΠ.ΜΕ.ΔΙ και διασφαλίζεται ο διαχωρισμός ΕΕΑΑ και Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας σε τυπικό και λειτουργικό επίπεδο με ταυτόχρονη άρση του αντίστοιχου ευρήματος επιθεώρησης της EASA (EASA Εύρημα F2: «Adequate separation between the competent authority and the air navigation service provider is not fully achieved at the functional level.) Επίσης, μέσα από την προτεινόμενη διάταξη διασφαλίζεται μόνιμα η επαρκής στελέχωση της ΕΕΑΑ με προσωπικό υψηλής συναφούς κατάρτισης και η διατήρηση των προηγούμενων οικονομικών απολαβών, αμοιβών, αποζημιώσεων αυτού ως κίνητρα προσέλκυσής του στην ΕΕΑΑ και ως εγγύηση της αμεροληψίας και ανεξαρτησίας (άμεσης και έμμεσης) της Αρχής από τους εκάστοτε φορείς υπηρεσιών αεροναυτιλίας απ' όπου το προσωπικό προέρχεται και που εν συνεχεία επιθεωρεί. Η πρόβλεψη αυτή πέραν του ότι απηχεί τις διατάξεις του Παραρτήματος 19 προσαρτήματος 1 της Σύμβασης του Σικάγο επιφέρει και άρση των σχετικών ευρημάτων της EASA (EASA Εύρημα F2 ως άνω, και EASA Εύρημα F8: 'Greece has not ensured that the competent authority has the necessary human resources to carry out all its tasks in an efficient and timely manner') και απάντησης σε ένα από τα επιμέρους ερωτήματα στην Αναφορά της Ευρωπαϊκής Επιτροπής EU PILOT 5128/13 προς την Ελλάδα (EU PILOT 5128/13).

## **Άρθρο 22**

### **Αρμοδιότητα Αρχής για τη λήψη μέτρων και επιβολή κυρώσεων**

Με τις προτεινόμενες διατάξεις καθιερώνεται το κατάλληλο νομικό πλαίσιο για τη λήψη μέτρων και την επιβολή κυρώσεων από την ΕΕΑΑ για τη συμμόρφωση των Φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας Κανονισμούς της ΕΕ περί Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού με γνώμονα τη διατήρηση συνθηκών ασφάλειας στην Αεροναυτιλία. Η ανάγκη θέσπισης μέτρων και κυρώσεων επιβαλλόμενων από την ΕΕΑΑ στους Φορείς παροχής υπηρεσιών Αεροναυτιλίας προβλέπεται από το άρθρο 7(7) του Κανονισμού ΕΚ 550/2004, το άρθρο 9 του Κανονισμού ΕΚ 549/2004, το

άρθρο 68 του Κανονισμού EK 216/2008, το άρθρο 15 του Κανονισμού EK 255/2010, τις διατάξεις του Κανονισμού EK 805/2011 που αφορά στην έκδοση διατήρηση και ανάκληση των Αδειών Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας καθώς και των Πιστοποιητικών των αντίστοιχων Εκπαιδευτικών Οργανισμών.

Επίσης αναφέρεται ως εύρημα στο πόρισμα της επιθεώρησης της EASA (εύρημα υπ' αριθμό 31 της επιθεώρησης EASA/ATM ANS GR 05 2012, Μάιος 2012 'HCAA/HANSA does not ensure ANSP corrective actions are completed within the accepted time-frame', όπου αναφέρεται ως αιτία του εν λόγω ευρήματος την έλλειψη του κατάλληλου νομικού πλαισίου, 'Absence of proper Legal framework and adequate HANSA procedures for enforcement, enabling corrective Action completion within the required timeframe').

Οι προτεινόμενες κυρώσεις τηρούν τις αρχές της αναλογικότητας, αποτροπής και αποτελεσματικότητας με τη διάκριση των επιβαλλόμενων μέτρων/κυρώσεων ανά κατηγορία απόκλισης του Φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας από το κανονιστικό πλαίσιο του ΕΕΟ.

### **Άρθρο 23**

#### **Περιπτώσεις λήψης μέτρων και είδος αυτών**

Με τις προτεινόμενες διατάξεις καθιερώνεται το κατάλληλο νομικό πλαίσιο για τη λήψη μέτρων και την επιβολή κυρώσεων από την ΕΕΑΑ για τη συμμόρφωση των Φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας Κανονισμούς της ΕΕ περί Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού με γνώμονα τη διατήρηση συνθηκών ασφάλειας στην Αεροναυτιλία. Η ανάγκη θέσπισης μέτρων και κυρώσεων επιβαλλόμενων από την ΕΕΑΑ στους Φορείς παροχής υπηρεσιών Αεροναυτιλίας προβλέπεται από το άρθρο 7(7) του Κανονισμού EK 550/2004, το άρθρο 9 του Κανονισμού EK 549/2004, το άρθρο 68 του Κανονισμού EK 216/2008, το άρθρο 15 του Κανονισμού EK 255/2010, τις διατάξεις του Κανονισμού EK 805/2011 που αφορά στην έκδοση διατήρηση και ανάκληση των Αδειών Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας καθώς και των Πιστοποιητικών των αντίστοιχων Εκπαιδευτικών Οργανισμών.



Επίσης αναφέρεται ως εύρημα στο πόρισμα της επιθεώρησης της EASA (εύρημα υπ' αριθμό 31 της επιθεώρησης EASA/ATM ANS GR 05 2012, Μάιος 2012 'HCAA/HANSA does not ensure ANSP corrective actions are completed within the accepted time-frame', όπου αναφέρεται ως αιτία του εν λόγω ευρήματος την έλλειψη του κατάλληλου νομικού πλαισίου, 'Absence of proper Legal framework and adequate HANSA procedures for enforcement, enabling corrective Action completion within the required timeframe').

Οι προτεινόμενες κυρώσεις τηρούν τις αρχές της αναλογικότητας, αποτροπής και αποτελεσματικότητας με τη διάκριση των επιβαλλόμενων μέτρων/κυρώσεων ανά κατηγορία απόκλισης του Φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας από το κανονιστικό πλαίσιο του ΕΕΟ.

## **Άρθρο 24**

### **Άλλες υποχρεώσεις των παρόχων και της Αρχής**

Με τις προτεινόμενες διατάξεις καθιερώνεται το κατάλληλο νομικό πλαίσιο για τη λήψη μέτρων και την επιβολή κυρώσεων από την ΕΕΑΑ για τη συμμόρφωση των Φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας Κανονισμούς της ΕΕ περί Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού με γνώμονα τη διατήρηση συνθηκών ασφάλειας στην Αεροναυτιλία. Η ανάγκη θέσπισης μέτρων και κυρώσεων επιβαλλόμενων από την ΕΕΑΑ στους Φορείς παροχής υπηρεσιών Αεροναυτιλίας προβλέπεται από το άρθρο 7(7) του Κανονισμού ΕΚ 550/2004, το άρθρο 9 του Κανονισμού ΕΚ 549/2004, το άρθρο 68 του Κανονισμού ΕΚ 216/2008, το άρθρο 15 του Κανονισμού ΕΚ 255/2010, τις διατάξεις του Κανονισμού ΕΚ 805/2011 που αφορά στην έκδοση διατήρηση και ανάκληση των Αδειών Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας καθώς και των Πιστοποιητικών των αντίστοιχων Εκπαιδευτικών Οργανισμών.

Επίσης αναφέρεται ως εύρημα στο πόρισμα της επιθεώρησης της EASA (εύρημα υπ' αριθμό 31 της επιθεώρησης EASA/ATM ANS GR 05 2012, Μάιος 2012 'HCAA/HANSA does not ensure ANSP corrective actions are completed within the accepted time-frame', όπου αναφέρεται ως αιτία του εν λόγω ευρήματος την

έλλειψη του κατάλληλου νομικού πλαισίου, 'Absence of proper Legal framework and adequate HANSA procedures for enforcement, enabling corrective Action completion within the required timeframe').

Οι προτεινόμενες κυρώσεις τηρούν τις αρχές της αναλογικότητας, αποτροπής και αποτελεσματικότητας με τη διάκριση των επιβαλλόμενων μέτρων/κυρώσεων ανά κατηγορία απόκλισης του Φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας από το κανονιστικό πλαίσιο του ΕΕΟ.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'**

### **ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ**

#### **Άρθρο 25**

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

Με το από 21.9.1979 Προεδρικό Διάταγμα (Δ' 567) καθορίστηκαν τα διοικητικά όρια του παραδοσιακού τμήματος της πόλεως των Αθηνών, το οποίο ονομάστηκε ως «Ιστορικό Κέντρο» της Αθήνας. Όμως, σε πολλές περιοχές – συνοικίες του «Ιστορικού Κέντρου» της Αθήνας και κατ' εφαρμογή του ρυμοτομικού τους σχεδίου, έχουν καθοριστεί χρήσεις γης και ειδικοί όροι και περιορισμοί δόμησης, όπως για παράδειγμα στην περιοχή του Μεταξουργείου του ρυμοτομικού σχεδίου Αθηνών όπου, σύμφωνα με το από 19.8.1998 Προεδρικό Διάταγμα -Δ' 616-, στην υπόψη περιοχή δεν επιτρέπεται πλέον η δημιουργία, ίδρυση και λειτουργία νέων υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων. Παρ' όλα αυτά όμως, στις συγκεκριμένες περιοχές – συνοικίες της Αθήνας, λειτουργούσαν (ακόμη και προ της έκδοσης του Π.Δ. 455/76) έως και σήμερα, πλείστες επιχειρήσεις υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων, οι εκμεταλλευτές των οποίων είτε από αβλεψία, είτε εκ παραδρομής, είτε για άλλους λόγους, δεν

μερίμνησαν να τύχουν των προβλεπόμενων διοικητικών αδειών ίδρυσης και λειτουργίας των σταθμών που εκμεταλλεύονται, με αποτέλεσμα τη παρούσα χρονική περίοδο να μην δύνανται πλέον (λόγω απαγορευτικών χρήσεων γης) να τύχουν των ανωτέρω αδειών. Αποτέλεσμα των αναφερομένων παραπάνω είναι ότι, στους υπόψη λειτουργούντες υπαίθριους σταθμούς, οι οποίοι εξυπηρετούν και αποφορτίζουν κυκλοφοριακά όλες τις οδούς που περικλείουν και αποτελούν το Ιστορικό – Εμπορικό κέντρο της Αθήνας έχει κινηθεί η διαδικασία σφράγισης, ένα μέτρο το οποίο όχι μόνο χαρακτηρίζεται ως ιδιαίτερα επαχθές για κάθε εκμεταλλευτή μιας οποιασδήποτε επιχείρησης, αλλά αναμένεται να επιφέρει επιπρόσθετες αρνητικές συνέπειες στις αστικές μετακινήσεις του Ιστορικού – Εμπορικού κέντρου της Αθήνας, στη συνέχιση της ομαλής κυκλοφοριακής ροής στις οδούς που αποτελούν αυτό, καθώς επίσης και στη μη τόνωση και ενίσχυση της επιχειρηματικότητας στον τομέα των υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων.

Η ρύθμιση αυτή αποσκοπεί στο να δώσει τη δυνατότητα στους εκμεταλλευτές των υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων που αναφέρονται στην παραπάνω παράγραφο, οι οποίοι αποδεδειγμένα λειτουργούσαν μέχρι τις 31.12.2012 στις περιοχές – συνοικίες του Ιστορικού Κέντρου της Αθήνας, στις οποίες εξαιτίας απαγορευτικών χρήσεων γης δεν επιτρέπεται η ίδρυση νέων υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων, για την εξάλειψη των αναφερομένων παραπάνω αρνητικών συνεπειών που θα επιφέρει η τυχόν σφράγισή τους, να συνεχίσουν τη λειτουργία τους, εφόσον οι εκμεταλλευτές τους, μέσω της θεσμοθετημένης διαδικασίας της αναγγελίας έναρξης λειτουργίας των υπόψη εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων, υποβάλουν στην οικεία περιφερειακή υπηρεσία μεταφορών και επικοινωνιών όλα τα απαραίτητα δικαιολογητικά των παραγράφων 1, εξαιρουμένου αυτού που προβλέπεται από τη παράγραφο 1γ, και 2, του άρθρου 29 του Π.Δ. 455/76 όπως ισχύει, προκειμένου να λειτουργούν νόμιμα για τρία (3) έτη, με δυνατότητα παράτασης της λειτουργίας τους μόνο για τρία (3) επιπλέον έτη, εφόσον διατηρηθεί και δεν τροποποιηθεί το ισχύον πολεοδομικό καθεστώς που διέπει το «Ιστορικό Κέντρο» της Αθήνας.

Περαιτέρω, δίνεται εναλλακτικά, για λόγους εκσυγχρονισμού της επιχείρησης, η δυνατότητα, στη περίπτωση λειτουργίας ενός υπαίθριου σταθμού πέραν της 18<sup>ης</sup>

ώρας, αντί της τοποθέτησης κατάλληλης ηλεκτρικής εγκατάστασης φωτισμού με παροχή είτε από τη Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού, είτε από άλλο τυχόν επίσημο πάροχο, η εγκατάσταση αυτόνομων φωτιστικών σωμάτων, τα οποία θα λειτουργούν με φωτοβολταϊκά πάνελ, τοποθετημένα είτε επί ιστών, είτε επί περιμετρικών τοίχων, είτε επί της περίφραξης του σταθμού, είτε με άλλο πρόσφορο, κατά περίπτωση, τρόπο.

Εξάλλου, επειδή θεωρείται πεπαλαιωμένη τεχνικά η τοποθέτηση αποκλειστικά και μόνον ασφαλοτάπητα επί των δαπέδων των υπαιθρίων σταθμών, δεδομένης της εκτεταμένης φθοράς που παρατηρείται συνήθως επ' αυτού και της μη ύπαρξης δυνατότητας εύκολης συντήρησης και καθαρισμού του, δίνεται η δυνατότητα αντί αυτού, της επίστρωσης των δαπέδων τους από άλλο κατάλληλο υλικό (π.χ. βιομηχανικό δάπεδο) που να διαθέτει κατάλληλη υπόβαση ανθεκτική στο βάρος όλων των σταθμευόντων εντός αυτού, αυτοκινήτων. Επιπλέον, ορίζεται, για την αποφυγή τυχόν παρεξηγήσεων μεταξύ των εκμεταλλευτών υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων και των αδειοδοτούσών αυτών περιφερειακών υπηρεσιών και συγκεκριμένα της οικείας περιφερειακής υπηρεσίας μεταφορών και επικοινωνιών και της οικείας πολεοδομικής υπηρεσίας, ότι στην περίπτωση που η κατασκευή του γραφείου κίνησης ενός υπαίθριου σταθμού χαρακτηρίζεται ως απλή, συνήθης και τυποποιημένη – λυόμενη, δεν απαιτείται η έκδοση άδειας δόμησης, ή η έγκριση εργασιών μικρής κλίμακας του άρθρου 4 παρ. 3 του Ν. 4067/12, ή η πολεοδομική τακτοποίησή του, κατά τις διατάξεις του Ν. 4178/2013.

## **Άρθρο 26**

### **Προσαρμογή της περί συνεργείων νομοθεσίας στις πολεοδομικές απαιτήσεις**

Με την προτεινόμενη νομοθετική ρύθμιση η πολιτεία, στα πλαίσια της χρηστής διοίκησης, σε συνδυασμό με τη στάθμιση των πραγματικών περιστατικών και συνθηκών, την εξυπηρέτηση του πολίτη και τη τόνωση της υγιούς επιχειρηματικότητας, αποσκοπεί στο να δώσει λύση σε ένα μείζον πρόβλημα που αντιμετωπίζουν πλείστοι εκμεταλλευτές συνεργείων συντήρησης και επισκευής

αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, τα οποία είχαν τύχει μεν άδειας ίδρυσης σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 15 του π.δ.78/1988 (34 Α'), όπως ισχύει, καθώς επίσης και άδειας δόμησης με χρήση για την εγκατάσταση συνεργείου από την οικεία πολεοδομική αρχή ή υπηρεσία δόμησης, ή τα κτίρια όπου είναι εγκατεστημένα είναι υφιστάμενα και διαθέτουν άδεια δόμησης ή οικοδομική άδεια χρήσης Η (εμπορική), Ι (βιομηχανία – βιοτεχνία), Λ (σταθμός αυτοκινήτων), Κ (αποθήκευση), ή για την εγκατάσταση συνεργείου, όμως οι εκμεταλλευτές αυτών είτε λόγω αμέλειας, είτε λόγω των έντονων κοινωνικών και οικονομικών προβλημάτων που αντιμετωπίζουν ιδίως τα τελευταία 4 – 5 έτη, εξαιτίας της έντονης οικονομικής κρίσης που μαστίζει τη χώρα μας, δεν αιτήθηκαν για τυπικούς λόγους, από την οικεία περιφερειακή υπηρεσία μεταφορών και επικοινωνιών, τη χορήγηση της άδειας λειτουργίας των συνεργείων που εκμεταλλεύονται, τα οποία τα λειτουργούσαν αποδεδειγμένα άνευ αυτής, τούτο βεβαιωμένου είτε με την υποβολή σχετικής βεβαίωσης του οικείου βιοτεχνικού επιμελητηρίου, είτε της αρμόδιας Οικονομικής Εφορίας ότι οι εκμεταλλευτές τους έχουν υποβάλλει φορολογικές δηλώσεις για εισόδημα από την άσκηση του επαγγέλματος επισκευαστή αυτοκινήτων οχημάτων. Επιπλέον και σε συνέχεια των αναφερομένων παραπάνω, έπειτα από τη λήξη της ισχύος της άδειας ίδρυσης των ανωτέρω αναφερόμενων συνεργείων αναθεωρήθηκαν οι χρήσεις γης του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου των περιοχών που τα ανωτέρω συνεργεία χωροθετούνται, σύμφωνα με τις οποίες απαγορεύεται η πλέον η ίδρυση νέων συνεργείων, με αρνητική άμεση επίπτωση τη μη επανέκδοση των αδειών ίδρυσής τους, προκειμένου να τους χορηγηθεί σε μεταγενέστερο στάδιο η τελική άδεια λειτουργίας τους, παρά τις αλληπάλληλες αιτήσεις και την επιθυμία των εκμεταλλευτών τους. Κατά συνέπεια, αν δεν εφαρμοστεί κάποια νομοθετική ρύθμιση για τα υπόψη συνεργεία, το εργασιακό τους μέλλον χαρακτηρίζεται ως τουλάχιστον αβέβαιο, μιας και αν εφαρμοστούν οι κείμενες διατάξεις αυτά θα πρέπει να σφραγιστούν οριστικά, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 18 του π.δ.78/1988 (34 Α'), όπως ισχύει και οι εκμεταλλευτές αυτών να αναζητήσουν άλλες περιοχές για τη σύννομη λειτουργία των συνεργείων τους εντός των ορίων του ιδίου Δήμου ή Κοινότητας, στις οποίες οι ισχύουσες χρήσεις γης το επιτρέπουν.

Όμως, δεδομένου του γεγονότος της δυσκολίας εύρεσης κατάλληλων χώρων για την μετεγκατάσταση των συνεργείων που αντιμετωπίζει η υπόψη νομοθετική ρύθμιση και της αδυναμίας της Πολιτείας να προτείνει ή να δημιουργήσει κατάλληλες περιοχές (π.χ. πολεοδομημένες ΒΙ.ΠΕ) και χώρους, όπως επίσης και να χορηγήσει κάποια οικονομικά κίνητρα για την μετεγκατάστασή τους, σκοπός της διάταξης αυτής είναι η συνέχιση της λειτουργίας τους με τη χορήγηση προσωρινής άδειας διάρκειας τριών (3) ετών, δυνάμενη να παραταθεί με απόφαση του αρμόδιου Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, υπό τη πλήρωση όμως των ουσιαστικών προϋποθέσεων αποδεδειγμένης λειτουργίας και των λοιπών διατάξεων του π.δ.78/1988 (34 Α'), όπως ισχύει, πλην αυτής της παραγράφου 1γ του άρθρου 15 αυτού, με γνώμονα την κατά το δυνατόν λειτουργική και περιβαλλοντική προσαρμογή των συνεργείων αυτών με τα νομίμως λειτουργούντα συνεργεία αορίστου χρόνου, τα οποία έχουν αδειοδοτηθεί σύμφωνα με τους όρους και προϋποθέσεις των άρθρων 15 και 16 του π.δ.78/1988, όπως ισχύει, έτσι ώστε αυτά να λειτουργούν σύμφωνα με τους κανόνες της τέχνης και της επιστήμης και να ελαχιστοποιηθούν οι πολεοδομικές παραβάσεις που έως τώρα δημιουργούνται από την υφιστάμενη λειτουργία τους.

## **Άρθρο 27**

### **Περιορισμοί εγκατάστασης ιδιωτικών ΚΤΕΟ**

Με το προτεινόμενο άρθρο τροποποιείται το άρθρο 34 του ν. 2963/2001 (Α' 268), με το οποίο καθορίζονται οι προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. και ειδικότερα οι ελάχιστες αποστάσεις μεταξύ των υπόψη εγκαταστάσεων και χώρων που λόγω της φύσης και αποστολής τους (νοσοκομεία, κλινικές, αποθήκες εύφλεκτων ή εκρηκτικών υλών, αρχαιολογικοί χώροι, μνημεία, παιδικοί σταθμοί, σχολεία, ιδρύματα ανώτερης και ανώτατης εκπαίδευσης και ενοριακοί ναοί) χρήζουν αυξημένης προστασίας. Συγκεκριμένα, η τροποποίηση αφορά την εξαίρεση των σταθμών υγραερίου από την υποχρέωση τήρησης ελάχιστης απόστασης από τα ακίνητα ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο., καθώς έχει αποδειχθεί στην πράξη σε πανευρωπαϊκό

επίπεδο ότι η εγγύτητα των εγκαταστάσεων αυτών δεν εγκυμονεί κινδύνους για τη δημόσια ασφάλεια, ενώ παράλληλα η διατήρηση του περιορισμού αυτού, ενόψει της διεύρυνσης του δικτύου των πρατηρίων υγραερίου για αυτοκίνητα οχήματα, δημιουργεί προσκόμματα στην ομαλή λειτουργία της αγοράς και στο επενδυτικό ενδιαφέρον.

## **Άρθρο 28**

### **Προσαρμογή πρατηρίων καυσίμων στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού**

Η διάταξη της παραγράφου 4 του άρθρου 23 του π.δ. 1224/1981 (Α' 303), όπως προστέθηκε με το άρθρο 112 του ν. 4199/2013 (Α' 216), ορίζει ότι για πρατήρια υγρών καυσίμων εντός οικισμών με πληθυσμό μέχρι 2000 κατοίκους, σε περίπτωση που η προ αυτών οδών βελτιώνεται ως προς τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της, ο ιδιοκτήτης υποχρεούται να προσαρμόσει με δική του δαπάνη το χώρο του πρατηρίου προς τα εγκεκριμένα σχεδιαγράμματα με την προσθήκη της φράσης «τηρουμένης της διαδικασίας που περιγράφεται στις διατάξεις της περίπτωσης γ' της παραγράφου 3 του άρθρου 23». Όμως, η περίπτωση γ' της παραγράφου 3 του άρθρου 23 του Π.Δ. 1224/1981, όπως ισχύει, αναφέρεται σε συγκρότηση πρωτοβάθμιας τριμελούς επιτροπής, δι' αποφάσεως του οικείου Νομάρχου και έχει ως έργο την γνωμοδότηση επί της δυνατότητας ή μη συνεχίσεως της λειτουργίας του πρατηρίου, η οποία και έχει καταργηθεί, ενώ έχει διατηρηθεί μόνο η επιτροπή επανεξέτασης της καταλληλότητας των πρατηρίων υγρών καυσίμων για συνέχιση ή μη της λειτουργίας τους (δευτεροβάθμια) του άρθρου 23, παράγραφος 3, του Π.Δ. 1224/81, όπως ισχύει. Με την προτεινόμενη ρύθμιση τροποποιείται το άρθρο 112 του Ν. 4199/2013 με τη διαγραφή της εξής φράσης που αναγράφεται σε αυτό: «τηρουμένης της διαδικασίας που περιγράφεται στις διατάξεις της περίπτωσης γ' της παραγράφου 3 του άρθρου 23», διότι στη παρούσα χρονική περίοδο, εξαιτίας της κατάργησης της πρωτοβάθμιας τριμελούς γνωμοδοτικής επιτροπής επί της δυνατότητας ή μη συνεχίσεως της λειτουργίας του πρατηρίου, δεν μπορεί να εφαρμοστεί η διάταξη του άρθρου 112 του Ν. 4199/2013 και ως εκ τούτου να εκπληρωθούν οι στόχοι για την έκδοσή του, όπως αναγράφονται στην συνοδευτική του αιτιολογική έκθεση.

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ'**  
**ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

**ΑΡΘΡΟ 29**

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

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

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

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



Δια της προτεινόμενης ρύθμισης καταργείται υφιστάμενη ρύθμιση στον ΟΑΣΘ για διπλασιασμό του προστίμου μετά την 20<sup>η</sup> ημέρα απ' την επιβολή του και υφιστάμενη ρύθμιση στον ΟΑΣΑ περί πολλαπλασιασμού του προστίμου μετά την παρέλευση του 20ημέρου απ' την επιβολή του προστίμου.

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

Τέλος, προβλέπεται να αποδίδεται απ' τη ΔΟΥ στον οικείο συγκοινωνιακό φορέα το ποσό του αρχικώς επιβληθέντος προστίμου, εξασφαλίζοντας πρόσθετα έσοδα στους συγκοινωνιακούς φορείς, οι οποίοι πλέον απαλλάσσονται των δικαστικών ή άλλων χρονοβόρων και αναποτελεσματικών διαδικασιών είσπραξης, ενώ παράλληλα το Ελληνικό Δημόσιο αποκτά μια πρόσθετη πηγή εσόδων που μειώνει αναλόγως τα ποσά που καταβάλλει στους φορείς αυτούς.

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

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

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

## Άρθρο 30

### Κανονισμός Δικαιωμάτων Επιβατών και εφαρμογή διατάξεων των

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

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

Με τις παραγράφους 3 και 4 του προτεινόμενου άρθρου θεσπίζεται μηχανισμός δύο επιπέδων υποβολής και διεκπεραίωσης και ελέγχου καταγγελιών επιβατών και λοιπών φορέων: Πρωτοβάθμια όργανα εξέτασης καταγγελιών ορίζονται οι μεταφορείς και ο Ο.Α.Σ.Α. για τις δημόσιες συγκοινωνίες που εκτελούνται εντός των ορίων της Περιφέρειας Αττικής, όπως αυτή ορίζεται στον ν.3852/2010 (Α' 87), πλην της Π.Ε. Νήσων, ενώ δευτεροβάθμια όργανα ορίζονται κατά περίπτωση, και με κριτήριο την κατηγορία των διενεργούμενων επιβατικών μεταφορών, η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών (Ρ.Α.Ε.Μ.) και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.).

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

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

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

### **Άρθρο 31**

#### **Θέματα Διεθνών Λεωφορειακών Γραμμών**

1. Με την παρούσα νομοθετική ρύθμιση συμπληρώνεται η διάταξη της παραγράφου 5 του άρθρου 101 του ν. 4199/13 (Α' 216), με στόχο να δοθούν κατευθύνσεις ως προς τους χώρους που θα μπορούν να χρησιμοποιούνται ως αφετηρίες των διεθνών λεωφορειακών γραμμών για το μεταβατικό διάστημα έως και το πέρας της τριετίας

από την έκδοση του π.δ. των σταθμών διεθνών λεωφορειακών γραμμών. Η εν λόγω ρύθμιση κρίνεται επιτακτική λόγω της έως σήμερα έλλειψης σαφούς πρόβλεψης στην εθνική νομοθεσία για τους χώρους εκκίνησης/άφιξης λεωφορείων που διενεργούν διεθνείς γραμμές (ρύθμιση των προϋποθέσεων ίδρυσης και λειτουργίας, όπως περιοχές ίδρυσης [χρήσεις γης], κριτήρια καταλληλότητας των εν λόγω χώρων, ελάχιστο απαιτούμενο εμβαδόν, λοιπά γεωμετρικά χαρακτηριστικά κ.λ.π.). Για τον λόγο αυτόν, παρέχεται μεταβατική περίοδος προσαρμογής των μεταφορικών επιχειρήσεων στις απαιτήσεις που θα τεθούν για τους χώρους με την προς έκδοση υ.α. Συνακόλουθα, διοικητικές κυρώσεις για παραβάσεις σε σχέση με τους χώρους επιβάλλονται μόνο σε περίπτωση μη συμμόρφωσής τους μετά την παρέλευση του μεταβατικού διαστήματος των τριών μηνών από την έκδοση της υ.α. Για λόγους τήρησης της αρχής της ισότητας και αναλογικότητας, ο ίδιος κανόνας εφαρμόζεται και για παραβάσεις διαπιστωθείσες προ της παρούσας νομοθετικής ρύθμισης σε σχέση με τους χώρους. Τυχόν επιβολή σχετικών κυρώσεων θα επέφερε ανάκληση αδειών σε βάρος μιας κατηγορίας μεταφορέων, σε αντίθεση με τους υπόλοιπους, για τους οποίους, λόγω της μη περάτωσης της διαδικασίας ελέγχου ως προς τους χώρους, εντάσσονται απευθείας στη μεταβατική περίοδο προσαρμογής.

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

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

2. Η συμπλήρωση της διάταξης της παραγράφου 15.2 κρίνεται αναγκαία για τον εξορθολογισμό του συστήματος μεταφοράς επιβατών με λεωφορεία από και προς χώρες που δεν είναι μέλη της Ε.Ε. συνεκτιμώντας την επιβατική κίνηση, τα

γεωγραφικά δεδομένα και την δραστηριοποίηση των μεταφορικών επιχειρήσεων. Με τη ρύθμιση αυτή, για τη διενέργεια των διεθνών τακτικών λεωφορειακών γραμμών με μη όμορες τρίτες χώρες, δεν θα είναι πλέον απαραίτητη η σύναψη σύμβασης συνεργασίας ημεδαπού με αλλοδαπό μεταφορέα για την από κοινού εκμετάλλευση της γραμμής, έτσι ώστε η σχέση πραγματοποιούμενων δρομολογίων από κάθε αντισυμβαλλόμενο να είναι ίση με 1:1. Όπως έχει αποδειχθεί στην πράξη, ο περιορισμός του 1:1 στη διενέργεια τακτικών γραμμών με τρίτες χώρες που βρίσκονται σε μεγάλη απόσταση από την Ελλάδα είναι ανασταλτικός παράγοντας, καθότι η επιβατική κίνηση έχει μειωθεί σημαντικά, ιδιαίτερα στη σημερινή οικονομική κρίση και δεν είναι πάντα διαθέσιμοι αλλοδαποί μεταφορείς για να συνεργασθούν με ημεδαπούς μεταφορείς. Χαρακτηριστικό παράδειγμα η Αρμενία, όπου στην τακτική γραμμή Αθήνα – Ερεβάν δεν δραστηριοποιείται Αρμένιος μεταφορέας. Ειδικά για τις διεθνείς τακτικές γραμμές μεταξύ της Ελλάδας και χωρών που δεν είναι μέλη της Ε.Ε., κάθε αδειοδοτούμενη ελληνική μεταφορική επιχείρηση εξυπηρετεί, το μέγιστο, το 50% των διαθέσιμων, για τις ελληνικές επιχειρήσεις, δρομολογίων. Προκειμένου για τη λειτουργία των ως άνω διεθνών τακτικών γραμμών απαιτείται η σύναψη σύμβασης συνεργασίας μεταξύ της δικαιούμενης ημεδαπής μεταφορικής επιχείρησης με αντίστοιχη επιχείρηση της χώρας προορισμού. Η σύμβαση συνεργασίας, με διάρκεια αντίστοιχη με τη διάρκεια ισχύος της άδειας, θα αφορά την από κοινού εκμετάλλευση των δρομολογίων και την αμοιβαία εκπροσώπηση κάθε μεταφορικής επιχείρησης στη χώρα προορισμού (παροχή πληροφόρησης, έκδοση εισιτηρίων κλπ.). Καμία από τις αντισυμβαλλόμενες επιχειρήσεις (ημεδαπή - αλλοδαπή) δεν επιτρέπεται να εξυπηρετεί περισσότερα δρομολόγια από την επιχείρηση που είναι εγκατεστημένη στην άλλη χώρα. Δεν ικανοποιούνται αιτήσεις μεταφορών για την εξυπηρέτηση διεθνών τακτικών γραμμών που περιέχουν συμβάσεις συνεργασίας μεταξύ ελληνικής και αλλοδαπής μεταφορικής επιχείρησης οι οποίες δεν συμφωνούν με τα προηγούμενα. Οι προϋποθέσεις αυτής της παραγράφου ισχύουν μόνο για τις διεθνείς τακτικές γραμμές που διενεργούνται μεταξύ της Ελλάδας και των όμορων χωρών που δεν είναι μέλη της Ε.Ε..

## **Άρθρο 32**

### **Χορήγηση Πιστοποιητικών Επαγγελματικής Ικανότητας**

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

Οι διατάξεις του Κανονισμού αυτού θεσπίζουν κοινούς κανόνες για τους οδικούς μεταφορείς επιβατών και εμπορευμάτων.

## **Άρθρο 33**

### **Υπόχρεοι Ασφαλιστικής Ενημερότητας**

Η προτεινόμενη ρύθμιση για υποχρέωση υποβολής ασφαλιστικής ενημερότητας μόνο από τα μέλη του Δ.Σ. είναι αναγκαία για λόγους εύρυθμης λειτουργίας των υπόψη συγκοινωνιακών φορέων και εταιρειών και περιορισμού της γραφειοκρατικής διαδικασίας σε κάθε περίπτωση έκδοσης άδειας κυκλοφορίας λεωφορείου ή πράξης αποχαρκτηρισμού που ανήκει στη δική τους ιδιοκτησία (κυριότητα).

Με βάση το υφιστάμενο καθεστώς, καθίσταται πρακτικά αδύνατη οποιαδήποτε πράξη χαρακτηρισμού-αποχαρκτηρισμού αναφορικά με τα -αριθμητικώς ολίγα- ΛΔΧ ιδιοκτησίας ΚΤΕΛ, δεδομένου ότι αν έστω και ένας από δυνητικά εκατοντάδες μετόχους/(συν-)ιδιοκτήτες ΛΔΧ ενταγμένων σε ΚΤΕΛ έχει κώλυμα ασφαλιστικής

ενημερότητας, δεν μπορεί να εκτελεστεί καμία πράξη σε σχέση με ΛΔΧ ιδιοκτησίας ΚΤΕΛ.

Για τους λοιπούς ιδιοκτήτες λεωφορείων ΔΧ, που είναι ενταγμένα στους υπόψη φορείς, η ανωτέρω υποχρέωση υφίσταται, για τους ίδιους, βάσει του άρθρου 13 του Π.Δ. 258/2005, όταν προβαίνουν σε τέτοιες διαδικασίες.

## **Άρθρο 34**

### **Ρυθμίσεις για Ε.Δ.Χ. οχήματα**

1. Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις αναδιατυπώνεται ο ορισμός των Επιβατηγών Δημόσιας Χρήσης Ειδικής Μίσθωσης αυτοκινήτων (ΕΔΧ-ΕΙΔΜΙΣΘ) προκειμένου να συμπεριληφθεί η υποκατηγορία των Ε.Δ.Χ.- Ειδικής Μίσθωσης αυτοκινήτων που προορίζονται αποκλειστικά για τη μεταφορά Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες και των συνοδών τους (Ε.Δ.Χ.- ΕΙΔΜΙΣΘ ΑμΕΑ) και τα οποία πέραν των γενικών χαρακτηριστικών των Ε.Δ.Χ.- ΕΙΔΜΙΣΘ αυτοκινήτων πρέπει, επιπροσθέτως, να είναι ειδικά διασκευασμένα ώστε να μπορούν να μεταφέρουν με ασφάλεια την ανωτέρω κατηγορία επιβατών.

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

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

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

του Ν. 4070.

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

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

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

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

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

10. Με την παρούσα ρύθμιση θεσπίζεται συγκεκριμένο χρονικό διάστημα οκτώ (8) μηνών εντός του οποίου οι δικαιούχοι νέων αδειών κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ αυτοκινήτων στο όνομα των οποίων έχουν εκδοθεί, κατ’ εφαρμογή των άρθρων 85 και 106 του ν.4070/2012 (Α’82), αποφάσεις έγκρισης παραχώρησης θέσης σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων από τους οικείους Περιφερειάρχες δύνανται να ταξινομήσουν και να θέσουν σε κυκλοφορία τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα. Για τον υπολογισμό του οκταμήνου λαμβάνεται υπόψη η ημ/νία έκδοσης της απόφασης του Περιφερειάρχη. Στις περιπτώσεις άπρακτης παρέλευσης του ανωτέρω χρονικού διαστήματος, το δικαίωμα



θέσης σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου ανακαλείται οριστικά με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη.

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

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

13. Με την παρούσα διάταξη θεσπίζεται η 30<sup>η</sup> Αυγούστου 2014 ως καταληκτική ημερομηνία για την ταξινόμηση, από μέρους των δικαιούχων, και θέση σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων στις έδρες- διοικητικές μονάδες των Περιφερειών όπου έως τη δημοσίευση του παρόντος νόμου έχει εφαρμοστεί για πρώτη φορά η διαδικασία αδειοδότησης των άρθρων 85 και 106 του ν.4070/2012 και έχουν εκδοθεί σχετικές αποφάσεις έγκρισης παραχώρησης θέσης σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων. Στις περιπτώσεις άπρακτης παρέλευσης της ανωτέρω ημερομηνίας, το δικαίωμα θέσης σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου ανακαλείται οριστικά με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη.

14. Προτείνεται η τροποποίηση του άρθρου 14 των π.δ. 243 και 244/1987 (Α'104) περί της διαδικασίας εξέτασης υποψηφίων για την απόκτηση ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου που δε γνωρίζουν γραφή προκειμένου στη σχετική ειδική ρύθμιση να συμπεριληφθούν και οι υποψήφιοι που παρουσιάζουν Ειδικές Μαθησιακές Δυσκολίες, όπως δυσλεξία, αλλά και να οριστεί η διαδικασία ιατρικής εξέτασης αυτών.

Παράλληλα, γίνεται πρόβλεψη για τον τρόπο εξέτασης των υποψηφίων που δε γνωρίζουν γραφή ή παρουσιάζουν Ειδικές Μαθησιακές Δυσκολίες εφόσον,

μελλοντικά, εγκατασταθεί και εφαρμοστεί μηχανογραφικό/ηλεκτρονικό σύστημα εξέτασης.

### **Άρθρο 35**

#### **Κατηγορίες παραβάσεων λειτουργίας των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων**

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

Παράλληλα, παρέχεται στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων εξουσιοδότηση έκδοσης απόφασης για την κατάταξη των σχετικών παραβάσεων στις ανωτέρω τέσσερις κατηγορίες παραβάσεων, τον καθορισμό των διοικητικών προστίμων και κυρώσεων ανά κατηγορία παράβασης, τον καθορισμό της διαδικασίας βεβαίωσης και επιβολής αυτών από τα αρμόδια όργανα ελέγχου του άρθρου 104 του ν.4070/2012 όπως ισχύει. Ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων με την ίδια ανωτέρω απόφασή του και με την επιφύλαξη των διατάξεων των περιπτώσεων α', β' και δ' του άρθρου 100 του ν.4070/2012 όπως ισχύει, καθορίζει τις παραβάσεις που εξετάζονται καθώς και τα διοικητικά πρόστιμα και κυρώσεις που επιβάλλονται, έως τη σύσταση του Πειθαρχικού Συμβουλίου του άρθρου 103 του ν.4070/2012 όπως ισχύει, από τα πρωτοβάθμια Πειθαρχικά Συμβούλια των π.δ. 243 και 244/1987 τα οποία είναι επιφορτισμένα, έως τη σύσταση του Πειθαρχικού Συμβουλίου του άρθρου 103 του ν.4070/2012, με το έργο της εξέτασης του συνόλου των υποθέσεων που εισάγονται σε αυτό μετά τη δημοσίευση του ν.4070/2012 αλλά και εκείνων που εκκρεμούσαν από την έκδοση του ν.3446/2006 (Α' 49) και έως την έκδοση του ν.4070/2012.

## **Άρθρο 36**

### **Ρυθμίσεις για εκμισθωμένα Ι.Χ. Αυτοκίνητα με οδηγό**

Με την παρούσα προτείνεται η τροποποίηση της εξουσιοδοτικής διάταξης της παραγράφου 1 του άρθρου 105 του ν.4199/2013 (Α' 216) για έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων και Τουρισμού προκειμένου σε αυτήν να καθορίζονται, πέραν των διακριτικών γνωρισμάτων και των λοιπών αποδεικτικών στοιχείων που οφείλουν να φέρουν τα εκμισθωμένα επιβατηγά ιδιωτικής χρήσης (Ε.Ι.Χ.) αυτοκίνητα με οδηγό κατά τη διενέργεια των μεταφορών της περίπτωσης 1 της υποπαραγράφου Η.2 της παραγράφου Η του άρθρου πρώτου του ν.4093/2012 (Α' 222) όπως ισχύει, και τα διοικητικά πρόστιμα και οι κυρώσεις για κάθε είδος παράβασης καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια. Αρμόδια όργανα για την επιβολή των διοικητικών προστίμων, το ύψος των οποίων κυμαίνεται από εκατό ευρώ (100 €) έως εξακόσια ευρώ (600 €), καθώς και των διοικητικών κυρώσεων, ήτοι αφαίρεσης των στοιχείων κυκλοφορίας του αυτοκινήτου (άδεια και πινακίδες κυκλοφορίας) για χρονικό διάστημα από δέκα (10) έως τριάντα (30) ημέρες, είναι η Ελληνική Αστυνομία και το Λιμενικό Σώμα για τους χώρους ευθύνης του.

## **Άρθρο 37**

### **Τροποποίηση του άρθρου 13 του ν. 2963/2001**

Η προτεινόμενη ρύθμιση είναι αναγκαία, προκειμένου να δρομολογηθούν οι διαδικασίες υλοποίησης ενός σύγχρονου Σταθμού Υπεραστικών Λεωφορείων Αθηνών, ο οποίος αφενός θα προσφέρει αναπτυξιακή δυναμική στην περιοχή εγκατάστασής του κι αφετέρου θα παρέχει υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στο επιβατικό κοινό. Περαιτέρω, η κατασκευή και θέση σε λειτουργία ενός σύγχρονου σταθμού θα δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας και θα βελτιώσει το επίπεδο των παρεχόμενων προς το επιβατικό κοινό υπηρεσιών, καθώς ο εξαρχής σχεδιασμός του ως σταθμού υπεραστικών λεωφορείων θα συμβάλει στην καλύτερη οργάνωση των

δρομολογιών και των μετεπιβιβάσεων, ενώ παράλληλα οι σύγχρονες κατασκευαστικές τεχνικές εγγυώνται την εξοικονόμηση ενεργειακών πόρων και την εν γένει φιλικότητα των εγκαταστάσεων προς το περιβάλλον. Προκειμένου να διασφαλιστεί ο στόχος αυτός απαιτείται κατ' αρχάς η χρηματοδότηση όλων των απαιτούμενων μελετών, το κόστος των οποίων αναλαμβάνει ο ΚΣΑΥΛΕ από το ποσοστό 30% της εισφοράς των ΚΤΕΛ ΑΕ και ΚΤΕΛ της περίπτωσης α' της παραγράφου 1 του άρθρου 13 του ν. 2963/2001.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε'**

### **ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

#### **Άρθρο 38**

##### **Σύσταση Μικτών Κλιμακίων Ελέγχου σε Δήμους**

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

#### **Άρθρο 39**

##### **Τροποποίηση διατάξεων του ν. 3446/2006**

Με το σχέδιο διάταξης επιχειρείται η δημιουργία ενός ομοιογενούς συστήματος οδικών ελέγχων για όλους τους τομείς της νομοθεσίας οδικών μεταφορών. Το σχέδιο

καθορίζει τη νομοθεσία που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής, τα κριτήρια για την κατάταξη των παραβάσεων της σε κατηγορίες ανάλογα με τη σοβαρότητά τους και τα ανώτατα και κατώτατα όρια διοικητικών προστίμων για κάθε κατηγορία και εξουσιοδοτεί τη Διοίκηση να καθορίσει με υπουργικές αποφάσεις τις παραβάσεις και τις κυρώσεις εντός των ανωτέρω ορίων.

## **Άρθρο 40**

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

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

## **Άρθρο 41**

### **Χορήγηση Φ.Ι.Χ. Αυτοκινήτων**

Με το σχέδιο διάταξης παρέχεται η δυνατότητα χορήγησης έως μιας άδειας κυκλοφορίας φορτηγού ιδιωτικής χρήσης σε ιδιώτες, για την εξυπηρέτηση των προσωπικών αναγκών τους, χωρίς τον έλεγχο συνδρομής των προϋποθέσεων σχετικά με την ύπαρξη μεταφορικού έργου που προβλέπονται στο ν.δ.49/1968 (Α' 294), όπως ισχύει και στο ισχύον κανονιστικό πλαίσιο.

Με την προτεινόμενη τροποποίηση στην παρ. 3 δίνεται η δυνατότητα στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να καθορίσει τους όρους και τις προϋποθέσεις

έλξης ελαφρών ρυμουλκωμένων (μπαγκαζιέρες, τρέιλερ) και τροχόσπιτων με Φ.Ι.Χ. οχήματα κατηγορίας N1 ανεξάρτητα εάν αυτά έχουν άμεση σχέση με την επαγγελματική δραστηριότητα του κατόχου του Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτου.

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

## **Άρθρο 42**

### **Συμπληρωματικές Ρυθμίσεις για Φ.Ι.Χ. Αυτοκίνητα**

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

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

Η παρούσα διάταξη θέτει μεταβατικό στάδιο (δύο μήνες μετά τη δημοσίευση του νόμου) στοχεύοντας στην ομαλή προσαρμογή των περιφερειακών υπηρεσιών Μεταφορών και Επικοινωνιών, ιδίως στις περιπτώσεις ταξινόμησης φορτηγών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης που βρίσκονται σε εκκρεμότητα όσον αφορά στην καταβολή της προβλεπόμενης εισφοράς ανάλογα με τη ΜΑΜΦΟ του φορτηγού αυτοκινήτου.

3. Με την τροποποίηση του δεύτερου εδαφίου του άρθρου 1 του νόμου 1959/1991 προστίθενται στις περιπτώσεις των φορτηγών αυτοκινήτων και τα οχήματα της κατηγορίας L7e-C U (βαριά τετράκυκλα) που προορίζονται αποκλειστικά για τη μεταφορά εμπορευμάτων.

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

### **Άρθρο 43**

#### **Κατάταξη των εγκαταστάσεων επιθεωρήσεων οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων (ADR) στα επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης**

Στο ισχύον νομοθετικό πλαίσιο που διέπει τους όρους και τις προϋποθέσεις ορισμού φορέων επιθεώρησης ADR, ορίζεται ως προϋπόθεση, μεταξύ άλλων, για την εξουσιοδότησή τους, η ύπαρξη τεχνικά ικανού εργαστηρίου εντός του οποίου θα διενεργούνται έλεγχοι και επιθεωρήσεις σε οχήματα μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση οι εγκαταστάσεις οι οποίες χρησιμοποιούνται από τους φορείς επιθεώρησης ADR για τη διενέργεια επιθεωρήσεων και ελέγχων σε οχήματα μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, χαρακτηρίζονται, για πρώτη φορά στην εθνική μας νομοθεσία ως επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης, προκειμένου να χωροθετηθούν οι επιτρεπόμενες (εντός και εκτός σχεδίου) περιοχές της χώρας που αυτές θα λειτουργούν και θα οικοδομηθούν νόμιμα.

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

εγκαταστάσεων σε περιοχές στις οποίες αυτή επιτρέπεται και στη διαδικασία οικοδόμησής τους.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ'**

### **ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

#### **Άρθρο 44**

**Τροποποίηση διάταξης του άρθρου 97 του ν. 4199/2013 και του Παραρτήματος ΙΧ του άρθρου 37 του ΠΔ 104/2010 για την πλήρη εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ**

Με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 1 καταργείται η παράγραφος 2 του άρθρου 97 του ν. 4199/2013, η οποία εκ παραδρομής περιελήφθη στο κείμενο του νόμου και δεν υπηρετεί την ασφάλεια δικαίου και την αρχή της διαφάνειας στη διαδικασία ανάθεσης των έργων σιδηροδρομικού χαρακτήρα. Περαιτέρω, με τις προτεινόμενες διατάξεις των δύο άλλων παραγράφων προωθείται διόρθωση του Παραρτήματος ΙΧ, του άρθρου 37 του π.δ. 104/2007 (Α' 171), προκειμένου να γίνει σαφές το πεδίο εφαρμογής του εν λόγω παραρτήματος. Ειδικότερα, με το προεδρικό διάταγμα 104/2010 (Α' 181) μεταφέρθηκαν στο ελληνικό δίκαιο οι διατάξεις της οδηγίας 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος και της Οδηγίας 2009/131/ΕΚ της Επιτροπής, της 16ης Οκτωβρίου 2009, περί τροποποίησης του παραρτήματος VII της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ. Εξαιτίας παραδρομής κατά την ενσωμάτωση και συγκεκριμένα στο κείμενο του Παραρτήματος ΙΧ με τίτλο «ΦΑΚΕΛΟΣ ΓΙΑ ΑΙΤΗΣΗ ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΗΣ» του π.δ. 104/2010, αναφέρεται ο γενικός όρος "κράτος μέλος", ο οποίος υπήρχε στο κείμενο της Οδηγίας. Στη φάση προκαταρκτικής διερεύνησης θεμάτων εφαρμογής του δικαίου της Ευρωπαϊκής



Ένωσης από τη Γενική Δ/νση Κινητικότητας και Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και με σχετική επιστολή που αφορά σε διαπιστώσεις που προέκυψαν κατά την αξιολόγηση της μεταφοράς της ανωτέρω Οδηγίας στο εθνικό μας δίκαιο, μας επισημάνθηκε ότι λόγω της διατήρησης στο κείμενο του όρου “κράτος μέλος” δεν είναι σαφές το πεδίο εφαρμογής του Παραρτήματος ΙΧ του π.δ. 104/2010 και ως εκ τούτου απαιτείται διόρθωση του κειμένου, προκειμένου να μην κινηθεί η διαδικασία παράβασης βάσει του άρθρου 258 της Συνθήκης περί μη συμμόρφωσης της εθνικής έννομης τάξης με την ανωτέρω Οδηγία.

## **Άρθρο 45**

### **Ρύθμιση θεμάτων ακινήτων ΟΣΕ και σιδηροδρομικών λειτουργιών**

Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις των παραγράφων 1, 2, 3, 4 και 5 εισάγεται ειδικό νομικό καθεστώς για τον χωρικό σχεδιασμό και την πολεοδομική οργάνωση των σιδηροδρομικών ακινήτων, συμβατό με την κατά προορισμό χρήση και λειτουργία τους, ενώ παράλληλα αντιμετωπίζονται αδειοδοτικές εκκρεμότητες των υφισταμένων σιδηροδρομικών κτιρίων και εγκαταστάσεων προκειμένου να καταστεί δυνατή η βελτίωση, αναβάθμιση και επέκταση της σιδηροδρομικής υποδομής της Χώρας.

Εισαγωγικά, με τη ρύθμιση της παραγράφου 1 του άρθρου 1 της προτεινόμενης ρύθμισης, καταργείται η πρόβλεψη για μεταβίβαση ακινήτων του ΟΣΕ προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, σε συμφωνία με το αίτημα για την έγκριση κρατικής ενίσχυσης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ για τη διαγραφή των συσσωρευμένων χρεών της.

Με τις υπόλοιπες προβλέψεις του άρθρου 1 της προτεινόμενης ρύθμισης αντιμετωπίζονται ζητήματα αδειοδοτικής φύσεως επί υφισταμένων κτιρίων και εγκαταστάσεων που εξυπηρετούν τη σιδηροδρομική υποδομή και λειτουργία. Σημειώνεται σχετικά ότι μεγάλο μέρος των υφισταμένων σιδηροδρομικών κτιρίων και εγκαταστάσεων στερείται οικοδομικής αδειάς, καθώς, ενόψει του χρόνου κατασκευής τους (πριν το 1983), τα δημόσια κτίρια και οι κοινωφελείς εγκαταστάσεις και υποδομές δεν υποβάλλονταν, κατά την τότε κρατούσα διοικητική πρακτική, σε διαδικασία οικοδομικής αδειοδότησης. Η έλλειψη οικοδομικών αδειών στις

περιπτώσεις αυτές έχει ως πρακτική συνέπεια την αδυναμία πραγματοποίησης εργασιών βελτίωσης, επισκευής, εκσυγχρονισμού και επέκτασης στα υφιστάμενα σιδηροδρομικά κτίρια και εγκαταστάσεις, καθώς και την αδυναμία ανανέωσης ή τροποποίησης των σχετικών αδειών λειτουργίας, για την έκδοση των οποίων απαιτείται, μεταξύ άλλων, και η προσκόμιση οικοδομικών αδειών. Ο νομοθέτης, έχοντας επίγνωση του προβλήματος αυτού, εισήγαγε στον ν. 3891/2010 (άρθρο 6, παρ. 12, περίπτωση δ) ειδική διαδικασία νομιμοποίησης για τα πάσης φύσεως κτίσματα επί των ακινήτων κυριότητας ΟΣΕ ή και Δημοσίου, τα οποία διαχειρίζεται η ΓΑΙΑΟΣΕ. Η πιο πάνω διαδικασία νομιμοποίησης δεν έτυχε εφαρμογής μέχρι σήμερα, ενώ, μετά την ψήφιση του ν. 4178/2013 με τον οποίο επιχειρείται να διευθετηθεί συνολικά το πρόβλημα των αυθαίρετων κατασκευών και χρήσεων, καθίσταται πλέον αναγκαία η συσχέτισή της με τις γενικές διατάξεις περί αναστολής ή εξαίρεσης από την κατεδάφιση που εισήχθησαν με τον πιο πάνω νόμο, μεταξύ άλλων, και για κτίρια και εγκαταστάσεις δημοσίου ενδιαφέροντος (άρθρο 16). Για τον σκοπό αυτό, με την παράγραφο 4 του άρθρου 1 της προτεινόμενης ρύθμισης αντικαθίσταται η περίπτωση δ' της παραγράφου 12 του άρθρου 6 του ν. 3891/2010 και εισάγεται ειδική διαδικασία για τη νομιμοποίηση σιδηροδρομικών κτιρίων, εγκαταστάσεων και χρήσεων που στερούνται μεν οικοδομικής αδείας αλλά δεν παραβιάζουν τις βασικές πολεοδομικές ρυθμίσεις (συντελεστή δόμησης, κάλυψη και ύψος) που ίσχυαν κατά τον χρόνο κατασκευής ή εγκατάστασης αυτών ή που ισχύουν αντιστοίχως σήμερα. Με την ίδια ρύθμιση προβλέπεται επίσης η δυνατότητα εξαίρεσης από την κατεδάφιση σιδηροδρομικών κτιρίων και εγκαταστάσεων που δεν πληρούν τις προϋποθέσεις της κατά τα ανωτέρω διαδικασίας νομιμοποίησης, εφόσον έχουν ανεγερθεί πριν την 1.1.1983, δηλαδή προ της ενάρξεως ισχύος του ν. 1337/1983 «με τον οποίο αναμορφώθηκε το σύστημα πολεοδομικού σχεδιασμού σε εκτέλεση της επιταγής του άρθρου 24 του Συντάγματος και στο πλαίσιο του εισαγόμενου νέου αυτού συστήματος, θεσπίστηκε η διάκριση των αυθαίρετων κατασκευών σε παλαιές και νέες και επιτρεπτός χορηγήθηκε η δυνατότητα εξαίρεσης από την κατεδάφιση των παλαιών, με τις οριζόμενες στις σχετικές διατάξεις προϋποθέσεις, σε αντίθεση προς τις νέες, για τις οποίες επέβαλε την κατεδάφιση, ώστε να αποτραπεί η συνέχιση

της νόθευσης και ανατροπής του πολεοδομικού σχεδιασμού υπό το καθεστώς της ανωτέρω συνταγματικής διατάξεως και των εκτελεστικών της νόμων» (ΣτΕ Ολομ. 3341/2013, σκέψη 18, βλ. επίσης, ΣτΕ Ολομ. 3921/2010, 3500/2009).

Σύμφωνα με τα προτεινόμενα στην περίπτωση ε της παραγράφου 12 του άρθρου 6 του ν. 3891/2010, όπως αυτή προστίθεται με την παράγραφο 5 του ανωτέρω άρθρου, μετά την έκδοση των πιο πάνω αποφάσεων νομιμοποίησης ή εξαίρεσης από την κατεδάφιση αντίστοιχα, επιτρέπεται η έκδοση αδειών δόμησης για προσθήκες και επεκτάσεις, καθώς και για ανέγερση νέων κτιρίων και εγκαταστάσεων, από τη Διεύθυνση Οικοδομικών και Κτιριοδομικών Κανονισμών του ΥΠΕΚΑ, με ανάλογη εφαρμογή των διατάξεων περί αδειών δόμησης που ισχύουν για τα δημόσια ακίνητα (άρθρο 15 παρ. 1 ν. 3986/2011).

Τέλος, στο ίδιο άρθρο (παρ. 5) ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν την περιβαλλοντική αδειοδότηση και τη λειτουργική αδειοδότηση υφισταμένων σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων. Για τον σκοπό αυτό, προστίθενται περιπτώσεις στ και ζ στην παράγραφο 12 του άρθρου 6 του ν. 3891/2010, με τις οποίες προβλέπονται κατά σειράν τα εξής:

- Ορίζεται ότι για την τροποποίηση, βελτίωση, επέκταση και εκσυγχρονισμό υφισταμένων σιδηροδρομικών έργων και εγκαταστάσεων που δεν διαθέτουν εγκεκριμένους περιβαλλοντικούς όρους, εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 9 παρ. 1 του ν. 40104/2011. Για την οικονομία της όλης διαδικασίας αλλά και για την ενιαία αντιμετώπιση εγκαταστάσεων με όμοια ή παρεμφερή χαρακτηριστικά, προβλέπεται περαιτέρω ότι, εφόσον πρόκειται για έργα και δραστηριότητες Α κατηγορίας, οι σχετικές αποφάσεις έγκρισης περιβαλλοντικών όρων εκδίδονται, τόσο για τα έργα που εντάσσονται στην υποκατηγορία Α1 όσο και αυτά που εντάσσονται στην υποκατηγορία Α2, από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και η σχετική διαδικασία διεκπεραιώνεται από τις κεντρικές υπηρεσίες του Υπουργείου. Παρέχεται η δυνατότητα, προκειμένου περί μηχανοστασίων και άλλων συναφών εγκαταστάσεων που εξυπηρετούν τη σιδηροδρομική υποδομή και λειτουργία, να εκδίδονται προσωρινές άδειες λειτουργίας τριετούς διάρκειας, ώστε

να παρασχεθεί το αναγκαίο μεταβατικό διάστημα για την έκδοση οριστικών αδειών λειτουργίας αορίστου διάρκειας κατά τις ισχύουσες διατάξεις.

Με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 6 επιδιώκεται η αποσαφήνιση της αντικαθιστώμενης διάταξης και η άρση της ανακύψασας αμφιβολίας, ως προς το εύρος της εφαρμογής της, στα ακίνητα του ΟΣΕ, τα οποία ανήκουν στην Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή, καθώς και ο αποσυσχετισμός της από τις παρεχόμενες ή μη ανταποδοτικές υπηρεσίες των ΟΤΑ, αναφορικά με τα παραπάνω ακίνητα, τα οποία ανήκουν μεν, επί του παρόντος στον ΟΣΕ, πλην όμως, κατ' εφαρμογή της διάταξης του άρθρου 6 παρ. 1 του Ν. 3891/2010, θα περιέλθουν κατά πλήρη κυριότητα στο Δημόσιο. Εξάλλου, η ανάγκη υιοθέτησης της προτεινόμενης ρύθμισης της παραγράφου 11 προκύπτει από το γεγονός ότι το σύνολο της ακίνητης περιουσίας του ΟΣΕ, συμπεριλαμβανομένης και αυτής που αποτελεί την Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή, θα περιέλθει εξ ολοκλήρου και κατά πλήρη κυριότητα στο Δημόσιο, κατ' εφαρμογή της διάταξης του άρθρου 6 παρ. 1 του Ν. 3891/2010, με συνέπεια να καλείται σήμερα ο ΟΣΕ να καταβάλλει σημαντικά χρηματικά ποσά για φορολόγηση ακινήτων τα οποία, κατ' ουσία, δεν του ανήκουν, αφού τελούν υπό την αίρεση «αυτοδίκαιης» και άμεσης μεταβίβασής τους στο Δημόσιο. Περαιτέρω, το συνολικό κόστος το οποίο προκύπτει από την επιβολή του ενιαίου φόρου επί των ακινήτων του ΟΣΕ, πέραν του ότι είναι υπέρογκο, είναι ταυτοχρόνως και αδύνατον να καλυφθεί και να εξυπηρετηθεί από τον ΟΣΕ, λαμβανομένου μάλιστα υπόψη ότι το ποσό που προκύπτει σε βάρος του ΟΣΕ, ούτε έχει προϋπολογιστεί ούτε συμπεριλαμβάνεται στο συνολικό ποσό της κρατικής ετήσιας επιχορήγησής του.

Με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 7 επιχειρείται η αποσαφήνιση του νομοθετικού πλαισίου, εντός του οποίου και κατ' εφαρμογή του, οφείλει η Διοίκηση να ενεργήσει κατά τη διαδικασία προσδιορισμού του καταβλητέου, στον αποχωρούντα, εργαζόμενο χρηματικού ποσού, λόγω λύσεως της εργασιακής του σχέσης, κατά τα οριζόμενα στην ίδια διάταξη. Τούτο δε διότι η αρχική διατύπωση της αντικαθιστάμενης διάταξης, δημιούργησε σύγχυση και αμφιβολία, περί της ορθής ή μη εφαρμογής της, δεδομένης της ισχύουσας, ειδικής και ρητής, διάταξης του άρθρου του άρθρου 2 παρ. 2 του Α.Ν. 173/1967, σύμφωνα με την οποία τίθεται

ποσοτικός περιορισμός, ως προς το ύψος της καταβλητέας αποζημίωσης, για τις περιπτώσεις εκείνες κατά τις οποίες εργοδότης είναι, εκτός των λοιπών και Οργανισμοί κοινής ωφελείας ή Επιχειρήσεις επιχορηγούμενες από το Κράτος, όπως, εν προκειμένω, ο ΟΣΕ.

Με την προτεινόμενη στην παράγραφο 8 τροποποίηση του άρθρου 29 ν. 3891/2010 (ΦΕΚ 188 Α' 04.11.2010) «Πόροι – Οικονομική Διαχείριση» επιδιώκεται η επίλυση ενός ζητήματος λειτουργικής ανεξαρτησίας και διοικητικής αυτοτέλειας της Αρχής. Συγκεκριμένα, για το θέμα των μισθώσεων-εκμισθώσεων- ακινήτων για τη στέγαση της Αρχής, προτείνεται ως προς τη ρύθμισή του ανάλογη διαδικασία που προβλέπεται τόσο για τις συνταγματικά κατοχυρωμένες ανεξάρτητες διοικητικές αρχές όσο και για ορισμένες μη συνταγματικά κατοχυρωμένες αρχές (βλ. ν. 3832/2010, όπως ισχύει, για την Ελληνική Στατιστική Αρχή, ν.4013/2011 και την πρόσφατα ιδρυθείσα Ενιαία Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Συμβάσεων). Η πρόταση για εφαρμογή του π.δ. 715/1979 (ΦΕΚ Α' 212) «Περί τρόπου ενεργείας υπό των Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου (Ν.Π.Δ.Δ.) προμηθειών, μισθώσεων και εκμισθώσεων εν γένει, αγορών ή εκποιήσεων ακινήτων, εκποιήσεων κινητών πραγμάτων ως και εκτελέσεως εργασιών» για τη μίσθωση κτηρίου για τις ανάγκες της Αρχής, αποσκοπεί στην άμεση και αποτελεσματική επίλυση του προβλήματος στέγασής της. Η εφαρμογή του π.δ. 715/1979 (ΦΕΚ Α' 212) για τη μίσθωση κτηρίου στέγασης της Ρ.Α.Σ., με ανοικτή, διαφανή διαγωνιστική διαδικασία, εκτιμούμε ότι είναι περισσότερο ευέλικτη και ως εκ τούτου αποτελεσματική και παράλληλα συνάδει με τη λειτουργική ανεξαρτησία και διοικητική αυτοτέλεια που οφείλει να έχει μια ανεξάρτητη διοικητική αρχή.

Εξάλλου, η Ρ.Α.Σ. με τον ιδρυτικό της νόμο 3891/2010 (ΦΕΚ 188 Α' 04.11.2010) ανέλαβε τα καθήκοντα και τις αρμοδιότητες του ρυθμιστικού φορέα στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά. Ο ίδιος νόμος για την άσκηση των αρμοδιοτήτων της προέβλεπε στο άρθρο 30 «Προσωπικό της Ρ.Α.Σ.» συνολικά 50 θέσεις προσωπικού με την ακόλουθη κατανομή: 20 θέσεις τακτικού προσωπικού, 28 Ειδικού Επιστημονικού Προσωπικού, 1 θέση Νομικού Συμβούλου και 1 θέση Δικηγόρου με έμμισθη εντολή. Εξ αυτών η Ρ.Α.Σ., αυτή τη στιγμή, έχει καλύψει τις δέκα τέσσερις (14) θέσεις

τακτικού προσωπικού. Με τον πρόσφατα ψηφισθέντα ν.4199/2013 (ΦΕΚ 216 Α' 11.10.2013) «Δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών – Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών και άλλες διατάξεις», η Ρ.Α.Σ., παράλληλα με το ρυθμιστικό της ρόλο, ανέλαβε και τα καθήκοντα της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών που προβλέπονται στο άρθρο 15 του π.δ. 160/2007 (ΦΕΚ Α' 201/2007), στο ν. 3911/2011 (ΦΕΚ Α' 12/2011) και στο π.δ. 104/2010 (ΦΕΚ Α' 181/2010). Τα καθήκοντα της Εθνικής Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών ασκούσαν μέχρι τότε από το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων. Η αύξηση των αρμοδιοτήτων της Ρ.Α.Σ. και μάλιστα σε θέματα αρκετά κρίσιμα για την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα του ελληνικού σιδηρόδρομου δε συνοδεύτηκε με την αναμενόμενη ενίσχυσή της σε ανθρώπινους πόρους αλλά αντίθετα στον ίδιο νόμο στο άρθρο 80 μεταφέρθηκαν είκοσι πέντε (25) θέσεις προσωπικού της (23 Ειδικό Επιστημονικό Προσωπικό και 2 Τακτικό Προσωπικό) στη νεοσυσταθείσα Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα την σημαντική αποδυνάμωση της Ρ.Α.Σ., παραμένοντας με είκοσι πέντε (25) θέσεις προσωπικού (5 Ειδικό Επιστημονικό Προσωπικό, 18 Τακτικό Προσωπικό, 1 Νομικό Σύμβουλο και 1 Δικηγόρο με πάγια αντιμισθία).

Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις των παραγράφων 9 και 10 επιδιώκεται να ενισχυθεί με προσωπικό η Ρ.Α.Σ. ώστε να μπορέσει να ανταποκριθεί στα αυξημένα καθήκοντα που της έχουν ανατεθεί από την ελληνική νομοθεσία σε εφαρμογή αντίστοιχης ευρωπαϊκής. Για την αποτελεσματική και αποδοτική λειτουργία της Αρχής κρίνεται ότι το προσωπικό της πρέπει να ανέλθει συνολικά σε 35 άτομα (13 Ειδικό Επιστημονικό Προσωπικό, 20 Τακτικό Προσωπικό, 1 Νομικό Σύμβουλο, 1 Δικηγόρο με πάγια αντιμισθία). Επιπλέον, η προτεινόμενη κατάργηση των παρ. 4 και 5 του άρθρου 30 του ν. 3891/2010 (ΦΕΚ 188 Α' 04.11.2010), που προέβλεπε την αναλυτική κατανομή προσωπικού κατά κατηγορίες και κλάδους, στην ουσία έχει ήδη συντελεστεί με τη ψήφιση του άρθρου 80 παρ.2 του ν.4199/2013 (ΦΕΚ 216 Α' 11.10.2013) και τη μεταφορά δύο (2) θέσεων τακτικού προσωπικού και είκοσι τριών (23) θέσεων ειδικού επιστημονικού προσωπικού, χωρίς περαιτέρω προσδιορισμό κλάδων και ειδικοτήτων, στη Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών (Ρ.Α.Ε.Μ.).

## **Άρθρο 46**

### **Ρύθμιση θεμάτων πολεοδομικής οργάνωσης**

#### **σιδηροδρομικών ακινήτων**

Πέραν των ζητημάτων αδειοδοτικής φύσεως, ιδιαίτερα κρίσιμα αποδεικνύονται και τα ζητήματα που συνδέονται με τον σχεδιασμό και την πολεοδομική οργάνωση των σιδηροδρομικών ακινήτων. Στο πεδίο αυτό παρατηρείται ειδικότερα ότι, παρά τον πρόδηλο κοινωφελή χαρακτήρα των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων και υποδομών και των ιδιαίτερων απαιτήσεων, από πλευράς χρήσεων γης και όρων δόμησης, τις οποίες συνεπάγεται η διαδικασία χαρακτηρισμού, ανάπτυξης και οργάνωσης των σιδηροδρομικών ακινήτων, ελλείπουν σήμερα οι κατάλληλες ρυθμίσεις στην ισχύουσα πολεοδομική νομοθεσία που να διασφαλίζουν την κατά προορισμό ανάπτυξη και χρήση τους. Το έλλειμμα αυτό παρατηρείται καταρχάς στο πεδίο των ρυθμίσεων για τις χρήσεις γης, όπου σήμερα απουσιάζει οποιαδήποτε αναφορά στα σιδηροδρομικά ακίνητα και στις επιτρεπόμενες εντός αυτών σιδηροδρομικές και λοιπές λειτουργίες. Αντίστοιχο έλλειμμα υπάρχει και στο πεδίο των οικοδομικών ρυθμίσεων όπου, ελλείψει ειδικών κανόνων δόμησης, εφαρμόζονται, για μεν τα εκτός σχεδίου σιδηροδρομικά ακίνητα, οι διατάξεις της εκτός σχεδίου δόμησης για τα κτίρια συγκοινωνιακών φορέων σε συνδυασμό με τις διατάξεις για τη δόμηση των βιομηχανικών κτιρίων, για δε τα εντός σχεδίου σιδηροδρομικά ακίνητα, οι προβλεπόμενοι από τα σχέδια πόλεως όροι και περιορισμοί δόμησης, οι οποίοι είναι αμφίβολο, ωστόσο, αν προσιδιάζουν στη φύση και τις ειδικές ανάγκες των σιδηροδρομικών κτιρίων και εγκαταστάσεων.

Η έλλειψη ειδικών κανόνων χρήσης και δόμησης των ακινήτων που προορίζονται για την εξυπηρέτηση των σιδηροδρομικών μεταφορών και υποδομών έχει σοβαρές συνέπειες για τη βιωσιμότητα της σιδηροδρομικής υποδομής και λειτουργίας. Έτσι, δεν είναι σπάνιες οι περιπτώσεις όπου, μέσω διαφόρων πολεοδομικών σχεδίων (ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ, ΖΟΕ, Πολεοδομικές Μελέτες), σιδηροδρομικά ακίνητα με ενεργό

σιδηροδρομική λειτουργία αφορίζονται για άλλες χρήσεις γης (π.χ. χώροι ΚΑΠΗ, αθλητικοί χώροι, χώροι υπερτοπικού πρασίνου, παιδικές χαρές κ.λπ.), ασύμβατες προς την κατά προορισμό χρήση και λειτουργία τους.

Το πρόβλημα καθίσταται εντονότερο εν όψει της σχεδιαζόμενης αξιοποίησης των σιδηροδρομικών ακινήτων, για την οποία έχει καταστεί κατά νόμο αρμόδια η ΓΑΙΑΟΣΕ. Η αξιοποίηση αυτή προϋποθέτει τον σαφή προσδιορισμό της πολεοδομικής ταυτότητας των σιδηροδρομικών ακινήτων, δηλαδή την υπαγωγή τους σε σύστημα χρήσεων γης και όρων δόμησης ανάλογα με τη βασική πολεοδομική λειτουργία τους και το ισχύον πολεοδομικό καθεστώς τους (εντός ή εκτός αστικών περιοχών), καθώς και την εισαγωγή ειδικής διοικητικής διαδικασίας για την πολεοδομική ανάπτυξη και οργάνωσή τους.

Για τον σκοπό αυτό, με την παρούσα ρύθμιση (άρθρο 2) προτείνεται η προσθήκη νέου άρθρου 6Α στον ν. 3891/2010 με το οποίο επιδιώκεται:

--- Η δημιουργία ειδικού συστήματος χρήσεων γης για την κατάταξη των σιδηροδρομικών ακινήτων ανάλογα με τα βασικά τους χαρακτηριστικά και την πολεοδομική λειτουργία τους (κεντρικοί περιφερειακοί σταθμοί, περιφερειακοί σιδηροδρομικοί σταθμοί, εμπορευματικοί σταθμοί, ακίνητα κατά μήκος σιδηροδρομικών γραμμών, χώροι ειδικών σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων).

--- Ο καθορισμός συστήματος όρων και περιορισμών δόμησης για όλα τα εκτός σχεδίου σιδηροδρομικά ακίνητα ανάλογα με τη βασική χωροθετική λειτουργία τους (εντός ή εκτός αστικών περιοχών).

--- Η εισαγωγή ειδικής διοικητικής διαδικασίας, μέσω έκδοσης προεδρικού διατάγματος, για τον καθορισμό του κανονιστικού καθεστώτος (χρήσεις γης, όροι δόμησης) πολεοδομικής ανάπτυξης και οργάνωσης των πιο πάνω ακινήτων. Η θέσπιση κανονιστικών όρων για τον σχεδιασμό και την πολεοδομική οργάνωση των σιδηροδρομικών ακινήτων θα αποτελέσει τη βάση ορθολογικής ανάπτυξης αυτών. Η ειδική αυτή διαδικασία σχεδιασμού προτείνεται να υποστηριχθεί από δύο (2) ειδικές επιστημονικές μελέτες: πρώτον, μία ειδική πολεοδομική μελέτη που θα περιγράφει και τεκμηριώνει τις προτεινόμενες χρήσεις γης και όρους δόμησης του ακινήτου, την



ένταξη αυτού στο ευρύτερο περιβάλλον από πολεοδομική, χωροταξική και λειτουργική σκοπιά, καθώς και τη συμβατότητα του προτεινόμενου σχεδίου προς τα δεδομένα του ευρύτερου σχεδιασμού· δεύτερον, τη στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) με την οποία θα τεκμηριώνεται ο στρατηγικός περιβαλλοντικός σχεδιασμός του ακινήτου. Μέσω της προτεινόμενης διαδικασίας, μπορεί να παρασχεθεί δυνατότητα για την τροποποίηση γενικών και ειδικών πολεοδομικών ρυθμίσεων της περιοχής, μετά από τη σφαιρική εκτίμηση της ένταξης του σιδηροδρομικού ακινήτου στην ευρύτερη περιοχή με τις παραπάνω μελέτες.

--- Η παροχή εξουσιοδότησης για την τροποποίηση, μέσω προεδρικών διαταγμάτων, των κανονιστικών όρων ανάπτυξης ή και των ρυμοτομικών ρυθμίσεων των εντός σχεδίου πόλεως σιδηροδρομικών ακινήτων, εφόσον οι σχετικές τροποποιήσεις παρίστανται αναγκαίες για την εκπλήρωση των βασικών πολεοδομικών λειτουργιών των σιδηροδρομικών ακινήτων και δεν αλλοιώνουν τη γενική πολεοδομική φυσιογνωμία των περιοχών ή πολεοδομικών ενότητων στις οποίες εντάσσονται τα ακίνητα.

--- Η καθιέρωση ενιαίας διαδικασίας περιβαλλοντικής αδειοδότησης για όλα τα έργα, ανεξαρτήτως κατηγορίας, που πραγματοποιούνται εντός του ιδίου σιδηροδρομικού ακινήτου, μέσω της υποβολής ενιαίας και συνολικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Η σχετική διαδικασία προτείνεται να διεκπεραιώνεται από τις υπηρεσίες του ΥΠΕΚΑ και να ολοκληρώνεται μέσω της έκδοσης κοινών αποφάσεων των υπουργών Μεταφορών και ΠΕΚΑ. Στο πλαίσιο της προτεινόμενης διαδικασίας, οι σχετικές εγκριτικές αποφάσεις εμπεριέχουν και σχέδιο γενικής διάταξης για το σύνολο των έργων, δραστηριοτήτων και εγκαταστάσεων που υφίστανται ή πρόκειται να πραγματοποιηθούν εντός των πιο πάνω ακινήτων, καθώς και των βοηθητικών και συνοδών αυτών έργων και εγκαταστάσεων. Εν όψει του ενιαίου και ολοκληρωμένου χαρακτήρα τους, οι πιο πάνω περιβαλλοντικές αδειοδοτήσεις προτείνεται να επέχουν θέση βεβαίωσης χρήσης γης και βεβαίωσης καταλληλότητας κύριας χρήσης καθώς και, ειδικώς περί τουριστικών καταλυμάτων και ειδικών τουριστικών υποδομών που ενδέχεται να περιλαμβάνονται σε σιδηροδρομικά ακίνητα, θέση έγκρισης καταλληλότητας οικοπέδου ή γηπέδου από

τον ΕΟΤ και αντιστοίχως θέση έγκρισης σκοπιμότητας ή σκοπιμότητας-χωροθέτησης κατά τις κείμενες διατάξεις. Για τα καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος που μπορεί να περιλαμβάνονται εντός σιδηροδρομικών ακινήτων, οι πιο πάνω αποφάσεις προτείνεται να επέχουν θέση προέγκρισης ίδρυσης κατά την έννοια του άρθρου 80 του Δημοτικού και Κοινοτικού Κώδικα. Κατ' αυτόν τον τρόπο, επιτυγχάνεται απλοποίηση και επιτάχυνση της όλης αδειοδοτικής διαδικασίας.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ'**

### **ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΛΟΙΠΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

#### **Άρθρο 47**

#### **Παράταση εγκρίσεων τύπου για ταξινόμηση οχημάτων**

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

αυτοκινήτου με αποτέλεσμα για μεγάλο αριθμό αυτοκινήτων να μην μπορεί να εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας ακόμα και αν βρεθεί αγοραστής.

Με το παρόν (άρθρο νόμου), δίνεται η δυνατότητα ταξινόμησης σε:

1. οχήματα ιδιοκτησίας φυσικών ή νομικών προσώπων, που αγοράστηκαν αλλά δεν ταξινομήθηκαν εμπρόθεσμα (πριν τη λήξη της έγκρισης τύπου),
2. οχήματα εμπόρων, που λόγω οικονομικής κρίσης, δεν πρόλαβαν να ταξινομηθούν με ισχύουσα έγκριση τύπου ή τη διαδικασία του τέλους σειράς.

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

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

## **Άρθρο 48**

### **Τροποποίηση διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας**

Σύμφωνα με τα οριζόμενα στην οδηγία 96/53/ΕΚ το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος οδικού συρμού ορίζεται στα 18,75m. Ωστόσο, στην πλειοψηφία τους τα κράτη μέλη της Ε.Ε έχουν θεσπίσει εθνικές νομοθεσίες, που για την περίπτωση των οδικών συρμών μεταφοράς οχημάτων (αυτοκινητοφόρες) διαφοροποιούν τις μέγιστες

επιτρεπόμενες διαστάσεις (κυρίως μήκος) σε σχέση με τα αναφερόμενα στην οδηγία.

Οι διαφοροποιήσεις αυτές τροποποιούν τις επιτρεπόμενες διαστάσεις των έμφορτων οχημάτων και όχι των άφορτων (όπου παραμένουν τα ανώτατα όρια της οδηγίας), με τον καθορισμό του μέγιστου επιτρεπόμενου προεξέχοντος από την αυτοκινηφόρα οχήματος - φορτίου.

Η προκαλούμενη με τον τρόπο αυτό αύξηση του διαθέσιμου χώρου φόρτωσης και κατ' επέκταση του μεταφορικού έργου των εν λόγω οχημάτων, δημιουργεί συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού μεταξύ των οχημάτων που ταξινομήθηκαν στη χώρα μας και για τα οποία ισχύουν τα ανώτατα όρια της οδηγίας, και όσων προέρχονται από χώρες της Ε.Ε..

Επισημαίνοντας ότι οι κατασκευαστές των αυτοκινητοφόρων έχουν προσαρμόσει την κατασκευή των οχημάτων αυτών ανάλογα με τις «παρεκκλίσεις» αυτές, είναι εμφανές ότι δημιουργούνται συνθήκες καλύτερης χρήσης του χώρου φόρτωσης, ενώ υφίσταται θετική επίδραση στο περιβάλλον, μέσω της μείωσης της κατανάλωσης καυσίμου και κατ' επέκταση της προκαλούμενης ρύπανσης.

Με την τροπολογία αυτή επιχειρείται η προσαρμογή της εθνικής μας νομοθεσίας με αυτή (του μέσου όρου) των άλλων κρατών – μελών στο μέτρο του δυνατού και με γνώμονα τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της χώρας μας, όπως π.χ την ποιότητα του εθνικού οδικού δικτύου, με στόχο την άρση των ανισοτήτων.

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

Στόχος είναι να δοθεί η δυνατότητα καθορισμού θέσεων στάσης παρά την οδό και κατ' επέκταση η δυνατότητα χρήσης αυτών ως σημεία αφετηρίας των διεθνών λεωφορειακών γραμμών καθώς επίσης και για τις στάσεις και τις αφετηρίες των

λεωφορείων ανοικτού τύπου, με βάση τις ίδιες προϋποθέσεις και διαδικασίες που ισχύουν για τα αστικά, τα υπεραστικά και τα ηλεκτροκίνητα λεωφορεία.

Με αυτό τον τρόπο θα διασφαλιστεί η ασφαλέστερη διακίνηση επιβατών χωρίς να παρακωλύεται η συγκοινωνία και χωρίς να επικρέμαται το ενδεχόμενο ατυχήματος.

Με την προτεινόμενη διάταξη προσδιορίζεται συγκεκριμένα το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 49 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, που αναφέρεται μόνο σε οδούς και χώρους που χρησιμοποιούνται για τη δημόσια κυκλοφορία.

Ως εκ τούτου η ανάγκη χορηγήσεως ειδικής άδειας από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη ή από τις υπό αυτού εξουσιοδοτημένες Αρχές κρίνεται αναγκαία, προκειμένου να εξασφαλίζονται στις οδούς και χώρους δημόσιας κυκλοφορίας που θα διεξαχθεί ο αγώνας, οι κατάλληλες προϋποθέσεις για την αποφυγή των ιδιαίτερων κινδύνων που προκαλούνται από τη διεξαγωγή των αγώνων αυτών.

Επιπλέον σκοπός της παροχής σύμφωνης γνώμης της κατά περίπτωση αναγνωρισμένης, βάσει των διατάξεων του ν. 2725/1999 (Α' 121) Ομοσπονδίας ή του νομικού προσώπου που εκπροσωπεί στην Ελλάδα τη Διεθνή Ομοσπονδία Αυτοκινήτου (Δ.Ο.Α.) ή τη Διεθνή Ομοσπονδία Μοτοσικλέτας (Δ.Ο.Μ.) ή τη Διεθνή Ομοσπονδία Παλαιού Αυτοκινήτου (Δ.Ο.Π.Α.), για τη διεξαγωγή ή μη των αγώνων ή των εκδηλώσεων, είναι η εξασφάλιση της τήρησης όλων των απαραίτητων προϋποθέσεων για την ασφάλεια των αγώνων ή των εκδηλώσεων, των διαγωνιζομένων και των θεατών.

Επίσης με την προτεινόμενη ρύθμιση γίνεται σαφής προσδιορισμός του πεδίου εφαρμογής των διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας με αυτούς του ν. 2725/1999 (Α' 121) «Ερασιτεχνικός και επαγγελματικός αθλητισμός και άλλες διατάξεις».

Συγκεκριμένα διαχωρίζεται το πεδίο εφαρμογής της διάταξης του άρθρου 49 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, όπου απαιτείται ειδική άδεια από τον Υπουργό

Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη ή από τις υπό αυτού εξουσιοδοτημένες Αρχές για τη διεξαγωγή αγώνων στο δρόμο όπου διεξάγεται η δημόσια κυκλοφορία σε αντιδιαστολή με τις διατάξεις του Αθλητικού Νόμου (ν. 2725/1999) που αναφέρονται αποκλειστικά και μόνο σε αθλήματα που διεξάγονται εντός οργανωμένων αθλητικών εγκαταστάσεων και ως εκ τούτου δεν υπάγονται στις ρυθμίσεις του άρθρου 49 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Τέλος εξορθολογίζονται τα πρόστιμα και οι ποινές για τους φορείς που διοργανώνουν αγώνες χωρίς την απαραίτητη άδεια, όπως αυτή περιγράφεται στην εν λόγω ρύθμιση.

## **Άρθρο 49**

### **Οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος**

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

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

## Άρθρο 50

### Τροποποιήσεις διατάξεων του ν. 3429/2005

Με τη διάταξη της παραγράφου 1 προτείνεται η τροποποίηση του τελευταίου εδαφίου της παραγράφου 8, περίπτωση (β), του ισχύοντος σήμερα άρθρου 14<sup>α</sup>, του ν. 3429/2005. Σύμφωνα με την ισχύουσα μέχρι σήμερα διάταξη, ο κάθε ενδιαφερόμενος πρέπει να υποβάλει σφραγισμένη δεσμευτική προσφορά, η οποία θα συνοδεύεται από εγγυητική επιστολή τράπεζας, που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα, για ποσό και με όρους, που θα προσδιορίζονται στην διακήρυξη. Με την παρούσα τροποποίηση η πρόσκληση είναι πλέον δυνατόν να συνοδεύεται τόσο από εγγυητική επιστολή τράπεζας, που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα, όσο και - διαζευκτικά- από τραπεζική επιταγή συνοδευόμενη από σχετική επιστολή του ενδιαφερόμενου, για ποσό και με όρους που θα προσδιορίζονται στην διακήρυξη. Με τον τρόπο αυτό, επιλύεται το πρόβλημα της αδυναμίας προσκόμισης εγγυητικής επιστολής τράπεζας που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα από υποψήφιους ενδιαφερόμενους αγοραστές οι οποίοι κατοικούν ή έχουν την έδρα τους, εκτός Ελλάδος, και για περιουσιακά στοιχεία τα οποία τυχόν βρίσκονται εκτός Ελλάδος, και οι οποίοι αδυνατούν να εκδώσουν εγγυητική επιστολή τράπεζας που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα.

Με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 2 επιχειρείται η εισαγωγή της ίδιας ρύθμισης, η οποία ίσχυε σύμφωνα με το εδάφιο 2 της παραγράφου 2 του άρθρου 11 του ν.3717/2008 για την ειδική εκκαθάριση του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας, ώστε εφεξής να ισχύει και συνολικά στην ειδική εκκαθάριση του άρθρου 14<sup>α</sup> του ν. 3429/2005, με την επιπλέον διευκρίνιση ότι αφορά αποκλειστικά και μόνο την σύνταξη, υπογραφή και μεταγραφή της σύμβασης μεταβίβασης. Η προτεινόμενη διάταξη και η ταυτόχρονη κατάργηση του εδαφίου 3 της παραγράφου 2 του άρθρου 11 του ν. 3717/2008, κρίνεται απαραίτητη τόσο για λόγους νομοτεχνικούς, όσο και για λόγους ουσιαστικούς, καθώς, με τον περιορισμό της αμοιβής συμβολαιογράφων, υποθηκοφυλάκων και κτηματολογικών γραφείων η συμμετοχή επενδυτών στους

διαγωνισμούς για την εκποίηση του ενεργητικού της υπό ειδική εκκαθάριση εταιρείας καθίσταται ελκυστική, λόγω του σημαντικού περιορισμού των εξόδων των αγοραστών και θα λειτουργήσει θετικά στην επίτευξη μεγαλύτερου τιμήματος.

Με την προσθήκη, από την έναρξη ισχύος του ν. 3710/2008, έβδομου εδαφίου στην παράγραφο 14 του άρθρου 14α του ν. 3429/2005 (Α' 314), όπως προστέθηκε με την παράγραφο 1 του άρθρου 40 του ν. 3710/2008 (Α' 216), ρυθμίζεται ο χρόνος καταχώρησης στα βιβλία της εταιρείας, που έχει υπαχθεί σε καθεστώς ειδικής εκκαθάρισης, καθώς και στον πίνακα κατάταξης πιστωτών, απαιτήσεων τρίτων, οποτεδήποτε και αν αυτές γεννήθηκαν. Με την προτεινόμενη διάταξη, απαιτήσεις της υπό ειδική εκκαθάριση εταιρείας κατά τρίτων, οι οποίες ενδεχομένως είναι αμφίβολες, ή για την επιδίκαση των οποίων εκκρεμούν αγωγές και ένδικα μέσα, η δε είσπραξή τους θεωρείται αβέβαιη, καταχωρούνται στα βιβλία της και στον πίνακα κατάταξης πιστωτών με την είσπραξή τους, οποτεδήποτε και αν γεννήθηκαν. Η προσθήκη κρίνεται αναγκαία, καθόσον επιταχύνει σημαντικά τις διαδικασίες περαίωσης της εκκαθάρισης.

## **Άρθρο 51**

### **Τροποποίηση διατάξεων του ν. 4024/2011 και του ν. 3833/2010**

Με την ένταξη των υπαλλήλων των ΟΣΕ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ και Ε.Ε.Σ.Σ.Τ.Υ. στο ενιαίο μισθολόγιο του Δημοσίου (ν. 4024/2011) τέθηκαν ανώτατα όρια ανά υπάλληλο, στον αριθμό των ωρών υπερωριακής απασχόλησης ανά μήνα (20 ώρες), στον αριθμό των ωρών της νυχτερινής εργασίας και της εργασίας κατά τις Κυριακές και εξαιρέσιμες ημέρες ανά μήνα (16 ώρες), καθώς και στον αριθμό των μετακινήσεων εκτός έδρας κατ' έτος (60 μετακινήσεις). Στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών, όπου οι επιχειρήσεις λειτουργούν σε 24ωρη βάση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους με το σύστημα της κυκλωματικής εργασίας, θα πρέπει να παρέχεται στις Διοικήσεις η δυνατότητα να κατανέμουν τις προαναφερθείσες ώρες και μετακινήσεις ανά υπάλληλο



καθ' υπέρβαση των αντίστοιχων ορίων με την προϋπόθεση, ότι δε θα δίνεται υπέρβαση του συνολικού αριθμού ωρών ή ημερών από αυτόν που αντιστοιχεί στο σύνολο των υπαλλήλων της αντίστοιχης Διεύθυνσης ή Υπηρεσιακής Μονάδας της επιχείρησης. Το θέμα αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό σε κρίσιμες για την κυκλοφορία και την ασφάλεια των μεταφορών ειδικότητες, όπως των σταθμαρχών, των μηχανοδηγών, των τεχνιτών μηχανοστασίων κλπ., όπου η φύση της κυκλωματικής εργασίας σε συνδυασμό με την αποχώρηση μεγάλου αριθμού υπαλλήλων, καθιστά οριακή τη δυνατότητα συνέχισης της λειτουργίας του σιδηροδρόμου σε 24ωρη βάση, χωρίς τη δυνατότητα κατανομής που προαναφέρθηκε.

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

## **Άρθρο 52**

### **Τροποποίηση διατάξεων του ν. 4199/2013 και του ν. 3833/2010**

Με τις προτεινόμενες διατάξεις του υπόψη άρθρου επιδιώκεται, χάριν της ασφάλειας του δικαίου, η ενότητα κι εκσυγχρονισμός της νομοθεσίας αναφορικά με τους όρους και τις προϋποθέσεις λειτουργίας αφενός μεν των σταθμών εξυπηρέτησης, πλυντηρίων και λιπαντηρίων αυτοκινήτων οχημάτων κι αφετέρου των πρατηρίων παροχής καυσίμων και ενέργειας, τα οποία εισήχθησαν στην εθνική έννομη τάξη με το ν. 4223/2014 (Α' 22). Η νομοθεσία που διέπει το ανωτέρω θέμα εμφανίζει πολυδιάσπαση, αποσπασματικότητα και διασπορά σε μία πληθώρα διαφορετικής τυπικής ισχύος νομοθετημάτων, γεγονός που προκαλεί ανασφάλεια δικαίου, δυσχεραίνει τον εφαρμοστή του δικαίου στο έργο του και υπονομεύει τις επενδυτικές προοπτικές στον οικείο χώρο της αγοράς.

## **Άρθρο 53**

### **Ρυθμίσεις για τα αυτοκίνητα οχήματα των Μοναστηριακών Αρχών και της Ιεράς Κοινότητας του Αγίου Όρους**

Κατοχυρώνεται το εκ του αυτοδιοικήτου του Αγίου Όρους (άρθρο 105 Σ) απορρέον δικαίωμά Του για τη ρύθμιση των σχετιζομένων θεμάτων με την ταξινόμηση των ιδιόκτητων ΙΧΕ και ΙΧΦ αυτοκινήτων και επιλύονται άμεσες πρακτικές ανάγκες μεταφοράς προσώπων και αγαθών.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η'**

### **ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ**

## **Άρθρο 54**

### **Τροποποίηση διατάξεων του ν. 4070/2012**

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

Επιπροσθέτως, λόγοι ενιαίας εφαρμογής και αποφυγής έκδοσης αντιφατικών αποφάσεων μεταξύ Περιφερειάρχων επιβάλλουν την αντικατάσταση του Περιφερειάρχη από τον Γενικό Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης σε περίπτωση κατάθεσης προσφυγών κατά αποφάσεων πολεοδομικών αρχών. Επιπλέον, επιλύεται το ζήτημα της αναβάθμισης των κεραιοσυστημάτων σε περίπτωση που απαιτηθεί να

προσφερθούν νέες υπηρεσίες στο καταναλωτικό κοινό. Τέλος, για λόγους αποσαφήνισης και ομοιομορφίας στις διατάξεις του άρθρου 30 παρ. 16 και 17 του ν. 4070/0212 προτείνονται προσθήκες, οι οποίες είχαν επισημανθεί από συναρμόδιες Υπηρεσίες (Ε.Ε.Τ.Τ., Πολεοδομίες) κατά το στάδιο της αδειοδοτικής διαδικασίας.

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

που προβλέπεται στο ν. 4070/2012, λαμβάνοντας υπόψη ότι με το τέλος αυτό θα καλυφθεί κατά το έτος 2013 (όπως κάθε χρόνο), το εξαιρετικά μεγάλο έργο της διενέργειας μετρήσεων στο 20% των αδειοδοτημένων από την Ε.Ε.Τ.Τ. και νομίμως λειτουργούντων κεραιών για το έτος 2012. Προκειμένου να γίνει αντιληπτή η υψηλή απαιτούμενη δαπάνη που καλύπτει το υπάρχον τέλος (200€), αναφέρεται συγκεκριμένα ότι, ο αριθμός των μετρήσεων σε σταθμούς κεραιών που πρέπει να πραγματοποιηθούν κατά το έτος 2013 σε όλη τη χώρα, ανέρχεται σε περίπου 2100.

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

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

3. Η παράγραφος 9 του άρθρου 30 ν. 4070/12 επαναδιατυπώνεται μερικώς, ώστε να μην υπάρχει ασάφεια ή και αντίφαση σε σχέση με τα οριζόμενα στην ΚΥΑ 53571/3839/6.9.2000, καθώς και την παρ. 24 του ίδιου άρθρου, που προβλέπουν ειδικές ρυθμίσεις για κεραιές με εκπομπές χαμηλότερες από συγκεκριμένα όρια.

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

5. Στην παρ. 6 του άρθρου 75 του ν. 4070/2012 (Α' 82) ορίζεται ότι ποσοστό έως 80% του θετικού οικονομικού αποτελέσματος της διαχείρισης, εκάστης διετίας, της Ε.Ε.Τ.Τ. αποδίδεται ως δημόσιο έσοδο στον Κρατικό Προϋπολογισμό. Επίσης, ορίζεται ότι το απομένον ποσοστό έως 20% παραμένει στην Ε.Ε.Τ.Τ. και διατίθεται για δαπάνες της Γενικής Γραμματείας Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ύστερα από απόφαση του ιδίου Υπουργού. Με την προτεινόμενη ρύθμιση γίνονται οι απαραίτητες προσθήκες προκειμένου η απόδοση των διαθεσίμων χρηματικών ποσών να καθίσταται προσφορότερη, σύμφωνα με τις ανάγκες του Κρατικού Προϋπολογισμού, πάντα ύστερα από αιτιολογημένη εισήγηση της αρμόδιας ανεξάρτητης Αρχής (Ε.Ε.Τ.Τ.). Ειδικότερα, με την υπό κρίση ρύθμιση προτείνεται αφενός η παραπάνω απόδοση στον Κρατικό Προϋπολογισμό να γίνεται κάθε έτος, αντί της διετίας που προβλέπεται μέχρι σήμερα. Επίσης, προβλέπεται ότι το πλεόνασμα που προκύπτει από τα αδιάθετα ποσά εκ μέρους της Γενικής Γραμματείας Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων αποδίδεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ως δημόσιο έσοδο στον Κρατικό Προϋπολογισμό, ύστερα από αιτιολογημένη εισήγηση της Ε.Ε.Τ.Τ. Συγκεκριμένα, επιλύεται το ζήτημα της απόδοσης του εκάστοτε σχηματιζόμενου και αδιάθετου αποθεματικού, που παραμένει στην Ε.Ε.Τ.Τ., μετά την αφαίρεση ποσοστού 80% και όσων ποσών διατίθενται με αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για τις ανάγκες της Γενικής Γραμματείας Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων, αφού παρακρατηθούν οι απαραίτητες προβλέψεις εκτάκτων δαπανών και τρεχουσών ταμειακών αναγκών, για τη διασφάλιση της οικονομικής αυτοτέλειας και ανεξαρτησίας της Ε.Ε.Τ.Τ. Κατ' αυτόν τον τρόπο, αφενός διασφαλίζεται η απόδοση εντός του 2014 του ποσοστού από το θετικό οικονομικό αποτέλεσμα της διετίας 2012-2013 βάσει της ισχύουσας διάταξης του Ν. 4070/2012, το οποίο έχει ήδη προϋπολογιστεί και ενσωματωθεί στον Προϋπολογισμό έτους 2014, καθώς και η απόδοση του επιπλέον ποσού από τα αδιάθετα αποθεματικά της Ε.Ε.Τ.Τ. των ετών 1995-2012. Αφετέρου, κατοχυρώνεται εφεξής η απόδοση σε ετήσια βάση, από το 2015 και έπειτα, τόσο του ποσοστού του οικονομικού αποτελέσματος

της προηγούμενης χρήσης όσο και του τυχόν αδιάθετου ποσού του αποθεματικού με την έκδοση των δύο διακριτών αποφάσεων των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, όπως προβλέπεται στη διάταξη.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ Θ'**

### **ΡΥΘΜΙΣΗ ΘΕΜΑΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ**

#### **Άρθρο 55**

##### **Δείκτες Βιωσιμότητας**

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

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

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

Η θεσμοθέτηση με τον Ν. 4155/2013 του κανόνα εγκυρότητας των προσωρινών οικονομικών καταστάσεων να είναι «στο τελευταίο ημερολογιακό τρίμηνο» (31/03, 30/06, 30/09 και 31/12), πριν την υποβολή της αίτησης δημιουργεί ανυπέβλητα προβλήματα στις εργοληπτικές επιχειρήσεις 3<sup>ης</sup> έως 7<sup>ης</sup> τάξης, καθώς σε συνδυασμό με τις διατάξεις του άρθρου 97 του κ.ν. 3669/2008 που ορίζει τις προθεσμίες υποβολής αίτησης αναθεώρησης και του άρθρου 99 του ίδιου νόμου που ορίζει ότι οι οικονομικές καταστάσεις πρέπει να έχουν δημοσιευτεί πριν την υποβολή της αίτησης, στερεί στις εταιρείες το δικαίωμα να προβούν σε διαδικασίες αύξησης μετοχικού κεφαλαίου ή συγχωνεύσεις ώστε να καλύψουν τα κριτήρια αναθεώρησης. Αντ' αυτού η βεβαίωση των προσωρινών οικονομικών καταστάσεων από Νόμιμο Ελεγκτή κατόπιν πλήρους ελέγχου σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Ελέγχου, εξασφαλίζει τη μέγιστη αξιοπιστία των προσωρινών οικονομικών καταστάσεων και τη βέλτιστη λογιστική απεικόνιση και παρακολούθηση των οικονομικών στοιχείων των εταιρειών.

## **Άρθρο 56**

### **Έλεγχος εγγυητικών επιστολών**

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

## **Άρθρο 57**

### **Περιστασιακή απασχόληση**

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

## **Άρθρο 58**

### **Εγγραφή στα έργα ηλεκτρονικού εξοπλισμού**

Με τη ρύθμιση της παραγράφου αυτής δίδεται η δυνατότητα εγγραφής στα έργα ηλεκτρονικού εξοπλισμού ηλεκτρολόγων μηχανικών και ηλεκτρολόγων μηχανικών και μηχανικών ηλεκτρονικών υπολογιστών (Η/Υ), οι οποίοι μετά τον διαχωρισμό του κλάδου Ηλεκτρολόγων Μηχανολόγων Μηχανικών καλύπτουν με το γνωστικό τους αντικείμενο την κατηγορία των έργων αυτών.

## **Άρθρο 59**

### **Έκδοση προσωρινών αδειών λειτουργίας συνεργείων επισκευής και συντήρησης μηχανημάτων έργων (Σ.Ε.Μ.Ε.)**



Για την εύρυθμη λειτουργία του επισκευαστικού κλάδου των μηχανημάτων έργων στη χώρα μας, προτείνεται η χορήγηση προσωρινών αδειών λειτουργίας στα λειτουργούντα συνεργεία επισκευής και συντήρησης μηχανημάτων έργων, μέχρι και την έκδοση του Προεδρικού Διατάγματος, το οποίο προβλέπεται από το άρθρο 6 του νόμου 1575/1985, όπως αυτός ισχύει.

Με την έκδοση του ανωτέρω Προεδρικού Διατάγματος, θα καθοριστούν οι όροι και οι προϋποθέσεις για τη χορήγηση της άδειας άσκησης του επαγγέλματος του τεχνίτη μηχανημάτων έργων, στο πλαίσιο των υποχρεώσεων για την απελευθέρωση των επαγγελματιών, και για τη χορήγηση των αδειών λειτουργίας των συνεργείων. Με το ίδιο ΠΔ θα καθοριστούν επίσης η διαδικασία και τα αρμόδια όργανα για την έκδοση των ανωτέρω αδειών, οι προβλεπόμενες κυρώσεις για τους παραβάτες, οι ελάχιστες προδιαγραφές υγιεινής και ασφάλειας, προστασίας του περιβάλλοντος και οι κανόνες της τέχνης και της επιστήμης. Όταν εκδοθεί το εν λόγω Π.Δ και προκειμένου τα εν θέματι συνεργεία να συνεχίσουν τη λειτουργία τους θα πρέπει οι διαχειριστές αυτών να υποβάλουν όλα τα δικαιολογητικά που θα προβλέπονται σε σχετικά άρθρα του υπόψη προεδρικού διατάγματος, για να τύχουν της χορήγησης των, αορίστου χρονικής ισχύος, αδειών ίδρυσης και λειτουργίας.

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

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

## **Άρθρο 60**

### **Λειτουργικές Δαπάνες εποπτευομένων από το ΥΠΥΜΕΔΙ Νομικών Προσώπων**

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

## **Άρθρο 61**

### **Τροποποίηση του άρθρου 12 του ν. 679/1977**

Με την προτεινόμενη διάταξη προβλέπεται πλέον ρητά ότι οι διατάξεις του άρθρου 12 του ν.679/77, σύμφωνα με τις οποίες οι κύριοι ή κάτοχοι ακινήτων υποχρεούνται να ανέχονται εργασίες για την κατασκευή δημοσίων έργων όπως εγκατάσταση αγωγών, ύδρευσης, άρδευσης και αποχέτευσης, εφαρμόζονται και στα έργα αντιπλημμυρικής προστασίας, στα εγγειοβελτιωτικά έργα και γενικότερα στα συγχρηματοδοτούμενα έργα εθνικού επιπέδου ή στα έργα τα οποία έχουν ανατεθεί με συμβάσεις παραχώρησης που εκτελούνται από τη ΓΓΔΕ ή τα εποπτευόμενα νομικά της πρόσωπα. Επιπλέον, η ρύθμιση αυτή επεκτείνεται και στις ιδιοκτησίες που βρίσκονται εντός οικοδομικών τετραγώνων και οι οποίες έχουν καθοριστεί ως κοινόχρηστοι ή κοινωφελείς χώροι βάσει του εγκεκριμένου σχεδίου πόλεως, σύμφωνα με την πολεοδομική νομοθεσία. Η ρύθμιση αυτή κρίνεται απαραίτητη για

την ταχεία απόκτηση των αναγκαίων εδαφικών εκτάσεων σε εντός σχεδίου περιοχές, προκειμένου να προχωρήσουν χωρίς καθυστερήσεις τα δημόσια έργα εξυπηρέτησης και προστασίας του κοινωνικού συνόλου.

## **Άρθρο 62**

### **Επιθεωρητές Δημοσίων Έργων**

Με την προτεινόμενη διάταξη, οι ρυθμίσεις οι σχετικές με την κατάταξη και μισθολογική εξέλιξη των Οικονομικών Επιθεωρητών και των Επιθεωρητών του Σώματος Επιθεωρητών Ελεγκτών Δημόσιας Διοίκησης που προβλέπονται στις διατάξεις της παρ. 19 του άρθρου 1 του ν.4038/2012 θα εφαρμόζονται ανάλογα και στους Επιθεωρητές Δημοσίων Έργων, προκειμένου να επέλθει βαθμολογική και μισθολογική εξίσωση των Επιθεωρητών Δημοσίων Έργων. Οι Επιθεωρητές Δημοσίων Έργων αποτελούν ελεγκτικό μηχανισμό του κράτους και έχουν ιδιαίτερα καθήκοντα και υποχρεώσεις. Οι επιθεωρήσεις διενεργούνται ως επί το πλείστον σε Διευθύνσεις Τεχνικών Υπηρεσιών των φορέων εκτέλεσης δημοσίων έργων και ως εκ τούτου είναι απαραίτητη η βαθμολογική αντιστοίχιση των ελεγχόντων Επιθεωρητών έναντι των ελεγχόμενων προϊσταμένων των αρμόδιων οργάνων κάθε επιθεωρούμενου έργου.

## **Άρθρο 63**

### **Τροποποίηση του π.δ. 138/2009**

1. Με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 1 καταργείται η υποχρέωση της δέσμευσης του πτυχίου του μελετητή σε εταιρεία που έχει την επαγγελματική της έδρα στον ίδιο νομό που βρίσκεται και η επαγγελματική έδρα του μελετητή. Η υποχρέωση αυτή συνιστά αδικαιολόγητο περιορισμό στην πρόσβαση και στην

άσκηση του επαγγέλματος του μελετητή, είναι αντίθετη με την αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών και ως εκ τούτου πρέπει να καταργηθεί.

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

#### **Άρθρο 64**

##### **Τροποποίηση διατάξεων του ν. 4233/2014**

Με την προτεινόμενη διάταξη επιχειρείται η διόρθωση σφάλματος που εκ παραδρομής εμφιλοχώρησε στο κείμενο του άρθρου 25 του ν. 4233/2014, συνιστάμενο σε εσφαλμένη αναφορά σε περίπτωση του άρθρου 1 του ν. 3419/2005 (Α' 297).

#### **Άρθρο 65**

##### **Έναρξη ισχύος**

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

**Μαρτίου 2014**

**ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ**

**ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ**

**ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ**

**ΓΙΑΝΝΗΣ ΣΤΟΥΡΝΑΡΑΣ**

**ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΙΧΕΛΑΚΗΣ**

**ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**

**ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ**

**ΚΩΣΤΗΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ**

**ΠΑΝΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ**

**ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗΣ ΚΑΙ  
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ**

**ΕΡΓΑΣΙΑΣ, ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ  
ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΙΑΣ**

**ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ**

**ΓΙΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ**

**ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ  
ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ**

**ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ  
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ**

ΜΙΧΑΛΗΣ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ

ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ

**ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ ΚΑΙ  
ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ**

**ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ  
ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ**

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ

ΝΙΚΟΣ ΔΕΝΔΙΑΣ

**ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ**

ΟΛΓΑ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ