

ΈΚΘΕΣΗ ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

ΓΙΑ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ «ΙΔΡΥΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΕΠΙ ΥΔΑΤΙΝΩΝ ΕΠΙΦΑΝΕΙΩΝ, ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών έθεσε σε δημόσια διαβούλευση το σχέδιο νόμου με τίτλο «Ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών, ρυθμίσεις μεταφορών και άλλες διατάξεις», η οποία ξεκίνησε την 12^η Δεκεμβρίου 2019 και ολοκληρώθηκε την 27^η Δεκεμβρίου 2019. Εξαιτίας των σημαντικών θεμάτων που συμπεριλαμβάνονται σε αυτό το σχέδιο νόμου, υπήρξαν αρκετά σχόλια με ουσιαστικό περιεχόμενο, τα οποία λήφθηκαν υπ' όψιν κατά την τελική διαμόρφωση των διατάξεων.

Ειδικότερα:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α' ΙΔΡΥΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΕΠΙ ΥΔΑΤΙΝΩΝ ΕΠΙΦΑΝΕΙΩΝ

1. Στατιστικά στοιχεία

Ο αριθμός των υποβληθέντων σχολίων για τα θέματα ίδρυσης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών του κεφαλαίου Α' ανήλθε στα 78. Στον κατωτέρω πίνακα αποτυπώνονται τα συγκεντρωτικά στατιστικά στοιχεία για τα αποτελέσματα της διαβούλευσης. Στην πρώτη στήλη αναφέρονται τα άρθρα του νομοσχεδίου που κατατέθηκε, στη δεύτερη ο αριθμός που είχε το άρθρο στην διαβούλευση και στην τρίτη ο αριθμός των σχολίων για το συγκεκριμένο άρθρο.

ΑΡΘΡΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΡΘΡΟΥ ΣΤΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΟΛΙΩΝ
ΑΡΘΡΟ 1	1	7
ΑΡΘΡΟ 2	2	11
ΑΡΘΡΟ 3	3	7
ΑΡΘΡΟ 4	4	1
ΑΡΘΡΟ 5	5	1
ΑΡΘΡΟ 6	6	1

ΑΡΘΡΟ 7	7	4
ΑΡΘΡΟ 8	8	3
ΑΡΘΡΟ 9	9	6
ΑΡΘΡΟ 10	10	-
ΑΡΘΡΟ 11	11	2
ΑΡΘΡΟ 12	12	1
ΑΡΘΡΟ 13	13	-
ΑΡΘΡΟ 14	14	1
ΑΡΘΡΟ 15	15	2
ΑΡΘΡΟ 16	16	-
ΑΡΘΡΟ 17	17	-
ΑΡΘΡΟ 18	18	-
ΑΡΘΡΟ 19	19	5
ΑΡΘΡΟ 20	20	4
ΑΡΘΡΟ 21	21	2
ΑΡΘΡΟ 22	22	-
ΑΡΘΡΟ 23	23	-
ΑΡΘΡΟ 24	24	17
ΑΡΘΡΟ 25	25	-
ΑΡΘΡΟ 26	26	-
ΑΡΘΡΟ 27	27	1
Παράρτημα Ι ^α	Παράρτημα Ι ^α	1
Παράρτημα Ιβ	Παράρτημα Ιβ	1
Παράρτημα ΙΙ	Παράρτημα ΙΙ	-
Παράρτημα ΙΙΙ	Παράρτημα ΙΙΙ	-

2. Παρουσίαση σχολίων κατ' άρθρο

Άρθρο 1:

1^ο, 2^ο και 3^ο σχόλιο: Αφορούν σε επιπλέον πλωτά στέγαστρα και πλωτές εξέδρες σε υδατοδρόμια λιμένων και σε υδάτινα πεδία. Σημειώνεται ότι οποιαδήποτε επιπλέον κατασκευή από τις απαραίτητες για την ασφάλεια και εύρυθμη λειτουργία του υδατοδρομίου επιβαρύνει το κόστος κατασκευής του ενώ στα υδάτινα πεδία που χρησιμοποιούνται για έκτακτες πτήσεις δεν μπορεί να επιτρέπονται μόνιμες κατασκευές.

4^ο σχόλιο: Τονίζεται ότι κατά τη χορήγηση άδειας ίδρυσης και λειτουργίας ή άδειας ίδρυσης ή άδειας λειτουργίας ουδεμία δέσμευση θέσεων υδατοδρομίων υπάρχει. Οι κατασκευές αν απαιτούνται (τα μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας δύναται να χρησιμοποιήσουν τις εγκαταστάσεις των λιμένων) είναι μικρής κλίμακας. Η διαδικασία για τη χορήγηση ξεχωριστά της άδειας ίδρυσης και άδειας λειτουργίας παρέχει τις ίδιες δυνατότητες με αυτή της ενιαίας άδειας ίδρυσης και λειτουργίας στους ενδιαφερόμενους και εξαρτάται από τον φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα που παραχωρεί τη χρήση χώρου για το υδατοδρόμιο. Το άρθρο 27 αναφέρεται σε μεταβατικές διατάξεις των ήδη αδειοδοτημένων υδατοδρομίων και δεν αφορά νέες αιτήσεις.

5^ο σχόλιο: Λαμβάνοντας υπόψη ότι οι αρμόδιες υπηρεσίες για τον έλεγχο του Τεχνικού Φακέλου δύναται να τροποποιήσουν στοιχεία αυτού που επηρεάζουν την κατασκευή του υδατοδρομίου, δεν είναι δυνατό και σύννομο η έναρξη των κατασκευών να επιτρέπεται με την υποβολή του Τεχνικού Φακέλου για την έκδοση της Άδειας ίδρυσης Υδατοδρομίου και πριν τη βεβαίωση αποδοχής του .

6^ο σχόλιο: Δεν απαιτείται ενσωμάτωση της επισήμανσης στον ορισμό διότι αυτό είναι πλεονασμός.

7^ο σχόλιο: Αφορά στα υδάτινα πεδία.

Άρθρο 2:

1^ο σχόλιο: Στο νομοσχέδιο περιγράφονται οι απαιτήσεις των εγκαταστάσεων για την ασφάλεια και εύρυθμη λειτουργία των υδατοδρομίων.

2^ο, 7^ο και 9^ο σχόλιο: Πολλές από τις παρατηρήσεις των σχολίων αυτών έχουν ήδη ληφθεί υπόψη στο βαθμό που διευκολύνουν την αδειοδότηση των υδατοδρομίων.

3^ο & 10^ο σχόλιο: σχόλιο: Η κατηγοριοποίηση των υδατοδρομίων δεν είναι δυνατό να προβλεφθεί πάντα εκ των προτέρων και εξαρτάται από την ανάπτυξη των δικτύων που θα δημιουργηθούν. Το γεγονός αυτό διαφοροποιεί τον επιχειρησιακό σχεδιασμό του υδατοδρομίου, αλλάζει τις ανάγκες των φορέων λειτουργίας και συνεπώς την κατηγοριοποίηση των υδατοδρομίων με συνεπώς την επανεξέταση της χορηγηθείσας αδείας του. Επιπροσθέτως, η πρόταση δημιουργίας ενός Φορέα Ελέγχου, Καθορισμού, Έγκρισης και Αδειοδότησης θεμάτων υποδομής κτηριακών και λοιπών εγκαταστάσεων και Αδειοδότησης Υδατοδρομίων δεν ελήφθη υπ' όψιν.

4^ο σχόλιο: Οι προτάσεις της Εθνικής Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.μεΑ.) ελήφθησαν υπ' όψιν.

5°, 8° και 10° σχόλιο: Οι απαιτήσεις των κατάλληλων υποδομών για την λειτουργία ενός Υδατοδρομίου δεν δύνανται να καθορίζονται με ακρίβεια λόγω των ποικίλων παραγόντων που επιδρούν κατά τον καθορισμό τους. Κυριότεροι παράγοντες θεωρούνται π.χ. ο αριθμός των επιβατών κατά την ώρα αιχμής που εκ των προτέρων δεν μπορεί να προσδιοριστεί, υφιστάμενες λιμενικές εγκαταστάσεις, λιμένες τοπικής σημασίας, νομοθετημένα σημεία εισόδου- εξόδου κ.λπ. Για το λόγο αυτό στο εν λόγω άρθρο περιγράφονται οι απαραίτητες εγκαταστάσεις ώστε το υδατοδρόμιο να λειτουργεί με ασφάλεια.

6° σχόλιο: Δεν δυναται σ' αυτό το στάδιο να ληφθεί υπόψη το εν λόγω σχόλιο.

Άρθρο 3:

1°, 2°, 3° και 5° σχόλιο: Έχουν προβλεφθεί οι σχετικές ρυθμίσεις σαφώς χωρίς να επιτρέπουν εξαιρέσεις για τις προϋποθέσεις και όρους λειτουργίας των υδατοδρομίων στην παρούσα παράγραφο και στην παρ. 3(δ) του εν λόγω άρθρου αναφορικά με τις καιρικές συνθήκες που επικρατούν καθώς και στο άρθρο 25 για προσωρινή απαγόρευση.

4° σχόλιο: Το ίδιο με το 6° σχόλιο άρθρο 2.

6° σχόλιο: Δεν περιορίζεται η ίδρυση υδατοδρομίων σε μια λίμνη εφόσον πληρούνται όλες οι νόμιμες προϋποθέσεις για τη λειτουργία τους και συνεπώς εφόσον επιτρέπεται κατά την εξέταση του τεχνικού τους φακέλου στα πλαίσια της ασφαλούς εναέριας κυκλοφορίας και ναυσιπλοΐας.

7° σχόλιο: Ο εν λόγω έλεγχος προβλέπεται στο άρθρο 9 κατά την εξέταση του τεχνικού φακέλου.

Άρθρο 4:

1° σχόλιο: Δεν προβλέπεται σχετική ρύθμιση

Άρθρο 5:

1° σχόλιο: Δεν προβλέπεται τέτοια ρύθμιση.

Άρθρο 6:

1° σχόλιο: Δεν ελήφθη υπ' όψιν.

Άρθρο 7:

1°, 2° και 3° σχόλιο: Η περιβαλλοντική αδειοδότηση διέπεται από τις διατάξεις του ν.4014/2011, οπότε δεν απαιτείται ρύθμιση για τα υδατοδρόμια. Το υδατοδρόμιο σήμερα εμπίπτει στα έργα κατηγορίας Α2 και για το λόγο αυτό απαιτείται εκπόνηση Μ.Π.Ε. και έγκριση αυτής για την έκδοση Α.Ε.Π.Ο.. Στο παρόν νομοσχέδιο προβλέπεται και η ένταξη υδατοδρομίων σε έργα κατηγορίας Β ώστε αυτό να υπάγεται σε Π.Π.Δ.. Η εξουσιοδότηση για την έκδοση της σχετικής υπουργικής αποφάσεως έχει σύντομη προθεσμία (3 μήνες από την έναρξη ισχύος του νόμου) προς απλοποίηση της περιβαλλοντικής αδειοδότησης και επιτάχυνση της διαδικασίας αδειοδότησης. Επιπροσθέτως, αναφέρεται ότι το Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας εκπονεί Ειδικές Περιβαλλοντικές Μελέτες για τον καθορισμό

χρήσεων γης σε περιοχές NATURA ώστε να εκδοθούν τα σχετικά π.δ. για τις χρήσεις γης στις περιοχές αυτές. Το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών έχει ζητήσει τη διερεύνηση ίδρυσης υδατοδρομίων στις περιοχές αυτές.

4^ο σχόλιο: Δεν ελήφθη υπ' όψιν.

Άρθρο 8:

1^ο και 2^ο σχόλιο: Αναφέρεται ότι ο φορέας λειτουργίας είναι υπεύθυνος για την έκδοση των εισιτηρίων και για το λόγο αυτό δεν ελήφθη υπ' όψιν το σχετικό σχόλιο. Επισημαίνεται ότι, η προσέλευση και ενδιαφέρον αεροπορικών εταιρειών έπεται της ίδρυσης ικανού αριθμού υδατοδρομίων.

3^ο σχόλιο: Όλα τα απαραίτητα μέτρα ασφαλείας από έκνομες ενέργειες, ασφάλειας πτήσεων και σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης ρυθμίζονται από γενικότερες διατάξεις κατά λόγο αρμοδιότητας. Στο παρόντα νόμο ρυθμίζονται ειδικότερα για τη λειτουργία υδατοδρομίων διατηρώντας το γενικό νομοθετικό πλαίσιο. Όσο αφορά ειδικότερα για το σκέλος του σχολίου που αφορά στην παρουσία πτηνών σε υδατοδρόμια υπάρχει σχετική ειδική ρύθμιση για την αποφυγή του κινδύνου από τις προσκρούσεις πτηνών με υδροπλάνα.

Άρθρο 9:

Από τα συνολικά 6 σχόλια, τα τρία αφορούν σε έλλειψη προσωπικού στις εμπλεκόμενες υπηρεσίες. Ένα σχόλιο αφορά στην ενεργή εμπλοκή της Ένωσης Πλοιάρχων σε θέματα παρακώλυσης των ακτοπλοϊκών δρομολογίων. Ένα επίσης σχόλιο αφορά στο Πρόγραμμα Ασφαλείας του Υδατοδρομίου και την εναρμόνισή του με τα ευρωπαϊκά και διεθνή πρότυπα, το οποίο και έχει ληφθεί υπόψη.

Άρθρο 11

Υποβλήθηκαν 2 σχόλια. Ένα εκ των οποίων αφορά στην περαιτέρω μείωση των μελών της Επιτροπής Υδατοδρομίων και στη στελέχωσή της αποκλειστικά από υπαλλήλους της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Ωστόσο, δεν ελήφθη υπόψη καθώς κρίθηκε απαραίτητη η στελέχωση της Επιτροπής να γίνεται από εξειδικευμένο προσωπικό των συναρμόδιων Υπηρεσιών και Υπουργείων. Σε ό,τι αφορά στο δεύτερο σχόλιο, η λειτουργία περισσότερων της μίας Επιτροπών κρίνεται μη λειτουργική, άλλωστε όλα τα ειδικότερα θέματα σχετικά με την Επιτροπή Υδατοδρομίων εξετάζονται σε δευτερογενές κανονιστικό πλαίσιο.

Άρθρο 12

Έχει υποβληθεί ένα σχόλιο, η ενσωμάτωση του οποίου δεν κρίθηκε απαραίτητη.

Άρθρο 14

Έχει υποβληθεί ένα σχόλιο και δεν κρίθηκε απαραίτητη η αναδιατύπωση του άρθρου, όπως αυτό διαμορφώθηκε από την καθ' ύλην αρμόδια Υπηρεσία της ΥΠΑ.

Άρθρο 15

Έχουν υποβληθεί 2 σχόλια, η ενσωμάτωση των οποίων δεν κρίθηκε σκόπιμη.

Άρθρο 19

Έχουν υποβληθεί 5 σχόλια τα οποία έχουν ληφθεί υπόψη και το άρθρο στο τελικό σχέδιο νόμου έχει τροποποιηθεί.

Άρθρο 20

Έχουν υποβληθεί 4 σχόλια. Η προτεινόμενη ρύθμιση λαμβάνει εν μέρει υπόψη τα σχόλια αυτά, και έχει αναπροσαρμοσθεί σε θέματα εκπαίδευσης του προσωπικού για συνθήκες εξυπηρέτησης ατόμων με αναπηρία αλλά και δυνατότητα εκπαίδευσης του προσωπικού εκτός Αθηνών.

Άρθρο 21

Έχουν υποβληθεί 2 σχόλια. Η διατύπωση του άρθρου παραμένει μη περιοριστική και κάθε λεπτομέρεια για τις εγκαταστάσεις παροχής καυσίμων στα αεροσκάφη θα ρυθμιστεί με κοινή υπουργική απόφαση των συναρμόδιων Υπουργών.

Άρθρο 24

Για τα σχόλια 1, 2, 5, 6, 7 και 12: Έχουν ληφθεί εν μέρει υπόψη οι σχετικές παρατηρήσεις και έχουν ενσωματωθεί στην αντίστοιχη διάταξη σε ό,τι αφορά τον αριθμό πτήσεων και τις κατηγορίες πτήσεων, όπως πραγματοποιούνται από τις αεροπορικές εταιρείες.

Για τα σχόλια 3, 9, 11, 13, 17: Έχουν ληφθεί υπόψη οι σχετικές παρατηρήσεις και η επεξεργασία τους έχει ενσωματωθεί στην αντίστοιχη διάταξη σε ό,τι αφορά τον αριθμό πτήσεων και τις κατηγορίες πτήσεων, όπως πραγματοποιούνται από τις αεροπορικές εταιρείες.

Για τα σχόλια 4 και 8: Δεν κρίθηκε απαραίτητη η ενσωμάτωσή τους στην παρούσα φάση.

Για το σχόλιο 16: Είναι εκτός προβλέψεων του παρόντος σχεδίου νόμου.

Για το σχόλιο 10: Ελήφθη εν μέρει υπόψη.

Άρθρο 27

Έχει υποβληθεί 1 σχόλιο, του οποίου η ενσωμάτωση δεν κρίθηκε απαραίτητη.

Παράρτημα Ι^α

Έχει υποβληθεί ένα σχόλιο το οποίο και ελήφθη υπόψη στο τελικό κείμενο του σχεδίου νόμου, και ειδικότερα στο άρθρο 2 για τις εγκαταστάσεις των υδατοδρομίων.

Παράρτημα Ιβ

Ομοίως με το Παράρτημα 1^α, έχει υποβληθεί ένα σχόλιο το οποίο και ελήφθη υπόψη στο τελικό κείμενο του σχεδίου νόμου, και ειδικότερα στο άρθρο 2 για τις εγκαταστάσεις των υδατοδρομίων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΟΔΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Ο αριθμός των υποβληθέντων σχολίων για τα θέματα οδικών εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών του κεφαλαίου Β΄ ανήλθε στα σαράντα τρία (43). Στον κατωτέρω πίνακα αποτυπώνονται τα συγκεντρωτικά στατιστικά στοιχεία για τα αποτελέσματα της διαβούλευσης. Στην πρώτη στήλη αναφέρονται τα άρθρα του νομοσχεδίου που κατατέθηκε, στη δεύτερη ο αριθμός που είχε το άρθρο στην διαβούλευση και στην τρίτη ο αριθμός των σχολίων για το συγκεκριμένο άρθρο.

1. Στατιστικά στοιχεία

ΑΡΘΡΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΡΘΡΟΥ ΣΤΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΟΛΙΩΝ
ΑΡΘΡΟ 28	28	4
ΑΡΘΡΟ 29	29	1
ΑΡΘΡΟ 30	30	6
-	31	1
ΑΡΘΡΟ 31	32	-
-	33	-
ΑΡΘΡΟ 32	34	3
ΑΡΘΡΟ 33	35	11
ΑΡΘΡΟ 34	36	-
-	37	-
-	38	-
ΑΡΘΡΟ 35	39	1
ΑΡΘΡΟ 36	40	1
ΑΡΘΡΟ 37	41	15
ΑΡΘΡΟ 38	-	-

ΑΡΘΡΟ 39	42	-
ΑΡΘΡΟ 40	43	-
ΑΡΘΡΟ 41	-	-

2. Παρουσίαση σχολίων κατ' άρθρο

Άρθρο 28 (4 σχόλια)

Το πρώτο σχόλιο αφορούσε ρύθμιση που δεν περιλήφθηκε τελικά στο νομοσχέδιο.

Το δεύτερο σχόλιο τέθηκε υπ' όψιν και έγινε τροποποίηση της διάταξης.

Με το τρίτο σχόλιο προτάθηκε η διατήρηση του ίδιου αριθμού κυκλοφορίας στα φορτηγά που ταξινομούν οι μεταφορικές επιχειρήσεις στη θέση άλλων. Η πρόταση δεν ενσωματώθηκε στο νομοσχέδιο διότι αποτελεί ζήτημα που δεν απαιτεί νομοθετική ρύθμιση και θα τύχει επεξεργασίας από το Υπουργείο προκειμένου να εξεταστεί η δυνατότητα μηχανογραφικής υλοποίησής του.

Με το τέταρτο σχόλιο τονίζεται η ανάγκη απελευθέρωσης του τρόπου απόδειξης της οικονομικής επιφάνειας των μεταφορικών επιχειρήσεων, που είναι άλλωστε ο σκοπός της προτεινόμενης ρύθμισης.

Άρθρο 29 (ένα σχόλιο)

Το μοναδικό σχόλιο στο άρθρο 29 προτείνει την γνωστοποίηση Συμβούλου Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ΣΑΜΕΕ) ως προϋπόθεση έκδοσης άδειας κυκλοφορίας φορτηγού ιδιωτικής χρήσης μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων. Δεδομένου ότι η γνωστοποίηση ΣΑΜΕΕ δεν σχετίζεται με την έκδοση άδειας κυκλοφορίας το οχήματος αλλά με τη λειτουργία των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων, το σχόλιο δεν ενσωματώθηκε στην διάταξη.

Άρθρο 30 (6 σχόλια)

Τα περισσότερα σχόλια αποτυπώνουν την επιτακτική ανάγκη της αγοράς για ενίσχυση του ελεγκτικού μηχανισμού της νομοθεσίας μεταφορών. Θετικά αποτιμάται η αναβάθμιση του ρόλου των μικτών κλιμακίων ελέγχου των Περιφερειών, ενώ ορισμένα εμπειριστατωμένα σχόλια εισηγούνται βαθύτερες δομικές αλλαγές στον μηχανισμό οδικού ελέγχου φορτηγών και λεωφορείων, οι οποίες δεν αποτελούν μεν αντικείμενο ρύθμισης αυτού του νομοσχεδίου αλλά τελούν υπό περαιτέρω επεξεργασία και διαβούλευση μεταξύ συναρμοδίων Υπουργείων, με σκοπό είτε να προωθηθούν με νεότερες νομοθετικές προτάσεις είτε να ρυθμιστούν με κανονιστικές διατάξεις.

Επιπλέον προτάθηκε να μην ευθύνεται η επιχείρηση για τις παραβάσεις της νομοθεσίας περί ωρών οδήγησης και ανάπαυσης που διαπράττει ο οδηγός, όμως το σχόλιο δεν ελήφθη υπ' όψιν διότι η ευθύνη της επιχείρησης για τις παραβάσεις της νομοθεσίας ταχογράφου που

διαπράττει ο οδηγός προβλέπεται στο ενωσιακό δίκαιο (κανονισμός 561/2006, άρθρο 10 παρ. 3).

Τέλος υποβλήθηκε τεχνικό σχόλιο για την διαδικασία ελέγχου της συσκευής του ταχογράφου από συνεργείο κατ' εντολή των αρχών ελέγχου, όμως δεν κρίθηκε αναγκαία η τροποποίηση της διάταξης επειδή τα θέματα απόδειξης ρυθμίζονται από τις εσωτερικές διατάξεις κάθε αρχής ελέγχου και από δικονομικές διατάξεις, αναλόγως της περίπτωσης.

Άρθρο 32 (3 σχόλια)

Τα δύο από τα τρία σχόλια επί τη νέας ρύθμισης για τη μίσθωση αναρίθμων οχημάτων απηχούν τον προβληματισμό του κλάδου των εταιρειών χρηματοδοτικής μίσθωσης οχημάτων για την έκταση εφαρμογής της διάταξης. Επί των σχολίων αυτών παρατηρείται ότι η ρύθμιση αφορά τη μίσθωση οχήματος χωρίς δικαίωμα προαίρεσης για την αγορά του, δηλαδή αφορά σύμβαση διαφορετική από την σύμβαση χρηματοδοτικής μίσθωσης οχήματος. Από την ρύθμιση δεν εξαιρείται καμιά επιχείρηση, δηλαδή οι εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης μπορούν, εάν το επιθυμούν, να δραστηριοποιηθούν και ως επιχειρήσεις εκμίσθωσης αναρίθμων οχημάτων, με τους ίδιους όρους όπως οι λοιπές εμπορικές επιχειρήσεις.

Με το πρώτο σχόλιο προτάθηκε η εξαίρεση των τουριστικών λεωφορείων από τη ρύθμιση για τη μίσθωση αναρίθμων οχημάτων. Το σχόλιο δεν ελήφθη υπ' όψιν.

Ένα σχόλιο υποβλήθηκε στο πρώην άρθρο 31 του νομοσχεδίου, όπως είχε τεθεί σε διαβούλευση, το οποίο άρθρο τελικά απαλείφθηκε από το νομοσχέδιο.

Το πρώην άρθρο 33 του νομοσχεδίου, όπως τέθηκε σε διαβούλευση, δεν ήταν ανοιχτό σε σχολιασμό και τελικώς απαλείφθηκε από το νομοσχέδιο.

Άρθρο 33 (11 σχόλια)

3 σχόλια υποβλήθηκαν σχετικά με διάταξη που δεν περιλήφθηκε στο τελικό σχέδιο νόμου.

1 σχόλιο πρότεινε τροποποιήσεις για την καλύτερη εξυπηρέτηση των Ατόμων με Αναπηρία, οι οποίες ενσωματώθηκαν.

2 σχόλια εκφράζουν αντιρρήσεις για τη δυνατότητα εκπροσώπησης στις Γενικές Συνελεύσεις των ΚΤΕΛ.

1 σχόλιο πρότεινε την τροποποίηση της ημερομηνίας του άρθρου 12 του ν.2963/01 για την ικανοποίηση αιτήσεων για την ενίσχυση της αντικατάστασης λεωφορείων, η οποία πραγματοποιήθηκε.

2 σχόλια αφορούν την πολιτική στον τομέα των υπεραστικών μεταφορών σε σχέση με τον τουριστικό κλάδο, όπως επίσης και τη φορολόγηση των τουριστικών λεωφορείων και δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της συγκεκριμένης διάταξης.

1 σχόλιο προτείνει αναπροσαρμογή των ποσοστών χρηματοδότησης για την αντικατάσταση λεωφορείων

1 σχόλιο εκφράζει επιφυλάξεις για την κατάργηση του Κανονισμού Προσωπικού των ΚΤΕΛ. Ωστόσο με τη συγκεκριμένη διάταξη η νομοθεσία προσαρμόζεται στην ισχύουσα εργατική νομοθεσία στους άλλους κλάδους των μεταφορών.

Άρθρο 35 (1 σχόλιο)

Το σχόλιο προτείνει τη διενέργεια τεχνικών ελέγχων στη θέση συνοδηγού στα υπεραστικά λεωφορεία, οι οποίοι ήδη πραγματοποιούνται κατά την ταξινόμηση και θέση σε κυκλοφορία του οχήματος.

Άρθρο 36 (1 σχόλιο)

Με το σχόλιο προτείνεται η μετατροπή των κυρώσεων που προβλέπονται στη διάταξης σε διοικητικές. Ωστόσο η ρύθμιση προτείνεται για να διασαφηνιστεί η εφαρμοζόμενη κύρωση στην περίπτωση τέλεσης της παράβασης της υποκλοπής από επαγγελματία (λ.χ. Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ, Λεωφορεία ΚΤΕΛ, Τουριστικά λεωφορεία, Λεωφορεία Ιδιωτικής Χρήσης Λ.Ι.Χ.) μεταφορικού έργου άλλης επαγγελματικής κατηγορίας, ιδίως κατόπιν θέσης σε ισχύ του ν.4619/2019 (Α' 95) με τον οποίον κυρώνεται ο Ποινικός Κώδικας.

Άρθρο 37 (15 σχόλια)

4 σχόλια προτείνουν την κατάργηση του ορίου ηλικίας για την κυκλοφορία των τουριστικών λεωφορείων. Με την προτεινόμενη διάταξη δεν θεσπίζεται για πρώτη φορά το όριο, που ήδη ισχύει και έχει στο παρελθόν επανειλημμένα παραταθεί, αλλά απλώς τροποποιεί τον τρόπο υπολογισμού της ηλικίας. Η ύπαρξη ορίου ηλικίας θεωρείται απαραίτητη για την οδική ασφάλεια, με δεδομένο και τον υψηλό μέσο όρο ηλικίας του στόλου των οχημάτων στη χώρα μας.

7 σχόλια διατυπώνουν προτάσεις για παροχή φοροαπαλλαγών και οικονομικής ενίσχυσης των τουριστικών επιχειρήσεων για την αντικατάσταση των λεωφορείων με νεότερα, που προωθείται με την προτεινόμενη διάταξη, οι οποίες δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των διατάξεων αυτών.

1 σχόλιο πρότείνει τροποποιήσεις για την καλύτερη εξυπηρέτηση των Ατόμων με Αναπηρία, οι οποίες ενσωματώθηκαν.

3 σχόλια προτείνουν, για την εφαρμογή του ορίου ηλικίας των 5 ετών για την ταξινόμηση νέων τουριστικών λεωφορείων, να δοθεί ένα διάστημα προσαρμογής για τις επιχειρήσεις που έχουν προβεί στις διαδικασίες αντικατάστασης. Για το λόγο αυτό προστέθηκε διάταξη που προβλέπει μεταβατική περίοδο 3 μηνών.

Τα πρώην άρθρα 37 και 38 του νομοσχεδίου, όπως τέθηκε σε διαβούλευση, δεν ήταν ανοιχτά σε σχολιασμό και τελικώς απαλείφθηκαν από το νομοσχέδιο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ' ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΑΔΕΙΩΝ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

1. Στατιστικά στοιχεία

Ο αριθμός των υποβληθέντων σχολίων για τα θέματα αδειών οδήγησης του κεφαλαίου Γ' ανήλθε στα τέσσερα (4). Στον κατωτέρω πίνακα αποτυπώνονται τα συγκεντρωτικά στατιστικά στοιχεία για τα αποτελέσματα της διαβούλευσης. Στην πρώτη στήλη αναφέρονται τα άρθρα του νομοσχεδίου που κατατέθηκε, στη δεύτερη ο αριθμός που είχε το άρθρο στην διαβούλευση και στην τρίτη ο αριθμός των σχολίων για το συγκεκριμένο άρθρο.

ΑΡΘΡΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΡΘΡΟΥ ΣΤΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΟΛΙΩΝ
ΑΡΘΡΟ 42	44	3
ΑΡΘΡΟ 43	45	-
ΑΡΘΡΟ 44	46	1
ΑΡΘΡΟ 45	47	-
ΑΡΘΡΟ 46	48	-
ΑΡΘΡΟ 47	49	-
ΑΡΘΡΟ 48	-	-

2. Παρουσίαση σχολίων κατ' άρθρο

Τα σχόλια που υποβλήθηκαν επί των άρθρων 42 έως 47 του κατατεθέντος σχεδίου νόμου (άρθρα 44 έως 49 κατά τη διαδικασία διαβούλευσης) είναι μη αξιοποιήσιμα καθόσον δεν αφορούν το αντικείμενο της ρύθμισης για τη χορήγηση προσωρινής άδειας οδήγησης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ' ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

1. Στατιστικά στοιχεία

Ο αριθμός των υποβληθέντων σχολίων για τις λοιπές διατάξεις του κεφαλαίου Δ' του νομοσχεδίου ανήλθε στα εξήντα εννιά (69). Στον κατωτέρω πίνακα αποτυπώνονται τα συγκεντρωτικά στατιστικά στοιχεία για τα αποτελέσματα της διαβούλευσης. Στην πρώτη στήλη αναφέρονται τα άρθρα του νομοσχεδίου που κατατέθηκε, στη δεύτερη ο αριθμός που είχε το άρθρο στην διαβούλευση και στην τρίτη ο αριθμός των σχολίων για το συγκεκριμένο άρθρο.

ΑΡΘΡΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΡΘΡΟΥ ΣΤΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΟΛΙΩΝ
ΑΡΘΡΟ 49	50	1

ΑΡΘΡΟ 50	51	1
ΑΡΘΡΟ 51	52	64
ΑΡΘΡΟ 52	53	--
ΑΡΘΡΟ 53	54	2
ΑΡΘΡΟ 54	-	-
ΑΡΘΡΟ 55	-	-
ΑΡΘΡΟ 56	-	-
ΑΡΘΡΟ 57	-	-
ΑΡΘΡΟ 58	-	-
ΑΡΘΡΟ 59	-	-
ΑΡΘΡΟ 60	-	-
ΑΡΘΡΟ 61	-	-
ΑΡΘΡΟ 62	-	-
ΑΡΘΡΟ 63	-	-
ΑΡΘΡΟ 64	-	-
ΑΡΘΡΟ 65	-	-
ΑΡΘΡΟ 66	-	-
ΑΡΘΡΟ 68	55	-

Άρθρο 49 (1 σχόλιο)

Το σχόλιο δεν αφορά στην ουσία του άρθρου κι ως εκ τούτου είναι μη αξιοποιήσιμο.

Άρθρο 50 (1 σχόλιο)

Το σχόλιο αφορά στην προσθήκη πρόβλεψης αποζημίωσης σε περίπτωση θανάτου υπαλλήλου του κλάδου των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, που δεν έχει συμπληρώσει το

55ο έτος της ηλικίας του ούτε τα 15 έτη υπηρεσίας που προβλέπονται στην παράγραφο 3 του άρθρου 8 του Π.Δ.8/2004. Η εν λόγω πρόταση χρήζει περαιτέρω εξέτασης, κι ως εκ τούτου δεν μπορούσε να συμπεριληφθεί στο παρόν νομοσχέδιο.

Άρθρο 51 (64 σχόλια)

Η διάταξη που είχε τεθεί σε διαβούλευση αφορά στην πρώτη παράγραφο του εν λόγω άρθρου, και συγκέντρωσε τα περισσότερα σχόλια.

Τα 20 εξ αυτών προέρχονταν από υπαλλήλους των κλάδων των Ηλεκτρονικών (ATSEP), καθώς και των υπαλλήλων της ΥΠΑ που εργάζονται σε οργανικές μονάδες της Αεροναυτιλίας με το σύστημα της 24ωρης απασχόλησης, αλλά και από άλλους κλάδους της ΥΠΑ (όπως Ελεγκτές Εναέριας Κυκλοφορίας), οι οποίοι συγκαίρουν την κυβέρνηση για τη διόρθωση της αδικίας που είχε συντελεστεί εις βάρος τους.

Τα 42 σχόλια προέρχονται από υπαλλήλους του κλάδου Πληροφοριών Πτήσεων (AFISO) της ΥΠΑ, οι οποίοι ζητούν να συμπεριληφθούν κι αυτοί στην εν λόγω ρύθμιση. Στα εν λόγω σχόλια εντάσσονται και διαλογικές συζητήσεις για το αν η πρόβλεψη περί 24ωρης απασχόλησης συμπεριλαμβάνει και τον κλάδο των AFISO ή θα πρέπει να γίνει ξεχωριστή μνεία.

Για την αποφυγή παρερμηνειών, καθώς και για την ασφάλεια δικαίου, και με δεδομένο ότι το αίτημά τους υπήρξε ορθό και δεν προκαλούσε καμία απολύτως δημοσιονομική επίπτωση, στο κείμενο του υπό κατάθεση νομοσχεδίου συμπεριλήφθηκε και ο εν λόγω κλάδος.

Ένα (1) σχόλιο αφορούσε στη συμπερίληψη και του κλάδου των Ψυκτικών στην παρούσα διάταξη. Με δεδομένο ότι το άρθρο αφορά όλους τους κλάδους της Αεροναυτιλίας 24ωρης απασχόλησης, αν ο εν λόγω κλάδος πληροί την προϋπόθεση αυτή εντάσσεται στο περιεχόμενο της διάταξης.

Τέλος, ένα (1) σχόλιο αφορούσε στην συμπερίληψη διάταξης για το Επαγγελματικό Ταμείο Υπαλλήλων ΥΠΑ, το οποίο εκφεύγει της ουσίας της εν λόγω διάταξης.

Άρθρο 53 (2 σχόλια)

Ο αριθμός των υποβληθέντων σχολίων στο εν λόγω άρθρο ήταν δύο (2).

Κοινή παρατήρηση και στα δύο (2) προαναφερόμενα σχόλια για το υπόψη άρθρο ήταν, να μην έχει αναδρομική ισχύ η νέα διαδικασία που εισάγει για την έκδοση της πρώτης άδειας κυκλοφορίας μεταχειρισμένων επιβατηγών οχημάτων (κατηγορίας M1 της Οδηγίας 2007/46/ΕΚ) που έχουν ταξινομηθεί πρώτη φορά σε χώρα του εξωτερικού και έχουν εισαχθεί στη χώρα μας ως μεταχειρισμένα.

Στο πρώτο (1ο) εκ των δύο (2) υποβληθέντων σχολίων προτείνεται η διαδικασία έκδοσης της πρώτης άδειας κυκλοφορίας μεταχειρισμένων επιβατηγών οχημάτων (κατηγορίας M1 της Οδηγίας 2007/46/ΕΚ) που έχουν ταξινομηθεί πρώτη φορά σε χώρα του εξωτερικού και έχουν εισαχθεί στη χώρα μας ως μεταχειρισμένα, να ισχύει από 1-1-2020 και στο δεύτερο (2ο) από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του εν θέματι Νόμου.

Η τεκμηρίωση του 1ου σχολίου για την ανάγκη αναδρομικής ισχύος από 01/01/2020 της διάταξης έχει διατυπωθεί με το σκεπτικό ότι οι διατάξεις του καταργούμενου με το άρθρο 67 άρθρου 46 του Ν.4530/2018, τίθενται σε ισχύ από 01/01/2020 βάσει των διατάξεων οικ. 48288/2635/2019 υπουργικής απόφασης «Έναρξη λειτουργίας του Ηλεκτρονικού Συστήματος Καταχώρισης Βεβαιώσεων Μεταχειρισμένων Οχημάτων» (Β' 2550), όπως τροποποιήθηκε με οικ. 64908/3649/2019 όμοια (Β' 3445).. με παρεπόμενη συνέπεια να παγώσουν κυριολεκτικά οι ταξινομήσεις και οι μεταβιβάσεις χιλιάδων μεταχειρισμένων πανελλαδικά. Τέτοιος κίνδυνος όμως δεν ελοχεύει και τούτο διότι με την οικ. 93834/5671/2019 υπουργική απόφαση (Β'4949) μετατέθηκε εν τοις πράγμασι η έναρξη ισχύος του άρθρου 46 του ν.4530/2018 την 01-03-2020, το οποίο όμως εν τω μεταξύ θα έχει καταργηθεί.

Επομένως και προκειμένου να διασφαλιστεί η, κατά το δυνατόν, ασφάλεια των συναλλαγών, η σταθερότητα δικαίου και η αποφυγή οποιασδήποτε τυχόν σύγχυσης στην εγχώρια αγορά των κυκλοφορούντων οχημάτων στη Χώρα μας, κρίθηκε σκόπιμο η ανωτέρω διαδικασία να ισχύει από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του εν θέματι Νόμου και εφεξής.

Επιπλέον, στο πρώτο (1ο) εκ των δύο (2) υποβληθέντων σχολίων προτείνεται, τα παραστατικά αγοράς του μεταχειρισμένου εισαγόμενου επιβατικού αυτοκίνητου οχήματος κατηγορίας Μ1, μεταξύ του εγχώριου εισαγωγέα και του αλλοδαπού κατόχου (διανομέα ή ιδιώτη), να παραμένουν στα κατά τόπους τελωνεία και μόνον εφόσον διαπιστωθεί άλλου είδους παράβαση ή απαιτηθεί περαιτέρω έλεγχος από τις αρμόδιες αρχές, να αίρεται το φορολογικό απόρρητο, όσον αφορά στην τιμή αγοράς του υπόψη οχήματος στο εξωτερικό. Στην υπόψη διάταξη το υπόψη σχόλιο λήφθηκε εν μέρει υπόψη και για αυτό το λόγο σε αυτή δεν προβλέπεται να υποβάλλεται το πρωτότυπο αλλά αντιγράφο του τιμολογίου ή του ιδιωτικού συμφωνητικού πώλησης του οχήματος, που εκδίδεται από τον αλλοδαπό κάτοχο (διανομέα ή ιδιώτη), το οποίο θα τηρείται στον φάκελο της περιφερειακής Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών και με διευκρινιστική εγκύκλιο που θα εκδοθεί κατόπιν της ισχύος του, θα αναφέρεται ότι δεν θα εμφανίζεται σε αυτό, για λόγους φορολογικού απορρήτου, η τιμή αγοράς του στο εξωτερικό.

Τέλος, στο πρώτο (1ο) εκ των δύο (2) υποβληθέντων σχολίων προτείνεται να μην απαιτείται η υποβολή ισχύοντος Πιστοποιητικού Τεχνικού Ελέγχου χωρίς σοβαρές ή επικίνδυνες ελλείψεις (εφόσον το όχημα έχει καταστεί υπόχρεο για έλεγχο) κατά την άφιξη του οχήματος (ΔΑΟ) στη Χώρα μας, ως προαπαιτούμενο για τον εκτελωνισμό και την ταξινόμησή του. Το υπόψη σχόλιο δεν ενσωματώθηκε στο περιεχόμενο της υπόψη διάταξης, προκειμένου να διασφαλιστεί η εισαγωγή μεταχειρισμένων επιβατηγών οχημάτων (κατηγορίας Μ1 της Οδηγίας 2007/46/ΕΚ) χωρίς σοβαρές ή επικίνδυνες ελλείψεις, ή/και με παραποίηση των πραγματικών διανυθέντων χιλιομέτρων τους από την πρώτη ημέρα της κυκλοφορίας τους σε οποιαδήποτε χώρα εντός ή εκτός της Ε.Ε., έως και την ταξινόμησή τους στη Χώρα μας.

Τα ανωτέρω σχόλια ελήφθησαν εν μέρει υπόψη και έχει γίνει αναδιατύπωση του άρθρου 54 του σχεδίου νόμου που τέθηκε σε διαβούλευση (νυν άρθρο 53 του σχεδίου νόμου)