



**ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ
«ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»**

**ΜΕΡΟΣ Α
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ Ε.Δ.Χ. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ**

Με τα άρθρα 1-11 του Κεφαλαίου 1 του Μέρους Α του παρόντος σχεδίου νόμου, επιδιώκεται:

- α) μία συνοπτική αναδιοργάνωση του ρυθμίσεων Λειτουργίας των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων εν είδει κωδικοποίησης των υφιστάμενων εκδοθέντων κανονιστικών κειμένων,
- β) ο εξορθολογισμός του πειθαρχικού δικαίου και η αποκατάσταση των αρχών που διέπουν την πειθαρχική διαδικασία για τους παραβάτες Ιδιοκτήτες-εκμεταλλευτές και οδηγούς αυτοκινήτων Ε.Δ.Χ.,
- γ) η ρύθμιση των οργάνων ελέγχων που ελέγχουν την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος και βεβαιώνουν τις παραβάσεις στις οποίες υποπίπτουν οι παραβάτες ιδιοκτήτες και οδηγοί,
- δ) η εύρυθμη λειτουργία του πειθαρχικού τους συμβουλίου και η επιμήκυνση του χρόνου παραγραφής των πειθαρχικών παραπτωμάτων και
- ε) η κατηγοριοποίηση των παραβάσεων των διατάξεων του παρόντος με σκοπό την διευκόλυνση του αρμόδιου Πειθαρχικού Συμβουλίου και των υπόλοιπων οργάνων ελέγχων να επιβάλλουν τις προβλεπόμενες διοικητικές κυρώσεις καθώς και τα αναλογούντα διοικητικά πρόστιμα

Προς επίρρωση των ανωτέρω με τις παρούσες νομοθετικές ρυθμίσεις επιδιώκεται ο εν γένει εκσυγχρονισμός, η βελτίωση και η αυστηροποίηση του θεσμικού πλαισίου Λειτουργίας των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, με τη σύσταση στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών διαρκούς Επιτροπής για θέματα ελέγχου και αξιολόγησης των υπηρεσιών των Επιβατηγών Δημόσιας Χρήσης (Ε.Δ.Χ.) Αυτοκινήτων.

**Άρθρο 1
Υποχρεώσεις οδηγών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων**

Στο προτεινόμενο άρθρο 1 και πιο συγκεκριμένα στις παραγράφους 1 και 2 αναφέρονται οι απαγορεύσεις και οι υποχρεώσεις των οδηγών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων. Στην παράγραφο 3 ορίζεται ότι με τα Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ επιτρέπεται η μεταφορά ασυνόδευτων, δεμάτων και λοιπών αντικειμένων, έως είκοσι (20) κιλά, εφόσον υπάρχουν συνοδευτικά έγγραφα όπως προβλέπονται από την κείμενη νομοθεσία και ότι στις περιπτώσεις αυτές το ταξίμετρο λειτουργεί όπως και σε κάθε άλλη διαδρομή.

Στις παραγράφους 4, 5 και 6 καθορίζονται τα θέματα μεταφοράς αποσκευών των επιβατών, μεταφοράς εύφλεκτων ή εκρηκτικών υλών, υλικών που ρυπαίνουν το χώρο του αυτοκινήτου, και η μεταφορά κατοικίδιων ζώων.

Τέλος, στην παράγραφο 7 γίνεται αναφορά στη μεταφορά τραυματισμένων προσώπων σε νοσοκομείο, εφόσον αυτό ζητηθεί από αρμόδια αρχή, η οποία επιλαμβάνεται του ατυχήματος.

- 4

Άρθρο 2

Υποχρεώσεις ιδιοκτητών και εκμεταλλευτών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων

Στο προτεινόμενο άρθρο 2 του παρόντος σχεδίου νόμου αναφέρονται οι υποχρεώσεις των ιδιοκτητών ή των εκμεταλλευτών των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων.

Άρθρο 3

Υποχρεώσεις επιβατών που χρησιμοποιούν Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα

Στο προτεινόμενο άρθρο 3, και πιο συγκεκριμένα στις παραγράφους 1, 2, 4 και 5 αναφέρονται οι απαγορεύσεις και οι υποχρεώσεις των επιβατών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων.

Στην παράγραφο 3 ορίζεται ρητά ότι σε περιπτώσεις που οι επιβάτες αναμένουν Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο για μίσθωση και μεταξύ των αναμενόντων, υπάρχουν τυφλοί ή ανάπηροι ή έγκυοι είναι υποχρεωτική η παραχώρηση της προτεραιότητας για μίσθωση σ' αυτούς.

Άρθρο 4

Όργανα ελέγχου

Στο άρθρο 4 ορίζονται τα αρμόδια όργανα (Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου, η Ελληνική Αστυνομία, το Λιμενικό Σώμα, Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, οι Γενικές Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών των οικείων περιφερειών) για τον έλεγχο τήρησης του Κανονισμού Λειτουργίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων και κάθε άλλης συναφούς διάταξης.

Επίσης, προβλέπεται έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία δύναται να συγκροτούνται πρόσθετα κλιμάκια ελέγχου με τη συμμετοχή εκπροσώπου επαγγελματικής οργάνωσης.

Άρθρο 5

Πειθαρχικό Συμβούλιο - Λοιπά όργανα

Στο άρθρο αυτό ρυθμίζεται η σύνθεση και η λειτουργία των Πειθαρχικών Συμβουλίων που είναι αρμόδια για τον έλεγχο της τήρησης και την επιβολή κυρώσεων σχετικά με τους κανονισμούς λειτουργίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων.

Επίσης, ορίζεται ότι τα πειθαρχικά συμβούλια δύνανται να συγκροτούνται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών αν παρέλθει άπρακτο χρονικό διάστημα δύο (2) μηνών για τη συγκρότησή τους από τον Περιφερειάρχη.

Τέλος, ορίζεται ότι με απόφαση του Περιφερειάρχη ή του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών δύνανται να οριστούν ως μέλη των Πειθαρχικών Συμβουλίων υπάλληλοι της περιφέρειας ή του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών όταν οι επαγγελματικές οργανώσεις ή/και η οικεία αστυνομική αρχή δεν ανταποκρίνονται στην πρόσκληση για ορισμό εκπροσώπων τους.

Άρθρο 6

Πειθαρχικά παραπτώματα

Στο άρθρο 6 ορίζεται ότι κάθε παράβαση, με πράξη ή παράλειψη, των διατάξεων των άρθρων 1 και 2, αποτελεί πειθαρχικό παράπτωμα. Πειθαρχικό παράπτωμα

επίσης αποτελεί και κάθε καταλογιστέα παράβαση του ποινικού κώδικα ή ειδικών ποινικών νόμων κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του οδηγού.

Άρθρο 7 **Έλεγχος**

Στην παράγραφο 1 ορίζεται ότι ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών δύναται να αναθέτει τον έλεγχο εφαρμογής των διατάξεων του παρόντος και σε άλλα όργανα εκτός από τα προβλεπόμενα στο άρθρο 4.

Στην παράγραφο 2 καθορίζεται η διαδικασία βεβαίωσης των παραβάσεων από τα αρμόδια όργανα ελέγχου και η δυνατότητα του παραβάτη να εκθέσει γραπτά τις απόψεις ή εξηγήσεις, αυτοπροσώπως ή με εκπρόσωπό του, στο Πειθαρχικό Συμβούλιο (Γραμματεία).

Στην παράγραφο 3 καθορίζεται η διαδικασία εκδίκασης της υπόθεσης από το Πειθαρχικό Συμβούλιο και η αποστολή της σχετικής απόφασης στην οικεία ΔΟΥ της κατοικίας του παραβάτη για την είσπραξη του προστίμου.

Στην παράγραφο 4 ορίζεται ότι οι αποφάσεις επιβολής διοικητικών κυρώσεων του Πειθαρχικού Συμβουλίου επιδίδονται στους παραβάτες. Στην παράγραφο 5 ορίζεται το χρονικό διάστημα μέσα στο οποίο ο παραβάτης είναι υποχρεωμένος να υποβάλλει στη γραμματεία του Πειθαρχικού Συμβουλίου αποδεικτικό πληρωμής του προστίμου που του επιβλήθηκε και σε περίπτωση παρέλευσης του διαστήματος αυτού, η διαδικασία αφαίρεσης της ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. από τον Περιφερειάρχη με απόφασή του, μέχρι να υποβληθεί το σχετικό αποδεικτικό πληρωμής.

Στην παράγραφο 6 ορίζονται συγκεκριμένες παραβάσεις για τις οποίες το οικείο Πειθαρχικό Συμβούλιο επιλαμβάνεται τη σχετική εκδίκαση απευθείας και μάλιστα κατά προτεραιότητα.

Άρθρο 8 **Πειθαρχικές Ποινές**

Στην παράγραφο 1 καθορίζονται οι πειθαρχικές ποινές που επιβάλλονται στους παραβάτες των διατάξεων του άρθρου 1.

Στην παράγραφο 2 Οι παραβάσεις κατατάσσονται ανάλογα με την αξιολόγησή τους σε τρεις κατηγορίες: α) χαμηλής αξιολόγησης, β) μεσαίας αξιολόγησης και γ) υψηλής αξιολόγησης.

Στην παράγραφο 3 ορίζονται οι ποινές ανάλογα με την αξιολόγηση της παράβασης.

Στην παράγραφο 4 προβλέπεται έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία οι παραβάσεις του άρθρου 1 κατατάσσονται στις ανωτέρω κατηγορίες και καθορίζονται λεπτομερώς τα διοικητικά πρόστιμα και οι διοικητικές κυρώσεις ανά κατηγορία παράβασης. Στην παράγραφο 5 γίνεται πρόβλεψη για τιμωρία με διοικητικό πρόστιμο δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ καθώς και με αφαίρεση της ειδικής άδειας για έξι (6) μήνες για περιπτώσεις οδηγών που παραβαίνουν διατάξεις του παρόντος Κανονισμού οι οποίες συνδέονται με αποδεδειγμένη χρήση αλκοόλ, τοξικών ουσιών, ναρκωτικών ουσιών θέτοντας σε κίνδυνο τη σωματική ακεραιότητα και την ασφάλεια των επιβατών.

Στην παράγραφο 6 ορίζεται ότι τα διοικητικά πρόστιμα μπορεί να αναπροσαρμόζονται κάθε φορά με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

Τέλος, στην παράγραφο 7 αναφέρεται ότι για ποινές αναφορικά με τις παραβάσεις διατάξεων του παρόντος Κανονισμού Λειτουργίας ΕΔΧ αυτοκινήτων οι οποίες δεν καταγράφονται παραπάνω ρητά ισχύουν οι διοικητικές κυρώσεις που προβλέπονται στα Π.Δ. 243/1987 (Α' 104) και 244/1987 (Α' 104), όπως ισχύουν.

Άρθρο 9 **Εκτέλεση Πειθαρχικής Απόφασης**

Με το άρθρο αυτό ρυθμίζονται τα θέματα εκτέλεσης των πειθαρχικών αποφάσεων.

Άρθρο 10 **Παραγραφή Πειθαρχικών Παραπτώματων και Ποινών**

Με το άρθρο αυτό ρυθμίζεται ότι τα πειθαρχικά παραπτώματα παραγράφονται εφόσον παρέλθουν τρία (3) έτη από την ημέρα που διαπράχθηκαν. Επίσης, ορίζεται ότι πειθαρχικό παράπτωμα που αποτελεί συγχρόνως και ποινικό αδίκημα, δεν παραγράφεται πριν από την εξάλειψη του αξιόποινου του τελευταίου. Ακόμη ορίζεται ότι πειθαρχικά παραπτώματα, που έχουν τελεστεί μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος και για τα οποία έχουν παρέλθει τρία (3) έτη από την ημέρα σύνταξης της έκθεσης βεβαίωσης χωρίς να έχει εκδοθεί πειθαρχική απόφαση, παραγράφονται.

Άρθρο 11

Στην παράγραφο 1 προβλέπεται η σύσταση στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών επταμελούς διαρκούς Επιτροπής για θέματα ελέγχου και αξιολόγησης των υπηρεσιών των Επιβατηγών Δημόσιας Χρήσης (Ε.Δ.Χ.) Αυτοκινήτων. Στην παράγραφο 2 προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία ορίζονται ο πρόεδρος, τα μέλη της επιτροπής, ο γραμματέας με τον αναπληρωτή του και καθορίζεται και ο τρόπος λειτουργίας της. Με την παράγραφο 3 δημιουργείται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών κεντρικό ηλεκτρονικό σύστημα, τηλεφωνικό κέντρο και υπηρεσία σύντομων γραπτών μηνυμάτων (sms) παραπόνων και καταγγελιών των επιβατών για παραβάσεις των διατάξεων του παρόντος. Προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία καθορίζονται όλες οι λεπτομέρειες για την ανάπτυξη, τη λειτουργία και τη συντήρηση του κεντρικού ηλεκτρονικού συστήματος, του τηλεφωνικού κέντρου και της υπηρεσίας σύντομων γραπτών μηνυμάτων (sms). Επίσης, ορίζεται ως αρμόδια υπηρεσία για τη διαχείριση καταγγελιών και παραπόνων των επιβατών για παραβίαση διατάξεων του παρόντος η οικεία Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 **ΑΛΛΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

Άρθρα 12 και 13

Με τις προτεινόμενες διατάξεις των άρθρων 12 και 13 τίθενται για πρώτη φορά ορθολογικοί, βασικοί και αναγκαίοι κανόνες στην παντελώς αρρυθμιστη μέχρι σήμερα αγορά των υπηρεσιών διαμεσολάβησης για την μεταφορά επιβατών, είτε στην περίπτωση μεταφορικού έργου με επιβατηγά δημόσιας χρήσης (ΕΔΧ)

οχήματα (άρθρο 12), είτε στην περίπτωση εκμίσθωσης επιβατηγών ιδιωτικής χρήσης (ΕΙΧ) αυτοκινήτων με οδηγό (άρθρο 13). **Ειδικότερα:**

Άρθρο 12: Ηλεκτρονική ή τηλεφωνική διαμεσολάβηση μεταφοράς επιβατών με οχήματα ΕΔΧ

Στην παράγραφο 1 με απόλυτη συμβατότητα με τα οριζόμενα στις σχετικές διατάξεις του ευρωπαϊκού δικαίου ορίζεται ότι πέραν των δικαιούχων μεταφοράς επιβατών με οχήματα δημόσιας χρήσης (ΕΔΧ) σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 82 και επόμενα του Νόμου 4070/2012, φυσικά ή νομικά πρόσωπα που παρέχουν υπηρεσία ηλεκτρονικής ή τηλεφωνικής διαμεσολάβησης για τη μεταφορά επιβατών με όχημα ΕΔΧ, λογίζεται ότι ασκούν ως κύρια οικονομική δραστηριότητα αυτή της μεταφοράς επιβατών εάν (α) επηρεάζουν την τιμή της υπηρεσίας μεταφοράς αμέσως ή εμμέσως δια της παροχής εκπτώσεων ή επιδοτήσεων κομίστρου ή άλλων τρόπων διαμόρφωσης του τελικά καταβαλλόμενου ποσού από τον καταναλωτή ή (β) επηρεάζουν τις κρίσιμες πτυχές της υπηρεσίας μεταφοράς, θέτοντας προδιαγραφές, που πρέπει να πληρούν τα αυτοκίνητα, πέραν των νομίμων. Στην περίπτωση αυτή που η υπηρεσία ηλεκτρονικής ή τηλεφωνικής διαμεσολάβησης είναι απλώς επικουρική και δευτερεύουσα ασκείται κατόπιν άδειας σύμφωνα με τους όρους και προϋποθέσεις της παρ. 2.

Με την παρ. 2 ορίζονται τα δικαιολογητικά που υποβάλλει για τη χορήγηση άδειας ο φορέας ηλεκτρονικής ή τηλεφωνικής διαμεσολάβησης, ο οποίος έχει ως μία από τις κύριες οικονομικές δραστηριότητες αυτή της μεταφοράς επιβατών, που είναι τα εξής:

α) Αίτηση του φυσικού ή νομικού προσώπου. Στην περίπτωση που ο αιτών είναι νομικό πρόσωπο, την αίτηση μαζί με τα κατά περίπτωση νομιμοποιητικά έγγραφα υποβάλλει ο νόμιμος εκπρόσωπός του. Σε περίπτωση αίτησης νομικού προσώπου, που έχει την έδρα του σε χώρα εντός της ευρωπαϊκής ένωσης, ορίζεται με την αίτηση αντίκλητος και αναπληρωτής του, που κατοικεί ή εδρεύει στη χώρα και δηλώνονται τα εξής στοιχεία του : ονοματεπώνυμο/επωνυμία, ΑΔΤ, ΑΦΜ, ΔΟΥ, διεύθυνση και τηλέφωνα επικοινωνίας. Σε περίπτωση θανάτου του αντικλήτου αυτός αντικαθίσταται εντός δύο (2) μηνών με αίτηση του φορέα διαμεσολάβησης. Σε περίπτωση που νομικό πρόσωπο, που έχει την έδρα του σε χώρα εντός της ευρωπαϊκής ένωσης, λάβει την άδεια, υποχρεούται να ενημερώνει το Μητρώο της παρ. 10 εντός πέντε (5) ημερών για την αλλαγή της εκπροσώπησης του.

Σε περίπτωση αίτησης φυσικού ή νομικού προσώπου από χώρα εκτός της ευρωπαϊκής ένωσης, είτε θα ιδρύει εταιρεία με έδρα την Ελλάδα δια της οποίας θα υποβάλλεται η αίτηση και θα ασκεί τη δραστηριότητα είτε θα ιδρύει υποκατάστημα. Στην περίπτωση που ιδρύει υποκατάστημα, ορίζεται υπεύθυνος άσκησης της δραστηριότητας διαμεσολάβησης στην Ελλάδα, ο οποίος ευθύνεται αλληλεγγύως και εις ολόκληρον με τον φορέα διαμεσολάβησης για κάθε ευθύνη του τελευταίου που προκύπτει με βάση τις διατάξεις του παρόντος και της φορολογικής νομοθεσίας. Σε περίπτωση θανάτου του υπεύθυνου άσκησης δραστηριότητας αυτός αντικαθίσταται εντός δεκαπέντε (15) ημερών με αίτηση του φορέα διαμεσολάβησης. Σε περίπτωση που νομικό πρόσωπο, που έχει την έδρα του σε χώρα εκτός της ευρωπαϊκής ένωσης, λάβει την άδεια, υποχρεούται να ενημερώνει το Μητρώο της παρ. 10 εντός πέντε (5) ημερών για την αλλαγή της εκπροσώπησης και της έδρας της εταιρείας στην Ελλάδα δια της οποίας ασκείται η δραστηριότητα ή για την αλλαγή της εκπροσώπησης και της έδρας του υποκαταστήματος.

β) Παράβολο δημοσίου χιλίων (1.000) ευρώ.

γ) Αν, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2472/1997 (Α' 50), γίνεται επεξεργασία προσωπικών δεδομένων, κατά την υπηρεσία διαμεσολάβησης, επικυρωμένο αντίγραφο της έγγραφης γνωστοποίησης από τον υπεύθυνο επεξεργασίας προς

την Αρχή Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων για τη σύσταση και λειτουργία αρχείου ή την έναρξη της επεξεργασίας και, αν γίνεται επεξεργασία ευαίσθητων προσωπικών δεδομένων, επικυρωμένο αντίγραφο της άδειας της Αρχής Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων. Αν δεν γίνεται επεξεργασία προσωπικών δεδομένων ή ευαίσθητων προσωπικών δεδομένων ο αιτών υποβάλλει υπεύθυνη δήλωση για αυτό. Σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων της παρούσας περίπτωσης, όπως σε περίπτωση που, παρότι γίνεται επεξεργασία προσωπικών δεδομένων ή ευαίσθητων προσωπικών δεδομένων, έχει δηλωθεί από τον αιτούντα το αντίθετο, επιβάλλεται η αφαίρεση της άδειας για δύο (2) έτη.

Η αρμόδια υπηρεσία οφείλει εντός τριάντα (30) ημερών να εκδώσει την άδεια. Σε περίπτωση παρέλευσης άπρακτης της παραπάνω προθεσμίας τεκμαίρεται ως εκδοθείσα η άδεια.

Μέχρι την έκδοση των αναγκαίων πράξεων για την ηλεκτρονική διεξαγωγή της διαδικασίας αδειοδότησης αυτή διεξάγεται εγγράφως.

Προκειμένου να παρέχεται η δυνατότητα ευχερούς και αποτελεσματικού ελέγχου από τις αρχές οι φορείς διαμεσολάβησης, οι οποίοι έχουν λάβει την άδεια της παραγράφου 2 υποχρεούνται με βάση την παρ. 5 χωρίς υπαίτια καθυστέρηση να καταχωρούν στο Μητρώο της παρ.10, τους όρους χρήσης της υπηρεσίας διαμεσολάβησης όπως εκάστοτε ισχύουν, τα στοιχεία των ιδιοκτητών ή των οδηγών των ΕΔΧ οχημάτων, εφόσον είναι αυτοί οι χρήστες, που κάνουν αποδεκτούς τους ανωτέρω όρους, τις άδειες κυκλοφορίας των ΕΔΧ οχημάτων και τις ειδικές άδειες οδήγησης των οδηγών των ΕΔΧ οχημάτων. Εναλλακτικά αντί των στοιχείων των ιδιοκτητών ή των οδηγών των ΕΔΧ οχημάτων, εφόσον είναι αυτοί οι χρήστες, που κάνουν αποδεκτούς τους όρους χρήσης της υπηρεσίας διαμεσολάβησης και των παραπάνω όρων, όπως εκάστοτε ισχύουν, επιτρέπεται η καταχώριση οποιουδήποτε τύπου σύμβασης μεταξύ των παραπάνω προσώπων και του φορέα διαμεσολάβησης. Αν η σύμβαση για τη χρήση της υπηρεσίας διαμεσολάβησης καταρτίζεται από τους οδηγούς καταχωρούνται και τα στοιχεία των ιδιοκτητών των οχημάτων. Η καταχώριση των στοιχείων γίνεται ανά ΕΔΧ όχημα.

Περαιτέρω με την παρ. 6 προβλέπεται σύστημα ποινών απολύτως προσανατολισμένο τόσο στην ανάγκη αποτροπής του φαινομένου άσκησης διαμεσολαβητικής δραστηριότητας με τα χαρακτηριστικά της κύριας οικονομικής δραστηριότητας μεταφοράς επιβατών όσο και στα ειδικά δεδομένα της νέας δραστηριότητας, που επιβάλλουν κλιμάκωση των κυρώσεων

Ειδικότερα : α) Σε περίπτωση μη εμπρόθεσμης, σύμφωνα με την παρ. 2, αντικατάστασης του αντικλήτου σε περίπτωση θανάτου επιβάλλεται στον φορέα ηλεκτρονικής ή τηλεφωνικής διαμεσολάβησης πρόστιμο ποσού 1.000 ευρώ.

Σε περίπτωση μη εμπρόθεσμης, σύμφωνα με την παρ. 2, αντικατάστασης του υπεύθυνου άσκησης δραστηριότητας σε περίπτωση θανάτου αναστέλλεται η ισχύς της άδειας και εφαρμόζεται η παρ. 7 μέχρι τον ορισμό νέου υπεύθυνου άσκησης δραστηριότητας.

β) Σε περίπτωση παύσης της λειτουργίας της εταιρείας ή του υποκαταστήματος στη χώρα, φυσικού ή νομικού προσώπου από χώρα εκτός ευρωπαϊκής ένωσης, ανακαλείται η άδεια της παρ. 2 και εφαρμόζεται η παρ. 7.

γ) Για την μη καταχώριση της άδειας κυκλοφορίας ΕΔΧ οχήματος ή της ειδικής άδειας οδήγησης οδηγού, επιβάλλεται την πρώτη φορά πρόστιμο πέντε χιλιάδων (5.000) ευρώ την δεύτερη φορά πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ, την τρίτη φορά ανάκληση της άδειας για δύο (2) μήνες και την τέταρτη φορά ανάκληση της άδειας για δύο (2) χρόνια. Για τις λοιπές παραβάσεις των διατάξεων του παρόντος καθώς και των διατάξεων, που καθορίζουν το πλαίσιο διαμόρφωσης της τιμής της υπηρεσίας της μεταφοράς, διατυπώνεται την πρώτη φορά σύσταση στον φορέα διαμεσολάβησης, την δεύτερη φορά επιβάλλεται πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000)

ευρώ, την τρίτη φορά πρόστιμο είκοσι πέντε χιλιάδων (25.000) ευρώ, την τέταρτη φορά πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) ευρώ και την πέμπτη φορά ανάκληση της άδειας της παρ. 2. και εφαρμόζεται η παρ. 7 καθώς και απαγορεύεται για διάστημα 2 ετών να ιδρύσει και λειτουργήσει άλλον φορέα διαμεσολάβησης. Σε περίπτωση νομικού προσώπου στην παραπάνω απαγόρευση υπόκειται και ο διαχειριστής του.

δ) Στον οδηγό του ΕΔΧ αυτοκινήτου, που συμβάλλεται με φορέα διαμεσολάβησης του πρώτου εδαφίου της παρ. 1 και στερείται ειδικής άδειας οδήγησης επιβάλλεται αφαίρεση της άδειας οδήγησης για δύο (2) χρόνια.

ε) Στον κύριο του ΕΔΧ οχήματος, που εκτελεί παρανόμως έργο σε συνεργασία με φορέα διαμεσολάβησης επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο ανερχόμενο σε πέντε χιλιάδες (5.000) ευρώ. Σε περίπτωση υποτροπής το ποσό διπλασιάζεται.

στ) Σε περίπτωση λειτουργίας φορέα διαμεσολάβησης χωρίς την άδεια της παρ. 2, παρότι όφειλε να αδειοδοτηθεί, επιβάλλεται πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) ευρώ, εφαρμόζεται η παρ. 7 και απαγορεύεται για διάστημα δύο (2) ετών να ιδρύσει και λειτουργήσει άλλον φορέα διαμεσολάβησης. Σε περίπτωση νομικού προσώπου στην παραπάνω απαγόρευση υπόκειται και ο διαχειριστής του.

Με την παρ. 7 ορίζεται ότι σε περίπτωση λειτουργίας άνευ άδειας φορέα διαμεσολάβησης, ο οποίος όφειλε να λάβει την άδεια της παρ. 2, η αρμόδια υπηρεσία κοινοποιεί την σχετική απόφαση επιβολής προστίμου ή άλλης κύρωσης προς την υπηρεσία δίωξης ηλεκτρονικού εγκλήματος, για την διεκπεραίωση της διακοπής λειτουργίας τυχόν διαδικτυακού ιστότοπου του φορέα και κάθε είδους εφαρμογών σε κινητά τηλέφωνα, ηλεκτρονικούς υπολογιστές και άλλα μέσα.

Με την παρ. 9 ορίζεται σαφώς για λόγους προστασίας των δημοσίων εσόδων και αποφυγής φαινομένων καταχρηστικών πρακτικών φοροαποφυγής ότι τα έσοδα από την άσκηση της δραστηριότητας διαμεσολάβησης, οπουδήποτε και αν αυτή διενεργείται, φορολογούνται με βάση την κείμενη φορολογική νομοθεσία, εφόσον η μεταφορά διενεργείται εντός της ελληνικής επικράτειας. Επίσης ορίζεται ότι Οι φορείς διαμεσολάβησης εκδίδουν διαφορετικά φορολογικά στοιχεία προς τον καταναλωτή και διαφορετικά προς τους οδηγούς και τους ιδιοκτήτες των οχημάτων.

Με την παρ. 11 ορίζεται με στόχο τη διασφάλιση αποτελεσματικού ελέγχου της ρυθμιζόμενης δραστηριότητας ότι τα αρμόδια όργανα ελέγχου επιτρέπεται να συνδέονται και να έχουν πρόσβαση στην βάση δεδομένων των φορέων διαμεσολάβησης αναφορικά με τα εκτελούμενα δρομολόγια με τήρηση της νομοθεσίας για την προστασία των προσωπικών δεδομένων.

Με την παρ. 13. διευκρινίζεται ρητά ότι φορέας διαμεσολάβησης που έχει ως κύρια οικονομική δραστηριότητα αυτή της μεταφοράς επιβατών σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 του παρόντος καθώς και τις διατάξεις της παρ. 1 του επόμενου άρθρου πρέπει να αδειοδοτείται σύμφωνα με τις διατάξεις και των δύο άρθρων.

Τέλος με την παρ. 14 ορίζεται ότι οι άδειες του παρόντος είναι αμεταβίβαστες.

Άρθρο 13: Ηλεκτρονική ή τηλεφωνική διαμεσολάβηση για την ενοικίαση επιβατικών ιδιωτικής χρήσης οχημάτων με οδηγό

Στο άρθρο 13 οι ρυθμίσεις που περιλαμβάνονται είναι αντίστοιχες με αυτές του άρθρου 12 με τις προσήκουσες διαφοροποιήσεις λόγω του ότι αφορούν τη διαμεσολάβηση για την ενοικίαση επιβατικών ιδιωτικής χρήσης οχημάτων με οδηγό.

Άρθρο 14

Ρυθμίσεις θεμάτων Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων

Με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 1 εντάσσονται τα πολυμορφικά ενός όγκου στα Ε.Δ.Χ. με μετρητή (ΤΑΞΙ) και ορίζεται ότι εφόσον δύνανται να μεταφέρουν αναπηρικό αμαξίδιο μπορούν να έχουν στα εξαρτήματα ράμπα και υποχρεωτικά ιμάντες στήριξης και ασφάλειας του αμαξιδίου καθώς και οποιοδήποτε τεχνικό μέσο διευκολύνει την πρόσβαση των ΑμεΑ στο όχημα ταξί και επιτρέπεται να διενεργούν μεταφορά ΑΜΕΑ.

Με τη διάταξη της παραγράφου 2 δίνεται η δυνατότητα μεταβολής των εδρών (π.χ. συνένωση) με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία εκδίδεται μετά από εισήγηση του οικείου περιφερειακού συμβουλίου. Καλύπτεται έτσι το αίτημα περιφερειών για να υπάρχει δυνατότητα τροποποιήσεων, αφού στην παράγραφο 3 του άρθρου 83 του ν.4070/2012 (Α' 82), αναφέρεται ότι οποιοσδήποτε μεταβολές στις έδρες θα έπρεπε να είχαν συντελεστεί εντός διαστήματος δύο (2) μηνών από την έναρξη ισχύος του νόμου.

Με την παράγραφο 3 γίνεται διευκρίνιση ότι, για τον υπολογισμό του μέγιστου αριθμού αδειών κυκλοφορίας, στις διανυκτερεύσεις δεν περιλαμβάνονται όσες οφείλονται σε έκτακτα γεγονότα, όπως εισροές μεταναστών, σεισμοί κ.λπ. Η διευκρίνιση κρίνεται αναγκαία λόγω της αύξησης των διανυκτερεύσεων που παρατηρείται στα νησιά από πρόσφυγες.

Με την παράγραφο 4 τροποποιείται ο πληθυσμός ενός νησιού κάτω από τον οποίο χορηγείται άδεια ΕΔΧ. Ο αριθμός αυτός είναι σήμερα 250 και με τη διάταξη αυτή γίνεται 335. Ο λόγος που γίνεται αυτή η τροποποίηση είναι ότι από τον μαθηματικό τύπο της παραγράφου 2 του άρθρου 85 του ν. 4070/2012 (Α'82), δεν προκύπτει καμία άδεια αν ο πληθυσμός είναι κάτω από 335 άτομα. Συνεπώς, στην υφιστάμενη κατάσταση υπάρχει κενό όταν ο πληθυσμός είναι μεταξύ 250 και 335 ατόμων. Επίσης, με σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτηση των κατοίκων των μικρών νησιών, επιτρέπεται να χορηγούνται δύο άδειες Επιβατηγών Αυτοκινήτων Δημοσίας Χρήσης.

Με τη διάταξη της παραγράφου 5 αναστέλλεται η ισχύς των περιπτώσεων α' και β' της παραγράφου 5 του άρθρου 89 του ν.4070/2012 (Α'82) για χρονικό διάστημα τριών (3) ετών με αναδρομική ισχύ δύο (2) ετών, λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη στήριξης των επαγγελματιών οδηγών Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ αυτοκινήτων λόγω της οικονομικής κρίσης.

Στην παράγραφο 6 ορίζεται ενιαίος χρωματισμός για τα ΕΔΧ αυτοκίνητα ΕΙΔΜΙΣΘ σε ολόκληρη την επικράτεια, ο οποίος καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Προβλέπεται ότι μέχρι την έκδοση της παραπάνω απόφασης τα ΕΔΧ αυτοκίνητα ΕΙΔΜΙΣΘ πρέπει να έχουν μαύρο χρώμα και ότι τα ήδη κυκλοφορούντα ΕΔΧ αυτοκίνητα ΕΙΔΜΙΣΘ πρέπει να αλλάξουν χρωματισμό εντός δύο (2) ετών από την έκδοση της παραπάνω απόφασης.

Στην παράγραφο 7, στο πλαίσιο της ολόπλευρης ρύθμισης των ζητημάτων της αγοράς των υπηρεσιών μεταφορικού έργου, παρέχεται η δυνατότητα σύναψης συμβάσεων και με ΝΠΙΔ.

Με την παράγραφο 8 τροποποιείται η παράγραφος 2 του άρθρου 106 του ν. 4070/2012 και γίνεται εξορθολογισμός της διαδικασίας έκδοσης νέων αδειών, αφού προηγουμένως θα πρέπει να έχει εκδοθεί η απόφαση του άρθρου 85 του ν. 4070/2012, από την οποία φαίνεται αν προκύπτουν νέες άδειες ή όχι. Λύνεται έτσι το πρόβλημα της κατάθεσης αιτήσεων από τους πολίτες, χωρίς να γνωρίζουν αν θα

προκύψουν νέες άδειες ή όχι, με αποτέλεσμα και την αποφόρτιση των οικείων περιφερειών.

Άρθρο 15

Στην παράγραφο στ) του άρθρου 14 του π.δ. 244/1987, που τροποποιείται, αναφέρεται ότι για την οδήγηση αυτοκινήτων ταξί και αγοραίων θα πρέπει ο οδηγός να είναι τουλάχιστον είκοσι ενός (21) χρόνων. Με την τροποποίηση που πραγματοποιείται το όριο ηλικίας γίνεται είκοσι (20) έτη, αλλά για λόγους οδικής ασφάλειας προστίθεται ως προϋπόθεση η διετής εμπειρία.

Άρθρο 16

Με τη ρύθμιση της παραγράφου 1, και προκειμένου να διευκολύνονται στην προσβασιμότητά τους τα άτομα με εμφανείς βαριές κινητικές αναπηρίες ή τυφλότητα, επιβάλλεται η στάση Ε.Δ.Χ.-Ταξί, για την επιβίβαση ή αποβίβαση αυτών των ατόμων κατά παρέκκλιση κάθε άλλης διάταξης. Επίσης, προβλέπονται πρόστιμα σε περίπτωση παράβασης και κυρώσεις σε περίπτωση υποτροπής εντός τριών (3) ετών.

Με τη ρύθμιση της παραγράφου 2 -κατ' αναλογία της ρύθμισης της παραγράφου 1 και για τους ίδιους λόγους, ορίζεται ότι σε περίπτωση που φορέας διαμεσολάβησης ή ΕΔΧ όχημα συνδεδεμένο με αυτόν αρνηθούν την κατάρτιση σύμβασης με άτομο με εμφανείς βαριές κινητικές αναπηρίες ή τυφλότητα επιβάλλεται η αφαίρεση της άδειας για δύο (2) έτη και απαγορεύεται τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα που ίδρυσαν τον φορέα διαμεσολάβησης να ιδρύσουν άλλον φορέα διαμεσολάβησης είτε αμέσως είτε διά συγγενών μέχρι β' βαθμού είτε δια νομικών προσώπων στα οποία ορίζουν ή ελέγχουν την διοίκηση ή κατέχουν την πλειοψηφία του κεφαλαίου. Στην παραπάνω απαγόρευση υπόκεινται και τα μέλη διοίκησης του νομικού προσώπου ή τα πρόσωπα που κατέχουν την πλειοψηφία του κεφαλαίου της εταιρείας.

Άρθρο 17

Με το άρθρο αυτό, για λόγους οδικής ασφάλειας και μείωσης των ατυχημάτων από την άναρχη από/επιβίβαση επιβατών, ορίζεται ότι στο βασικό ή κύριο οδικό δίκτυο των πρωτευουσών των περιφερειακών ενότητων οι αρμόδιοι φορείς υποχρεούνται να καθορίσουν θέσεις στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) και αποεπιβίβασης για τα ΕΔΧ Ταξί εντός δεκαοκτώ (18) μηνών. Ως αρμόδιοι φορείς για την περιφέρεια Αττικής και την περιφερειακή ενότητα Θεσσαλονίκης ορίζονται ο ΟΑΣΑ και ο ΟΣΕΘ αντίστοιχα μετά από γνώμη των αρμόδιων Δήμων. Η παραπάνω προθεσμία για την για την περιφέρεια Αττικής και την περιφερειακή ενότητα Θεσσαλονίκης ορίζεται σε δύο (2) χρόνια.

Επίσης, καθορίζονται οι μέγιστες αποστάσεις μεταξύ των θέσεων στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) των θέσεων αποεπιβίβασης, ενώ δίνεται η δυνατότητα να υπάρξει απόκλιση σε περίπτωση τεχνικών κωλυμάτων, μετά από τεκμηριωμένη με βάση μελέτη εισήγηση του Δήμου ή του αρμόδιου φορέα και έγκριση της αρμόδιας υπηρεσίας της Διεύθυνσης Οδικών Υποδομών.

Ακόμα, προβλέπεται η επιβολή προστίμων σε περίπτωση μη καθορισμού των ως άνω θέσεων επιβάλλεται για κάθε έτος, που παρέρχεται άπρακτο, από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, ανάλογα με τα πληθυσμιακά χαρακτηριστικά του δήμου.

Τέλος, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία επιτρέπεται να καθορίζονται οι λεπτομέρειες για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος καθώς και για τη διαδικασία επιβολής του παραπάνω προστίμου.

Άρθρο 18

Μητρώο

Με τη διάταξη αυτή, προβλέπεται η δημιουργία ψηφιακού Μητρώου ΕΔΧ αυτοκινήτων στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, στο οποίο θα καταχωρούνται και θα τηρούνται όλα τα στοιχεία των ΕΔΧ αυτοκινήτων και των οδηγών τους, των φορέων που παρέχουν υπηρεσίες ηλεκτρονικής διαμεσολάβησης, των σχετικών συμβάσεων και των στοιχείων κυκλοφορίας ενός εκάστου των συμβεβλημένων οχημάτων με τους άνω φορείς ηλεκτρονικής διαμεσολάβησης.

Επίσης, γίνεται πρόβλεψη ώστε το ψηφιακό μητρώο να είναι διασυνδεδεμένο με τα προβλεπόμενα στα άρθρα 86 και 96 του ν. 4070/2012 Μητρώα και να αντλεί αυτόματα κάθε δεδομένο, που εισάγεται σε αυτά.

Τέλος, προβλέπεται έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία θα καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για τη δημιουργία, ανάπτυξη, λειτουργία και συντήρηση του ψηφιακού μητρώου, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

Άρθρο 19

Με το άρθρο 19 θεσπίζεται ότι στις μεταβιβάσεις ολόκληρου ή ιδανικού μεριδίου επιβατικού δημόσιας χρήσης (Ε.Δ.Χ.) οχήματος, απαραίτητη προϋπόθεση για την έκδοση από την αρμόδια αρχή νέας άδειας κυκλοφορίας, εκτός των ήδη προβλεπόμενων όρων και προϋποθέσεων από το Ν.Δ. 1146/1972 (Α' 64), το Β.Δ. 109/1973 (Α' 33) και το άρθρο 102 του ν. 4070/2012 (Α' 82), είναι η προσκόμιση από τον αγοραστή δήλωση του πωλητή του οχήματος, στην οποία αναφέρεται ρητώς το συνολικό τίμημα μεταβίβασης του οχήματος και του δικαιώματος χρήσης αυτού ως Ε.Δ.Χ. όχημα και ότι το συνολικό αυτό τίμημα έχει εξοφληθεί εξ' ολοκλήρου.

Σε περίπτωση που έχει εξοφληθεί μέρος του συνολικού τιμήματος μεταβίβασης του οχήματος και του δικαιώματος χρήσης αυτού ως Ε.Δ.Χ. όχημα, τίθεται παρακράτηση κυριότητας στην κατάλληλη θέση στο βιβλιάριο μεταβολών και κυριότητας και κατοχής του οχήματος και εκδίδεται η άδεια κυκλοφορίας του οχήματος με παρακράτηση κυριότητας. Η παρακράτηση κυριότητας αίρεται με την προσκόμιση στην αρμόδια αρχή δήλωσης του πωλητή του οχήματος, ότι το συνολικό τίμημα μεταβίβασης του οχήματος και του δικαιώματος χρήσης αυτού ως Ε.Δ.Χ. όχημα, έχει εξοφληθεί εξ' ολοκλήρου.

Εάν ο αγοραστής του οχήματος παραβιάσει την κατατεθειμένη σύμβαση μεταβίβασης του οχήματος και του δικαιώματος χρήσης αυτού ως Ε.Δ.Χ. όχημα, τότε ο πωλητής δύναται να υποβάλει μονομερή δήλωσή στην αρμόδια υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας για το γεγονός αυτό. Στη συνέχεια η υπηρεσία αυτή θέτει προθεσμία πέντε (5) εργασίμων ημερών προς τον αγοραστή για να προσκομίσει απόδειξη ή δήλωση του πωλητή πλήρους εξόφλησης του συνολικού τιμήματος που προβλέπεται στη σύμβαση μεταβίβασης του οχήματος και του δικαιώματος χρήσης αυτού ως Ε.Δ.Χ. όχημα. Εφόσον δεν προσκομισθεί η παραπάνω απόδειξη ή δήλωση από τον αγοραστή, η ως άνω

υπηρεσία προβαίνει στη μεταβίβαση του οχήματος μετά του δικαιώματος χρήσης αυτού ως Ε.Δ.Χ. όχημα και εκδίδει άδεια κυκλοφορίας αυτού στο όνομα του πωλητή, καθόσον μετά την άπρακτη παρέλευση της τεθείσας προθεσμίας έχει χαθεί κάθε δικαίωμα του αγοραστή επί του οχήματος και του δικαιώματος χρήσης αυτού ως Ε.Δ.Χ. όχημα.

Τέλος επιτρέπεται ο αποχαρακτηρισμός Ε.Δ.Χ. οχήματος, στην άδεια κυκλοφορίας του οποίου έχει τεθεί παρακράτηση κυριότητας, σύμφωνα με τα ανωτέρω και η θέση σε κυκλοφορία νέου οχήματος σε αντικατάσταση αυτού, μόνον εφόσον προσκομισθεί στην αρμόδια αρχή δήλωση του πωλητή του οχήματος, ότι συναινεί ρητά στην πραγματοποίηση της διαδικασίας αποχαρακτηρισμού του Ε.Δ.Χ. οχήματος.

Στην περίπτωση αυτή τίθεται παρακράτηση κυριότητας και για το νέο όχημα στην κατάλληλη θέση στο βιβλιάριο μεταβολών και κυριότητας και κατοχής του οχήματος και εκδίδεται η άδεια κυκλοφορίας του νέου οχήματος με παρακράτηση κυριότητας. Η παρακράτηση κυριότητας αίρεται με την προσκόμιση στην αρμόδια αρχή δήλωσης του πωλητή του οχήματος, ότι το συνολικό τίμημα μεταβίβασης του οχήματος και του δικαιώματος χρήσης αυτού ως Ε.Δ.Χ. όχημα, έχει εξοφληθεί εξ' ολοκλήρου.

Άρθρο 20

Με το άρθρο 20 θεσπίζεται ένα πλήρες και αποτελεσματικό σύστημα ελέγχου της τήρησης των διατάξεων, που ρυθμίζουν την μετακίνηση επιβατών με ενοικιαζόμενο όχημα με οδηγό, και για οποιοδήποτε ΕΙΧ με οδηγό, ώστε να αποτραπούν φαινόμενα καταστρατήγησης των παραπάνω διατάξεων και υποκλοπής του μεταφορικού έργου από τα δημόσιας χρήσης οχήματα με τη μεθόδευση της πρόωρης λύσης των συμβάσεων παρότι έχουν ελάχιστη εκ του νόμου διάρκεια.

Ειδικότερα με την παρ. 1 προβλέπεται το ελάχιστο περιεχόμενο της σύμβασης και η καταχώρισή του στο δημιουργούμενο προς τούτο Ψηφιακό Μητρώο. Επίσης επαπειλούνται αυστηρές κυρώσεις σε περίπτωση μη τήρησης των παραπάνω υποχρεώσεων.

Με την παρ. 2. ορίζεται ότι σε περίπτωση λύσης με οποιονδήποτε τρόπο της σύμβασης προ της παρόδου της ελάχιστης διάρκειας υποβάλλεται, με ευθύνη του εκμισθωτή, εντός 30 λεπτών, ηλεκτρονική γνωστοποίησή της στην αρμόδια Υπηρεσία της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών και απαγορεύεται η σύναψη νέας σύμβασης για το χρονικό διάστημα, που απομένει μέχρι τη συμπλήρωση της ελάχιστης διάρκειας της λυθείσας σύμβασης. Επίσης ορίζεται ότι σε περίπτωση λύσεως σε διάστημα δεκαπέντε (15) ημερών δύο (2) ή περισσότερων συμβάσεων προ της παρόδου της ελάχιστης διάρκειάς τους, ελέγχονται όλες οι συμβάσεις της παρ. 1, λαμβανομένου υπόψη και κάθε άλλου στοιχείου και δεδομένου, όπως τα στοιχεία της εταιρείας, για να διαπιστωθεί αν οι συμβάσεις λύθηκαν με σκοπό την παροχή μεταφορικού έργου ή την καταστρατήγηση των διατάξεων του ά. 19 και όχι στο πλαίσιο της άσκησης δραστηριότητας της εκμίσθωσης ΕΙΧ οχημάτων με οδηγό.

Σε περίπτωση παράβασης των προηγούμενων εδαφίων επιβάλλονται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών ή άλλο οριζόμενο από αυτόν όργανο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στα υπεύθυνα πρόσωπα αυστηρά πρόστιμα.

Αρμόδια όργανα για τον έλεγχο της ορθής ή μη εφαρμογής των παραπάνω διατάξεων ορίζονται επιπλέον των οριζόμενων με βάση την υφιστάμενη κατά την ψήφιση του παρόντος νομοθεσία και το Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών καθώς και κάθε άλλο όργανο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, το οποίο ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

Επίσης παρέχεται η αναγκαία εξουσιοδότηση για την έκδοση των κανονιστικών πράξεων ρύθμισης των λεπτομερειών και τεχνικών θεμάτων εφαρμογής του παρόντος, αλλά και για τη συγκρότηση τριμελούς επιτροπής εξέτασης προσφυγών. Τέλος ορίζεται ρητά ότι η ισχύς των διατάξεων που προϋποθέτουν την δημιουργία του ψηφιακού Μητρώου αρχίζει μετά την δημιουργία του.

Άρθρο 21

Με το άρθρο 21 σε συνέχεια των ρυθμίσεων του προηγούμενου άρθρου ορίζεται ως σημείο έναρξης της μίσθωσης ΕΙΧ οχήματος με οδηγό ορίζεται η έδρα ή το υποκατάστημα ή νομίμως δηλωμένος χώρος στάθμευσης της επιχείρησης που εκμισθώνει το όχημα. Σε περίπτωση παράβασης της παραπάνω διάταξης επιβάλλονται οι κυρώσεις της παρ. 2 του παραπάνω άρθρου.

Άρθρο 22

Σύμφωνα με την παρ.1 του άρθρου 18 του Ν.1903/1990 "Τροποποίηση Κώδικος Οδικής Κυκλοφορίας" (ΦΕΚ Α' 142), όπως συμπληρώθηκε με την παρ.8 του άρθρ.44 του Ν.2963/2001 (ΦΕΚ Α' 268) και αντικαταστάθηκε με την παρ.8 του άρθρ.17 του Ν.3534/2007 (ΦΕΚ Α' 40), *"ο οδηγός παντός οχήματος, ο οποίος διενεργεί επιβατικές μεταφορές με κόμιστρο, οι οποίες έχουν ανατεθεί σε άλλο φορέα ή πρόσωπο σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, καθώς και ο ιδιοκτήτης αυτού, εφόσον είναι πρόσωπο διαφορετικό του οδηγού, τιμωρούνται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι(6) μηνών και χρηματική ποινή τουλάχιστον τριών χιλιάδων(3.000) ευρώ."*

Σύμφωνα με την αιτιολογική έκθεση του παραπάνω νόμου, σκοπός της διάταξης είναι να αποφευχθεί το φαινόμενο της υποκλοπής μεταφορικού έργου από μέσα που δεν έχουν το δικαίωμα αυτό(ΕΙΧ κλπ). Στην εγκύκλιο 416/17.4.2007 του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών που ακολούθησε, αποσαφηνίζεται ότι οι ποινές του άρθρου 17 παρ 8 του Ν.3534/2007 επιβάλλονται σε περίπτωση που ΕΙΧ αυτοκίνητο ή λεωφορείο ΙΧ εκτελεί μεταφορές που έχουν ανατεθεί με νόμο σε άλλους φορείς, π.χ. ταξί ή αστικά και υπεραστικά λεωφορεία. Ήδη σήμερα τέτοιο έργο με το Ν.4070/14 εκτελούν και τα αυτοκίνητα ειδικής μίσθωσης (ΕΙΔΜΙΣΘ), οι λεγόμενες "λιμουζίνες".

Επειδή η γραμματική διατύπωση της διάταξης της παρ.1.του άρθρου 18 του Ν.1903/90 όπως αντικαταστάθηκε το την παρ.8 του άρθρου 17 του Ν.3534/2007 *"ο οδηγός παντός οχήματος"* προκαλεί σύγχυση και δυσερμηνεία ως προς το εύρος εφαρμογής της, προτείνεται η προσθήκη της λέξης ΕΙΧ και η επαναδιατύπωση της σχετικής φράσης *"ο οδηγός παντός ΕΙΧ οχήματος."*

ΜΕΡΟΣ Β

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (Κ.Ο.Κ.)

Άρθρα 23, 24, 25 και 26

Τα τελευταία χρόνια στη χώρα μας κατασκευάζονται υποδομές ποδηλάτων στο αστικό οδικό δίκτυο. Πανελλαδικά, έχει ήδη κατασκευαστεί ένα εκτεταμένο δίκτυο υποδομών ποδηλάτου σε μεγάλες πόλεις, όπως Τρίκαλα, Λάρισα, Λαμία, Πάτρα, Θεσσαλονίκη και Αθήνα, ενώ συνεχίζονται τα έργα επέκτασης για την προαγωγή της βιώσιμης αστικής κινητικότητας με τη διασύνδεση μεταξύ των μέσων μαζικής μεταφοράς και την ενίσχυση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο κ.λπ.)

Η εμπειρία δείχνει ότι σε ορισμένες περιπτώσεις τα έργα υλοποιούνται με ταυτόχρονη εφαρμογή μη νομοθετημένης οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης. Με τις υποδομές ποδηλάτων να αυξάνουν το μερίδιό τους στο αστικό περιβάλλον, υπάρχει άμεση ανάγκη νομοθετικής ρύθμισης για την πρόβλεψη στον ΚΟΚ κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης, καθώς και φωτεινής σηματοδότησης για την κυκλοφορία των ποδηλάτων, που να απευθύνεται τόσο στους ποδηλάτες όσο και στους λοιπούς χρήστες της οδού. Η ανάγκη αυτή καθίσταται ιδιαίτερα επιτακτική στα σημεία του αστικού δικτύου όπου αναπόφευκτα συναντώνται όλοι οι χρήστες της οδού (διασταυρώσεις και διαβάσεις), ώστε να καθίσταται από όλους έγκαιρα αντιληπτή η συνύπαρξη και να προσαρμόζεται κατάλληλα η οδική συμπεριφορά τους.

Οι υπάρχουσες πινακίδες αλλά και ο συνδυασμός αυτών στον ισχύοντα ΚΟΚ δεν καλύπτουν όλες τις περιπτώσεις υποδομών ποδηλάτων. Για παράδειγμα τις διαβάσεις, τη σήμανση για την αποκλειστική λωρίδα ποδηλάτων, τη χρήση των λωρίδων ΜΜΜ όπου επιτρέπεται κλπ. Επίσης, στην ισχύουσα οριζόντια σήμανση στον ΚΟΚ ενώ γίνεται αναφορά σε διαβάσεις ποδηλατών καθώς και σε χρήση ειδικών λωρίδων για κατηγορίες οχημάτων όπως το ποδήλατο, δεν υπάρχουν οι αντίστοιχες πινακίδες κατακόρυφης σήμανσης.

Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις κρίνονται ως απολύτως αναγκαίες καθώς συμβάλλουν στην οδική ασφάλεια όλων των χρηστών της οδού και ενισχύουν τη χρήση του ποδηλάτου στις καθημερινές αστικές μετακινήσεις, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η ασφαλής και ισότιμη χρήση του από τους πεζού, τα ποδήλατα και τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία.

Η εισαγωγή των προτεινόμενων ρυθμίσεων έγινε έπειτα από διαβούλευση με εκπροσώπους συλλόγων ποδηλατικών ενώσεων και αποτέλεσε αντικείμενο συνεδριάσεων της Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής Αναθεώρησης του ΚΟΚ που συστάθηκε με την υπ' αριθ. Δ4α/1224/180/11-4-2012 (ΦΕΚ 215/Υ.Ο.Δ.Δ./2012) απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Άρθρο 27

Με στόχο την βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας και την δίκαιη αντιμετώπιση όλων των χρηστών της οδού, και λόγω της αύξησης της χρήσης του ποδηλάτου, προβλέπεται ότι με Απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών θα καθορίζονται οι κατηγορίες παραβάσεων που αφορούν τη ρύθμιση κυκλοφορίας ποδηλάτων, καθώς και οι επιβαλλόμενες διοικητικές κυρώσεις στους παραβάτες οδηγούς και στους παραβάτες ποδηλάτες.

Άρθρο 28

Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας αποτελεί το βασικό νομικό εργαλείο οδικής ασφάλειας, και ως τέτοιο πρέπει να είναι σε θέση να καθοδηγεί την ανθρώπινη συμπεριφορά. Η συνεχής αναπροσαρμογή του στις διαρκώς μεταβαλλόμενες κοινωνικές και οικονομικές συνθήκες, στην τεχνολογική εξέλιξη, στη βελτίωση της οδικής υποδομής, είναι αναγκαίο να συνοδεύεται από την ανάλυση της συμπεριφοράς των οδηγών και των άλλων χρηστών της οδού, την οποία και στοχεύει να επηρεάσει. Για το λόγο αυτό ένας τέτοιος κανόνας δικαίου θα πρέπει να επικαιροποιείται με βάση την τεκμηρίωση των εμπειρικών δεδομένων, ενώ ταυτόχρονα να είναι εύληπτος, κατανοητός και εφαρμόσιμος με βάση τις σύγχρονες συνθήκες.

Η αποτελεσματικότητα του ΚΟΚ εξαρτάται άμεσα από τη δυνατότητα εφαρμογής του υπό τις κρατούσες συνθήκες με τρόπο άμεσο και λειτουργικό, καθώς και από την αποτρεπτική επίδραση του κυρωτικού πλαισίου που τον συνοδεύει. Κεντρική λογική των παρεμβάσεων στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας είναι η μεγιστοποίηση της αποτελεσματικότητάς του με τη θέσπιση ενός σύγχρονου πλαισίου αντιμετώπισης της παραβατικότητας με ιδιαίτερα αποτρεπτικό χαρακτήρα όσον αφορά στις παραβάσεις εκείνες που θέτουν σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή. Από το 2007, άλλωστε, όπου τροποποιήθηκε για πρώτη φορά ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.) (ν.2696/1999, Α' 57) με το ν. 3542/2007 (Α' 50), μέχρι σήμερα, έχουν μεσολαβήσει εννέα έτη στη διάρκεια των οποίων αρκετές από τις παραμέτρους που επηρεάζουν το επίπεδο συμμόρφωσης των χρηστών του οδικού δικτύου, έχουν μεταβληθεί σημαντικά.

Η τελευταία αναμόρφωση του κυρωτικού πλαισίου του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας με το ν. 3542/2007 (50 Α'/02.03.2007) «Τροποποιήσεις διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κωδ. Ν. 2696/1999, ΦΕΚ 57/Α')» επιχείρησε να θέσει τις βάσεις για τη δημιουργία ενός σύγχρονου κυρωτικού πλαισίου των κανόνων οδικής κυκλοφορίας. Ωστόσο, αφενός η προηγούμενη νομοθετική παρέμβαση υπήρξε αποσπασματική και τα αποτελέσματά της αποδείχτηκαν χωρίς διάρκεια, αφετέρου από την ψήφιση του εν λόγω νόμου μέχρι σήμερα, έχει μεσολαβήσει ένα σημαντικό χρονικό διάστημα, το οποίο χαρακτηρίζεται από σημαντικές αλλαγές και προκλήσεις: την αλλαγή των κοινωνικοοικονομικών δεδομένων ως αποτέλεσμα της οικονομικής κρίσης, την ανάδειξη νέων προκλήσεων για την οδική ασφάλεια μέσα από την αύξηση των ευπαθών χρηστών του οδικού δικτύου (όπως οι ποδηλάτες και οι πεζοί), τη μεταβολή της παραβατικότητας των οδηγών και επιβατών αναφορικά με την τέλεση συγκεκριμένων παραβάσεων (π.χ. η χρήση ζώνης/κράνους, η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλης, η υπέρβαση ορίου ταχύτητας, χρήση κινητού τηλεφώνου), αλλά και τη μείωση του διαθέσιμου εισοδήματος των νοικοκυριών.

Περαιτέρω, μέσα από τη συγκριτική μελέτη των κρατών μελών της Ε.Ε., έχουν εντοπισθεί κοινές πρακτικές για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των κυρωτικών συστημάτων των παραβάσεων οδικής ασφάλειας. Συγκεκριμένα, τα περισσότερα πλέον κράτη μέλη της Ε.Ε. υιοθετούν συστήματα με κατηγοριοποίηση των παραβάσεων σε ομάδες βάσει της επικινδυνότητας και του κόστους τους για το κοινωνικό σύνολο, γεγονός που επαυξάνει τη λειτουργικότητα, τη συνεκτικότητα και τη σαφήνεια του θεσμικού πλαισίου για την οδική ασφάλεια. Ακόμη, λαμβάνοντας υπόψη τη δυσαναλογία των κυρώσεων για παραβάτες με διαφορετική ικανότητα προς πληρωμή σύμφωνα με την εισοδηματική τους κατάσταση, ολοένα και περισσότερα κράτη μέλη της Ε.Ε. υιοθετούν εισοδηματικά κριτήρια στην επιμέτρηση των επιβαλλομένων προστίμων, γεγονός που καθιστά τις κυρώσεις δικαιότερες και την αποτρεπτική τους επίδραση ισχυρότερη. Η εφαρμογή

ενός τέτοιου μέτρου ειδικά σε χώρες με υψηλή εισοδηματική ανισότητα των νοικοκυριών, όπως η Ελλάδα, ανταποκρίνεται σε μεγαλύτερο βαθμό στις επιταγές της αρχής της αναλογικότητας και μπορεί να βελτιώσει σημαντικά το επίπεδο οδικής ασφάλειάς αντί της πρακτικής των ενιαίων προστίμων για όλες τις εισοδηματικές κατηγορίες χρηστών του οδικού δικτύου.

Με δεδομένα τα παραπάνω, στις παραγράφους 1 και 2 γίνεται συστηματοποίηση και κατηγοριοποίηση των κυρώσεων. Προβλέπονται τρεις κατηγορίες παραβάσεων ανάλογα με την επικινδυνότητα της παράβασης (E1, E2, E3), και επίσης κατάταξη ανάλογα με το αν η παράβαση είναι πολύ υψηλής συχνότητας πρόκλησης ατυχημάτων (Σ1) ή αν είναι αντικοινωνικής οδικής συμπεριφοράς (Σ2).

Στην παράγραφο 3 προβλέπεται έκδοση Απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών με την οποία κατατάσσονται στις ανωτέρω κατηγορίες οι παραβάσεις, καθορίζονται τα διοικητικά πρόστιμα και οι διοικητικές κυρώσεις ανά κατηγορία παράβασης καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

Στην παράγραφο 4 προβλέπεται έκδοση Κοινής Απόφασης των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών, με την οποία καθορίζεται η διαδικασία βεβαίωσης και είσπραξης των βεβαιωμένων διοικητικών προστίμων της παραγράφου 2. Με την ίδια απόφαση επιτρέπεται, προκειμένου τα επαπειλούμενα διοικητικά πρόστιμα να επιτελούν αποτελεσματικά την προληπτική και κυρωτική λειτουργία τους, να θεσπίζονται εισοδηματικά ή/και περιουσιακά κριτήρια, σύμφωνα με τα οποία, επιτρέπεται να αυξάνεται το ύψος των διοικητικών προστίμων που προβλέπεται για τις ανωτέρω κατηγορίες παραβάσεων και κατ' ανώτατο όριο μέχρι το τριπλάσιο του βασικού προστίμου. Για την έκδοση της απόφασης του παραπάνω εδαφίου μπορούν να λαμβάνονται υπόψη τα κατάλληλα δεδομένα από την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία και άλλες αρχές και επιστημονικούς ή άλλους φορείς δημόσιους ή ιδιωτικούς.

Στην παράγραφο 5 ορίζεται ότι μέχρι την έκδοση των προβλεπόμενων υπουργικών αποφάσεων από τις παραγράφους 1 και 2, εξακολουθούν να ισχύουν ο Ν.2696/1999 (Α' 57), τα Προεδρικά Διατάγματα, καθώς και οι Υπουργικές Αποφάσεις που έχουν εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση διατάξεων των προηγούμενων Κωδίκων Οδικής Κυκλοφορίας εφόσον δε αντίκεινται στις διατάξεις του παρόντος, με μειωμένα τα διοικητικά πρόστιμα κατά σαράντα τοις εκατό (40%), με εξαίρεση τις παραβάσεις, που συνδέονται με την κατανάλωση αλκοόλ, τις παραβάσεις των διατάξεων της πινακίδας Ρ2 και του ερυθρού σηματοδότη, την επίδειξη ικανότητας, εντυπωσιασμού, ανταγωνισμού ή τέλεση αυτοσχέδιων αγώνων, την παράλειψη ή πλημμελή σήμανση εργασιών που εκτελούνται στις οδούς, καθώς και τις παραβάσεις των διατάξεων με τις οποίες ορίζεται ο τρόπος προσπέρασης οχημάτων.

Με την παρ. 6 ορίζεται ότι σε περίπτωση διάπραξης των παραβάσεων, που συνδέονται με την κατανάλωση αλκοόλ, τις παραβάσεις των διατάξεων της πινακίδας Ρ2 και του ερυθρού σηματοδότη, την επίδειξη ικανότητας, εντυπωσιασμού, ανταγωνισμού ή τέλεση αυτοσχέδιων αγώνων, καθώς και τις παραβάσεις των διατάξεων με τις οποίες ορίζεται ο τρόπος προσπέρασης οχημάτων, για τρίτη φορά εντός διαστήματος πέντε (5) ετών η άδεια οδήγησης αφαιρείται δια βίου.

Με την παρ. 7 ορίζεται ότι η έκπτωση, που παρέχεται κατά το άρθρο 104 του ν. 2696/1999, στο ήμισυ για την καταβολή του διοικητικού προστίμου εντός δέκα ημερών, καταργείται.

Τέλος με την παρ. 8 προβλέπεται η δυνατότητα βεβαίωσης των προστίμων και με ηλεκτρονικό τρόπο.

Άρθρο 29

Με την διάταξη αυτή και μέχρι την έκδοση των Υπουργικών Αποφάσεων που προβλέπονται στο άρθρο 28, προβλέπονται κυρώσεις για συγκεκριμένες παραβάσεις αντικοινωνικής οδικής συμπεριφοράς και συγκεκριμένα για τη χρήση κινητού τηλεφώνου, για παρεμπόδιση πρόσβασης ΑμεΑ και στάθμευση σε θέσεις ΑμεΑ, για κυκλοφορία στη λωρίδα εκτάκτου ανάγκης (Λ.Ε.Α.), για κυκλοφορία/προσπέραση βαρέων οχημάτων στην αριστερή λωρίδα, για ρίψη αντικειμένων ή ουσιών (όπως τσιγάρο) που μπορούν να προκαλέσουν πυρκαγιά ή να ρυπάνουν το περιβάλλον, για μη χρήση ζώνης ασφαλείας ή κράνους και για μη χρήση ειδικών μέσων συγκράτησης και προστασίας κατά τη μεταφορά παιδιών. Οι κυρώσεις για τις συγκεκριμένες παραβάσεις αποτελούν ξεχωριστή νομοθετική πρωτοβουλία καθώς έχει διαπιστωθεί ότι αποτελούν καθημερινό φαινόμενο οδικής συμπεριφοράς με σοβαρό αντίκτυπο στην προστασία της ζωής γενικότερα και των ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων συγκεκριμένα.

Επίσης προβλέπονται οι κυρώσεις σε περίπτωση υποτροπής εντός διαστήματος έξι (6) μηνών.

Τέλος, στην παράγραφο 2 καθορίζεται ότι σε κάθε περίπτωση αφαίρεσης των πινακίδων από τα αρμόδια όργανα γίνεται καταχώριση στο σύστημα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, στο οποίο τηρούνται τα στοιχεία των οχημάτων.

Εξάλλου με την παράγραφο 3 ορίζεται ότι δεν αφαιρούνται οι κρατικές πινακίδες και η άδεια κυκλοφορίας των οδικών οχημάτων που ανήκουν στις νόμιμα λειτουργούσες επιχειρήσεις εκμίσθωσης αυτών, κατά τη διάρκεια της μίσθωσης και των οχημάτων δημόσιας χρήσης για τις παραβάσεις της παράνομης στάθμευσης και τις λοιπές θεσπιζόμενες με τα άρθρα 28 και 29 του σχεδίου νόμου.

Άρθρο 30

Τροποποίηση επιτρεπόμενων ορίων ταχύτητας

Με το άρθρο 30, δεδομένου ότι η κίνηση με πολύ χαμηλή ταχύτητα σε αυτοκινητόδρομους και οδούς ταχείας κυκλοφορίας, όπου αναπτύσσονται υψηλές ταχύτητες μπορεί να προκαλέσει ατυχήματα, το κατώτατο όριο ταχύτητας ορίζεται στα 70 χιλιόμετρα την ώρα.

Άρθρο 31

Στην παράγραφο 1, λόγω του μεγάλου αριθμού ατυχημάτων που έχουν σημειωθεί με ελαφρές και βαριές τετράτροχες μοτοσικλέτες έως 125 κυβικά εκατοστά, εισάγεται απαγόρευση κυκλοφορίας τους σε ασφαλτοστρωμένες οδούς και χώρους του άρθρου 1 του ΚΟΚ, ενώ προβλέπεται ότι τις οδούς αυτές επιτρέπεται να τις διασχίζουν μόνο κάθετα. Επίσης εξαιρείται των παραπάνω προβλέψεων η κυκλοφορία των παραπάνω μοτοσικλετών από οδηγούς ΑΜΕΑ.

Ακόμη, προβλέπεται έκδοση Απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία δύνата να προβλέπεται η ειδική εκπαίδευση των οδηγών μοτοσικλετών της παραγράφου αυτής καθώς και οχημάτων, υπαίθριων δραστηριοτήτων, όπως αυτά ορίζονται στην υποπερίπτωση (i) της περίπτωσης στ' και στις υποπεριπτώσεις (i) και (ii) της περίπτωσης ζ' της παραγράφου 2 του άρθρου 4 του Κανονισμού 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του

Συμβουλίου, που είναι σχεδιασμένα για χρήση εντός δρόμου ή και παντός εδάφους, το περιεχόμενο και η διάρκεια της, καθώς και οι όροι, οι προϋποθέσεις και η διαδικασία για την πιστοποίηση των αναγκαίων πρόσθετων δεξιοτήτων για τη χρήση των οχημάτων αυτών καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εκπαίδευση αυτή.

Στην παράγραφο 2 ορίζεται ότι σε περίπτωση εκμίσθωσης μοτοσικλετών ή οχημάτων σε πρόσωπο, που δεν έχει την απαιτούμενη άδεια οδήγησης επιβάλλεται τόσο στον εκμισθωτή όσο και στο μισθωτή και τον οδηγό, αν ο τελευταίος επίσης δεν έχει την κατάλληλη άδεια οδήγησης πρόστιμο ποσού 1.000 ευρώ. Σε κάθε περίπτωση υποτροπής επιβάλλεται πρόστιμο 2.000 ευρώ και δήμευση της μοτοσικλέτας ή του οχήματος. Για την δήμευση συντάσσεται πρωτόκολλο κατάσχεσης από το αρμόδιο όργανο. Τα δημευθέντα δύνανται να παραχωρούνται σε υπηρεσίες ή να εκπλειστηριάζονται με αναλογική εφαρμογή των διατάξεων του ΚΕΔΕ. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών μπορούν να καθορίζονται όλα τα θέματα και οι λεπτομέρειες για την επιβολή της δήμευσης, την παραχώρηση σε υπηρεσίες και τη διαδικασία του πλειστηριασμού. Με την παράγραφο 3 ορίζεται ότι για παραβάσεις της πινακίδας Ρ-40, επιβάλλεται το διοικητικό μέτρο της αφαίρεσης της άδειας κυκλοφορίας μετά των κρατικών πινακίδων του οχήματος για είκοσι (20) ημέρες.

Τέλος με την παράγραφο 4 ορίζεται ότι απαγορεύεται η διενέργεια συγκοινωνιακού έργου με κόμιστρο και στάσεις από τουριστικά λεωφορεία κλειστού τύπου. Οι έλεγχοι για τη διαπίστωση της παράβασης διενεργούνται κατά το λόγο αρμοδιότητάς τους, από τις αδειοδοτούσες υπηρεσίες του Υπουργείου Τουρισμού, τις διευθύνσεις Μεταφορών της Περιφέρειας, την Τροχαία, το Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και τις αρμόδιες υπηρεσίες της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών. Οι εκθέσεις διαπίστωσης των παραβάσεων διαβιβάζονται στις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Τουρισμού για την επιβολή των προβλεπόμενων διοικητικών κυρώσεων.

Άρθρο 32

Με την διάταξη αυτή διευκρινίζεται ότι η εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 1 του άρθρου 46 του ν. 2696/1999 «Κύρωση Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» (Α' 57), όπως ισχύει, δεν επιδρά στην εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου δεύτερου του ν. 4388/2016 (Α' 93) και ότι η ακινητοποίηση οχήματος με βάση το ν. 4388/2016 γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις των παρ. 8 και 12 του άρθρου δεύτερου του ν. 4388/2016.

ΜΕΡΟΣ Γ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΚΑΙ, ΚΤΕΛ

Άρθρο 33 Δικαίωμα μετατροπής ΚΤΕΛ σε ΚΤΕΛ Α.Ε.

Η προτεινόμενη ρύθμιση είναι αναγκαία, κυρίως για λόγους ίσης μεταχείρισης με την πλειονότητα των υπολοίπων ΚΤΕΛ της χώρας, στα οποία δόθηκε η δυνατότητα μετατροπής τους σε ανώνυμες εταιρείες δύο μορφών και συγκεκριμένα ως α'

μορφής (με εισφορά της κυριότητας των λεωφορείων ιδιοκτησίας των μετόχων στην Α.Ε.) ή β' μορφής (με μίσθωση στην Α.Ε. των λεωφορείων φυσικών ή νομικών προσώπων που ήταν ενταγμένα στα ΚΤΕΛ) με το άρθρο 3 του ν.2963/2001.

Άρθρο 34 **Όριο ηλικίας λεωφορείων ΟΑΣΘ**

Σκοπός της ρύθμισης αυτής για τη διάρκεια κυκλοφορίας των λεωφορείων ιδιοκτησίας, προ του ν. 4482/2017, του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης υπολογιζόμενη από την πρώτη ημέρα κυκλοφορίας τους ως καινούριων στα 23 έτη, είναι να υπάρξει ο χρόνος για αξιολόγηση των πραγματικών αναγκών σε λεωφορεία (τύπος, χωρητικότητα, είδος καυσίμου κ.λπ.), με δεδομένο και την ολοκλήρωση των έργων του Μετρό Θεσσαλονίκης το 2020, άρα και την ανάγκη αναπροσαρμογής του στόλου στα δεδομένα που θα προκύψουν από τη ζήτηση μετακινήσεων.

Άρθρο 35 **Όριο ηλικίας λεωφορείων που ταξινομούνται πρώτη φορά ως αστικά ΚΤΕΛ.**

Η προτεινόμενη ρύθμιση, λόγω και της οικονομικής συγκυρίας που πλήττει και τον κλάδο των αστικών ΚΤΕΛ, θα διευκολύνει την αντικατάσταση των πεπαλαιωμένων λεωφορείων αστικών ΚΤΕΛ με άλλα ηλικίας μέχρι 18 ετών, τα οποία θα είναι λιγότερο δαπανηρά και πιο προσιτά από τα διατιθέμενα και κυρίως σύγχρονης τεχνολογίας από την Ευρωπαϊκή αγορά.

Άρθρο 36 **Θέσπιση ενιαίου ορίου ηλικίας οδηγών λεωφορείων στο πλαίσιο του έργου μεταφοράς μαθητών**

Με την εν λόγω διάταξη ορίζεται ενιαίο όριο ηλικίας πενήντα πέντε ετών για τους οδηγούς λεωφορείων ιδιωτικής και δημόσιας χρήσης που διενεργούν σχολικές μεταφορές και εκδρομές, για λόγους προστασίας των συγκεκριμένων ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων. Γίνεται πρόβλεψη πενταετούς παράτασης, με ανώτατο όριο τα εξήντα πέντε έτη, μετά από δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς.

Άρθρο 37

Στο πλαίσιο της συνολικής ρύθμισης, σύμφωνα με τα παραπάνω οριζόμενα για την κυκλοφορία των ειδικών τουριστικών λεωφορείων ανοικτού τύπου αστικής περιήγησης πόλεων, καταργούνται οι σχετικές παρεκκλίσεις που προβλέπονταν στην παράγραφο 15 του άρθρου 34 του ν. 2696/1999.

Άρθρο 38 **Τροποποίηση του Π.Δ. 246/2006 (ΦΕΚ Α' 261/2006)**

Σχετικά με τη ρύθμιση της 1ης παραγράφου:
Με την παρούσα ρύθμιση διευκρινίζεται ότι η προϋπόθεση της προηγούμενης κλήτευσης του εργαζόμενου από τον εργοδότη για υποβολή πιστοποιητικού υγείας

που θεσπίστηκε με το άρθρο 50 του Ν. 4199/2013 ισχύει και για τις συμβάσεις εργασίας που είχαν καταρτιστεί πριν τη θέση σε ισχύ της ανωτέρω διατάξεως, ανεξαρτήτως του χρόνου κατάρτισης τους

Σχετικά με τις ρυθμίσεις 2ης και 3ης παραγράφου:

Υπό την ισχύ του π.δ. 229/1994 (προϊσχύσας Γενικός Κανονισμός Προσωπικού ΚΤΕΛ) άρθρο 5 παρ. 1, προβλέπονταν διαδικασία πρόσληψης με επιλογή, η οποία, στις περισσότερες περιπτώσεις, δεν τηρούνταν από τα ΚΤΕΛ, με αποτέλεσμα, αν και η τήρηση της νόμιμης διαδικασίας πρόσληψης ήτο ευθύνη του εργοδότη, να πάσχουν ακυρότητα όλες οι συμβάσεις εργασίας που είχαν συναφθεί υπό την ισχύ του και να γίνεται επίκληση της ακυρότητας από τον εργοδότη, παρόλο που ο τελευταίος ευθύνονταν για τη μη τήρηση της διαδικασίας. Ήδη με το π.δ. 246/2006, έχει απαλειφθεί η υποχρέωση τήρησης διαδικασίας επιλογής με αποτέλεσμα να έχει αντιμετωπιστεί αυτό το πρόβλημα, μόνο όμως για όσους έχουν προσληφθεί μετά τη θέση σε ισχύ του τελευταίου π.δ. Περαιτέρω, παρατηρείται επίσης το φαινόμενο σε διάφορα ΚΤΕΛ της κατάρτισης συμβάσεων εργασίας από μέλη της Διοίκησής τους και όχι με απόφαση του Διοικητικού της Συμβουλίου, όπως ορίζεται στην παράγραφο 1 του άρθρου 6 του Π.Δ. 246/06, με αποτέλεσμα να τίθεται και σε αυτές τις περιπτώσεις ζήτημα ακυρότητας των συμβάσεων παρόλο που αυτές λειτουργούν κανονικά επί μακρό διάστημα και παρόλο που τα ΚΤΕΛ είναι υπεύθυνα να προσλαμβάνουν τηρώντας τη νόμιμη διαδικασία. Με την παρούσα ρύθμιση προβλέπεται ότι εφόσον το οικείο ΚΤΕΛ δεν εναντιωθεί στην παράτυπη πρόσληψη εντός διμήνου, αυτή θεωρείται έγκυρη.

Τέλος, και σύμφωνα με τα παραπάνω, οι προτεινόμενες ρυθμίσεις συνάδουν με τις αρχές της ίσης μεταχείρισης, αναλογικότητας και προστατευόμενης εμπιστοσύνης του πολίτη.

Άρθρο 39

Χρήση θέσης πληρώματος από επιβάτη

Σύμφωνα με τις εγκρίσεις τύπου υπεραστικών λεωφορείων, η θέση του συνοδηγού εισπράκτορα χαρακτηρίζεται ως θέση πληρώματος. Η θέση του συνοδηγού – εισπράκτορα είναι στο σύνολο των υπεραστικών λεωφορείων πτυσσόμενη, παραπλεύρως της θέσης του οδηγού, και όταν είναι στη θέση χρήσης της εμποδίζει τη διέλευση πρόσβασης προς την εμπρόσθια θύρα επιβατών. Σύμφωνα με την παρ. 7.7.1.8 του Παραρτήματος Ι της ΚΥΑ 53495/2475/02 (ΦΕΚ Β' 116/5.2.2003), «τα πτυσσόμενα καθίσματα που προορίζονται για το πλήρωμα μπορούν να εμποδίζουν τη διέλευση πρόσβασης προς μια θύρα επιβατών, όταν είναι στη θέση χρήσης τους, υπό τον όρο ότι: 7.7.1.8.1 επισημαίνεται σαφώς, τόσο εντός του ίδιου του οχήματος όσο και στο πιστοποιητικό έγκρισης ΕΚ τύπου, ότι το κάθισμα προορίζεται μόνο για το πλήρωμα». Με το δεύτερο εδάφιο της περίπτωσης 2.7 της παρ. 2 του άρθρου 3 της με αρ. 37492/1795/2003 (Β' 922) απόφασης του Υπουργού Μεταφορών, το οποίο προστέθηκε με το άρθρο μόνο παρ. 1 της με αριθμό 31078/2787/2009 ΥΑ, ορίστηκε ότι σε περίπτωση μη ύπαρξης συνοδού (συνοδηγού ή εισπράκτορα), η θέση αυτή δύναται να διατίθεται σε επιβάτη. Η ρύθμιση αυτή έρχεται σε ευθεία αντίθεση με την προμνησθείσα διάταξη της ΚΥΑ 53495/2475/02, και επιτρέπει την γενικευμένη πλέον χρήση μιας θέσης πληρώματος ως θέσης επιβατών, με τους κινδύνους που αυτό συνεπάγεται για την ασφάλεια των επιβατών. Για το λόγο αυτό το εν λόγω εδάφιο καταργείται.

Άρθρο 40

Με το άρθρο 40 προστίθεται ως αρμοδιότητα της ΟΑΣΑ Α.Ε. η λειτουργία τουριστικού γραφείου.

Άρθρο 41 **Καθιέρωση νέας διανομαρχιακής γραμμής ΚΤΕΛ**

Βάσει της περίπτωσης γ' της παρ. 6 του άρθρου 7 του ν. 2963/2001, όπως ισχύει, όταν διατυπώνεται αίτημα για καθιέρωση νέας διανομαρχιακής γραμμής από ΚΤΕΛ, το δε τέρμα της γραμμής βρίσκεται σε Περιφερειακή Ενότητα άλλης περιφέρειας, αν το Κ.Τ.Ε.Λ. με έδρα στο τέρμα της γραμμής δεν απαντήσει εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο μηνών ή αρνηθεί τη συνεκμετάλλευση, με κοινή απόφαση των Γενικών Γραμματέων των Περιφερειών η γραμμή μπορεί να ανατεθεί εξ ολοκλήρου στο αιτούν Κ.Τ.Ε.Λ.. Σε περίπτωση όμως διαφωνίας και των Γενικών Γραμματέων των Περιφερειών, η γραμμή και οι όροι συνεκμετάλλευσης ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. Επειδή η προκύπτουσα δέσμη αρμοδιότητα επιτάσσει την έκδοση υ.α., ενδέχεται να προκληθούν σοβαρά προβλήματα στον υφιστάμενο μηχανισμό κατανομής του συγκοινωνιακού έργου στην Περιφερειακή Ενότητα του ΚΤΕΛ και του οικείου περιφερειακού οργάνου που απορρίπτουν την καθιέρωση υπεραστικής διανομαρχιακής γραμμής. Με την παρούσα διάταξη, επαφίεται στη διακριτική ευχέρεια του Υπουργού Μεταφορών η έκδοση υ.α.

Άρθρο 42 **Κυρώσεις για μη εμπρόθεσμη καταβολή της ειδικής εισφοράς 5% του άρθρου 13 του ν. 2963/2001 για τα ΚΤΕΛ**

Με τη διάταξη αυτή ρυθμίζεται το θέμα της επιβολής κυρώσεων στους συγκοινωνιακούς φορείς ΚΤΕΛ Α.Ε. και ΚΤΕΛ για τη μη εμπρόθεσμη καταβολή της ειδικής εισφοράς 5% της παραγράφου 1 του άρθρου 13 του ν. 2963/2001 (Α' 268).

Συγκεκριμένα, σε περίπτωση μη εμπρόθεσμης καταβολής της εισφοράς 1% της παραγράφου 1α του άρθρου 13 του ν.2963/2001, το ποσό αυτής καταλογίζεται σε βάρος του υπόχρεου ΚΤΕΛ και εισπράττεται κατά τις διατάξεις του ΚΕΔΕ. Παράλληλα καθορίζεται και η διαδικασία καταλογισμού και είσπραξης του ποσού της εισφοράς αυτής από τις οικείες Δ.Ο.Υ., οι οποίες υποχρεούνται να αποδώσουν τα εισπραχθέντα ποσά στον ειδικό λογαριασμό που συστάθηκε στο Νέο Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 52 του ν.4199/2013 (Α' 216) και την κοινή απόφαση 7956/626/2014 (Β' 499) των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με τίτλο «Ειδικός Λογαριασμός Εισφοράς 1% του άρθρου 13 του ν.2963/2001 για οικονομική ενίσχυση και εκσυγχρονισμό των ΚΤΕΛ ΑΕ και ΚΤΕΛ» και με αριθμό «00260645010200123896» (IBAN GR8702606450000010200123896). Με την απόδοση αυτή εξυπηρετούνται οι σκοποί για τους οποίους επιβλήθηκε η εισφορά αυτή, κατά τις επιταγές της παραγράφου 1 του άρθρου 13 του ν.2963/2001.

Παρέχεται επίσης η δυνατότητα στους συγκοινωνιακούς φορείς ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ, στους οποίους έχουν καταλογισθεί οφειλές παρελθόντων τριμήνων, να ρυθμίζουν τις οφειλές αυτές σε δόσεις, μετά από αίτησή τους προς τις οικείες Δ.Ο.Υ., σύμφωνα με τα ισχύοντα, οι οποίες αποδίδουν τα αναλογούντα ποσά στον ίδιο ως άνω λογαριασμό.

Σε περίπτωση μη εμπρόθεσμης κατάθεσης της εισφοράς των περιπτώσεων 1β και 1γ του άρθρου 13 του ν.2963/2001, στους Ειδικούς Λογαριασμούς, ατομικούς των ΚΤΕΛ Α.Ε. και ΚΤΕΛ 3% και 1% αντίστοιχα, αποστέλλεται προειδοποιητική επιστολή με προθεσμία ενός (1) μηνός στο υπόχρεο ΚΤΕΛ, για την κατάθεση των οφειλόμενων ποσών, από την αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας που εποπτεύει το φορέα. Εάν ο φορέας δεν συμμορφωθεί, η αρμόδια υπηρεσία της οικείας Περιφέρειας του επιβάλλει πρόστιμο, το οποίο ισούται με το 10% του οφειλόμενου ποσού ή ποσών των ανωτέρω εισφορών και εισπράττεται κατά τις διατάξεις του ΚΕΔΕ. Με τη διάταξη αυτή καθορίζεται επίσης η διαδικασία επιβολής και είσπραξης του προστίμου από τις οικείες Δ.Ο.Υ., οι οποίες υποχρεούνται να αποδώσουν τα εισπραχθέντα ποσά προστίμων στον ίδιο ως άνω ειδικό λογαριασμό με αριθμό «00260645010200123896» του Νέου Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου.

Τυχόν πρόστιμα για εκκρεμείς οφειλές παρελθόντων τριμήνων καταλογίζονται και εισπράττονται με την ίδια απόφαση του Περιφερειάρχη.

Άρθρο 43

Καταβολή εισφοράς 0,5% υπέρ ΡΑΕΜ

Λαμβάνοντας υπόψη την ισχύουσα ημερομηνία (1η Νοεμβρίου 2014) για την έναρξη καταβολής της εισφοράς 0,5% και το γεγονός ότι εκκρεμεί η έκδοση της κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, με την οποία θα καθορίζονται οι αναγκαίες λεπτομέρειες για τη διαδικασία υπολογισμού, είσπραξης, διαχείρισης και απόδοσης των πόρων των παραγράφων 2 και 3 του άρθρου 76 του ν. 4199/2013, προκειμένου να αποφευχθούν προβλήματα αναδρομικότητας, τίθεται ως ημερομηνία έναρξης καταβολής της εισφοράς 0,5% η ημερομηνία έναρξης ισχύος της ανωτέρω κ.υ.α.

Άρθρο 44

Με το άρθρο 44 προστίθεται ως αρμοδιότητα της Ο.Σ.Υ. Α.Ε. η λειτουργία τουριστικού γραφείου, το οποίο ιδρύεται δια του νόμου.

ΜΕΡΟΣ Δ: ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΟΔΗΓΩΝ

Άρθρο 45

Καταστροφή πινακίδων κυκλοφορίας οχημάτων και αντικατάσταση αυτών

Με την προτεινόμενη ρύθμιση (παρ. 1 έως 4) προβλέπεται η καταστροφή των πινακίδων κυκλοφορίας οχημάτων, τα οποία βρίσκονται σε κατάσταση ακινησίας για χρονικό διάστημα πέραν των δύο (2) συνεχόμενων ετών, καθώς και των οχημάτων, των οποίων οι πινακίδες αφαιρούνται κατ' εφαρμογή του ν. 2696/1999 (Α' 57) «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» και οι ιδιοκτήτες – κάτοχοί τους δεν τις παραλαμβάνουν εντός δύο (2) ετών από τη λήξη του διοικητικού μέτρου της αφαίρεσης.

Η ρύθμιση αυτή αναμένεται να μειώσει σημαντικά το διαχειριστικό και διοικητικό κόστος των οικείων Υπηρεσιών της Α.Α.Δ.Ε. και της Ελληνικής Αστυνομίας, που προκύπτει από τη διεκπεραίωση της διαδικασίας ακινησίας οχήματος ή την εφαρμογή του διοικητικού μέτρου της αφαίρεσης των πινακίδων κυκλοφορίας οχήματος, αντίστοιχα, δεδομένου ότι σωρεύονται και τηρούνται από τις Υπηρεσίες

αυτές επί μακρό χρονικό διάστημα πινακίδες οχημάτων, τα οποία δεν βρίσκονται σε δημόσια κυκλοφορία και οι ιδιοκτήτες τους δεν αναζητούν.

Προκειμένου για την άρση της κατάστασης ακινησίας ή την επανακυκλοφορία οχήματος, του οποίου οι πινακίδες έχουν καταστραφεί, ο ιδιοκτήτης - κάτοχος του οχήματος προβαίνει στην αντικατάσταση των κρατικών πινακίδων κυκλοφορίας του οχήματος, λόγω καταστροφής τους, σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις, προσκομίζοντας επιπλέον, βεβαίωση της οικείας Υπηρεσίας για την καταστροφή ενώ απαλλάσσεται από την καταβολή του ανταποδοτικού τέλους, που προβλέπεται για τη διαδικασία αυτή, καταβάλλοντας παράβολο, υπέρ του Δημοσίου, ύψους τριάντα (30) ευρώ.

Περαιτέρω η προτεινόμενη ρύθμιση της παρ. 5 κρίνεται αναγκαία και επιτακτική δια την νομοθέτησή της διότι αφενός επιλύει ένα από τα σημαντικά προβλήματα των κατοίκων που επλήγησαν από φυσικές καταστροφές σε περιοχές που κηρύχθηκαν σε κατάσταση ανάγκης κατά τους μήνες Σεπτέμβριο, Οκτώβριο και Νοέμβριο 2017 και αφετέρου διευκολύνει το έργο των υπηρεσιών για τον καθαρισμό των οδών των πληγείσων περιοχών, έτσι ώστε να αποκατασταθεί το συντομότερο δυνατόν η ομαλή και ασφαλής κυκλοφορία πεζών και οχημάτων. Επιπλέον η εν λόγω ρύθμιση θεωρείται επιβεβλημένη ώστε οι ιδιοκτήτες όλων των οχημάτων για τις αναφερόμενες πληγείσες περιοχές να μην υποχρεωθούν να καταβάλλουν τα έξοδα για τα τέλη κυκλοφορίας του έτους 2018 και τα σχετικά ασφάλιστρα.

Τέλος με την παρ. 6 ρυθμίζονται ζητήματα διαγραφής επιβατηγών ιδιωτικής χρήσης οχημάτων καθώς και φορτηγών ιδιωτικής χρήσης κατηγορίας N1.

Άρθρο 46 **Βεβαιώσεις οχημάτων**

Με τις προτεινόμενες διατάξεις επιδιώκεται η θέσπιση ενός ολοκληρωμένου συστήματος διασφάλισης του καταναλωτή-αγοραστή μεταχειρισμένων οχημάτων Ι.Χ ή ελαφρών φορτηγών, τα οποία εισάγονται στη Χώρα.

Ειδικότερα με την παρ. 1 θεσπίζονται οι παρακάτω βεβαιώσεις, οι οποίες απαιτούνται σύμφωνα με τα παρακάτω:

α) Βεβαίωση τεχνικής επικαιροποίησης, η οποία εκδίδεται από τον εγχώριο εθνικό διανομέα ή τον κατασκευαστικό οίκο του οχήματος, με την οποία βεβαιώνεται, για το συγκεκριμένο αριθμό πλαισίου:

αα) το μοντέλο και η έκδοση /παραλλαγή του, ββ) το έτος πώλησης και το γνήσιο του αριθμού πλαισίου και κινητήρα, ο κυβισμός, ο χρωματισμός και η κατηγορία του οχήματος γγ) ο επιπλέον του βασικού (εξτρά) εξοπλισμός του, δδ) η εκ κατασκευής αντιρρυπαντική τεχνολογία, εε) ποιες ανακλήσεις έχουν γίνει στο όχημα, και ποιες εκκρεμούν και σστ) οι πλέον σύγχρονες καταχωρημένες πληροφορίες οδομέτρου από τη μηχανογραφική βάση του εργοστασίου.

β) Βεβαίωση του ΚΤΕΟ της χώρας προέλευσης με το εξής περιεχόμενο: α) πότε έπρεπε να γίνουν οι έλεγχοι και πότε έγιναν καθώς και ποιοι εκκρεμούν, β) ποιοί ήταν επιτυχείς και ποιοί όχι και γιατί και γ) πόσα διανυθέντα χιλιόμετρα είχε το όχημα σε κάθε έλεγχο.

γ) Βεβαίωση της αρχής που εξέδωσε την ξένη άδεια κυκλοφορίας, η οποία περιλαμβάνει: αα) την έγκριση τύπου με βάση την οποία ταξινομήθηκε το όχημα, ββ) τα στοιχεία κυβισμού, εκπομπών CO₂ και οδηγίας αντιρρυπαντικής τεχνολογίας που καλύπτει το όχημα, γγ) την ημερομηνία πρώτης ταξινόμησης και δδ) τον

προηγούμενο ιδιοκτήτη. Η βεβαίωση δεν είναι απαραίτητο να περιλαμβάνει όσα στοιχεία αναφέρονται στην άδεια κυκλοφορίας.

Οι παραπάνω βεβαιώσεις των αρχών της αλλοδαπής προσκομίζονται με επίσημη μετάφρασή τους. Σε περίπτωση που δεν προβλέπεται από την οικεία αλλοδαπή νομοθεσία η έκδοση των παραπάνω βεβαιώσεων των αρχών της αλλοδαπής προσκομίζεται αντί των παραπάνω βεβαιώσεων σχετική βεβαίωση περί τούτου από την αρμόδια αλλοδαπή αρχή.

Με την παρ. 2 ορίζεται ότι για τον τελωνισμό επιβατηγού οχήματος ή ελαφρού φορτηγού, απαιτείται, επιπλέον των προβλεπόμενων από άλλες διατάξεις δικαιολογητικών, η υποβολή της βεβαίωσης της περίπτωσης α') της παρ. 1.

Με την παρ. 3 ορίζεται ότι για την έκδοση της άδειας κυκλοφορίας μεταχειρισμένου προερχόμενου από άλλη χώρα, επιβατηγού οχήματος ή ελαφρού φορτηγού απαιτείται, επιπλέον των προβλεπόμενων από άλλες διατάξεις δικαιολογητικών, η υποβολή όλων των βεβαιώσεων της παρ. 1 καθώς και υπεύθυνη δήλωση του αγοραστή ότι έχει λάβει πλήρη γνώση των στοιχείων των πιο πάνω βεβαιώσεων, όπως επίσης και του δελτίου ΚΤΕΟ στη χώρα μας, που απαιτείται πριν την ταξινόμηση.

Τέλος για την μεταβίβαση πάσης φύσεως οχήματος, για το οποίο δεν έχουν εφαρμοστεί οι διατάξεις των παρ. 2 και 3, απαιτείται επιπλέον των προβλεπόμενων από άλλες διατάξεις δικαιολογητικών, η υποβολή των βεβαιώσεων των περιπτώσεων α) και β) της παρ. 1.

Με τα παραπάνω δικαιολογητικά ελέγχεται πλήρως η κατάσταση του οχήματος και περιορίζεται η δυνατότητα αλλοίωσης των δεδομένων του οχήματος και εξαπάτησης του καταναλωτή, με περαιτέρω αποτελέσματα την εξυγίανση της αγοράς οχημάτων και την αποκατάσταση της λειτουργίας του υγιούς ανταγωνισμού.

Όλες οι προβλεπόμενες βεβαιώσεις του παρόντος από τον εγχώριο εθνικό διανομέα ή τον κατασκευαστικό οίκο εκδίδονται εντός προθεσμίας δεκαπέντε (15) ημερών από την υποβολή της σχετικής αίτησης.

Για την έκδοση της βεβαίωσης της περίπτωσης β) της παρ. 1 καταβάλλεται άπαξ παράβολο ύψους είκοσι (20) ευρώ υπέρ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, το οποίο επαναχρησιμοποιείται σε κάθε περίπτωση έκδοσης της βεβαίωσης για το ίδιο όχημα. Από το παραπάνω παράβολο ποσοστό έως πενήντα τοις εκατό (50%) αποδίδεται για την αποζημίωση των φορέων έκδοσης της παραπάνω βεβαίωσης και το υπόλοιπο αποδίδεται σε ειδικό κωδικό για εκπαιδευτικές δράσεις οδικής ασφάλειας, ανάπτυξη και συντήρηση των ηλεκτρονικών συστημάτων, και κατασκευή κλειστών χώρων (πίστες) εκτέλεσης των ειδικών δοκιμασιών των υποψηφίων οδηγών και οδηγών. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ορίζεται η αποζημίωση των φορέων έκδοσης της παραπάνω βεβαίωσης και κάθε άλλη λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος, καθώς και επιτρέπεται να μειώνεται το ύψος του παραπάνω παραβόλου. Περαιτέρω θεσπίζεται η δυνατότητα των αρμόδιων εθνικών αρχών να ζητούν επίσημη πληροφόρηση από τις ομόλογες αρχές του εξωτερικού για τα νομίμως λειτουργούντα ΚΤΕΟ της αλλοδαπής.

Οι αρμόδιες υπηρεσίες υποβάλλουν ανά έξι (6) μήνες αίτημα στις αρμόδιες αρχές του εξωτερικού προκειμένου να τους διαβιβάσουν κατάλογο με τα νομίμως λειτουργούντα ΚΤΕΟ της χώρας τους.

Σε περίπτωση διαπίστωσης πλαστής βεβαίωσης του ΚΤΕΟ της χώρας προέλευσης ή βεβαίωσης μη νομίμως λειτουργούντος ΚΤΕΟ, επιβάλλεται από την αρμόδια Υπηρεσία ή όργανο ειδικά οριζόμενο από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

στον εισαγωγέα του οχήματος πρόστιμο ίσο με το πενταπλάσιο της αξίας πώλησης του οχήματος.

Άρθρο 47

Παρατηρητήριο Τιμών Ανταλλακτικών Οχημάτων

Με το άρθρο 47 δημιουργείται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών Παρατηρητήριο ενδεικτικών τιμών λιανικής πώλησης των ανταλλακτικών οχημάτων ανά τύπο οχήματος, που εισάγεται στη χώρα. Οι εθνικοί διανομείς οχημάτων είναι υποχρεωμένοι να προσκομίσουν πλήρη κατάλογο ανταλλακτικών του τύπου του οχήματος και ενδεικτικών τιμών λιανικής πώλησης τους εντός σαράντα (40) ημερών από την εισαγωγή του πρώτου αυτοκινήτου του συγκεκριμένου τύπου και εντός ενός (1) έτους πλήρη κατάλογο ανταλλακτικών και ενδεικτικών τιμών λιανικής πώλησης όλων των τύπων οχημάτων που έχουν εισαχθεί τα τελευταία δεκαπέντε (15) έτη. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι λεπτομέρειες για τη δημιουργία και λειτουργία του Παρατηρητηρίου.

Άρθρο 48

Κατ' ακολουθία των παραπάνω, με το άρθρο 48, για την πλήρη προστασία του καταναλωτή και προς αποφυγή της από μέρους του δυσχερούς, δικαστικώς, επίκλησης και απόδειξης ειδικώς της ζημίας του σε περίπτωση βεβαίωσης πλαστού αριθμού πλαισίου ορίζεται ότι σε περίπτωση που σε υπάρχουσα άδεια κυκλοφορίας βεβαιωθεί από τον αντιπρόσωπο ή του κατασκευαστικό οίκο πλαστός αριθμός πλαισίου, ο εισαγωγέας αποζημιώνει εις όλον τον ιδιοκτήτη του οχήματος στην τιμή κτήσης του οχήματος, χωρίς να αποκλείονται λοιπές αξιώσεις του ιδιοκτήτη του οχήματος για επιπλέον θετική ή αποθετική ζημία. Η αποζημίωση μάλιστα εις όλον από τον εισαγωγέα πραγματοποιείται ακόμα και αν το όχημα έχει εν τω μεταξύ μεταπωληθεί.

Άρθρο 49

Με τις προτεινόμενες διατάξεις επιδιώκεται η αποτελεσματικότερη εποπτεία των οχημάτων καθώς και των εμπορευματικών μεταφορών με αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών με στόχους την αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας, τον εξορθολογισμό της λειτουργίας του τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και τη συγκρότηση σύγχρονων δομών ελέγχου. Ειδικότερα:

Με την παράγραφο 1 δημιουργείται Εθνικό Μητρώο Οχημάτων, στο οποίο τηρούνται τα στοιχεία όλων των οχημάτων. Το παραπάνω Μητρώο διασυνδέεται και με άλλα μητρώα ή συστήματα, που τηρούνται σε άλλες υπηρεσίες.

Με την παράγραφο 2 δημιουργείται ψηφιακό Μητρώο Οδικών Μεταφορών, στο οποίο καταγράφονται όλα τα κρίσιμα δεδομένα που αφορούν το μεταφορικό έργο. Καταγράφονται ψηφιακά, ανά επιχείρηση, τα στοιχεία της επιχείρησης, των οχημάτων ιδιόκτητων και μισθωμένων (όπως τεχνικά χαρακτηριστικά και προδιαγραφές), των οδηγών και του είδους της σχέσης που τους συνδέει με την επιχείρηση.

Προβλέπεται διασύνδεση με άλλα μητρώα που τηρούνται από λοιπές Υπηρεσίες. Επίσης, προβλέπεται έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών με την οποία καθορίζονται ο χρόνος έναρξης της λειτουργίας του Μητρώου, η αρμόδια Διεύθυνση τήρησής του, και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

Με την παράγραφο 3 ορίζεται ότι στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών τηρούνται ηλεκτρονικά μητρώα στα οποία καταχωρίζονται όλα τα στοιχεία των ειδικών τουριστικών λεωφορείων δημόσιας χρήσης ανοιχτού τύπου αστικής περιήγησης πόλεων και των τουριστικών τρένων, όπως ο αριθμός κυκλοφορίας τους, τα στοιχεία των οδηγών τους, οι εγκριθείσες ειδικές διαδρομές και στάσεις και κάθε άλλο συναφές στοιχείο.

Με την παράγραφο 4 δημιουργείται Σύστημα Ηλεκτρονικής Καταγραφής των στοιχείων των διενεργούμενων οδικών εμπορευματικών μεταφορών.

Καταγράφονται πριν τη διενέργεια οποιασδήποτε μεταφοράς τα στοιχεία της επιχείρησης, του πελάτη, του οχήματος, του οδηγού, του είδους και της ποσότητας του φορτίου, του τόπου φόρτωσης και παράδοσης του φορτίου, τα οποία εκτυπώνονται και συνοδεύουν το φορτίο σε όλη τη διαδρομή από τον τόπο φόρτωσης έως τον τόπο παράδοσης.

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο ν. 3446/2006 (Α 49) περί διάκρισης των παραβάσεων, ανάλογα με το είδος και την ποσότητα του φορτίου, οι ποινές που επιβάλλονται στους εμπλεκόμενους σε περίπτωση μεταφοράς φορτίου χωρίς το συνοδευτικό εκτυπωμένο έντυπο ή σε περίπτωση που διαπιστωθεί αναντιστοιχία μεταξύ μεταφερόμενου και δηλωμένου φορτίου.

Προβλέπεται δυνατότητα διασύνδεσης του Συστήματος με Συστήματα και Μητρώα που τηρούνται από λοιπές εμπλεκόμενες Υπηρεσίες. Επίσης, προβλέπεται, αφότου καταστεί τεχνικά εφικτό σε «πραγματικό χρόνο» να δέχεται την πληροφορία για την θέση του οχήματος, το Σύστημα να είναι προσβάσιμο στους πολίτες.

Προβλέπεται έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών με την οποία καθορίζονται ο χρόνος έναρξης της λειτουργίας του Συστήματος, η αρμόδια Διεύθυνση τήρησης του Συστήματος, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

Με την παράγραφο 5 δημιουργείται Παρατηρητήριο προδιαγραφών, συντελεστών κόστους και τιμών μεταφορικού έργου οδικών μεταφορών.

Στο Παρατηρητήριο καταγράφονται οι προδιαγραφές και το κόστος λειτουργίας και συντήρησης των οχημάτων (λιπαντικά, ελαστικά, εξαρτήματα, καύσιμα κλπ.), το κόστος των διοδίων και άλλα κόστη, που επηρεάζουν τα λειτουργικά κόστη και τα κόστη μεταφοράς, καθώς και σχετικά στατιστικά δεδομένα και επεξεργασία τους.

Προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών με την οποία επιτρέπεται να καθορίζονται και λοιπά καταγραφόμενα στοιχεία.

Επίσης, με έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται ο χρόνος έναρξης της λειτουργίας του Παρατηρητηρίου και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

Άρθρο 50

Κυρώσεις για εγκρίσεις τύπου οχημάτων

Με το συγκεκριμένο άρθρο προβλέπεται η επιβολή κυρώσεων στους κατασκευαστές οχημάτων ή εξαρτημάτων τους για παραβάσεις που αφορούν στην παραβίαση των διατάξεων των κανονιστικών πράξεων που ρυθμίζουν την έκδοση εγκρίσεων τύπου.

Στην παράγραφο 1 προβλέπεται η επιβολή διοικητικού προστίμου σε περιπτώσεις παραβάσεων κατά τη διαδικασία έκδοσης της έγκρισης τύπου και τη διαδικασία ελέγχου της συμμόρφωσης παραγωγής.

Στην παράγραφο 2 προβλέπεται η επιβολή προστίμων σε όποιον διαθέτει στην αγορά οχήματα, συστήματα, μηχανικά μέρη ή χωριστές τεχνικές μονάδες χωρίς την απαραίτητη έγκριση.

Στην παράγραφο 3 προβλέπεται η επιβολή διοικητικού προστίμου σε κατασκευαστή που παράγει και διαθέτει προς πώληση οχήματα κατά παράβαση των κανονιστικών πράξεων που ρυθμίζουν τους όρους και τις προϋποθέσεις έγκρισης της κατασκευής τους.

Στην παράγραφο 4 προβλέπονται τα ύψη τα προστίμων ανάλογα με την σοβαρότητα της παράβασης και στην παράγραφο 5 ρυθμίζεται η διαδικασία επιβολής των προστίμων.

Με την παρ. 6 ορίζεται ότι σε περίπτωση που οχήματα που κυκλοφορούν στην ελληνική επικράτεια, είτε συστήματά τους, είτε μηχανικά μέρη τους ή χωριστές τεχνικές μονάδες που υπόκεινται σε έγκριση, δεν είναι σύμφωνα με την έγκριση τύπου, ή έχουν υποβληθεί για αυτά ψευδείς δηλώσεις στο πλαίσιο των διαδικασιών έγκρισης ή των διαδικασιών που οδηγούν σε ανάκληση έγκρισης τύπου, ή έχουν δηλωθεί για αυτά παραποιημένα αποτελέσματα δοκιμών για την έγκριση τύπου ή τη συμμόρφωση εν χρήσει, ή έχουν αποκρυφθεί για αυτά στοιχεία ή τεχνικές προδιαγραφές που μπορεί να οδηγήσουν στην ανάκληση ή την απόσυρση της έγκρισης τύπου, ή έχουν χρησιμοποιηθεί ελαττωματικές συσκευές ή συστήματα αναστολής για την έκδοση έγκρισης ή τη διατήρηση σε ισχύ αυτής, επιβάλλονται στον κατασκευαστή, αντιπρόσωπο του κατασκευαστή, εισαγωγέα ή διανομέα που τα διαθέτει στην αγορά πρόστιμα σύμφωνα με τις παρ. 4 και 5.

Στην παράγραφο 7 προβλέπεται ότι τα ανωτέρω πρόστιμα καταβάλλονται υπέρ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και χρησιμοποιούνται για την λειτουργία, τον εξοπλισμό και τη συντήρηση του εργαστηρίου ανάλυσης καυσαερίων του Υπουργείου, για τις ανάγκες λειτουργίας της εθνικής «εγκριτικής αρχής» που αναφέρεται τις οδηγίες 2007/46/EK, 2020/24/EK και τον κανονισμό 168/2013/EE και την ενίσχυση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

Στην παράγραφο 8 παρέχεται εξουσιοδότηση για την έκδοση κανονιστικών πράξεων για την αναπροσαρμογή των προστίμων και την ρύθμιση τυχόν λεπτομερειών, που θα κριθεί ότι πρέπει να ρυθμιστούν.

Άρθρο 51

Μητρώο Εγκρίσεων Τύπου Οχημάτων και ηλεκτρονικό σύστημα διεκπεραίωσης διαδικασίας εγκρίσεων

Στην παράγραφο 1 προβλέπεται η δημιουργία ψηφιακού Μητρώου Εγκρίσεων Τύπου Οχημάτων στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών στο οποίο καταγράφονται ψηφιακά, ανά έγκριση τύπου, όλα τα στοιχεία της έγκρισης και κάθε στοιχείο ανταλλαγών αντιγράφων του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΕ, συνοδευόμενο από τα συνημμένα σε αυτό έγγραφα, συμπεριλαμβανομένων των εκθέσεων δοκιμών, ενημέρωσης σχετικά με την έκδοση, τις τροποποιήσεις, τις απορρίψεις, ανακλήσεις και αρχείων δεδομένων του πιστοποιητικού συμμόρφωσης σε ηλεκτρονικό μορφότυπο, η δυνατότητα διασύνδεσης με άλλα μητρώα και η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία καθορίζονται ο χρόνος έναρξης της λειτουργίας του Μητρώου, η αρμόδια Διεύθυνση τήρησής του, όπως επίσης και η διασύνδεσή του με άλλα μητρώα και με το ηλεκτρονικό σύστημα της παραγράφου 2.

Στην παράγραφο 2 προβλέπεται η δημιουργία ηλεκτρονικού συστήματος για την διεκπεραίωση όλων των διαδικασιών για θέματα εγκρίσεως τύπου οχημάτων, οι

οποίες πραγματοποιούνται αποκλειστικά μέσω αυτού. Η διεκπεραίωση των διαδικασιών μέσω του ηλεκτρονικού συστήματος ενεργοποιείται με έκδοση Απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία εκκινεί η λειτουργία του ηλεκτρονικού συστήματος. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ορίζονται οι λεπτομέρειες για την ανάπτυξη και λειτουργία του ηλεκτρονικού συστήματος καθώς και οι προϋποθέσεις πρόσβασης σε αυτό.

Άρθρο 52

Κατάθεση αιτήσεων για έκδοση αδειών κυκλοφορίας και χορήγηση κρατικών πινακίδων στις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών όλης της Χώρας

Με την προτεινόμενη ρύθμιση περιορίζονται οι διαδικασίες που διεκπεραιώνονται με αυτοπρόσωπη παρουσία κοινού στις υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των περιφερειών όλης της χώρας και προκρίνεται η χρησιμοποίηση ταχυδρομικών υπηρεσιών και ΚΕΠ για τη διαβίβαση των σχετικών απαιτούμενων εγγράφων ανά διαδικασία. Προκειμένου να εξασφαλιστεί η ομαλή λειτουργία των υπηρεσιών αλλά και η αδιάλειπτη εξυπηρέτηση πολιτών και επιχειρήσεων δύναται να εξαιρεθούν ορισμένες διαδικασίες αλλά και κατηγορίες κοινού από τους περιορισμούς. Επίσης, προβλέπεται η δημιουργία ηλεκτρονικού Συστήματος για την διεκπεραίωση όλων των διαδικασιών, οι οποίες θα πραγματοποιούνται αποκλειστικά μέσω αυτού. Στο ηλεκτρονικό σύστημα θα έχουν πρόσβαση και τα ΚΕΠ για διευκόλυνση των ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων. Η διεκπεραίωση μέσω του ηλεκτρονικού συστήματος ενεργοποιείται μετά από έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία εκκινεί η λειτουργία του ηλεκτρονικού συστήματος. Τέλος, προβλέπεται έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία θα ορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις, οι προδιαγραφές και οι λεπτομέρειες για την ανάπτυξη και λειτουργία του ηλεκτρονικού συστήματος καθώς και οι προϋποθέσεις πρόσβασης σε αυτό από τα ΚΕΠ.

Άρθρο 53

Ρυθμίσεις θεμάτων δημόσιων Κ.Τ.Ε.Ο.

Με την παράγραφο 1 δίνεται η δυνατότητα στα δημόσια ΚΤΕΟ να καθορίζουν το τέλος διενέργειας του περιοδικού τεχνικού ελέγχου (αρχικού και επανελέγχου). Ο καθορισμός γίνεται με απόφαση του αρμόδιου περιφερειακού συμβουλίου, η οποία εγκρίνεται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών. Στην απόφαση πρέπει να αναφέρονται οι τιμές των Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. της οικείας Περιφέρειας, ώστε να διαπιστώνεται αν πραγματικά τα τέλη που ορίζονται είναι ανταγωνιστικά αυτών των ΙΚΤΕΟ που λειτουργούν στην περιοχή, αφού με τη διάταξη αυτή σκοπείται η αύξηση του πλήθους των οχημάτων που προσέρχονται στα δημόσια ΚΤΕΟ.

Με την παράγραφο 2 δίνεται η δυνατότητα στα δημόσια ΚΤΕΟ να λειτουργούν με τη μορφή ανώνυμης εταιρείας σύμφωνα με τις διατάξεις της εμπορικής και φορολογικής νομοθεσίας και τις ειδικότερες ρυθμίσεις που αναφέρονται, μετά από απόφαση του αρμόδιου περιφερειακού συμβουλίου, η οποία εγκρίνεται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών.

Άρθρο 54

Τροποποίηση του άρθρου 34 του ν. 2963/2001 (Α' 268)

Με την παράγραφο 1 σκοπείται η επικαιροποίηση της διάταξης περί συστέγασης της παρ. 3 του άρθρου 34 του ν. 2963/2001 (Α' 268), λαμβανομένων υπόψη των σημερινών συνθηκών και αναγκών αλλά και των σχετικών προτάσεων των Σωματείων των Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. Ειδικότερα, αποκαθίσταται η στρέβλωση που έχει επιφέρει η εφαρμογή της υφιστάμενης διάταξης στους ελέγχους συνδρομής των νόμιμων προϋποθέσεων αδειοδότησης και λειτουργίας των Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. ανά την επικράτεια, η οποία συνίσταται στο γεγονός ότι έχουν προκύψει περιπτώσεις διαφορετικής προσέγγισης και ερμηνείας, αφενός, της φράσης «συναφούς δραστηριότητας» της ισχύουσας διάταξης από τις αδειοδοτούσες αρχές (κατά την εκάστοτε αυτών κρίση), ήτοι τις Δ/νσεις Μεταφορών & Επικοινωνιών ή και τις νομικές υπηρεσίες των Περιφερειών, τη συνδρομή των οποίων ζητούν σε ορισμένες περιπτώσεις οι προαναφερθείσες αρχές, χωρίς να δικαιολογείται οποιαδήποτε, περαιτέρω των ρητώς αναφερομένων απαγορευτικών δραστηριοτήτων, διεύρυνση της υπόψη απαγόρευσης, αφετέρου της φράσης «και λοιπές εγκαταστάσεις αυτών» της ίδιας διάταξης.

Επίσης, αποκαθίσταται η "στρέβλωση" που υφίσταται σήμερα στην περίπτωση, κατά την οποία, σε ένα ακατάμητο οικόπεδο ή γήπεδο, τμήμα του οποίου θα μπορούσε να οριστεί κατά περίπτωση ως κύρια έκταση για την εγκατάσταση και λειτουργία Ι.Κ.Τ.Ε.Ο., είναι εγκατεστημένη ή ασκείται μία επιχείρηση/δραστηριότητα εκ των αναφερομένων στην ίδια διάταξη. Στην προαναφερθείσα περίπτωση, με τις ισχύουσες διατάξεις, η απαγόρευση εγκατάστασης και λειτουργίας Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. επεκτείνεται στη συνολική επιφάνεια ολόκληρου του γηπέδου/οικόπεδου, ήτοι δηλαδή και πέραν του τμήματος αυτού που θα μπορούσε να οριστεί ως κύρια έκταση για την εγκατάσταση και λειτουργία του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. και το οποίο βέβαια θα πληρούσε τις απαιτήσεις αρτιότητας για τη συγκεκριμένη περιοχή και σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου.

Με την προωθούμενη διάταξη, η εν λόγω απαγόρευση περιορίζεται μόνο στο τμήμα του οικοπέδου/ γηπέδου που απαιτείται για την εγκατάσταση και λειτουργία του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο., ούτως ώστε, στο υπόλοιπο γήπεδο, πέραν του χώρου του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο., να δύναται να είναι εγκατεστημένη ή να ασκείται άλλη επιχείρηση ή δραστηριότητα εκ των αναφερομένων στην οικεία διάταξη.

Με την παράγραφο 2 σκοπείται η επικαιροποίηση της διάταξης της παρ. 4 του άρθρου 34 του ν. 2963/2001 (Α' 268), λαμβανομένων υπόψη των σημερινών συνθηκών και αναγκών, με παράλληλη αποκατάσταση της στρέβλωσης που δημιουργήθηκε μετά την εφαρμογή των διατάξεων του ν. 3919/2011 (Α' 32) στην αδειοδότηση των Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. αναφορικά με τη μη διασφάλιση των συμφερόντων του επενδυτή στην περίπτωση κατά την οποία, μετά την έναρξη εργασιών δόμησης με βάση άδεια δόμησης για την κατασκευή Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. ή ακόμη και μετά την έναρξη λειτουργίας του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο., προκύψει σε απόσταση μικρότερη της οριζόμενης στην παρ. 4 του άρθρου 34 του ν. 2963/2001 (Α' 268), μία εκ των απαγορευμένων εγκαταστάσεων της ίδιας διάταξης.

Επίσης, προβλέπεται η δυνατότητα αποζημίωσης για το κόστος της έκδοσης άδειας δόμησης, σε περιπτώσεις που δεν είναι δυνατή η ολοκλήρωση των εργασιών με βάση αυτή για τους παραπάνω λόγους, και γι' αυτό το σκοπό προβλέπεται έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται ο υπόχρεος, η διαδικασία υπολογισμού και καταβολής της αποζημίωσης και οι λεπτομέρειες για την εφαρμογή του προηγούμενου εδαφίου.

Με την παράγραφο 3 προβλέπεται για την αποτροπή φαινομένων διαπλοκής μεταξύ υπαλλήλων με ελεγκτική αρμοδιότητα για επιχειρήσεις ιδιωτικών ΚΤΕΟ και των παραπάνω επιχειρήσεων ότι δεν επιτρέπεται να ιδρυθούν από υπαλλήλους του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ή των διευθύνσεων Μεταφορών των Περιφερειών καθώς και από συγγενικά τους πρόσωπα έως και δεύτερου βαθμού εξ αίματος ή εξ αγχιστείας ή από νομικά πρόσωπα, στα οποία τα παραπάνω πρόσωπα ορίζουν ή ελέγχουν την διοίκηση ή κατέχουν την πλειοψηφία του κεφαλαίου. Η παραπάνω απαγόρευση ισχύει και για διάστημα δύο (2) ετών μετά την απώλεια της ιδιότητας του υπαλλήλου.

Τέλος με την παρ. 4 ορίζεται ότι το λογισμικό των ιδιωτικών ΚΤΕΟ είναι διαρκώς συνδεδεμένο και επικοινωνεί με τη βάση δεδομένων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και επαναφέρονται σε ισχύ οι διατάξεις, οι οποίες προέβλεπαν την on-line επικοινωνία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με τις βάσεις δεδομένων των ιδιωτικών ΚΤΕΟ και οι οποίες καταργήθηκαν ανατιολόγητα και με αντικειμενικό αποτέλεσμα τον περιορισμό του ελέγχου των ιδιωτικών ΚΤΕΟ.

Άρθρο 55

Τροποποίηση του άρθρου 18Α του ν. 3446/2006 (Α' 49)

Στην παράγραφο 1, η εισαγόμενη ρύθμιση αποσκοπεί :

1. Στην πρόβλεψη ετήσιας επαναληψιμότητας της επιβολής του εν λόγω διοικητικού προστίμου στους μη συμμορφούμενους ιδιοκτήτες οχημάτων με την υποχρέωση προσκόμισής τους για τη διενέργεια τεχνικού ελέγχου, αποκαθιστώντας έλλειψη της ισχύουσας διάταξης αναφορικά με την μη επιβολή του προστίμου του άρθρου 86 του ΚΟΚ εφ' όρου ζωής του οχήματος εάν του έχει επιβληθεί άπαξ το εν λόγω πρόστιμο.

2. Στην επέκταση του πεδίου εφαρμογής της διάταξης επιβολής του προστίμου στους ιδιοκτήτες οχημάτων, τα οποία ενώ υποχρεούνται να υποβληθούν αντί του επαναληπτικού ελέγχου σε αρχικό έλεγχο, δεν επαναπροσκομίζονται και είναι εκπρόθεσμα πέραν των έξι (6) μηνών, παρέχοντας εύλογο χρονικό διάστημα συμμόρφωσης προς την ως άνω υποχρέωσή τους έως τις 31-12-2017.

3. Στη επέκταση της εξουσιοδοτικής διάταξης, ώστε να δύναται να καθορίζονται με την υπόψη κοινή υπουργική απόφαση, περιπτώσεις εξαιρούμενων από την επιβολή του διοικητικού προστίμου.

Με την παράγραφο 2 ορίζεται ότι η ισχύς του παρόντος άρθρου αρχίζει έξι (6) μήνες μετά από τη δημοσίευσή του.

Άρθρο 56

Με το άρθρο επέρχονται τροποποιήσεις στο ν.δ. 49/1968 (Α' 249), όπως αυτό έχει κωδικοποιηθεί με το β.δ. 281/1973 (Α' 84) και αντικατασταθεί με το άρθρο 30 αναφορικά του ν.4441/2016 (Α' 227) αναφορικά με τη θέση σε κυκλοφορία ΦΙΧ αυτοκινήτων. Ειδικότερα:

- Με την παράγραφο 1 παρέχεται η δυνατότητα οδήγησης από μέλη της οικογένειας του ιδιοκτήτη, των ΦΙΧ αγροτικών μέγιστης αποδεκτής μάζας φορτωμένου οχήματος (ΜΑΜΦΟ) άνω των 4.000 χιλιόγραμμων. Η δυνατότητα παρέχεται λαμβανομένου υπ' όψιν του μεγάλου αριθμού οικογενειακών επιχειρήσεων του συγκεκριμένου τομέα οικονομίας.

- Με την παράγραφο 2 διορθώνεται το σχετικό όριο εισφοράς στο ορθό, το οποίο εκ παραδρομής αντικαταστάθηκε με το ν.4441/2016 (Α' 227).
- Με την παράγραφο 3 δίνεται η δυνατότητα θέσης σε κυκλοφορία ΦΙΧ της αναφερόμενης στη διάταξη κατηγορίας, με βάση το μέγιστο ωφέλιμο φορτίο πέραν της ΜΑΜΦΟ, σύμφωνα και με το προϊσχύον του νόμου ν.4441/2016 καθεστώς.
- Με την παρ. 4 προστίθεται το εδάφιο «προσαυξανόμενο κατά 0,05 ευρώ ανά χιλιόγραμμο» στην περίπτωση ββ) της παραγράφου 3 του άρθρου 2, το οποίο εκ παραδρομής δεν περιελήφθη στην τελευταία τροποποίηση της διάταξης με το ν.4441/2016
- Με την παράγραφο 5 εισάγεται στη σχετική διάταξη η έννοια του «επαγγελματία αγρότη» σύμφωνα με το Μητρώο Αγροτών και Αγροτικών Εκμεταλλεύσεων (ΜΑΑΕ).
- Με τις παραγράφους 6 και 7 γίνονται αναγκαίες νομοτεχνικές προσαρμογές.

Άρθρο 57

Τροποποίηση της Α2/29542/5347/1991 απόφασης του Υπουργού Μεταφορών

Με το άρθρο αυτό τροποποιείται η σχετική με την οδήγηση των Φ.Ι.Χ. διάταξη της υπουργικής απόφασης υπ' αριθ. Α2/29542/5347/1991(Β' 707), προκειμένου να περιληφθεί η δυνατότητα οδήγησης των Φ.Ι.Χ. αγροτικών ανεξαρτήτως ΜΑΜΦΟ από μέλη της οικογένειας του ιδιοκτήτη.

Άρθρο 58

Εχέγγυα αξιοπιστίας του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων ή επιβατών

Με την παρούσα ρύθμιση επιδιώκεται ο προσδιορισμός των αδικημάτων που οδηγούν σε άρση της αξιοπιστίας των επιχειρήσεων εμπορευματικών και επιβατικών οδικών μεταφορών και του διαχειριστή μεταφορών των επιχειρήσεων αυτών σύμφωνα με το άρθρο 6, παράγραφος 1, στοιχείο α του Κανονισμού (ΕΚ) 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου «σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και για την κατάργηση της οδηγίας 96/26/ΕΚ του Συμβουλίου».

Άρθρο 59

Φορείς επιθεώρησης ADR και πληροφοριακό σύστημα φορέων ADR

Με την παρ.1 του άρθρου αυτού προβλέπεται η δημιουργία πληροφοριακού συστήματος στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών για την παρακολούθηση και εποπτεία των φορέων επιθεώρησης Διεθνών Μεταφορών Επικίνδυνων Εμπορευμάτων που πραγματοποιούνται οδικώς «Accord european relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route (ADR) οι οποίοι είναι φορείς που εξουσιοδοτούνται από το Υπουργείο για τη διενέργεια ελέγχων σε οχήματα μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων. Η υλοποίηση πληροφοριακού συστήματος είναι αναγκαία για την άσκηση ελέγχου και εποπτείας στους φορείς που διενεργούν έλεγχο οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, την παρακολούθηση, αξιολόγηση και αποτίμηση διαδικασιών που προβλέπονται από τη νομοθεσία σχετικά με τον έλεγχο των οχημάτων ADR και επιτάχυνση και απλοποίηση των διοικητικών διαδικασιών και ενίσχυση της διαφάνειας.

Οι εξουσιοδοτημένοι από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών φορείς ελέγχου ADR για τη διενέργεια των αρχικών και περιοδικών/ενδιάμεσων επιθεωρήσεων, σε οχήματα μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων σύμφωνα με το κεφ. 6.8 της ADR, θα καταχωρίζουν στοιχεία για: i) τις προγραμματισμένες επιθεωρήσεις (ημερομηνία, τόπος κλπ) και ii) τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων, ώστε στα μιν i) και ii) να έχουν πρόσβαση οι ασκούντες έλεγχο και εποπτεία, ενώ οι αρμόδιες Υπηρεσίες για την ταξινόμηση των οχημάτων και τα ΚΤΕΟ τα οποία είναι εξουσιοδοτημένα για να διενεργούν την ετήσια τεχνική επιθεώρηση και πιστοποίηση των οχημάτων σύμφωνα με το 9.1.3.5 της ADR, θα έχουν δικαίωμα πρόσβασης στα ii).

Με την παρ.2 του άρθρου αυτού προβλέπονται κυρώσεις στις περιπτώσεις παράβασης των υποχρεώσεων των φορέων σχετικά με τη λειτουργία τους και τη διενέργεια επιθεωρήσεων, των όρων σχετικά με τη συγκέντρωση, επεξεργασία και αποστολή στοιχείων που αφορούν στη διενέργεια επιθεωρήσεων μέσω του πληροφοριακού συστήματος. Οι έλεγχοι οι οποίοι θα είναι δυνατόν να γίνονται είτε απομακρυσμένα είτε επιτόπου εφόσον θα λειτουργεί ένα τέτοιο πληροφοριακό σύστημα θα συμβάλλουν στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας. Οι έλεγχοι θα επισύρουν κυρώσεις σε περίπτωση που διαπιστώνονται παραβάσεις ώστε να διασφαλίζεται τόσο η ορθή λειτουργία των φορέων όσο και η ποιότητα των διενεργούμενων επιθεωρήσεων σε οχήματα τα οποία μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα και ενέχουν υψηλό κίνδυνο και σοβαρές επιπτώσεις για τις ανθρώπινες ζωές, τις περιουσίες και το περιβάλλον σε περίπτωση ατυχήματος. Η προαναφερόμενη πρόβλεψη είναι σε πλήρη συμφωνία με το 1.8.6.6 του άρθρου 8 της κυα Γ1/20655/2897, ΦΕΚ1495/Β/2015 (ADR 2015) που αναφέρει ότι «Η αρμόδια αρχή πρέπει να βεβαιώνεται για την παρακολούθηση των φορέων επιθεώρησης και να ανακαλέσει ή να περιορίσει τη δοθείσα έγκριση, αν παρατηρήσει ότι ένας εγκεκριμένος Φορέας δεν ενεργεί πλέον σύμφωνα με την έγκριση και τις απαιτήσεις του 1.8.6.8 ή δεν ακολουθεί τις διαδικασίες που ορίζονται στις διατάξεις της ADR.».

Με την παρ.3 του άρθρου αυτού παρέχεται εξουσιοδότηση για την έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών να ρυθμίζει θέματα που αφορούν στους όρους και στις προϋποθέσεις για τον ορισμό φορέων επιθεώρησης ADR, θέματα που αφορούν στις διοικητικές και τεχνικής φύσεως υποχρεώσεις των φορέων αυτών και θέματα που αφορούν την πιστοποίηση πραγματοποιημένων ADR.

Η ισχύουσα απόφαση για τα θέματα αυτά (32591/2001, ΦΕΚ Β' 703) είχε εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου δεύτερου του ν.1741/1987 (ΦΕΚ Α' 225) που περιλαμβάνει μια πολύ αόριστη πρόβλεψη περί ρύθμισης τεχνικών και λεπτομερειακών ζητημάτων εφαρμογής της Συμφωνίας ADR με απόφαση αρμόδιου και κατά περίπτωση συναρμόδιου Υπουργού. Η Συμφωνία ADR και ειδικότερα τα παραρτήματά της συνιστούν ένα λεπτομερές κείμενο χιλίων περίπου σελίδων που ρυθμίζει όλο το φάσμα της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, ένα μικρό μέρος του οποίου είναι και ο έλεγχος των οχημάτων αυτών. Συνεπώς είναι αναγκαία η ύπαρξη μιας ειδικής και σαφώς ορισμένης εξουσιοδοτικής διάταξης για τη ρύθμιση θεμάτων που αφορούν στην εξουσιοδότηση και λειτουργία φορέων επιθεώρησης ADR.

Με την παρ. 4 παρέχεται εξουσιοδότηση για την έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών στην οποία θα καθορίζονται τα όργανα ελέγχου, οι διοικητικές κυρώσεις σε περίπτωση διαπίστωσης παραβάσεων και κάθε άλλη αναγκαία σχετική λεπτομέρεια.

Με την παρ. 5 του άρθρου αυτού ορίζεται ως αρμόδιο όργανο επιβολής των διοικητικών κυρώσεων η αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Άρθρο 60

Πληροφοριακό σύστημα πιστοποιητικών έγκρισης οχημάτων ADR

Με την παρ.1 του άρθρου αυτού προβλέπεται η δημιουργία πληροφοριακού συστήματος στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών για την παρακολούθηση και εποπτεία των ΚΤΕΟ τα οποία διενεργούν την ετήσια τεχνική επιθεώρηση των οχημάτων ADR και εκδίδουν το πιστοποιητικό έγκρισης οχημάτων ADR. Η διαχείριση των διαδικασιών που αφορούν στα πιστοποιητικά έγκρισης οχημάτων ADR θα πραγματοποιείται μέσω πληροφοριακού συστήματος αναβαθμίζοντας τις υπηρεσίες ελέγχου των δημοσίων και ιδιωτικών ΚΤΕΟ της χώρας και προάγοντας έτσι την οδική ασφάλεια. Η έκδοση των εν λόγω πιστοποιητικών είναι υποχρεωτική σε όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στα 48 συμβαλλόμενα μέρη της Συμφωνίας ADR. Αποτελούν απαραίτητο συνοδευτικό έγγραφο κατά τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων με συγκεκριμένες κατηγορίες οχημάτων και εκδίδονται σύμφωνα με το υπόδειγμα και τις προδιαγραφές που ορίζονται στην ADR. Αντίστοιχα πληροφοριακά συστήματα λειτουργούν σε όλα τα Ευρωπαϊκά κράτη-μέλη.

Με την υλοποίηση των δύο ανωτέρω πληροφοριακών συστημάτων για τα οχήματα ADR και κάνοντας χρήση και του υπάρχοντος μηχανογραφικού αρχείου των ΚΤΕΟ, θα είναι δυνατή η πληροφόρηση σχετικά με το ιστορικό των ελέγχων στους οποίους έχει υποβληθεί το όχημα. Επίσης, μελλοντικά θα είναι προσβάσιμα από επιθεωρητές καθ' οδόν για την εξακρίβωση γνησιότητας των υποδεικνυόμενων πιστοποιητικών ADR που πρέπει να συνοδεύουν το όχημα.

Με την παρ.2 του άρθρου αυτού προβλέπονται κυρώσεις και το εύρος αυτών σε περιπτώσεις μη συμμόρφωσης με τους όρους σχετικά με τη συγκέντρωση, επεξεργασία και αποστολή στοιχείων που αφορούν στο πιστοποιητικό έγκρισης οχήματος ADR.

Με την παρ.3 του άρθρου αυτού παρέχεται εξουσιοδότηση για την έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών για τον καθορισμό των τεχνικών προδιαγραφών του πληροφοριακού συστήματος πιστοποιητικών έγκρισης οχημάτων ADR, των υποχρεώσεων των ΚΤΕΟ για τη συγκέντρωση, επεξεργασία και αποστολή στοιχείων σχετικά με το πιστοποιητικό έγκρισης οχήματος ADR.

Με την παρ. 4 παρέχεται εξουσιοδότηση για έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών στην οποία θα καθορίζονται οι περιπτώσεις των παραβάσεων όπου επιβάλλονται διοικητικές κυρώσεις, τα όργανα ελέγχου, οι διοικητικές κυρώσεις εντός των ορίων του νόμου και κάθε άλλη αναγκαία σχετική λεπτομέρεια.

Άρθρο 61

Έλεγχος συμμόρφωσης των υπόχρεων επιχειρήσεων με την υποχρέωση ορισμού Συμβούλου Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ΣΑΜΕΕ)

1. Ο θεσμός και οι υποχρεώσεις του Συμβούλου Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ΣΑΜΕΕ) αρχικά εισήχθησαν στην ελληνική νομοθεσία το 2000 με την κ.υ.α. 64834/5491/00 (ΦΕΚ Β' 1350). Σύμφωνα με την ισχύουσα

νομοθεσία (Συμφωνία ADR 2017), οι επιχειρήσεις, στις δραστηριότητες των οποίων περιλαμβάνονται η οδική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων ή σχετικές εργασίες συσκευασίας, φόρτωσης / εκφόρτωσης ή πλήρωσης επικίνδυνων εμπορευμάτων για οδική μεταφορά, υποχρεούνται να έχουν έναν ή περισσότερους ΣΑΜΕΕ, υπεύθυνο /-ους να συμβάλλουν στην πρόληψη κινδύνων που ενέχουν τέτοιες δραστηριότητες για τα άτομα, τις περιουσίες και το περιβάλλον.

Στα κύρια καθήκοντα του ΣΑΜΕΕ περιλαμβάνονται τα εξής:

- παρακολούθηση συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που ορίζουν τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων,
- παροχή συμβουλών στη επιχείρηση για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων,
- προετοιμασία της ετήσιας αναφοράς προς τη διοίκηση της επιχείρησής του ή της τοπικής δημόσιας αρχής σχετικά με τις δραστηριότητες της επιχείρησης στη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων.

Στο σύνολο των ευρωπαϊκών κρατών υφίστανται έλεγχοι στις επιχειρήσεις που οφείλουν να απασχολούν ΣΑΜΕΕ αλλά και αυστηρά διοικητικά πρόστιμα σε όσες δεν συμμορφώνονται. Τα επιβαλλόμενα πρόστιμα σε περιπτώσεις μη ορισμού ΣΑΜΕΕ για μερικές χώρες της Ε.Ε. διαμορφώνονται ως εξής: 1.000 ευρώ στην Πολωνία, 2.000 με 3.300 ευρώ στην Ισπανία, 5.000 ευρώ στην Ολλανδία, 30.000 ευρώ στη Γαλλία και 2.000 έως 50.000 ευρώ στη Γερμανία. Με την παρ. 1 του άρθρου αυτού προβλέπεται ότι οι επιχειρήσεις που παραβαίνουν τις διατάξεις των παρ.1 και παρ.2 του άρθρου 10 της 20655/2897/2015 κοινής απόφασης των Υπουργών Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης, Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού, Εθνικής Άμυνας, Πολιτισμού, Παιδείας και Θρησκευμάτων, Παραγωγικής Ανασυγκρότησης, Περιβάλλοντος και Ενέργειας καθώς και Οικονομικών (Β' 1495) τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο ύψους έως χιλίων πεντακοσίων (1.500) ευρώ.

Στην επιχείρηση στην οποία ο ΣΑΜΕΕ παραβαίνει τις διατάξεις του σημείου 1.8.3 της παραπάνω απόφασης 20655, μη ασκώντας ή ασκώντας πλημμελώς τα καθήκοντά του, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο ύψους από εκατό (100) έως πεντακόσια (500) ευρώ. Στην ανωτέρω περίπτωση, ο ΣΑΜΕΕ τιμωρείται με απαγόρευση άσκησης καθηκόντων από ένα (1) έως δώδεκα (12) μήνες.

2. Με την παρ.2 του άρθρου αυτού, παρέχεται σαφής εξουσιοδότηση στον Υπ. Οικονομικών και Υπ. Υποδομών και Μεταφορών για έκδοση απόφασης στην οποία θα καθορίζονται τα αρμόδια όργανα ελέγχου, η διαδικασία ελέγχου των επιχειρήσεων, και κάθε άλλη αναγκαία σχετική λεπτομέρεια.

Άρθρο 62

Σχολές Επαγγελματικής Κατάρτισης Οδηγών Οχημάτων Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ΣΕΚΟΟΜΕΕ)

Με την παράγραφο 1 του άρθρου αυτού παρέχεται εξουσιοδότηση στον Υπουργό Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων να ρυθμίζει θέματα που αφορούν στους όρους, στις προϋποθέσεις και στη διαδικασία για την έναρξη λειτουργίας Σχολών Επαγγελματικής Κατάρτισης Οδηγών Οχημάτων Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ΣΕΚΟΟΜΕΕ), στις υποχρεώσεις και τον έλεγχο αυτών, στη διαδικασία έγκρισης προγραμμάτων κατάρτισης, στη διαδικασία διενέργειας εξετάσεων και έκδοσης των πιστοποιητικών ADR οδηγών καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή των προαναφερομένων. Επειδή περιλαμβάνονται και παράβολα για τη συμμετοχή σε εξετάσεις κλπ, απαιτείται

συνυπογραφή με Υπουργό Οικονομικών. Η ισχύουσα απόφαση (υ.α. 60740/1027, ΦΕΚ 246/Β/1995) για τα θέματα αυτά είχε εκδοθεί βάσει των άρθρων 3,5,8 του π.δ. 355/1994, στα οποία περιλαμβάνεται μια εξουσιοδότηση για έκδοση υπουργικής απόφασης που αφορά όμως άλλα θέματα. Λόγω του ότι η ισχύουσα απόφαση ισχύει από το 1995 και περιλαμβάνει διατάξεις οι οποίες δεν συμβαδίζουν με τα δεδομένα της εποχής, επίκειται αντικατάστασή της με νέα αναθεωρημένη απόφαση για την έκδοση της οποίας απαιτείται η ύπαρξη σαφώς ορισμένης εξουσιοδοτικής διάταξης.

Με την παρ.2 του άρθρου αυτού προβλέπονται κυρώσεις για τις Σ.Ε.Κ.Ο.Ο.Μ.Ε.Ε. και το Διευθυντή Σπουδών καθώς και το εύρος των κυρώσεων αυτών σε περίπτωση παραβίασης των όρων λειτουργίας και υποχρεώσεων που θα οριστούν με την ανωτέρω απόφαση. Οι έλεγχοι οι οποίοι διενεργούνται σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία (παρ. 1 του άρθρου 9 του ΠΔ 355/1994, Α'189) στις Σχολές αυτές, από επιτροπές των Υπηρεσιών Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων, πρέπει να επισύρουν κυρώσεις σε περίπτωση που διαπιστώνονται παραβάσεις ώστε να διασφαλίζεται τόσο η ορθή λειτουργία των Σχολών όσο και η ποιότητα της παρεχόμενης εκπαίδευσης στους επαγγελματίες οδηγούς οι οποίοι μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα.

Με την παρ.3 του άρθρου αυτού καθορίζονται τα αρμόδια όργανα επιβολής των κυρώσεων και η καταβολή των προστίμων σε τραπεζικό λογαριασμό της Περιφέρειας.

Άρθρο 63

Τροποποίηση του π.δ.74/2008 (Α' 112)

Με την παρ. 1 αναδιατυπώνεται ο ορισμός του Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) σύμφωνα με τα οριζόμενα στην οδηγία 2003/59/ΕΚ.

Προστίθενται στις εξαιρέσεις από την κατοχή Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) οι οδηγοί της Υπηρεσίας Εξωτερικής Φρούρησης Καταστημάτων Κράτησης, ως οδηγοί δυνάμεων που είναι αρμόδιες για την τήρηση της δημόσιας τάξης όπως προβλέπεται στην παράγραφο 2(β) του άρθρου 2 της Οδηγίας 2003/59/ΕΚ.

Με την παρ. 3 αναδιατυπώνεται η περίπτωση (ζ) της παραγράφου 3 του άρθρου 3 του π.δ.74/2008 (Α' 112), που αφορά την εξαίρεση των οδηγών από την κατοχή Π.Ε.Ι. λόγω προσωπικής χρήσης των οχημάτων για μη εμπορικούς σκοπούς, σύμφωνα με την παράγραφο (f) του άρθρου 2 της αγγλικής έκδοσης της Οδηγίας 2003/59/ΕΚ..

Με την παρ. 4 συμπληρώνεται η παράγραφος για την απόδειξη κατοχής Π.Ε.Ι. σύμφωνα με τα οριζόμενα στην οδηγία 2003/59/ΕΚ.

Με την παρ. 5 θεσπίζεται το εύρος των κυρώσεων σε Σχολές / Κέντρα περιοδικής κατάρτισης οδηγών οχημάτων μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων για απόκτηση Π.Ε.Ι., στους Διευθυντές Σπουδών, καθώς και στο φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή τα μέλη τα οποία μετέχουν στη διοίκηση ή εκπροσωπούν ή δεσμεύουν με οποιονδήποτε τρόπο το νομικό πρόσωπο στο οποίο ανήκει η ανωτέρω Σχολή, σε περίπτωση παραβίασης των όρων και προϋποθέσεων έγκρισης και λειτουργίας τους. Με κοινή υπουργική απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών Μεταφορών & Δικτύων, κατατάσσονται οι παραβάσεις σε κατηγορίες ανάλογα με τη σοβαρότητά τους και καθορίζονται οι διοικητικές κυρώσεις εντός των ορίων που περιγράφονται και ανάλογα με την κάθε παράβαση, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την υλοποίηση της απόφασης αυτής. Η εποπτεία και ο έλεγχος

των Σχολών αυτών προβλέπονται από τις σχετικές κοινοτικές διατάξεις. Οι έλεγχοι κρίνονται αναγκαίοι τόσο για την ορθή λειτουργία των Σχολών, όσο και για την ποιότητα της παρεχόμενης εκπαίδευσης στους επαγγελματίες οδηγούς.

Με την παρ. 6 ορίζεται ότι οι θεωρητικές εξετάσεις, που προβλέπονται στο Τμήμα 2 του Παραρτήματος Ι του π.δ.74/2008 (Α' 112), για τη χορήγηση των Π.Ε.Ι. διενεργούνται με χρήση Πληροφοριακού Συστήματος (Π.Σ.).

Άρθρο 64

Τροποποίηση και συμπλήρωση διατάξεων του π.δ.51/2012 (Α' 101)

Με την προτεινόμενη ρύθμιση επανακαθορίζεται η έναρξη της διοικητικής ισχύος της άδειας οδήγησης, η οποία ανανεώνεται πριν τη λήξη της ισχύος της.

Άρθρο 65

Συμπλήρωση διατάξεων π.δ.51/2012 (Α' 101)

Στην παράγραφο 1, με στόχο τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, προβλέπεται ότι οι κάτοχοι οποιαδήποτε κατηγορίας άδειας οδήγησης, οι οποίοι έχουν συμπληρώσει την ηλικία των 74 ετών υποχρεούνται ανά τρία έτη σε δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς για κάθε κατηγορία που επιθυμούν να ανανεώσουν. Οι κάτοχοι οποιασδήποτε κατηγορίας άδειας οδήγησης, οι οποίοι έχουν συμπληρώσει την ηλικία των 80 ετών υποχρεούνται ανά δύο έτη σε δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς για κάθε κατηγορία που επιθυμούν να ανανεώσουν.

Με την παράγραφο 2 αναριθμείται η παράγραφος 3 του άρθρου 7 του π.δ.51/2012 (Α' 101) όπως ισχύει, σε παράγραφο 4.

Με την παράγραφο 3 ορίζεται ότι η ισχύς των διατάξεων του παρόντος άρθρου άρχεται πέντε (5) μήνες από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ώστε να υπάρξει περίοδος ενημέρωσης των οδηγών και προετοιμασίας για τις εξετάσεις.

Άρθρο 66

Νεκροφόρες

Σκοπός της προτεινόμενης ρύθμισης είναι η παροχή εξουσιοδότησης για να καλυφθεί το υπάρχον νομοθετικό κενό αναφορικά με τα πρόσωπα που δικαιούνται να θέσουν σε κυκλοφορία οχήματα Ειδικής Χρήσης- Ειδικού Σκοπού που προορίζονται για τη μεταφορά νεκρών και διαθέτουν προς το σκοπό αυτό ειδικό εξοπλισμό (Νεκροφόρες), τις προϋποθέσεις, το μεταφορικό έργο, τη διαδικασία, τα δικαιολογητικά, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια. Το κενό αυτό δημιουργεί σημαντικά προβλήματα τόσο στα πρόσωπα στο όνομα των οποίων νομίμως έχουν εκδοθεί άδειες κυκλοφορίας για την εξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών τους, όσο και στις υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της χώρας οι οποίες είναι αρμόδιες για την εφαρμογή των ως άνω ρυθμίσεων για την έκδοση των αδειών κυκλοφορίας της συγκεκριμένης αυτής κατηγορίας μηχανοκίνητων οχημάτων Ειδικής Χρήσης.

Σε κάθε περίπτωση, σε ότι αφορά θέματα ειδικότερων απαιτήσεων και κανόνων εφαρμογής για τη συγκεκριμένη κατηγορία Οχημάτων Ειδικής Χρήσης- Ειδικού Σκοπού, τους όρους και προϋποθέσεις για την έκδοση της «έγκριση τύπου» με την οποία πιστοποιείται ότι ο τύπος οχήματος, συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας τηρεί τις σχετικές διοικητικές διατάξεις και τεχνικές

απαιτήσεις, εφαρμογή έχει το εκάστοτε ισχύον σχετικό θεσμικό πλαίσιο περί εγκρίσεων τύπου οχημάτων Ειδικής Χρήσης- Ειδικού Σκοπού.

ΜΕΡΟΣ Ε ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 67 Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας

Με την προτεινόμενη ρύθμιση προβλέπεται η δυνατότητα καταβολής αμοιβής ή αποζημίωση για τον Πρόεδρο του Ε.Σ.Ο.Α..

Άρθρο 68

Η προτεινόμενη ρύθμιση αποτελεί μία νομοτεχνική βελτίωση των σχετικών ρυθμίσεων του ν. 4439/2016, ώστε να ευθυγραμμίζεται με τις λοιπές διατάξεις. Συγκεκριμένα, δεν προβλέφθηκε η διαδικασία που ακολουθεί την παρέλευση των 15 εργασίμων ημερών χωρίς να έχει εκδοθεί η άδεια λειτουργίας πρατηρίου υγρών καυσίμων και πρατηρίου υγραερίου ή μικτού πρατηρίου αντίστοιχα, όπως ανάλογα ισχύει στις περιπτώσεις χορήγησης άδειας ίδρυσης και της διαδικασίας αλλαγής δικαιούχου των ανωτέρω πρατηρίων. Υπάρχει δε ειδικότερα η πρόβλεψη ότι η μη έγκαιρη διεκπεραίωση εντός των παραπάνω προθεσμιών συνιστά αυτοτελές πειθαρχικό παράπτωμα κατά των υπαίτιων προϊσταμένων και υπαλλήλων, το οποίο επιφέρει πειθαρχική ποινή προστίμου ποσού αντίστοιχου αποδοχών τριών (3) μηνών.

Άρθρο 69

Με την παράγραφο 1 παρατείνεται η προθεσμία προσαρμογής των υφισταμένων και πρατηρίων υγρών καυσίμων και σταθμών αυτοκινήτων με αντλίες υγρών καυσίμων σε ισόγεια κτιρίων με ορόφους έως την 10η Ιουνίου 2018, υλοποιώντας τα προβλεπόμενα στο άρθρο 25 του Ν.4439/2016.

Με την παράγραφο 2, με την οποία τροποποιείται το άρθρο 25 του Ν. 4439/2016, διαχωρίζονται οι περιπτώσεις των νέων πρατηρίων από τα υφιστάμενα. Για περιπτώσεις νέων πρατηρίων ή σταθμών αυτοκινήτων με αντλίες καυσίμων καθώς και ολικών ανακατασκευών υφισταμένων πρατηρίων ή σταθμών οι αντικρηκτικές ζώνες υποχρεωτικά περιορίζονται εντός του οικοπέδου ή του γηπέδου του πρατηρίου ή του σταθμού. Ειδικά για τα υφιστάμενα πρατήρια ή σταθμούς αυτοκινήτων με αντλίες καυσίμων είναι υποχρεωτική η εφαρμογή της μελέτης ζωνών αντικρηκτικότητας μόνο για τις περιοχές που εκτείνονται εντός του οικοπέδου ή γηπέδου του πρατηρίου ή του σταθμού

Σκοπός της ρύθμισης της παραγράφου 4 είναι η κάλυψη ενός νομοθετικού «κενού» που υφίσταται στην εθνική νομοθεσία και πιο συγκεκριμένα τη μη ύπαρξη νομοθετικής ρύθμισης, η οποία να προβλέπει την έκδοση δευτερογενούς νομοθεσίας στην οποία να καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και κάθε άλλη τεχνική λεπτομέρεια, για την σφράγιση των εγκαταστάσεων: α) λειτουργούντων πρατηρίων αμιγώς υγραερίου και πρατηρίων αμιγώς πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG), καθώς και β) λειτουργούντων μικτών πρατηρίων υγρών καυσίμων, υγραερίου (LPG) και πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG), υπό οποιονδήποτε συνδυασμό αυτών αναφορικά με τις εγκαταστάσεις υγραερίου (LPG) και

πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG), στις περιπτώσεις που τα ανωτέρω αναφερόμενα πρατήρια, είτε δεν τηρούν τους όρους και τις προϋποθέσεις σύμφωνα με τις οποίες χορηγήθηκε η άδεια λειτουργίας τους, είτε δεν τηρούν τα προβλεπόμενα προληπτικά ή κατασταλτικά μέσα και μέτρα πυροπροστασίας τους.

Ειδικότερα, με την υπόψη ρύθμιση προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία θα καθορίζεται η διαδικασία, οι λοιπές προϋποθέσεις, καθώς και κάθε άλλη τεχνική λεπτομέρεια για την σφράγιση των εγκαταστάσεων των πρατηρίων αμιγώς υγραερίου (LPG), αμιγώς πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG), καθώς και των μικτών πρατηρίων υγρών καυσίμων, υγραερίου (LPG) και πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG), υπό οποιονδήποτε συνδυασμό αυτών.

Τέλος, σημειώνεται ότι, με αντίστοιχη νομοθετική ρύθμιση έχει εκδοθεί και εφαρμόζεται αντίστοιχη υπουργική απόφαση, στην οποία καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις, καθώς και κάθε άλλη τεχνική λεπτομέρεια για την σφράγιση των εγκαταστάσεων λειτουργούντων πρατηρίων υγρών καυσίμων.

Άρθρο 70

Ρυθμίσεις για τις αποστάσεις από χώρους συνάθροισης κοινού

Με την παρ. 1 προβλέπεται η δυνατότητα κατάργησης της ελάχιστης απόστασης ασφαλείας των τριάντα (30) μέτρων, από το πλησιέστερο σημείο των κτιρίων ή χώρων με χρήσεις μιας εξ αυτών που αναφέρονται στο εδάφιο α της παρ. 1 του άρθρου 185 του Ν. 4070/2012, για τη διατήρηση λειτουργίας και την ίδρυση νέων πρατηρίων υγρών καυσίμων και σταθμών αυτοκινήτων εξοπλισμένων με αντλίες καυσίμων.

Για την κατάργηση των αποστάσεων τα υπόψη πρατήρια ή σταθμοί αυτοκινήτων με αντλίες καυσίμων πρέπει να υλοποιήσουν την εφαρμογή και εγκατάσταση των ειδικών μέτρων και συσκευών, σύμφωνα με τις υποδείξεις α έως και στ του άρθρου 25 του Ν. 4439/2016, όπως ισχύει.

Τέλος, ορίζεται ότι τα λειτουργούντα πρατήρια και οι αντλίες καυσίμων των σταθμών αυτοκινήτων που χωροθετούνται σε απόσταση μικρότερη των τριάντα (30) μέτρων αλλά δεν λαμβάνουν τα ανωτέρω μέτρα, θα απομακρυνθούν εντός οκταετίας από την ισχύ του Ν.3897/2010(Α 208).

Με την παρ. 2 προβλέπεται η δυνατότητα κατάργησης της ελάχιστης απόστασης ασφαλείας από κτίρια και χώρους των εδαφίων δ, ε και στ της παραγράφου 2 του άρθρου 4 του Π.Δ 595/1984, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, είτε για τη διατήρηση υφισταμένων πρατηρίων αμιγώς υγραερίου (LPG) και μικτών πρατηρίων, ή για την ίδρυση νέων πρατηρίων αμιγώς υγραερίου (LPG) και μικτών πρατηρίων, ή για τη μετατροπή υφισταμένων πρατηρίων υγρών καυσίμων σε μικτά πρατήρια, εφόσον τα υπόψη πρατήρια υλοποιήσουν την εφαρμογή και εγκατάσταση των ειδικών μέτρων και συσκευών, για την ενίσχυση της ασφαλούς λειτουργίας τους και την ελαχιστοποίηση των κινδύνων που απορρέουν από τη λειτουργία τους, σύμφωνα με τις υποδείξεις που θα καθοριστούν με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία θα εκδοθεί εντός δύο (2) μηνών από την δημοσίευση του παρόντος.

Με την παρ. 3 θεσπίζεται για λόγους ασφαλείας ότι στους χώρους στέγασης ή στάθμευσης και συντήρησης των λεωφορείων των ΚΤΕΛ Α.Ε. και τους χώρους στέγασης ή στάθμευσης και συντήρησης των τουριστικών λεωφορείων, επιτρέπεται η τοποθέτηση δεξαμενών αποθήκευσης καυσίμων αποκλειστικά για τον εφοδιασμό των ιδιόκτητων ή μισθωμένων λεωφορείων εφόσον και στην περίπτωση

αυτή εκδίδεται άδεια λειτουργίας αορίστου χρόνου –αντί του πιστοποιητικού πυρασφάλειας που απαιτείται σήμερα- πρατηρίου υγρών καυσίμων ιδιωτικής χρήσης από τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας σύμφωνα με τις γενικώς ισχύουσες διατάξεις.

Με την παρ. 4 επίσης θεσπίζονται αντίστοιχες προϋποθέσεις για την αδειοδότηση δεξαμενών αποθήκευσης καυσίμων από εταιρείες φορτηγών οχημάτων δημοσίας χρήσης.

Με την παρ. 5 προβλέπεται η απαγόρευση προσθήκης δεξαμενής LPG στις περιπτώσεις πρατηρίων υγρών καυσίμων, αμιγώς υπόγειων σταθμών αυτοκινήτων, ανεξαρτήτου μεγέθους και σε λειτουργούντες στεγασμένους Σταθμούς Αυτοκινήτων που χωροθετούνται στα ισόγεια πολυώροφων κτισμάτων, όπου οι επιτρεπόμενες χρήσεις των υπερκείμενων ορόφων είναι αυτές που αναφέρονται στη παρ. 1 του άρθρου 4 του ν. 2801/2000.

Άρθρο 71

Με το άρθρο 51 του Ν. 4403/2016 (Α' 125) προβλέφθηκε η δυνατότητα στους υπαίθριους σταθμούς αυτοκινήτων που βρίσκονται εντός των διοικητικών ορίων του παραδοσιακού τμήματος της πόλεως των Πατρών και οι οποίοι λειτουργούσαν μέχρι 31.12.2015 και συνεχίζουν να λειτουργούν, να λαμβάνουν άδεια λειτουργίας κατά παρέκκλιση των υφιστάμενων χρήσεων γης της περιοχής, εφόσον πληρούν τους όρους και προϋποθέσεις του άρθρου 28 του Π.Δ. 455/1976 και οι εκμεταλλευτές τους υποβάλουν στην οικεία περιφερειακή υπηρεσία μεταφορών και επικοινωνιών τα δικαιολογητικά των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 29 του Π.Δ. 455/1976 (Α' 169) , πλην της περίπτωσης 1γ. Η άδεια λειτουργίας ορίστηκε να έχει χρονική ισχύ τριών (3) ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της εν λόγω διάταξης, με δυνατότητα παράτασης ενός έτους, ώστε να ολοκληρωθούν οι διαδικασίες που αφορούν στις ειδικές μελέτες (κυκλοφοριακή και μελέτη ανάπλασης του Ιστορικού Κέντρου) για τα κτίρια και τα γήπεδα στάθμευσης που προβλέπονται στο άρθρο 10 παρ. Β6 (Πολεοδομικό Συγκρότημα Πατρών) της υπ' αριθμ. 5509/103135/23.11.2011 απόφασης του Γενικού Γραμματέα της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Πελοποννήσου, Δυτικής Ελλάδας και Ιονίου (Α.Α.Π 358).

Στο Ιστορικό Κέντρο της Πάτρας είναι εγκατεστημένοι και λειτουργούν από παλιά, πέραν των υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων και στεγασμένοι σταθμοί αυτοκινήτων, οι οποίοι εξυπηρετούν τις αυξημένες ανάγκες στάθμευσης των αυτοκινήτων των πολιτών στο Ιστορικό Κέντρο της πόλης των Πατρών. Οι εν λόγω σταθμοί δεν διαθέτουν, έως σήμερα, την απαιτούμενη άδεια λειτουργίας (ή Βεβαίωση Νόμιμης Λειτουργίας) διότι, σύμφωνα με το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο, δεν επιτρέπεται η ίδρυση και λειτουργία, υπαίθριων και στεγασμένων, σταθμών αυτοκινήτων εντός του Ιστορικού Κέντρου της πόλης των Πατρών.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση δίνεται η δυνατότητα στους ανωτέρω σταθμούς να συνεχίσουν τη λειτουργία τους για τρία (3) έτη από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της διάταξης του άρθρου 51 του Ν. 4403/2016 (Α' 125), με δυνατότητα παράτασης ενός έτους, εφόσον πληρούν τους όρους και προϋποθέσεις του Π.Δ. 455/76 (Α' 169), όπως ισχύει για τους στεγασμένους σταθμούς αυτοκινήτων και οι εκμεταλλευτές τους υποβάλουν στην οικεία περιφερειακή Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών τα δικαιολογητικά των άρθρων 23 και 24 του Κεφαλαίου ΣΤ' του Π.Δ. 455/1976 (Α' 169), όπως ισχύει, σε συνδυασμό και με τη διαδικασία της υπ'

αριθμ. οικ.81590/1446/Φ.4.2./28-12-2015 Κ.Υ.Α. (Β' 3002), για τη χορήγηση Βεβαίωσης Νόμιμης Λειτουργίας στεγασμένου σταθμού αυτοκινήτων, πλην των δικαιολογητικών που σχετίζονται με τις χρήσεις γης, μέχρι να ολοκληρωθούν οι διαδικασίες που αφορούν στις ειδικές μελέτες (κυκλοφοριακή και μελέτη ανάπλασης του Ιστορικού Κέντρου) για τα κτίρια και τα γήπεδα στάθμευσης που προβλέπονται στο άρθρο 10 παρ. Β6 (Πολοδοτικό Συγκρότημα Πατρών) της υπ' αριθμ. 5509/103135/23.11.2011 απόφασης του Γενικού Γραμματέα της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Πελοποννήσου, Δυτικής Ελλάδας και Ιονίου (Α.Α.Π 358).

Με τον τρόπο αυτό διασφαλίζεται για το ανωτέρω χρονικό διάστημα η καλύτερη εξυπηρέτηση των αυξημένων αναγκών στάθμευσης στο Ιστορικό Κέντρο της Πάτρας, σε συνδυασμό με τη παράλληλη τήρηση υψηλών συνθηκών δημόσιας και οδικής ασφάλειας, καθώς και η αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών προβλημάτων που προκαλεί η παράνομη στάθμευση αυτοκινήτων κατά μήκος του οδικού δικτύου αυτού, ενώ αποκαθίσταται και η ενιαία και ισόνομη νομοθετικά μεταχείριση των σταθμών, υπαίθριων και στεγασμένων, στο Ιστορικό Κέντρο της Πάτρας, οι οποίοι λειτουργούσαν μέχρι 31.12.2015 και συνεχίζουν να λειτουργούν.

Επίσης με την παρ. 2 ορίζεται ότι οι άδειες λειτουργίας που έχουν χορηγηθεί στους υπαίθριους σταθμούς αυτοκινήτων της παρ. 1 του άρθρου 19 του ν. 4313/2014 επιτρέπεται να ανανεώνονται ανά τριετία με τις ίδιες προϋποθέσεις και όρους που έχουν χορηγηθεί.

Με την παρ. 3 ορίζεται ότι για τις περιπτώσεις ακινήτων, τα οποία έχουν χαρακτηριστεί ως κοινόχρηστοι ή κοινωφελείς χώροι, αλλά δεν έχει συντελεστεί η απαλλοτρίωσή τους, οι οριζόμενες προς τούτο χρήσεις γης ισχύουν μέχρι την οριστική πράξη απαλλοτρίωσης και έως τότε επιτρέπεται να λειτουργούν και ιδρύονται εγκαταστάσεις υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων, των οποίων η χρήση δεν απαγορευόταν από τις προγενέστερες διατάξεις, χωρίς να κωλύεται από τον παραπάνω χαρακτηρισμό. Η ρύθμιση κρίνεται αναγκαία, δεδομένου ότι όσο δεν έχει συντελεστεί η απαλλοτρίωση παραμένουν πλήρη τα ιδιοκτησιακά δικαιώματα επί των παραπάνω ακινήτων και ουδείς λόγος συντρέχει προκειμένου να μην μπορούν αυτά να αξιοποιηθούν ιδίως για χρήσεις, οι οποίες δεν επάγονται αύξηση της αξίας τους.

Άρθρο 72

Μητρώα συνεργείων, τεχνιτών και εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων

Με την παρ. 1 δημιουργείται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών Ψηφιακό Μητρώο συνεργείων και τεχνιτών επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων. Στο Μητρώο καταγράφονται ψηφιακά τα στοιχεία των εκμεταλλευτών των λειτουργούντων συνεργείων, η θέση λειτουργίας τους, η χρήση τους (δημόσια ή ιδιωτική), η κατηγορία τους (συνήθων οχημάτων, μεγάλων και βαρέων οχημάτων και μικτά συνεργεία συνήθων και βαρέων οχημάτων), η ειδικότητα ή οι ειδικότητές τους (μηχανικών μερών, ηλεκτρικών μερών κ.λπ.), τα στοιχεία των κτιριακών τους εγκαταστάσεων (ωφέλιμες επιφάνειες χώρου κύριας χρήσης και βοηθητικών χώρων), του εγκατεστημένου εξοπλισμού τους με συσκευές και μηχανήματα, τα προβλεπόμενα, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις πιστοποιητικά (Πιστοποιητικό Πυροπροστασίας, κ.λπ.), καθώς

επίσης και τα στοιχεία των φυσικών προσώπων που εργάζονται στα λειτουργούντα συνεργεία ως τεχνίτες υπεύθυνοι για τις εργασίες επισκευής και συντήρησης των εισερχόμενων, προς επισκευή ή συντήρηση, οχημάτων (συνήθων ή/και βαρέων). Για την παρακολούθηση της πληρότητας και της επικαιροποίησης των ανωτέρω στοιχείων αρμόδια είναι η Διεύθυνση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στην οποία τηρείται το Μητρώο.

Σε περίπτωση που διαπιστώνεται ότι τα στοιχεία του Μητρώου δεν είναι ενημερωμένα ή σε ισχύ, ανακαλείται η άδεια λειτουργίας (ή η βεβαίωση νόμιμης λειτουργίας) της εγκατάστασης, προσωρινά, μέχρι την αποκατάσταση των ελλείψεων, ή οριστικά, κατόπιν ενημέρωσης της αδειοδοτούσας Αρχής από την Υπηρεσία στην οποία τηρείται το Μητρώο.

Το Μητρώο διασυνδέεται με Μητρώα που τηρούνται από λοιπές εμπλεκόμενες Υπηρεσίες.

Με την παρ. 2 δημιουργείται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών Ψηφιακό Μητρώο σταθμών αυτοκινήτων και πλυντηρίων – λιπαντηρίων επιβατικών αυτοκινήτων, φορτηγών, λεωφορείων και μοτοσικλετών – μοτοποδηλάτων και λοιπών εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων (εμπορευματικοί σταθμοί φορτηγών, σταθμοί αφίξεων/αναχωρήσεων υπεραστικών λεωφορείων, σταθμοί λεωφορείων που διενεργούν διεθνείς τακτικές λεωφορειακές γραμμές):

Στο Μητρώο καταγράφονται ψηφιακά τα στοιχεία των εκμεταλλευτών των προαναφερόμενων λειτουργούντων εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων, η θέση λειτουργίας τους, τα στοιχεία των κτιριακών και ηλεκτρομηχανολογικών τους εγκαταστάσεων (ωφέλιμες επιφάνειες χώρου κύριας χρήσης και βοηθητικών χώρων), τα προβλεπόμενα, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις πιστοποιητικά (Πιστοποιητικό Πυροπροστασίας, κ.λπ.), καθώς επίσης και τα στοιχεία των φυσικών προσώπων που εργάζονται στις εγκαταστάσεις της παραγράφου 1 του παρόντος. Για την παρακολούθηση της πληρότητας και της επικαιροποίησης των ανωτέρω στοιχείων αρμόδια είναι η Διεύθυνση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στην οποία τηρείται το Μητρώο.

Σε περίπτωση που διαπιστώνεται ότι τα στοιχεία του Μητρώου δεν είναι ενημερωμένα ή σε ισχύ, ανακαλείται η άδεια λειτουργίας (ή η βεβαίωση νόμιμης λειτουργίας) της εγκατάστασης, προσωρινά, μέχρι την αποκατάσταση των ελλείψεων, ή οριστικά, κατόπιν ενημέρωσης της αδειοδοτούσας Αρχής από την Υπηρεσία στην οποία τηρείται το Μητρώο.

Το Μητρώο διασυνδέεται με αντίστοιχα Μητρώα που τηρούνται από λοιπές εμπλεκόμενες Υπηρεσίες.

Άρθρο 73

Με την υπόψη ρύθμιση αντικαθίσταται η παρ. 6 του άρθρου 1 του ν.δ. 511/1970 (Α' 91), όπως ισχύει, έτσι ώστε οι εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης οχημάτων καθώς και για οι υφιστάμενες μονάδες τεμαχισμού και συμπίεσης ογκωδών αντικειμένων και βιομάζας, που λειτουργούν εντός αμαξοστασίων που εξυπηρετούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς των εταιρειών ΟΣΥ ΑΕ και ΣΤΑΣΥ ΑΕ και αυτών που υπάγονται στο ν. 2963/2001 (Α' 268), καθώς και των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ) και των επιχειρήσεών τους, κατά παρέκκλιση των σχετικών διατάξεων, να παραμένουν και να λειτουργούν ως έχουν, έως και τις 30 Ιουνίου 2022, εφόσον διαθέτουν πιστοποιητικό πυρασφάλειας. Επίσης αναδιατυπώνεται η εξουσιοδοτική διάταξη για την έκδοση απόφασης των Υπουργών Εσωτερικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία θα καθοριστούν οι όροι και

οι προϋποθέσεις: α) για την ίδρυση και λειτουργία των εφεξής ιδρυομένων ανωτέρω εγκαταστάσεων και β) για την προσαρμογή των ήδη λειτουργουσών εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων και των υφιστάμενων μονάδων τεμαχισμού και συμπίεσης ογκωδών αντικειμένων και βιομάζας, στις διατάξεις αυτής.

Σκοπός της ρύθμισης είναι η κωδικοποίηση σε ενιαίο κείμενο της αντικαθιστώμενης παραγράφου, λόγω των πολλών τροποποιήσεων της και ο ορισμός ρητής συγκεκριμένης καταληκτικής ημερομηνίας παράτασης της λειτουργίας των εν λόγω εγκαταστάσεων η 30η Ιουνίου 2022, για λόγους ασφάλειας δικαίου, προκειμένου εντός του ανωτέρω χρονικού διαστήματος:

α) να επιλυθούν τα διάφορα χωροταξικά προβλήματα που αντιμετωπίζει σημαντικός αριθμός εκ των λειτουργούντων αμαξοστασίων της χώρας και να εκδοθεί επιπλέον, η προαναφερόμενη απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών,

β) να αρθούν προβλήματα σχετικά με τη χρηματοδότηση του εκσυγχρονισμού των ανωτέρω λειτουργούντων εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων, καθώς και των υφιστάμενων μονάδων τεμαχισμού και συμπίεσης ογκωδών αντικειμένων και βιομάζας, όπως επίσης και των υπολοίπων απαιτούμενων έργων περιβαλλοντικής προσαρμογής και,

γ) να εκδοθεί απόφαση με την οποία θα καθορίζονται στις διατάξεις αυτής, οι όροι και οι προϋποθέσεις για την ίδρυση και λειτουργία των εφεξής ιδρυομένων και των λειτουργουσών εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων, καθώς και των υφιστάμενων μονάδων τεμαχισμού και συμπίεσης ογκωδών αντικειμένων και βιομάζας, η οποία θα προσυπογράφεται εκτός από τους Υπουργούς Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών και από τον Υπουργό Εσωτερικών, καθόσον η ανωτέρω απόφαση αφορά και εγκαταστάσεις εντός αμαξοστασίων των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ) και των επιχειρήσεών τους.

Άρθρο 74

Με την προτεινόμενη ρύθμιση αντιμετωπίζονται ορισμένες περιπτώσεις ακινήτων που έχουν ήδη καταληφθεί για την εκτέλεση έργων πριν τη συντέλεση της απαλλοτρίωσης, η οποία τελικώς ανακλήθηκε αυτοδίκαια λόγω παρέλευσης της δεκαοκτάμηνης προθεσμίας από την έκδοση της δικαστικής απόφασης του πρώτου καθορισμού της αποζημίωσης και να μην απαιτείται επανακήρυξη της

απαλλοτριώσης η οποία χρειάζεται χρονικό διάστημα τουλάχιστον δύο (2) έτη για να ολοκληρωθεί και αποζημιωθεί ο θιγόμενος ιδιοκτήτης, υποβαλλόμενος εκ νέου σε έξοδα υπεράσπισης της περιουσίας του και σε πολύχρονες καθυστερήσεις για την ανάληψη της οφειλόμενης αποζημίωσης.

Άρθρο 75

Με το άρθρο 75 παρ. 1 επιδιώκεται να περιληφθούν στο πεδίο εφαρμογής της τροποποιούμενης ρύθμισης της παρ. 3 του ά. 30 του ν. 3911/2011 και να καλυφθούν ως περίπτωση και οι βοηθοί μηχανοδηγοί που έχουν ήδη παρακολουθήσει εγκεκριμένα προγράμματα εκπαίδευσης και κατάρτισης, ώστε να μπορέσουν να συνεχίσουν την εκπαίδευση και κατάρτιση και να αδειοδοτηθούν.

Με την παρ. 2 διευκολύνεται η μείωση του χρόνου εκπαίδευσης υποψηφίων μηχανοδηγών για την απόκτηση αδείας. Δεδομένου ότι έως σήμερα δεν έχουν εκδοθεί άδειες μηχανοδηγών σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Ν.3911/2011 (ΦΕΚ Α' 12), η έκδοση αδειών μηχανοδηγού σε συντομότερο χρόνο είναι απαραίτητη για την κάλυψη των αναγκών της αγοράς και των νέων αδειοδοτημένων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Η ρύθμιση αυτή συμβάλλει στην εξάλειψη εμποδίων εισόδου νέων Σ.Ε. στην σιδηροδρομική αγορά και συνεπώς στην επιτάχυνση του ανοίγματος της και στην απελευθέρωση του επαγγέλματος του μηχανοδηγού.

Άρθρο 76

Η Ανεξάρτητη Ρυθμιστική Αρχή (ΡΑΣ) επιβλέπει αδιάβλητα το σύνολο των εμπλεκόμενων στη σιδηροδρομική αγορά και εποπτεύει την λειτουργία τους. Ως εκ τούτου διαθέτει τη γενικότερη συναίνεση και καλή μαρτυρία για την πιστοποίηση του συνόλου της εκπαιδευτικής διαδικασίας.

Στο πλαίσιο της ανωτέρω αρμοδιότητας θα πρέπει να τηρεί μητρώο εξεταστών και εκπαιδευτών του ΚΕΚ ΟΣΕ τους οποίους πιστοποιεί. Η πιστοποίηση των εκπαιδευτών ανανεώνεται κάθε τρία έτη και των εξεταστών κάθε ένα έτος, ώστε να επικαιροποιούνται τα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα των υπεύθυνων για την εκπαίδευση των σιδηροδρομικών επαγγελματιών που πραγματοποιούνται στο ΚΕΚ ΟΣΕ.

Άρθρο 77

Είναι γεγονός ότι οι συνεχιζόμενες ελλείψεις που αφορούν στην εφαρμογή του νέου θεσμικού πλαισίου σχετικά με την αδειοδότηση μηχανοδηγών σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Οδηγίας 2007/59/ΕΚ, του Ν.3911/2011 και των σχετικών Κοινών Υπουργικών Αποφάσεων (ΚΥΑ) ουσιαστικά εμποδίζουν την «απελευθέρωση» του επαγγέλματος του μηχανοδηγού & την παραγωγή νέων μηχανοδηγών, και κατά συνέπεια δυσχεραίνουν την είσοδο Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων (ΣΕ) στην αγορά των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Με βάση το γεγονός ότι η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων είναι αρμόδια Αρχή για την εποπτεία της εφαρμογής των διατάξεων του Ν.3911/2011 εισάγονται οι ρυθμίσεις του άρθρου αυτού, λαμβάνοντας υπόψη:

(α) το άρθρο 20 του Ν.3911/2011 σύμφωνα με το οποίο ταυτίζονται οι έννοιες «αναγνώριση» και «χορήγηση άδειας» εκπαιδευτικών κέντρων μηχανοδηγών και

(β) την έως σήμερα δυστοκία άσκησης της αρμοδιότητας της «αναγνώρισης» των εκπαιδευτικών κέντρων από τον Εθνικό Οργανισμό Πιστοποίησης Προσόντων και Επαγγελματικού Προσανατολισμού (Ε.Ο.Π.Π.Ε.Π.), σύμφωνα με την ΚΥΑ Αριθμ. ΑΣ19/ οικ.45403/ 4662/ 16-10-2012 (ΦΕΚ Β' 3011/2012) «Αναγνώριση εκπαιδευτικών κέντρων μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών» (έχει εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 23.12 του Ν.3911/2011).

Οι παραπάνω νομοθετικές ρυθμίσεις σε συνδυασμό με την εν συνεχεία κατάργηση της ΚΥΑ Αριθμ. ΑΣ19/οικ.45403/4662 και την έκδοση νέας ΚΥΑ, μέσω των οποίων η ΡΑΣ θα αναλάβει (αντί του Ε.Ο.Π.Π.Ε.Π.) τα καθήκοντα της αρμόδιας αρχής για την «αναγνώριση» εκπαιδευτικών κέντρων μηχανοδηγών, αναμένεται να επιφέρουν μεγαλύτερη ευελιξία και να συμβάλλουν στην επιτάχυνση λειτουργίας του εκπαιδευτικού κέντρου μηχανοδηγών του ΟΣΕ.

Άρθρο 78

Ως λειτουργικά ανεξάρτητος ρυθμιστικός φορέας για τον εγχώριο σιδηροδρομικό τομέα η ΡΑΣ διαθέτει, μεταξύ άλλων, ανεξαρτησία σε θέματα οργάνωσης και λήψης αποφάσεων.

Με την είσοδο της πρώτης γενιάς σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά καθώς και λόγω των ευρωπαϊκών εξελίξεων στην σιδηροδρομική αγορά όπως αυτές αποτυπώνονται σε κοινοτικές οδηγίες, κρίνεται απαραίτητη η ευελιξία της ΡΑΣ σε θέματα οργάνωσης, προκειμένου να προβεί σε μεταρρυθμίσεις για τη συστηματική ανασυγκρότηση της αγοράς σιδηροδρομικών υπηρεσιών με στόχο να αυξηθεί η ανταγωνιστικότητά τους και το μερίδιό τους στην αγορά μεταφορικών υπηρεσιών, να εξαλειφθούν τυχόν νομικά, θεσμικά και τεχνικά εμπόδια, να απλουστευθεί η υπάρχουσα νομοθεσία αλλά και εξεταστεί το ενδεχόμενο εκσυγχρονισμού της νομοθεσίας με στόχο την άμεση επίλυση σημαντικών προβλημάτων που έχουν εντοπιστεί στην σιδηροδρομική αγορά.

Επίσης πρέπει να τονιστεί ότι ήδη με την εφαρμογή του 4ου σιδηροδρομικού πακέτου η Ρυθμιστική Αρχή θα πρέπει να συντονίσει, να ελέγχει με αμερόληπτο τρόπο την υλοποίηση διαφόρων νέων μέτρων στην αγορά του σιδηροδρόμου που αποτελούν καινοτομία για τον ελλαδικό χώρο, και πρωτόγνωρη δραστηριότητα που μέχρι σήμερα δεν υπάρχει αντίστοιχη εμπειρία.

Συμπληρωματικά στα ανωτέρω αναφερόμενα κρίνεται σκόπιμο η Ρυθμιστική Αρχή να διαθέτει την διοικητική ανεξαρτησία προκειμένου να σχεδιάζει να υλοποιεί και να ενεργεί με άμεσο τρόπο με όλους τους λοιπούς συνεργαζόμενους με αυτήν φορείς Ευρωπαϊκούς και εγχώριους.

Έτσι ορίζεται ότι με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, και ύστερα από γνώμη της Ολομέλειας της ΡΑΣ, μπορεί να συνιστώνται στη ΡΑΣ ομάδες εργασίας προσωρινά για ορισμένο χρονικό διάστημα και με συγκεκριμένο σκοπό, όπως την εκπόνηση μελετών για τη βελτίωση της ποιότητας και αποδοτικότητας των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και την ενίσχυση της ασφάλειας, της απόδοσης και της ανταγωνιστικότητας του σιδηροδρομικού τομέα. Οι παραπάνω ομάδες συγκροτούνται από το προσωπικό της ΡΑΣ, λειτουργούν ως υπηρεσιακές μονάδες επιπέδου Υποδιεύθυνσης και υπάγονται στην Ολομέλεια της ΡΑΣ. Το προσωπικό των ομάδων εργασίας απασχολείται αποκλειστικά με τα καθήκοντά του σε αυτές.

Με την απόφαση σύστασης καθορίζονται οι αρμοδιότητες, η οργάνωση και η στελέχωση των ομάδων εργασίας καθώς και κάθε άλλο θέμα για την αποτελεσματική λειτουργία τους.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 2 επιδιώκεται η επίλυση θεμάτων που αφορούν την αμερόληπτη άσκηση της πειθαρχικής διαδικασίας στο προσωπικό της Αρχής.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 3 επιδιώκεται η επίλυση προβλημάτων στελέχωσης της Αρχής με επιστημονικούς συνεργάτες, βάσει των κείμενων διατάξεων και χωρίς δημοσιονομικό κόστος καθώς καταργούνται ισάριθμες θέσεις τακτικού προσωπικού. Επίσης, με την προτεινόμενη ρύθμιση επιδιώκεται η επίλυση θεμάτων που αφορούν τις μετακινήσεις του προσωπικού και της Ολομέλειας της Αρχής κατ' ανάλογη εφαρμογή κείμενων διατάξεων.

Με την προτεινόμενη προσθήκη της παραγράφου 4 στην παρ.2 του άρθρου 31 ν. 3891/2010 «Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης» επιδιώκεται η επίλυση θεμάτων που αφορούν στο προσωπικό της Αρχής (π.χ. χορήγηση άδειας άνευ αποδοχών, χορήγηση άδειας ανατροφής τέκνου, επιβολή ποινών κ.α.) και δίνεται η δυνατότητα απρόσκοπτης λειτουργίας της μέχρι την έγκριση του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης και την σύσταση του πρώτου Υπηρεσιακού Συμβουλίου.

Άρθρο 79

Ρυθμίσεις σχετικά με τις κτηριακές εγκαταστάσεις σιδηροδρομικού ενδιαφέροντος και άλλες διατάξεις

Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παρ. 1 θεσπίζονται συντομότερες προθεσμίες για την έκδοση των οικοδομικών αδειών που απαιτούνται για την κατασκευή οποιωνδήποτε τεχνικών έργων, κτηρίων και εγκαταστάσεων αμιγώς σιδηροδρομικού ενδιαφέροντος, και τα οποία εκτελούνται από την εταιρεία «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.» στο πλαίσιο του σκοπού και των αρμοδιοτήτων της και κάθε άλλης διοικητικής πράξης που απαιτείται για την έκδοσή τους, καθώς και για τον έλεγχο της εφαρμογής τους. Ειδικότερα οι γνώμες, εγκρίσεις, τα πορίσματα και κάθε

άλλου είδους πράξεις οργάνων, συμπεριλαμβανομένων των ελεγκτών δόμησης, εκδίδονται εντός είκοσι (20) εργάσιμων ημερών από την υποβολή του σχετικού αιτήματος και σε περίπτωση παρέλευσης άπρακτης της παραπάνω προθεσμίας θεωρούνται ως θετικά εκδοθείσες. Οι παραπάνω οικοδομικές άδειες εκδίδονται εντός τριάντα (30) εργάσιμων ημερών από την υποβολή της αίτησης με πλήρη φάκελο. Σε περίπτωση χαρακτηρισμένων μνημείων, αρχαιολογικών χώρων και ιστορικών τόπων, οι αντίστοιχες προθεσμίες είναι σαράντα (40) και πενήντα (50) ημέρες.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παρ. 2 ορίζεται ότι οι από το 2009 εγκριθείσες από την "ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε." μελέτες, καθώς και οι αναθεωρήσεις αυτών, που αφορούν στην ανέγερση του Συγκροτήματος Εμπορευματικού Κέντρου Θριασίου Πεδίου επέχουν θέση Οικοδομικής Αδείας.

Η εκπόνηση και υλοποίηση των μελετών αυτών γίνεται σύμφωνα με τους όρους και Περιορισμούς Δόμησης, όπως αυτοί έχουν εγκριθεί με:

α) την υπ' αριθμ. 4833/ 5.2.2003 Κοινή Απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Πολιτισμού και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Δ' 159),

β) την υπ' αριθμ. 32115/ 2005 (Δ' 850) Απόφαση του Υφυπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και

γ) όπως έχουν τροποποιηθεί με την υπ' αριθμ. 21853/ 2008 (Α.Α.Π. 281) Απόφαση του Υφυπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και κατά παρέκκλιση από τις λοιπές κείμενες γενικές και ειδικές διατάξεις.

Η σύνδεση με τα Δίκτυα Κοινής Ωφέλειας γίνεται αφού η αρμόδια Διευθύνουσα Υπηρεσία της "ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε." εκδώσει Βεβαίωση Περαιώσης, η οποία λαμβάνει θεώρηση από τον αρμόδιο Γενικό Γραμματέα Υποδομών και Μεταφορών.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παρ. 3 ρυθμίζεται αφενός το καθεστώς των τυφλών ιδιοκτησιών που δημιουργήθηκαν μετά την απαλλοτρίωση των εκτάσεων του ΟΣΕ Α.Ε. τα οποία ενώ πληρούν τους λοιπούς όρους δόμησης δεν είναι οικοδομήσιμα, διότι στερούνται προσώπου σε κοινόχρηστο χώρο, αφετέρου η εκχώρηση της αρμοδιότητας συντήρησης του υφιστάμενου οδικού δικτύου που εμπίπτει εντός της ζώνης απαλλοτρίωσης του ΟΣΕ Α.Ε. στους οικείους ΟΤΑ Α' και Β' βαθμού. Σε σχέση με τις τυφλές ιδιοκτησίες που προέκυψαν μετά από τις αναγκαστικές απαλλοτριώσεις για τις ανάγκες δημιουργίας της σιδηροδρομικής γραμμής ανά την επικράτεια, έχουν δημιουργηθεί διαχρονικά κοινωνικές ανισότητες και αδικίες καθώς οι συγκεκριμένες ιδιοκτησίες ενώ είναι μη αξιοποιήσιμες, υπόκεινται στα φορολογικά και λοιπά βάρη που δημιουργεί η άσκηση εμπράγματων δικαιωμάτων επί αυτών από τους ιδιοκτήτες τους. Εξαιτίας

της μη ρύθμισης μέχρι τώρα των ιδιοκτησιών αυτών, η ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. είναι αποδέκτης πληθώρας αιτημάτων από ιδιώτες για την κατά περίπτωση αποσπασματική ρύθμιση του συγκεκριμένου προβλήματος.

Η προτεινόμενη διάταξη αποσκοπεί στη συνολική ρύθμιση όλων αυτών των ιδιοκτησιών αίροντας χρόνια προβλήματα για τους συγκεκριμένους ιδιοκτήτες των οποίων τα ακίνητα καθίστανται πλέον αξιοποιήσιμα σύμφωνα με τους κατά τόπους ισχύοντες λοιπούς όρους δόμησης. Επιπλέον η συγκεκριμένη διάταξη αναμένεται να απαλλάξει τους ιδιοκτήτες των ακινήτων αυτών, τις υπηρεσίες της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. καθώς και τις υπηρεσίες άλλων οργανισμών (π.χ. ΟΣΕ Α.Ε., ΟΤΑ κτλ.) από τη διεκπεραίωση πληθώρας αιτημάτων μειώνοντας σημαντικά τη γραφειοκρατία.

Με το άρθρο 5 παρ.1 περ. ι του ν.3891/2010 περιήλθε στη ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. η ευθύνη διαχείρισης και τήρησης του μητρώου του συνόλου της ακίνητης περιουσίας του Ο.Σ.Ε. Εκ της αναθέσεως αυτής προέκυψε η υποχρέωση παρακολούθησης της εξέλιξης της πορείας του έργου του Εθνικού Κτηματολογίου, της υποβολής δηλώσεων του Ν.2308/95 στις υπό κτηματογράφηση περιοχές, ο έλεγχος των αναρτήσεων των προσωρινών κτηματολογικών διαγραμμάτων και πινάκων και η κατάθεση ενστάσεων / αιτήσεων διόρθωσης. Ο όγκος του μητρώου ακίνητης περιουσίας καθιστά ιδιαίτερα δυσχερή την εμπρόθεσμη υποβολή δηλώσεων και δικαιωμάτων κτηματολογίου καθώς και τη λήψη σχετικών με τα ακίνητα κτηματολογικών εγγράφων για κάθε νόμιμη χρήση, ενώ επιβαρύνεται σε κόστος η ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε., καθότι πρέπει να αναθέτει πανελλαδικά σε συνεργάτες τη διεκπεραίωση των εργασιών αυτών προς το Κτηματολόγιο

Προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι καθυστερήσεις που θέτουν σε κίνδυνο εμπράγματα δικαιώματα της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. και κατ επέκταση του Ελληνικού Δημοσίου αλλά και το ιδιαίτερο κόστος που επιβαρύνεται η εταιρία, λαμβάνοντας υπόψη ότι σύμφωνα και με το ν.3882/2010 (Α' 166) θεσπίστηκε η διευκόλυνση των εταιριών του ευρύτερου δημόσιου τομέα στην ανταλλαγή γεωχωρικών δεδομένων, ρυθμίζεται ο τρόπος παράδοσης από την εταιρία Εθνικό Κτηματολόγιο και Χαρτογράφηση Α.Ε. στη ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. των αρχείων γεωτεμαχίων και των αναρτημένων δασικών χαρτών.

Με τις προτεινόμενες διατάξεις των παρ. 4-6, σκοπείται η περαιτέρω επιτάχυνση, απλούστευση και πλήρη αποσαφήνιση της διαδικασίας αδειοδότησης και ανάπτυξης των Εμπορευματικών Κέντρων της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. Ο καθορισμός ειδικών διατάξεων για τους όρους δόμησης σε ακίνητα της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε., στα οποία θα ανεγερθούν και αξιοποιηθούν Εμπορευματικά Κέντρα, επιβάλλεται από το γεγονός ότι τα Εμπορευματικά Κέντρα αποτελούν στρατηγικές επενδύσεις που έχουν καθοριστική σημασία για την ενδυνάμωση και τον εκσυγχρονισμό του Συστήματος

Εμπορευματικών Μεταφορών και των Logistics της χώρας και τη βελτίωση της εθνικής οικονομίας και επομένως απαιτείται η επιτάχυνση, απλούστευση αλλά και πλήρης αποσαφήνιση όλης της διαδικασίας αδειοδότησης.

Με την παρ. 4 τίθενται οι όροι και οι περιορισμοί δόμησης για την ανάπτυξη των Εμπορευματικών Κέντρων στα ακίνητα της ΓΑΙΑΟΣΕ.

Ο μέγιστος Σ.Δ. (ίσος με 0,6) ορίζεται ανάμεσα στις τιμές του Σ.Δ. που καθορίζει, αφενός, η ΥΑ 32115/27.7.2005 (ΦΕΚ 850Δ'), για το γήπεδο της ΓΑΙΑΟΣΕ που βρίσκεται στην εκτός σχεδίου περιοχή του Θριάσιου Πεδίου, για το οποίο ο ΣΔ ισούται με 0,4, αφετέρου, η ΚΥΑ 11508/2009 (ΦΕΚ 151/ΑΑΠ) η οποία ορίζει για τους ενδιαμέσους υποδοχείς δραστηριοτήτων Σ.Δ. ίσο με 0,9.

Το μέγιστο ποσοστό κάλυψης ορίζεται από την ΚΥΑ 11508/2009 (ΦΕΚ 151/ΑΑΠ) ίσο με 55% για τους ενδιάμεσους υποδοχείς. Δεδομένου ότι ο Σ.Δ. έχει διαμορφωθεί με το ως άνω σκεπτικό σε 0,6, η κάλυψη πρέπει να ισούται με 60% ώστε να είναι δυνατό να υλοποιούνται μονώροφα κτίρια που εξαντλούν το Σ.Δ.

Ο συντελεστής κατ' όγκον εκμετάλλευσης είναι ίσος με αυτόν που καθορίζει η ΚΥΑ 11508/2009 (ΦΕΚ 151/ΑΑΠ) για το ΕΠΧΣΑΑ Βιομηχανίας κατόπιν παρεκκλίσεων (άρθρο 7, παρ. α).

Το ύψος των κτιρίων ορίζεται σε 19μ. για λόγους λειτουργικούς κυρίως όσον αφορά την τοποθέτηση υψηλών μηχανημάτων χωρίς να απαιτείται η διαδικασία παρέκκλισης της παρ.5 που απαιτεί μεγάλους χρόνους έγκρισης. Η απλούστευση των διαδικασιών αδειοδότησης είναι πολύ βασική δεδομένου ότι η δημιουργία μεγάλου μεγέθους Εμπορευματικών Κέντρων σε ακίνητα της ΓΑΙΑΟΣΕ αποτελεί στρατηγικές επενδύσεις.

Η παρέκκλιση από το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των κτιριακών εγκαταστάσεων για την τοποθέτηση υψηλού μηχανήματος είναι σύμφωνη με τις κείμενες διατάξεις της εκτός σχεδίου δόμησης (άρθρο 4, παρ. 6α του Π.Δ. 24/31.5.1985 ΦΕΚ 270 Δ). Η έγκριση της ανωτέρω παρέκκλισης γίνεται κατ' αναλογία με τις διατάξεις της παρ. 7α του άρθρου 4 του Π.Δ. 24/31.5.1985 ΦΕΚ 270 Δ όπως τροποποιήθηκε από το Ν. 4315/14. Η παρέκκλιση από το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος κατά 30% για κτίρια και εγκαταστάσεις που κατασκευάζονται πάνω από τις σιδηροδρομικές γραμμές είναι σύμφωνη με τις διατάξεις του Ν.3891/2010 (άρθρο 6Α παρ. 3β, (ii)).

Η ελάχιστη απόσταση των ανεγερθησόμενων κτιρίων από τα όρια του γηπέδου ορίζεται σε 10μ. βάσει της συμμόρφωσης με την ΥΑ 32115/27.7.2005 (ΦΕΚ 850Δ').

Απαλλάσσονται από τον υπολογισμό στην επιφάνεια δόμησης και κάλυψης τα στοιχεία κατασκευών του άρθρου 10, δεδομένου ότι πρόκειται για εμπορευματικά κέντρα εθνικής εμβέλειας με ιδιαίτερα αυξημένες λειτουργικές απαιτήσεις σχετικά με το χειρισμό, την εναπόθεση και την αποθήκευση μεγάλου όγκου φορτίου.

Η απαλλαγή της υποχρέωσης φύτευσης αιτιολογείται από τον στρατηγικό χαρακτήρα της επένδυσης και την ανάγκη άμεσης υλοποίησης της ανάπτυξης και οργάνωσης του χώρου ώστε να ξεκινήσει η λειτουργία του.

Αυξάνεται κατά παρέκκλιση του Π.Δ. 111/2004 ο υπολογισμός των θέσεων στάθμευσης ανά τ.μ. επιφάνειας κτιρίου, δεδομένου ότι το μεγαλύτερο μέρος των κτιριακών εγκαταστάσεων αφορά δραστηριότητες εφοδιαστικής που απαιτούν μεγάλες επιφάνειες για την άσκηση των δραστηριοτήτων εφοδιαστικής ενώ ο αριθμός των εργαζομένων δεν είναι ανάλογος αυτών των επιφανειών.

Με την παρ. 5 αναμορφώνονται οι ήδη υφιστάμενες και ισχύουσες απαλλαγές, υπό τις προϋποθέσεις που περιγράφονται στην προτεινόμενη διάταξη, για ανταποδοτικά τέλη καθαριότητας από τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης, δεδομένης της ανάγκης να καθοριστούν οι σχέσεις των παραχωρησιούχων των εμπορευματικών της κέντρων με τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης, καθορίζοντας τις περιπτώσεις απαλλαγής από την υποχρέωση τελών καθαριότητας.

Με την παρ. 6 ρυθμίζονται οι χρήσεις των περιφερειακών σιδηροδρομικών σταθμών που κατά κανόνα εμπίπτουν εντός αστικών περιοχών και συγκεντρώνουν περιμετρικά πλήθος χρήσεων με χαρακτήρα κεντρικών λειτουργιών. Για τον λόγο αυτό κατά την αξιοποίησή τους είναι αναγκαίο να δίδεται η δυνατότητα χωροθέτησης χρήσεων πολεοδομικού κέντρου ώστε να εξυπηρετεί τις κεντρικές λειτουργίες των πόλεων και όχι μόνον χρήσεων γενικής κατοικίας που περιλαμβάνει περιορισμένες χρήσεις.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 7 αποσαφηνίζεται η έννοια του «κεντρικού δημόσιου τομέα» για να μη καταλείπεται καμία ασάφεια για τους φορείς που περιλαμβάνονται σε αυτόν και ως τέτοιοι ορίζονται φορείς της Γενικής Κυβέρνησης της περίπτ. β' της παρ.1 του άρθρου 14 του ν.4270/2014 (Α' 143)».

Με την παρ. 8 επιδιώκεται η διευκόλυνση της διαδικασίας απευθείας αναθέσεων έργων και μελετών ειδικά για τους ορεινούς και νησιωτικούς δήμους, όπου ενδέχεται να μην είναι εφικτή η κατάρτιση καταλόγου με τουλάχιστον τρεις (3) οικονομικούς φορείς, οπότε και εξαιρετικά μόνο για αυτήν την περίπτωση η αναθέτουσα αρχή μπορεί να προβεί στη διαδικασία της απευθείας ανάθεσης σύμβασης έργου, μελέτης ή παροχής τεχνικών και λοιπών συναφών επιστημονικών υπηρεσιών χωρίς κλήρωση.

Με την παρ. 9 επιδιώκεται προς το σκοπό της συγκρότησης επιτροπών διαγωνισμού η διεύρυνση των μελών με τεχνικούς υπαλλήλους όχι μόνο κατηγορίας ΠΕ αλλά και ΤΕ για την αποφυγή αδυναμιών συγκροτήσεων αυτών λόγω έλλειψης προσωπικού.

Τέλος με την παρ. 10 προβλέπεται ότι υπάλληλοι, που υπηρετούσαν με την ειδικότητα του οδηγού ή μηχανοδηγού ή σταθμάρχη ή κλειδούχου και έχουν μεταφερθεί σε φορείς του Δημοσίου δυνάμει των διατάξεων των άρθρων 16 του ν. 3891/2010 (Α 188) και 9 του ν. 3920/2011 (Α 33), δύνανται να επανέλθουν σε εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών κατόπιν υποβολής σχετικής αίτησης και μετά από γνώμη του αρμοδίου οργάνου του φορέα υποδοχής, του οποίου οι οργανικές διατάξεις προβλέπουν μία ή περισσότερες εκ των ανωτέρω ειδικοτήτων.

Η μεταφορά διενεργείται με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του αρμόδιου προς διορισμό οργάνου του φορέα προέλευσης, υπό την προϋπόθεση ότι ο υπάλληλος καλύπτει τις προϋποθέσεις και κατέχει τα απαραίτητα τυπικά προσόντα της θέσης, όπως αυτά ορίζονται από την κείμενη νομοθεσία και τυχόν ειδικότερους κανονισμούς. Σε περίπτωση εφαρμογής του προηγούμενου εδαφίου δεν αναζητούνται τυχόν ποσά, που θα ελάμβαναν οι υπάλληλοι, εάν δεν είχαν μεταφερθεί με βάση τις διατάξεις της παραγράφου 1.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης καθορίζονται όλες οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 80

Παρ. 1: Στο πλαίσιο της αναδιάρθρωσης του σιδηροδρομικού συστήματος, σύμφωνα με τις προβλέψεις του άρθρου 12 του ν. 3891/2010 (Α' 188) έγινε δυνατή η σύναψη σύμβασης με την οποία ανατίθεται η εκτέλεση σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών ως Υποχρέωση Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ). Με το άρθρο 45 του ν. 4313/2014 (Α' 261) προβλέπεται ότι η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές για τα έτη 2016 έως και 2020 ανατίθεται στην εταιρεία ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. Για την υποστήριξη των διοικητικών υπηρεσιών και διαδικασιών, την διασφάλιση της χρηστής διαχείριση και την αποτελεσματική εκτέλεση της σύμβασης προβλέπεται η ανάπτυξη κατάλληλου πληροφοριακού συστήματος στο άρθρο 20 της ανωτέρω αναφερομένης σύμβασης.

Με υπουργική απόφαση καθορίζονται οι όροι, προϋποθέσεις, διαδικασίες και ενέργειες και τυχόν ρήτρες ή και ποινές των εμπλεκόμενων φορέων για την ανάπτυξη και λειτουργία κατάλληλου πληροφοριακού συστήματος και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Δεσμεύονται οι εμπλεκόμενοι φορείς στην εφαρμογή του πληροφοριακού συστήματος για την καταχώρηση αξιόπιστων δεδομένων στον κατάλληλο χρόνο.

Με την εφαρμογή αυτή διασφαλίζεται η αξιοπιστία, η διαφάνεια και η ορθή λειτουργία στις παρεχόμενες υπηρεσίες ΥΔΥ.

Παρ. 2: Με την παρ. 2 προτείνεται η τροποποίηση της παρ. 4 του ά. 15 του π.δ. 104/2010 για τους παρακάτω λόγους. Ως γνωστόν η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.) ασκεί πλέον 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 ΠΔ 104/2010 (ΦΕΚ Α' 181/2010).

Στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων για την διαλειτουργικότητα των σιδηροδρομικών υποσυστημάτων, μεταξύ άλλων εγκρίνει τη θέση σε λειτουργία των διαρθρωτικών υποσυστημάτων που αποτελούν το σιδηροδρομικό σύστημα, σύμφωνα με το άρθρο 15 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ και εξακριβώνει ότι αυτά τα υποσυστήματα λειτουργούν και συντηρούνται σύμφωνα με τις σχετικές βασικές απαιτήσεις.

Στο πλαίσιο της παραπάνω αρμοδιότητας υφίστατο υποχρέωση των εν δυνάμει αιτούντων να ενημερώνουν την Αρχή πριν από την έναρξη της μελέτης / κατασκευής / προμήθειας νέων υποσυστημάτων και να γνωστοποιούν τον κοινοποιημένο (NOBO) ή και τον ορισμένο (DEBO) κατά το άρθρο 17 του Π.Δ 104/2010 οργανισμό προκειμένου να υπάρχει συνεργασία με την ΡΑΣ και να διευκολυνθεί η διαδικασία έγκρισης θέσης σε λειτουργία - χρήση των δομικών υποσυστημάτων (εδ. 4 άρθρου 2 της Υ.Α. Α.Σ. 16.4/οικ.24863/2723 ΦΕΚ Β 1812/201).

Δεδομένου ότι έργα ή αυτοτελή τμήματα αυτών τα οποία έχουν περατωθεί και παραλαμβάνονται με διενέργεια Διοικητικής Παραλαβής προς Χρήση (Δ.Π.Χ.) σύμφωνα με το άρθρο 72 του ν.3669/2008 (Α' 116), θα πρέπει να λαμβάνουν έγκριση θέσης σε λειτουργία / χρήση από τη ΡΑΣ.

Δεδομένου ότι για τις περιπτώσεις θέσης σε λειτουργία χρήση τμημάτων μιας εργολαβίας η ΡΑΣ πραγματοποίησε σχετική έρευνα μεταξύ των ευρωπαϊκών Αρχών ασφάλειας Σιδηροδρόμων και του ERA, όπου επισημάνθηκε η δυνατότητα ρύθμισης του παραπάνω ζητήματος π.χ. χορήγηση προσωρινής έγκρισης θέσης σε λειτουργία βασιζόμενη σε ενδιάμεση δήλωση επαλήθευσης ΕΔΕ του NOBO/DEBO.

Δεδομένου ότι η Δ.Π.Χ. η οποία προβλέπεται στη νομοθεσία των δημοσίων έργων αφορά ολοκληρωμένα τμήματα έργου στο πλαίσιο μιας σύμβασης και προϋποθέτει την πραγματοποίηση των απαραίτητων δοκιμών και την κάλυψη όλων των απαιτήσεων ασφαλείας. Η αναγνώριση και η εκτίμηση κινδύνων που μπορούν να προκύψουν από την χρήση νέας υποδομής προβλέπονται στο πλαίσιο των οικείων συστημάτων διαχείρισης ασφάλειας τα οποία υποβάλλονται στην Αρχή στο πλαίσιο χορήγησης εγκρίσεων και πιστοποιητικών ασφαλείας.

Άρθρο 81

Διατάξεις οι οποίες ρυθμίζουν πολεοδομικά θέματα στις περιπτώσεις αναγκαστικών απαλλοτριώσεων για την κατασκευή της σιδηροδρομικής υποδομής και δημοτικά τέλη χώρων στάθμευσης μετρό

Με την προτεινόμενη διάταξη νόμου ρυθμίζονται πολεοδομικά θέματα στις περιπτώσεις αναγκαστικών απαλλοτριώσεων για την κατασκευή της σιδηροδρομικής υποδομής με σκοπό την εξοικονόμηση τεράστιων δαπανών τις οποίες κατέβαλλε το ελληνικό δημόσιο στους δικαιούχους αποζημίωση.

Ειδικότερα με την παρ.1α προβλέπεται ότι το παράλληλο και κάθετο οδικό δίκτυο, το οποίο δημιουργείται συνεπεία αναγκαστικής απαλλοτρίωσης υπέρ της «ΟΣΕ Α.Ε.», για την κατασκευή της σιδηροδρομικής υποδομής, θεωρείται, για τα εφαιπόμενα με αυτό ακίνητα, κοινόχρηστος χώρος. Η συντήρησή του ανατίθεται στους οικείους Ο.Τ.Α. Α' και Β' βαθμού.

Με την παρ.1β ρυθμίζεται ότι η αναγκαστική απαλλοτρίωση για την κατασκευή της σιδηροδρομικής υποδομής, με την οποία προβλέπεται και η δημιουργία παράλληλου και κάθετου οδικού δικτύου, για μεν το οδικό δίκτυο κηρύσσεται υπέρ ελληνικού δημοσίου και με δαπάνες της «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.», εφαρμοζομένων των σχετικών διατάξεων του άρθρου 1 του ν.653/1977 (Α' 214), για δε τα έργα της σιδηροδρομικής υποδομής κηρύσσεται υπέρ της «ΟΣΕ Α.Ε.» και με δαπάνες της «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.».

Με την παρ. 1γ καθορίζεται ότι το εναπομένον οικόπεδο, μετά την αναγκαστική απαλλοτρίωση για την κατασκευή της σιδηροδρομικής υποδομής, εξακολουθεί να θεωρείται άρτιο και οικοδομήσιμο κατά παρέκκλιση κάθε άλλης σχετικής διάταξης, εφ' όσον πληρούνται και οι λοιπές κατά παρέκκλιση οριζόμενες προϋποθέσεις δόμησης αυτών.

Με την παρ. 2 ορίζεται ότι για τους υπαίθριους και στεγασμένους χώρους στάθμευσης ιδιοκτησίας Αττικό Μετρό Α.Ε., που χρησιμοποιούνται για διευκόλυνση των μετεπιβιβάσεων των χρηστών του μετρό, τα κάθε είδους τέλη καθαριότητας και φωτισμού υπολογίζονται κατ' ανώτατο όριο στο 25% της συνολικής επιφάνειάς τους.

Άρθρο 82

Οριστική εκτίμηση της ικανότητας για ασφαλή οδήγηση των οδηγών των εταιρειών αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης.

Η διάταξη του άρθρου αυτού εισάγεται για την οριστική εκτίμηση της ικανότητας για ασφαλή οδήγηση των οδηγών των εταιρειών αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης από ειδική επιτροπή ιατρών πέντε ειδικοτήτων που συστήνεται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και συγκροτείται από ιατρούς κρατικών νοσηλευτικών ιδρυμάτων του Εθνικού Συστήματος Υγείας και ιδιώτες ιατρούς, με τους αντίστοιχους αναπληρωτές τους, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Η ανωτέρω ειδική επιτροπή συνεδριάζει πέραν του κανονικού ωραρίου λειτουργίας των οικείων υπηρεσιών και καταβάλλεται πρόσθετη αμοιβή ή αποζημίωση στους συμμετέχοντες σε αυτή. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται η αποζημίωση στους συμμετέχοντες στην ειδική επιτροπή σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.

Στην ειδική επιτροπή αυτή παραπέμπονται, μετά από σχετική εισήγηση του αρμόδιου ιατρού εργασίας της εταιρείας στην οποία εργάζονται, οι οδηγοί που εμφανίζουν σοβαρά προβλήματα υγείας και οι οποίοι στο παρελθόν παραπέμπονταν στις Δευτεροβάθμιες Ιατρικές Επιτροπές (ΔΙΕ). Οι ΔΙΕ καταργήθηκαν με τις διατάξεις του άρθρου 74 του Ν.4413/2016 (Α' 148). Η ρύθμιση αυτή αποσκοπεί και στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

Επίσης, προβλέπεται ότι εντός του πρώτου τριμήνου από τη δημοσίευση του παρόντος, συστήνονται τρεις πρόσθετες ειδικές επιτροπές ιατρών, οι οποίες εντός διαστήματος πέντε μηνών θα ελέγξουν όλες τις εσωτερικές μετατάξεις στις εταιρείες και θα επανεξετάσουν όσους από τους οδηγούς έχουν αλλάξει ειδικότητα τα τελευταία δέκα (10) έτη.

Ακόμα, καταργείται κάθε διάταξη κανονισμού εσωτερικής λειτουργίας των εταιρειών, διά της οποίας δύνатаι ο ιατρός εργασίας της εταιρείας να εισηγείται ή να ορίζει το Τμήμα ή τη Διεύθυνση που θα τοποθετηθεί ή την ειδικότητα στην οποία θα καταταγεί ο εξεταζόμενος υπάλληλος.

Τέλος, ορίζεται ότι σε περίπτωση έλλειψης προσωπικού κρίσιμων ειδικοτήτων και προκειμένου για την εύρυθμη λειτουργία των εταιρειών αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης (όπως οδηγοί κ.α.), ανακαλούνται μετά από αιτιολογημένη απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας οι εν λόγω πράξεις απόσπασης των υπαλλήλων και εκδίδονται οι σχετικές διαπιστωτικές πράξεις για την επιστροφή αυτών στις οργανικές τους θέσεις.

Άρθρο 83

Με το άρθρο αυτό θεσπίζεται πλήρες σύστημα χορήγησης αδειών άνευ αποδοχών στους εργαζόμενους των Νομικών Προσώπων Ιδιωτικού Δικαίου και Ανωνύμων Εταιρειών του Κεφαλαίου Α' του ν. 3429/2005, που εποπτεύονται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, μετά από έγκριση του οικείου διοικητικού συμβουλίου εκάστου φορέα.

Τέλος προβλέπεται για λόγους διαφάνειας και δημοσίου ελέγχου η επανεξέταση από τα οικεία διοικητικά συμβούλια, όλων των αδειών που έχουν ήδη δοθεί με βάση τις θεσπιζόμενες διατάξεις.

Άρθρο 84

Θέματα «Ελληνικής Εταιρίας Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Ανώνυμη Εταιρία» (Ε.Ε.Σ.Σ.Τ.Υ. ΑΕ)

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

Κατά την ρητή διάταξη της παρ. 1. του ν. 4111/2013 προβλέφθηκε ότι, με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων που εκδίδεται με ανάλογη εφαρμογή του άρθρου 14B του ν. 3429/2005, και δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, αποσχίζεται ο κλάδος συντήρησης Τροχαίου Υλικού του ΟΣΕ Α.Ε. όπως ο κλάδος αυτός, ως Γενική Διεύθυνση Συντήρησης Τροχαίου Υλικού, περιγράφεται στον Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας του ΟΣΕ, και εισφέρεται στην Εταιρεία. Ενώ στη διάταξη της παρ. 6. του αυτού ως άνω άρθρου του ίδιου νόμου ορίστηκε ότι με την απόφαση της παραγράφου 1, προσδιορίζονται τα ακίνητα και οι εγκαταστάσεις του ΟΣΕ Α.Ε. που είναι απαραίτητα για τη συντήρηση τροχαίου υλικού. Τα ακίνητα αυτά μισθώνονται με μακροχρόνια μίσθωση μέγιστης διάρκειας 30 ετών στην Εταιρεία με όρους αγοράς.

Σε εκτέλεση των ανωτέρω προβλέψεων εκδόθηκε η υπ' αριθμ. 1661/9-8-2013 (Β' 1993) Κ.Υ.Α. των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, όπου στο άρθρο 4 αυτής περιγράφονται οι εν λόγω εγκαταστάσεις, όπως η άνω

Κ.Υ.Α. έχει τροποποιηθεί με την υπ' αριθμ οικ. 44514/3646/28-8-2014 (Β' 2413) και την υπ' αριθμ. Οικ.64108/5026/31-10-2014 (Β' 3005) κοινή υπουργική απόφαση των ίδιων Υπουργών.

Περαιτέρω στη διάταξη της περ. ζ της παρ. 12 του άρθρου 6 του Ν. 3891/2010 ως τούτη προστέθηκε με την υποπαρ. ΙΒ.2 περ. 5 άρθρου πρώτου Ν. 4254/2014 (Α' 85), προβλέφθηκε ότι για τη λειτουργική αδειοδότηση υφισταμένων μηχανολογικών εγκαταστάσεων που εξυπηρετούν τη σιδηροδρομική υποδομή και λειτουργία, καθώς και μηχανοστασίων και αμαξοστασίων, που δεν διαθέτουν άδεια λειτουργίας ή άδεια λειτουργίας σε ισχύ, εκδίδεται προσωρινή άδεια λειτουργίας διάρκειας τριών (3) ετών. Για την έκδοση της άδειας αυτής, ο λειτουργός των εγκαταστάσεων υποβάλλει στην κατά νόμο αρμόδια αδειοδοτούσα αρχή αίτηση, συνοδευόμενη από τα στην ανωτέρω διάταξη αναφερόμενα δικαιολογητικά.

Ως προέκυψε εκ της εφαρμογής της ανωτέρω διατάξεως, το σύνολο των εγκαταστάσεων συντήρησης και επισκευής τροχαίου σιδηροδρομικού υλικού στερείτο αδειάς λειτουργίας και έτσι καθίσταται απολύτως αναγκαία η επαναδιατύπωση της διάταξης της περ. ζ της παρ. 12 του άρθρου 6 του Ν. 3891/2010 ώστε να παρασχεθεί ικανός χρόνος προς την λειτουργούσα τις εγκαταστάσεις εταιρεία για να υλοποιήσει τις διαδικασίες περί οριστικής αδειοδότησης των εγκαταστάσεων.

Άρθρο 85

Με το άρθρο 85 διευρύνεται το πεδίο εφαρμογής του ά. 33 παρ. 1 του ν. 4482/2017 και επί των εποπτευόμενων φορέων εκτός Γενικής Κυβέρνησης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Άρθρο 86

Με το άρθρο 86 ορίζεται ότι με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών και του κατά περίπτωση αρμόδιου, με βάση την ιδιότητα των δικαιούχων των παρακάτω προβλεπόμενων απαλλαγών ή εκπτώσεων, Υπουργού επιτρέπεται, με κοινωνικοοικονομικά κριτήρια ή με κριτήρια τις υπηρεσιακές ανάγκες μετακίνησης προσωπικού πάσης φύσεως του δημοσίου ή τον αριθμό των δικαιούχων, να καθορίζονται απαλλαγές ή εκπτώσεις στο κόμιστρο των μέσων μαζικής μεταφοράς. Με την ίδια απόφαση καθορίζονται όλες οι λεπτομέρειες για την παροχή της απαλλαγής ή της έκπτωσης και τη ρύθμιση όλων των συναφών ζητημάτων. Οι αποφάσεις παροχής έκπτωσης επέχουν θέση σύμβασης μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και του αρμόδιου κατά περίπτωση φορέα των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Σκοπός της παρεχόμενης εξουσιοδότησης είναι να παρασχεθεί η δυνατότητα συνολικής και ενιαίας κανονιστικής αντιμετώπισης των ανακυπτόντων ζητημάτων.

Άρθρο 87

Ρυθμίσεις Υπηρεσίας Οδικών Τελών

Με τις ρυθμίσεις του άρθρου αυτού συμπληρώνεται το θεσμικό πλαίσιο της Υπηρεσίας Οδικών Τελών. Ειδικότερα παρέχεται εξουσιοδότηση για τη ρύθμιση των θεμάτων λειτουργίας της γνωμοδοτικής επιτροπής οδικών υποδομών και θεσπίζεται η δυνατότητα μεταβίβασης αρμοδιοτήτων από τον Υπουργό στον Διοικητή και Υποδιοικητή για θέματα της υπηρεσίας.

Ακόμη ορίζεται ότι τα διόδια τέλη, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, εισπράττονται σε ειδικό Κωδικό Αριθμό Εσόδου του Τακτικού Προϋπολογισμού και διαχειρίζονται, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, από την Υπηρεσία Οδικών Τελών και παρέχεται εξουσιοδότηση για τη ρύθμιση των σχετικών λεπτομερειών. Επιπλέον περιέρχεται στην παραπάνω υπηρεσία η αρμοδιότητα διαχείρισης των κυκλοφοριακών συνδέσεων περιλαμβανομένων της είσπραξης των μισθωμάτων από νόμιμες και των αποζημιώσεων για αυθαίρετες κυκλοφοριακές συνδέσεις και οι σχετικοί πόροι μεταβιβάζονται στην Υπηρεσία Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Τελών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Η αρμοδιότητα είσπραξης αποζημιώσεων από φθορές του εθνικού οδικού δικτύου, η οποία ανήκε στην ΤΕΟ ΑΕ, μεταβιβάζεται στην κατά τόπο αρμόδια Περιφέρεια.

Εξάλλου μετά την ολοκλήρωση της μεταβίβασης των περιουσιακών στοιχείων της Εταιρίας προς το Ελληνικό Δημόσιο, η διαχείριση της ακίνητης περιουσίας ανατίθεται στην Υπηρεσία Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Τελών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Ακόμη ταμειακά υπόλοιπα και υπόλοιπα τραπεζικών λογαριασμών της Τ.Ε.Ο. Α.Ε. περιέρχονται στην Υπηρεσία Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Τελών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και μεταφέρονται στον Κωδικό Αριθμό Εσόδου του Τακτικού Προϋπολογισμού, που συστήνεται με τις παραπάνω διατάξεις.

Τέλος με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών επιτρέπεται ο ορισμός των Προϊσταμένων Γενικών Διευθύνσεων και Διευθύνσεων της Υπηρεσίας Οδικών Τελών, κατ' αναλογική εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 18 του ν. 2190/1994 (Α' 28).

Άρθρα 88, 89 και 90

Με τις διατάξεις των άρθρων 88, 89 και 90 ρυθμίζονται θέματα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας με απλοποίηση διαδικασιών για την κατάρτιση συμβάσεων μίσθωσης και με προσθήκη αρμοδιοτήτων καθώς και με την πρόβλεψη των κατάλληλων εξουσιοδοτικών διατάξεων για τη ρύθμιση με την έκδοση π.δ. θεμάτων που θα καταστήσουν αποτελεσματικότερη τη λειτουργία της παραπάνω Υπηρεσίας.

Επίσης με την παρ. 2 του άρθρου 90 ουσιαστικά εισάγεται ερμηνευτική διάταξη, η οποία αποδίδει την αληθή έννοια του Δημοσίου του άρθρου 71 του ν. 4427/2016, ενώ ο σκοπός της διάταξης παραμένει η άμεση κάλυψη των αναγκών στελέχωσης της ΥΠΑ και της ΑΠΑ με προσωπικό, οι οποίες προκύπτουν από τη λειτουργία της νέας οργανωτικής δομής του παραπάνω νόμου.

Για την επίτευξη της ομαλούς αλλά και της επικερδούς για το ελληνικό δημόσιο λειτουργίας των υπηρεσιών του, η δυνατότητα κάλυψης των υπηρεσιακών αναγκών –ιδίως προς τα περιφερειακά αεροδρόμια- μέσω μετατάξεων προσωπικού του Δημοσίου κατά παρέκκλιση χρονοβόρων διαδικασιών και χωρίς να επιβαρύνεται ο κρατικός προϋπολογισμός κρίνεται ως η πιο άμεση, αναγκαία και επωφελής για το Δημόσιο προοπτική με γνώμονα το συμφέρον του δημοσίου και της οικονομίας της χώρας.

Τέλος με την παρ. 3 γίνονται οι αναγκαίες προσαρμογές εξορθολογισμού στη νομοθεσία για την καταβολή του κινήτρου βελτίωσης των παρεχόμενων υπηρεσιών από τον ειδικό λογαριασμό του ά. 34 παρ. 1 του ν. 2682/1999.

Άρθρο 91
Τροποποίηση του ν. 1349/1983 (Α' 52)

Με τις διατάξεις του άρθρου 92 τροποποιούνται οι διατάξεις των παρ. 1 και 2 του ά. 3 του ν. 1349/1983 και ορίζεται προκειμένου τα μέλη στο Προεδρείο του ΟΑΣΠ, στα οποία προστίθεται και γενικός γραμματέας, να έχουν την απαραίτητη επιστημονική κατάρτιση για την άσκηση των καθηκόντων τους ότι Ο Ο.Α.Σ.Π. διοικείται από 9μελές Διοικητικό Συμβούλιο (Δ.Σ.), που αποτελείται από:

α) Το Προεδρείο του Ο.Α.Σ.Π., δηλ. τον Πρόεδρο, τον Αντιπρόεδρο και τον Γενικό Γραμματέα, που είναι επιστήμονες εγνωσμένου κύρους με διοικητικές ικανότητες και:

- i) δίπλωμα μηχανικού με εξειδίκευση στην σεισμική μηχανική, αντισεισμική τεχνολογία, ή άλλης συναφούς ειδικότητας, ή
- ii) πτυχίο γεωεπιστημών και αναγνωρισμένο μεταπτυχιακό ή και διδακτορικό τίτλο σπουδών της ημεδαπής ή αλλοδαπής με εξειδίκευση στη Σεισμολογία και με εμπειρία στη διοίκηση οργανισμών ή φορέων.

Η επιλογή των επιστημόνων για τις ανωτέρω θέσεις γίνεται έτσι ώστε να πληρούνται συμπληρωματικά τα κριτήρια (i) και (ii) για κάθε κοινή θητεία Προέδρου και Αντιπροέδρου.

β) Έναν (1) εκπρόσωπο του Ο.Α.Σ.Π. με τον αναπληρωτή του, που υποδεικνύεται από τους εργαζόμενους του Ο.Α.Σ.Π.

γ) Ένα (1) μέλος που υποδεικνύεται με τον αναπληρωτή του, από το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας.

δ) Ένα (1) μέλος που υποδεικνύεται με τον αναπληρωτή του, από την Κεντρική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων Ελλάδας.

ε) Τρία (3) μέλη με ισάριθμους αναπληρωτές, που είναι επιστήμονες με αποδεδειγμένη γνώση και εμπειρία στα θέματα που συμβάλλουν στην εκπλήρωση του σκοπού του Ο.Α.Σ.Π.

Το Δ.Σ διορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Με την ίδια απόφαση ορίζεται ένα από τα μέλη ως αναπληρωτής του Προέδρου και με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται η αποζημίωση του Προέδρου και των μελών. Η θητεία των μελών του Δ.Σ. είναι τριετής.

Τα μέλη του Δ.Σ. ασκούν τα καθήκοντά τους και μετά τη λήξη της θητείας τους και μέχρι τέσσερις (4) μήνες κατ' ανώτατο, έως ότου αναλάβουν καθήκοντα τα νέα μέλη που τα αντικαθιστούν.

Άρθρο 92

Με τις διατάξεις του Προεδρικού Διατάγματος 123/2017 (Α' 151) συστάθηκαν οι Διευθύνσεις Αποκατάστασης Επιπτώσεων Φυσικών Καταστροφών Δυτικής Ελλάδας με έδρα την Πάτρα και Βορείου Ελλάδας με έδρα τη Θεσσαλονίκη και χωρικές αρμοδιότητες αντίστοιχου γεωγραφικού προσδιορισμού των αρμοδιοτήτων των Αποκεντρωμένων Διοικήσεων Πελοποννήσου - Δυτικής Ελλάδας - Ιονίου, Μακεδονίας - Θράκης και Ηπείρου - Δυτικής Μακεδονίας. Επιχειρησιακοί στόχοι των ανωτέρω Διευθύνσεων, μεταξύ άλλων, αποτελούν:

- α. Η υλοποίηση του έργου της αποκατάστασης από τις επιπτώσεις των φυσικών καταστροφών στο δομικό πλούτο της χώρας
- β. Η συμμετοχή στις διμελείς επιτροπές, που συγκροτούνται με ευθύνη του προϊσταμένου τους, για τη διαπίστωση της καταλληλότητας για χρήση των κτιρίων (Πρωτοβάθμιος και Δευτεροβάθμιος Έλεγχος).
- β. Η εκτέλεση σχετικών με το έργο της αποκατάστασης πληρωμών στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους.
- γ. Ο έλεγχος των υπό έκδοση πράξεων των Τομέων Αποκατάστασης που εμπίπτουν στη χωρική τους αρμοδιότητα.
- δ. Η παρακολούθηση, η τήρηση και εφαρμογή ενιαίων συστημάτων διαχείρισης και Μητρώων, σχετικών με τις φυσικές καταστροφές.

Περαιτέρω, συστάθηκε η Υποδιεύθυνση Απαλλοτριώσεων, Τοπογραφήσεων και Γεωπληροφορικής Βορείου Ελλάδος, με έδρα τη Θεσσαλονίκη και χωρική αρμοδιότητα αντίστοιχου γεωγραφικού προσδιορισμού των Περιφερειών Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, Κεντρικής Μακεδονίας και Δυτικής Μακεδονίας.

Μία φυσική καταστροφή είναι η συνέπεια ενός φυσικού κινδύνου (π.χ. ενός σεισμού, μίας πλημμύρας, μίας κατολίσθησης) με άμεσες επιπτώσεις στην ανθρώπινη δραστηριότητα, οι οποίες μπορεί να επιδεινωθούν από την έλλειψη προγραμματισμού ή την έλλειψη κατάλληλου συστήματος διαχείρισης έκτακτων αναγκών και να οδηγήσουν σε οικονομικές, δομικές και ανθρώπινες απώλειες.

Η διαχείριση των φυσικών καταστροφών αποτελεί βαθιά πολιτικό θέμα και εστιάζεται στον τρόπο που το πολιτικό μας σύστημα σχεδιάζει την αντιμετώπιση τέτοιων γεγονότων, καθορίζοντας την προτεραιότητα της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής και της προστασίας του κοινωνικοοικονομικού ιστού.

Οι συγκυρίες στη χώρα μας επιτάσσουν την ενίσχυση του υφιστάμενου σχήματος διαχείρισης των φυσικών καταστροφών, με τη δημιουργία θεσμικών οργάνων, που

να μπορούν να ανταπεξέλθουν στις προκλήσεις και να τοποθετούν τον άνθρωπο στο κέντρο της νέας πολιτικής προσέγγισης.

Κατόπιν των ανωτέρω και ένεκα της ιδιαίτερης φύσης του αντικειμένου και του εξαιρετικώς επείγοντα χαρακτήρα που αποκτά η αντιμετώπιση αυτών των φαινομένων στις περιοχές που πλήττονται, κρίνεται άκρως αναγκαία και επιτακτική η στελέχωση των νέων υπηρεσιών με το απαραίτητο ανθρώπινο δυναμικό μέσω μετατάξεων από άλλους φορείς του δημόσιου τομέα, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη ότι δεν προκαλείται επιβάρυνση στον κρατικό προϋπολογισμό, καθώς το δημοσιονομικό αποτέλεσμα είναι ουδέτερο.

ΜΕΡΟΣ ΣΤ
ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΚΑΙ ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ

Άρθρο 93
Μεταβατικές διατάξεις

Ορίζονται οι μεταβατικές διατάξεις του παρόντος νόμου.

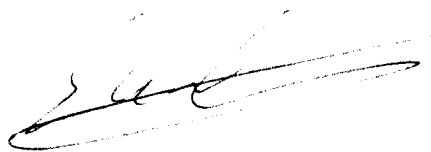
Άρθρο 94
Έναρξη ισχύος

Ορίζεται η έναρξη ισχύος των διατάξεων του παρόντος νόμου.

Αθήνα, 8.3.2018

Οι Υπουργοί

Εσωτερικών



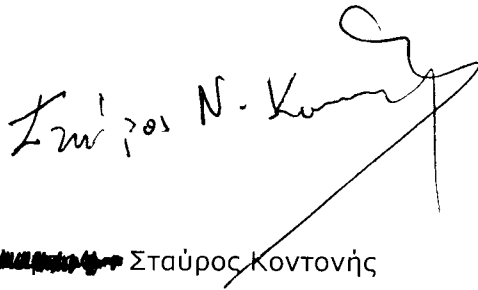
Παναγιώτης Σκουρλέτης

Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και
Κοινωνικής Αλληλεγγύης



Ευτυχία Αχτσιόγλου

Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και
Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων


~~Κωνσταντίνος~~ Σταύρος Κοντονής

Οικονομικών


Ευκλείδης Τσακαλώτος

Υγείας


Ανδρέας Ξανθός

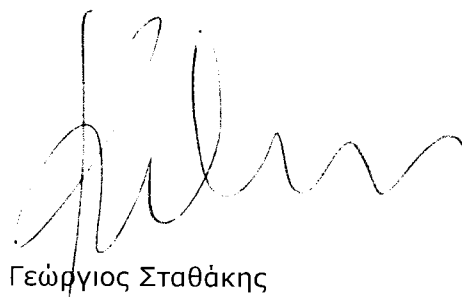
Διοικητικής Ανασυγκρότησης


Όλγα Γεροβασίλη

Πολιτισμού και Αθλητισμού


Λυδία Κονιόρδου

Περιβάλλοντος και Ενέργειας


Γεώργιος Σταθάκης

Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων


Ευάγγελος Αποστόλου

Τουρισμού


Έλενα Κουντουρά

Ασπληρωτές Υπουργοί Εργασιών

Νικόλαος Τόσκας

Υποδομών και Μεταφορών

Χρήστος Σπirtzης

Ο Υφ. Υπουργός
Υποδομών και Μεταφορών

Νικόλαος Καραγιάννης