

ΣΚ

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

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

Προς τη Βουλή των Ελλήνων

ΜΕΡΟΣ Α΄

ΙΔΡΥΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΕΠΙ ΥΔΑΤΙΝΩΝ ΕΠΙΦΑΝΕΙΩΝ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ

Στο Μέρος Α΄ του ρυθμίζονται εκ νέου οι διαδικασίες ίδρυσης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης αεροδρομίων επί των υδατινών επιφανειών, ώστε να διευκολυνθεί η αδειοδότηση αυτών μέσω της απλοποίησης των σχετικών διαδικασιών και να θεσπιστεί ασφαλές και ολοκληρωμένο θεσμικό πλαίσιο, το οποίο ευνοεί την ανάπτυξή τους. Οι προτεινόμενες με το παρόν μέρος ρυθμίσεις δεν εμπίπτουν στο πλαίσιο των διατάξεων του ν. 4442/2016 (Α΄ 230).

Τα βασικά σημεία που εισάγει το προτεινόμενο σχέδιο νόμου σε σχέση με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο (ν. 4568/2018) αφορούν:

- α) στη δυνατότητα χορήγησης και ενιαίας «άδειας ίδρυσης και λειτουργίας» υδατοδρομίου διατηρώντας τη δυνατότητα αδειοδότησης σε δύο στάδια του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου, ήτοι τη χορήγηση «αδείας ίδρυσης» και τη χορήγηση «αδείας λειτουργίας»,
- β) στη δυνατότητα χορήγησης «αδείας ίδρυσης» υδατοδρομίου όχι μόνο σε δημόσιο φορέα αλλά και σε ιδιωτικό φορέα,
- γ) στην έκδοση «αδείας ίδρυσης» υδατοδρομίου χωρίς την απαίτηση επιθεώρησης, ώστε ο ενδιαφερόμενος με την απόκτηση αυτής να προβεί στις προβλεπόμενες από το νόμο ενέργειες για την κατασκευή του συνόλου των απαιτούμενων υποδομών και εγκαταστάσεων του υδατοδρομίου,
- δ) στη δυνατότητα χορήγησης άδειας υδατοδρομίου και σε τουριστικούς λιμένες (ήτοι μαρίνες, καταφύγια και αγκυροβόλια), σε Περιοχές Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης (Π.Ο.Τ.Α.) και σε σύνθετα τουριστικά καταλύματα.
- ε) στη δυνατότητα εκπαίδευσης του προσωπικού λειτουργίας του υδατοδρομίου όχι μόνο από την Υ.Π.Α. αλλά κι από άλλους πιστοποιημένους φορείς του εσωτερικού ή εξωτερικού.
- στ) στη συγκρότηση ολιγομελούς Επιτροπής Υδατοδρομίων για επιθεωρήσεις υδατοδρομίων.

ΕΠΙ ΤΩΝ ΑΡΘΡΩΝ

Επί του άρθρου 1

Περιλαμβάνει τους αναγκαίους ορισμούς για την ευχερή εφαρμογή του παρόντος. Ήδη στο άρθρο αυτό εκτός της δυνατότητας χορήγησης «άδειας ίδρυσης» και «άδειας λειτουργίας» προβλέπεται και η χορήγηση της ενιαίας «άδειας ίδρυσης και λειτουργίας» με σκοπό την επιτάχυνση της διαδικασίας αδειοδότησης για όσους επιθυμούν να ιδρύσουν και λειτουργήσουν υδατοδρόμια. Επιπλέον, παρέχει ευελιξία στους δημόσιους φορείς, που

αδυνατούν να χρηματοδοτήσουν τις υποδομές και λοιπές εγκαταστάσεις ίδρυσης υδατοδρομίου, να προβούν στην λειτουργία του υδατοδρομίου με μία διαγωνιστική διαδικασία.

Επίσης, στο άρθρο αυτό εισάγεται νέος ορισμός για την «άδεια ίδρυσης» υδατοδρομίου με τον οποίο δεν απαιτείται η κατασκευή και προμήθεια εξοπλισμού για τη χορήγηση της. Κατά συνέπεια, για την χορήγηση αυτής δεν απαιτείται επιθεώρηση με αποτέλεσμα την άμεση έκδοση της σχετικής αδείας. Ο ενδιαφερόμενος με την απόκτηση της «αδείας ίδρυσης» επιτρέπεται να προβεί στις προβλεπόμενες από το νόμο ενέργειες για την κατασκευή του συνόλου των απαιτούμενων υποδομών και εγκαταστάσεων του υδατοδρομίου και αν επιθυμεί και στην προσθήκη του απαραίτητου εξοπλισμού του. Επιπλέον, αυτό ευνοεί τους δημόσιους φορείς που κατέχουν την άδεια ίδρυσης του υδατοδρομίου και δεν επιθυμούν τη λειτουργία του, να προβούν παράλληλα με την κατασκευή των υποδομών και λοιπών εγκαταστάσεων του υδατοδρομίου και στις απαραίτητες ενέργειες διαγωνιστικής διαδικασίας για τη λειτουργία του υδατοδρομίου. Αποτέλεσμα των ανωτέρω, είναι και η επιτάχυνση της έκδοσης αδείας λειτουργίας. Επιπροσθέτως, η διευκόλυνση έκδοσης αδειών ίδρυσης προσελκύει περισσότερους επενδυτές του χώρου και γενικότερα την ανάπτυξη δικτύων υδατοδρομίων.

Επί του άρθρου 2

Αναφέρονται οι απαιτήσεις σε εγκαταστάσεις και υποδομές των υδατοδρομίων προκειμένου να είναι κατάλληλες, επαρκείς και ασφαλείς για τους επιβάτες και την μεταφορά αποσκευών ή φορτίου.

Περαιτέρω, θεσμοθετείται δευτερογενής νομοθεσία (κοινές υπουργικές αποφάσεις) για να ρυθμιστούν όλα τα λεπτομερειακά ζητήματα για τις υποδομές, τις κτιριακές και λοιπές εγκαταστάσεις των υδατοδρομίων, με εξαίρεση τις εγκαταστάσεις παροχής καυσίμου του άρθρου 21 του σχεδίου νόμου.

Επί του άρθρου 3

Περιγράφονται οι γενικές διατάξεις που εφαρμόζονται σε όλα τα υδατοδρόμια στα οποία εξυπηρετούνται πτήσεις δημοσίων αερομεταφορών, γενικής αεροπορίας και αεροπορικών εργασιών. Αναφέρονται οι περιοχές όπου δεν επιτρέπεται η λειτουργία υδατοδρομίων και η χρήση υδάτινων πεδίων καθώς και οι χρόνοι διεξαγωγής πτήσεων. Περαιτέρω, το άρθρο αυτό περιέχει γενικότερες διατάξεις προκειμένου να πραγματοποιούνται απευθείας διεθνείς πτήσεις σε υδατοδρόμια της Ελλάδας, τόσο από και προς κράτη που έχουν κυρώσει και εφαρμόζουν τη Συνθήκη Schengen όσο και για κράτη που δεν την έχουν κυρώσει.

Η δυνατότητα πραγματοποίησης πτήσεων από και προς κράτη, ανεξάρτητα με το αν έχουν κυρώσει ή όχι τη Συνθήκη Schengen, δεν ορίζεται πλέον με υπουργική απόφαση, βάσει του τύπου του υδατοδρομίου (εσωτερικού ή εξωτερικού –πύλες), αλλά από το φορέα λειτουργίας με τη σύμφωνη γνώμη του κατόχου της άδειας ίδρυσης του υδατοδρομίου, όταν πρόκειται για διαφορετικό πρόσωπο, ώστε να εξασφαλίζεται η βιωσιμότητα των υδατοδρομίων, σύμφωνα με τις πραγματικές συνθήκες της αγοράς. Ειδικότερα, η ρύθμιση αυτή επιτρέπει στο φορέα λειτουργίας μαζί με τον κάτοχο άδειας ίδρυσης να εξετάσει τη δυνατότητα πραγματοποίησης πτήσεων εξωτερικού κυρίως από και προς κράτη που δεν την έχουν κυρώσει τη Συνθήκη Schengen, βάσει του επιχειρησιακού σχεδίου τους ανάλογα με τη ζήτηση τέτοιων πτήσεων και τη δυνατότητα κατασκευής πιθανών πρόσθετων υποδομών

λόγω αυξημένων απαιτήσεων που απαιτούνται σε τέτοιες πτήσεις (π.χ. τελωνείο). Εξάλλου, η έκδοση της ΚΥΑ διαχωρισμού υδατοδρομίων σε εσωτερικού ή εξωτερικού ήταν χρονοβόρα με αποτέλεσμα τη διακοπή εξέτασης των τεχνικών φακέλων των εκκρεμών αιτήσεων.

Επιπροσθέτως, με το παρόν σχέδιο νόμου διευρύνεται το πεδίο εφαρμογής του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου καθώς δίνεται η δυνατότητα δημιουργίας υδατοδρομίων (εκτός λιμένων και λιμνών), σε περιοχές τουριστικών λιμένων (μαρίνες, καταφύγια και αγκυροβόλια), σε Περιοχές Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης (Π.Ο.Τ.Α.) και σε σύνθετα τουριστικά καταλύματα. Με τον τρόπο αυτό διευκολύνεται και διευρύνεται η επισκεψιμότητα περιοχών τουριστικού ενδιαφέροντος και ενισχύεται το τουριστικό προϊόν της χώρας μας προσελκύνοντας και εξυπηρετώντας κυρίως υψηλότερης αξίας τουριστικές ομάδες.

Επί του άρθρου 4

Αναφέρεται ότι η δημιουργία υδατοδρομίων μπορεί να υπαχθεί στο πλαίσιο των στρατηγικών επενδύσεων με σκοπό την ενθάρρυνση, την ενεργή υποστήριξη και την ενίσχυση των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε αυτό τον τομέα.

Επί του άρθρου 5

Καθορίζονται τα πρόσωπα και οι φορείς στους οποίους μπορεί να χορηγηθεί άδεια υδατοδρομίου (ίδρυσης ή ίδρυσης και λειτουργίας ή λειτουργίας), καθώς και οι προϋποθέσεις που πρέπει να συντρέχουν στο πρόσωπο των δικαιούχων. Όλες οι αναφερόμενες άδειες επιτρέπονται να χορηγηθούν σε οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο (δημόσιο ή ιδιωτικό φορέα).

Ειδικότερα όσον αφορά την άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου που επιτρεπόταν να χορηγηθεί μόνο σε δημόσιο φορέα, με τον παρόντα νόμο επιτρέπεται να χορηγηθεί και σε ιδιώτες. Η ρύθμιση αυτή αποτελεί για τους ιδιώτες επενδυτική ευκαιρία με σημαντικές αναπτυξιακές προοπτικές, διευκολύνοντας την ανάπτυξη υδατοδρομίων αφού πολλοί δημόσιοι φορείς αδυνατούν τόσο να χρηματοδοτήσουν τις απαραίτητες υποδομές και λοιπές εγκαταστάσεις του υδατοδρομίου όσο και να εκπονήσουν τις σχετικές μελέτες του τεχνικού φακέλου του υδατοδρομίου που απαιτούνται πριν την υποβολή της αίτησης για άδεια ίδρυσης.

Επί του άρθρου 6

Ορίζεται το τμήμα Εναερίων Μεταφορών της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών της Γενικής Διεύθυνσης Στρατηγικού Σχεδιασμού Μεταφορών και Οδικής Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (Τ.Ε.Μ.) ως η αρμόδια συντονίστρια υπηρεσία για την υποβολή της αίτησης για τη χορήγηση αδειών, για την παρακολούθηση της προβλεπόμενης διαδικασίας και τελικώς για την εισήγηση χορήγησης της «Άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου» ή «Άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου» ή «Άδειας ίδρυσης & λειτουργίας υδατοδρομίου».

Επί του άρθρου 7

Αναφέρεται με λεπτομέρεια το σύνολο των απαιτούμενων δικαιολογητικών του Τεχνικού Φακέλου που απαιτούνται για την αδειοδότηση υδατοδρομίων, ανάλογα με τον τύπο άδειας

υδατοδρομίου (άδεια ίδρυσης, άδεια ίδρυσης και λειτουργίας, άδεια λειτουργίας), την οποία πρόκειται να αιτηθεί ο ενδιαφερόμενος.

Επί του άρθρου 8

Αναφέρονται οι προϋποθέσεις για τη χορήγηση άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου, για τη χορήγηση άδειας ίδρυσης και λειτουργίας και για τη χορήγηση άδειας λειτουργίας, το ύψος του παραβόλου, καθώς και οι απαιτήσεις της περιβαλλοντικής αδειοδότησης για την έκδοση των σχετικών αδειών. Η αίτηση χορήγησης άδειας συνοδεύεται από τεχνικό φάκελο και τα δικαιολογητικά που αναφέρονται στο άρθρο αυτό.

Για την επιτάχυνση της διαδικασίας αδειοδότησης κατά τη χορήγηση άδειας ίδρυσης έχει μειωθεί ο αριθμός των δικαιολογητικών του τεχνικού φακέλου (δεν απαιτούνται το πρόγραμμα ασφαλείας και το σχέδιο εκτάκτων αναγκών που θα υποβληθούν και εγκριθούν κατά τη χορήγηση αδειών που περιέχουν τη λειτουργία) με αποτέλεσμα τη συντόμευση της εξέτασης του τεχνικού φακέλου και κατά συνέπεια την επιτάχυνση χορήγησης της άδειας ίδρυσης.

Επί του άρθρου 9

Στο άρθρο αυτό περιγράφεται η διαδικασία εξέτασης αιτήσεων για την έκδοση αδειών. Ειδικότερα, αθορίζονται οι αρμόδιες υπηρεσίες οι οποίες εξετάζουν το τεχνικό φάκελο του υδατοδρομίου βάσει των αρμοδιοτήτων τους και τον εγκρίνουν /απορρίπτουν ή αποστέλλουν παρατηρήσεις προς διόρθωση και συμπλήρωση αυτού. Στα συναρμόδια υπουργεία προστίθεται το υπουργείο Τουρισμού για την εξέταση χορήγησης αδειών σε τουριστικούς μαρίνες, καταφύγια και αγκυροβόλια, σε Π.Ο.Τ.Α. και σε σύνθετα τουριστικά καταλύματα που δεν αποτελούσαν πεδίο εφαρμογής του καταργηθέντος νόμου.

Επιπλέον, για την ορθή εφαρμογή του τρόπου εξέτασης των αιτήσεων κατηγοριοποιείται η διαδικασία εξέτασης ανάλογα με την αίτηση χορήγησης της άδειας (ίδρυσης ή ίδρυσης και λειτουργίας ή λειτουργίας) ώστε να καθίσταται σαφές στον ενδιαφερόμενο το εκάστοτε στάδιο ελέγχου του τεχνικού φακέλου.

Επίσης, αναφέρεται η διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης ανάλογα με τον κάτοχο και το είδος της άδειας του υδατοδρομίου καθώς και η διαδικασία διεξαγωγής επιθεώρησης από την Επιτροπή Υδατοδρομίων.

Επί του άρθρου 10

Αναφέρεται η διάρκεια ισχύος της «άδειας ίδρυσης» και «άδειας ίδρυσης και λειτουργίας» καθώς και η ελάχιστη διάρκεια ισχύος της «άδειας λειτουργίας», καθώς και ο τρόπος ανανέωσης αυτών.

Η άδεια λειτουργίας υδατοδρομίου δεν ανακαλείται πλέον σε περίπτωση μη ύπαρξης πτητικού έργου, αλλά η διάρκεια ισχύος της εξαρτάται μόνο από τα αναφερόμενα στη σύμβαση υδατοδρομίου.

Επιπλέον, αναφέρονται οι διαδικασίες για τροποποίηση των δικαιολογητικών του τεχνικού φακέλου, καθώς και η αναγκαιότητα τροποποίησης αυτών ώστε να καλύπτονται οι απαιτήσεις ασφάλειας του υδατοδρομίου

Επί του άρθρου 11

Προβλέπεται η σύσταση ολιγομελούς Επιτροπής Υδατοδρομίων σε σχέση με τον καταργηθέντα νόμο, με σκοπό την εύρυθμη και ασφαλή λειτουργία αυτών. Η ολιγομελής Επιτροπή αποσκοπεί στον άμεσο συντονισμό των μελών της και συνεπώς στην επιτάχυνση διενέργειας της επιθεώρησης, καθώς και στον περιορισμό των διοικητικών διαδικασιών και του κόστους μετακίνησης.

Για το λόγο αυτό, προβλέπεται το κόστος μετακίνησης να βαρύνει μόνο το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και όχι την υπηρεσία από την οποία προέρχεται το εκάστοτε μέλος της Επιτροπής Υδατοδρομίων.

Επιπλέον, καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, το ύψος του προστίμου σε περίπτωση παραβίασης από το φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου της υποχρέωσης παροχής κάθε πληροφορίας και ακώλυτης πρόσβασης στις εγκαταστάσεις και υποδομές για τη διενέργεια της επιθεώρησης από την Επιτροπή Υδατοδρομίων.

Επί του άρθρου 12

Καθορίζεται εκ νέου η δυνατότητα και ο τρόπος μεταβίβασης ή παραχώρησης αδειών.

Ειδικότερα δίνεται η δυνατότητα μεταβίβασης για όλες τις άδειες υδατοδρομίου (ίδρυσης, ίδρυσης και λειτουργίας, λειτουργίας) σε φορείς που πληρούν τις προϋποθέσεις για τη χορήγηση αυτών ενώ η δυνατότητα παραχώρησης της λειτουργίας σε άλλο φορέα επιτρέπεται μόνο από τον κάτοχο «άδειας ίδρυσης και λειτουργίας».

Η ανωτέρω απαγόρευση παραχώρησης της άδειας ίδρυσης ή άδειας λειτουργίας περιορίζει την άσκοπη παραχώρηση ίδρυσης ή λειτουργίας ενός υδατοδρομίου που ενδεχομένως να προκαλέσει προβλήματα στην εύρυθμη λειτουργία αυτού με επιπτώσεις στο επιβατικό κοινό.

Επιπλέον, επαναπροσδιορίστηκε σαφώς, η συμμετοχή των συναρμοδίων υπουργείων (Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών) κατά την έκδοση της σχετικής ΚΥΑ μεταβίβασης, καθώς και το ύψος του σχετικού παραβόλου.

Επί του άρθρου 13

Αναφέρονται όλες οι υποχρεώσεις που βαρύνουν το φορέα λειτουργίας υδατοδρομίου, οι οποίες αφορούν, ιδίως, στην τήρηση εγγυήσεων ασφαλείας καθώς και στις απαιτήσεις εξοπλισμού αυτού.

Επιπροσθέτως, καταργείται η δημιουργία του κέντρου παρακολούθησης υδατοδρομίου για την εποπτεία της υδάτινης περιοχής του υδατοδρομίου, καθώς δεν εξασφάλιζε την ασφάλεια κίνησης των αεροσκαφών και την αποφυγή ατυχήματος.

Επιπλέον, ο έλεγχος της υδάτινης περιοχής πραγματοποιείται επί τόπου πριν από κάθε πτήση με μέριμνα του φορέα λειτουργίας, αλλά και από τις αρμόδιες υπηρεσίες ή αρχές που προβλέπονται από την κείμενη νομοθεσία για την ασφάλεια πτήσεων και την ασφαλή αποθάλασση ή προσθαλάσωση και υδατοδρόμηση των αεροσκαφών.

Επί του άρθρου 14

Αναφέρονται οι όροι και διαδικασίες για την εκτέλεση πτήσεων από και προς το υδατοδρόμιο. Έτσι, περιγράφεται η επιτρεπόμενη προσθαλάσωση και αποθάλασση αεροσκαφών στα υδατοδρόμια.

Επί του άρθρου 15

Αναφέρονται οι διαδικασίες για την κίνηση των αεροσκαφών στην επιφάνεια του ύδατος, σύμφωνα με τις διατάξεις των Διεθνών Κανονισμών Αποφυγής Συγκρούσεων (Δ.Κ.Α.Σ.) και των κατά περίπτωση Κανονισμών Λιμένων, καθώς και οι επικοινωνίες των υδροπλάνων με τις αρμόδιες αρχές, οι οποίες διενεργούνται μέσω αμφίδρομης ραδιοτηλεφωνικής ζεύξης (ναυτιλιακοαεροπορικές Πολύ Υψηλές Συχνότητες - VHF).

Επί του άρθρου 16

Στο άρθρο αυτό αναφέρονται επτά απαγορεύσεις σε περιοχή ελιγμών κάθε υδατοδρομίου, χωρίς την άδεια της αρμόδιας λιμενικής αρχής σε θαλάσσια περιοχή ή της αρμόδιας αρχής σε λίμνη ή του φορέα διαχείρισης του τουριστικού λιμένα, αντίστοιχα ή του φορέα ίδρυσης και εκμετάλλευσης Π.Ο.Τ.Α. ή του φορέα εκμετάλλευσης σύνθετου τουριστικού καταλύματος.

Επί του άρθρου 17

Αναφέρεται η υποχρέωση του φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου για ασφάλιση κινδύνων από έκνομες ενέργειες σύμφωνα με τις εκάστοτε απαιτήσεις του Ε.Κ.Α.Π.Α., καθώς και η ασφαλιστική κάλυψη κινδύνων αστικής ευθύνης.

Επί του άρθρου 18

Στο άρθρο αυτό θεσμοθετείται ότι ο φορέας λειτουργίας υδατοδρομίου καθορίζει τα τιμολόγια των παρεχόμενων από αυτόν υπηρεσιών για τις βασικές υπηρεσίες εξυπηρέτησης αεροσκαφών και επιβατών, καθώς και η κοινοποίηση του σχετικού τιμοκαταλόγου υπηρεσιών στις αρμόδιες διοικητικές αρχές.

Επί του άρθρου 19

Καθορίζεται τέλος αναχωρούντων επιβατών υπέρ του δημοσίου, το οποίο δεν υπερβαίνει το ποσό των δέκα ευρώ (10,00 €) ανά επιβάτη, ενώ καταργείται η θέσπιση τέλους ανά σκέλος πτήσης, το οποίο, σε κάθε περίπτωση, επιφέρει πρόσθετη οικονομική επιβάρυνση στον επιβάτη. Επίσης, ορίζεται η σχετική εξουσιοδοτική διάταξη περί καθορισμού του τέλους και κάθε σχετικής λεπτομέρειας.

Επί του άρθρου 20

Εισάγεται η δυνατότητα εκπαίδευσης του προσωπικού λειτουργίας του υδατοδρομίου όχι μόνο από την Υ.Π.Α. αλλά κι από άλλους πιστοποιημένους φορείς του εσωτερικού ή εξωτερικού, με αποτέλεσμα την απρόσκοπτη και έγκαιρη εκπαίδευση προσωπικού. Επιπροσθέτως, η εκπαίδευση είναι δυνατό να παρέχεται και σε αεροδρόμια ή υδατοδρόμια εκτός Αθήνας, γεγονός που διευκολύνει τους εκπαιδευόμενους. Τούτο διότι συνήθως η εκπαίδευση παρέχεται από τη Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία εδρεύει στην Υ.Π.Α.. Για το λόγο αυτό και σε περιοχές, στις οποίες θα γίνονται υδατοδρόμια, και οι οποίες θα είναι απομακρυσμένες, για να μην αναγκάζεται να μεταβαίνει ο εκπαιδευόμενος στην Αθήνα, παρέχεται με αυτό το εδάφιο η δυνατότητα να γίνεται η εκπαίδευση και στα υδατοδρόμια ή στα κοντινά αεροδρόμια.

Επί του άρθρου 21

Στην παρ. 1 του άρθρου αυτού, προβλέπεται ο εφοδιασμός αεροσκαφών με καύσιμα από εγκατάσταση παροχής καυσίμων, η οποία δύναται να χωροθετηθεί εντός του χώρου του υδατοδρομίου ή εντός της χερσαίας ζώνης λιμένα ή εντός της χερσαίας ζώνης τουριστικού λιμένα. Στην παρ. 2 του άρθρου αυτού, καθορίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές των επί μέρους εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης αεροσκαφών, καθώς και οι διαδικασίες εφοδιασμού των δεξαμενών.

Επί του άρθρου 22

Στο άρθρο αυτό, περιγράφεται η απαγόρευση λειτουργίας και ανάκληση της άδειας λειτουργίας ή άδειας ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου με απόφαση του κατά περίπτωση αρμόδιου λιμενάρχη ή της αρμόδιας αρχής ή του Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, ανάλογα με την αιτία επιβολής της απαγόρευσης, ύστερα από εισήγηση της αρμόδιας υπηρεσίας που διαπιστώνει την παράβαση ή σύμφωνα με το πόρισμα της Επιτροπής Υδατοδρομίων για τις περιπτώσεις που εμπίπτουν στο άρθρο 13 του παρόντος. Περαιτέρω ορίζεται η απαγόρευση λειτουργίας και ανάκληση της άδειας σε περίπτωση παραβίασης όρων που σχετίζονται με θέματα ασφάλειας πτήσεων και ασφάλειας πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες, δημόσιας ασφάλειας και εθνικής άμυνας.

Επί του άρθρου 23

Στο άρθρο αυτό, αναφέρονται οι κυρώσεις από την παράβαση των όρων και περιορισμών λειτουργίας υδατοδρομίων και των κανονισμών ασφαλείας αυτού.

Επί του άρθρου 24

Στο άρθρο αυτό θεσμοθετούνται οι προϋποθέσεις και οι όροι προσθαλάσωσης, αποθαλάσωσης και κίνησης των υδροπλάνων σε υδάτινα πεδία που βρίσκονται εκτός των αδειοδοτημένων υδατοδρομίων. Η διάταξη αυτή προτείνεται προκειμένου να διευκολύνει την επισκεψιμότητα περιοχών με τουριστικό ενδιαφέρον, αλλά και την εξυπηρέτηση επειγουσών περιπτώσεων (π.χ. αεροδιακομιδή ασθενών, έρευνα και διάσωση), καθώς επίσης και να τονώσει τη γενική αεροπορία στην ελληνική επικράτεια. Για το λόγο αυτό, επειδή στο ν. 4568/2018 αναφερόταν η έκδοση σχετικής ΚΥΑ καθορισμού υδάτινων πεδίων από την αρμόδια υπηρεσία του Πολεμικού Ναυτικού η έκδοση της οποίας απαιτούσε χρονοβόρες διαδικασίες και στην ουσία έθετε ανενεργά τα υδάτινα πεδία, με την προτεινόμενη διάταξη, δεν απαιτείται αντίστοιχη έκδοση ΚΥΑ καθορισμού. Τα υδάτινα πεδία θα καθορίζονται με το παρόν σχέδιο νόμου μετά από έγκριση των αρμοδίων Διευθύνσεων Πολεμικού Ναυτικού και θα αποτυπώνονται/ ενσωματώνονται στους αντίστοιχους ναυτικούς χάρτες ή πλοηγούς. Έτσι επιτυγχάνεται απλοποίηση και ταυτόχρονα επιτάχυνση της διαδικασίας καθορισμού των υδάτινων πεδίων ενώ ταυτόχρονα δίνεται η δυνατότητα χρήσης από οποιανδήποτε. Επιπροσθέτως, αυξάνεται σημαντικά ο συνολικός αριθμός των έξι (6) ζευγών κινήσεων αεροσκαφών σε υδάτινο πεδίο κατά τη διάρκεια της ίδιας αεροπορικής ημέρας εφόσον δεν προσμετρώνται οι πτήσεις γενικής αεροπορίας, οι πτήσεις για αεροδιακομιδή, πυρόσβεση, έρευνα και διάσωση, καθώς και οι περιπτώσεις έκτακτης

ανάγκης στον ανωτέρω αριθμό. Επίσης, προκύπτει επιπλέον αύξηση του αριθμού των κινήσεων, δεδομένου ότι κάθε αεροπορική εταιρεία που δραστηριοποιείται στο χώρο μπορεί να πραγματοποιεί μέχρι έξι (6) ζεύγη κινήσεων, σε αντίθεση με τον καταργηθέντα νόμο που περιόριζε το συνολικό αριθμό των έξι (6) ζευγών κινήσεων για όλα τα αεροσκάφη ανεξαρτήτως αεροπορικής εταιρείας και είδους πτήσης (δημοσίων μεταφορών και γενικής αεροπορίας).

Επί του άρθρου 25

Καθορίζεται η δυνατότητα προσωρινής απαγόρευσης της λειτουργίας υδατοδρομίου και υδάτινου πεδίου από τις αρμόδιες αρχές λόγω ιδιαίτερων και απρόβλεπτων συνθηκών (ενδεικτικά καιρικές συνθήκες).

Επί του άρθρου 26

Συνιστάται στη Γενική Γραμματεία του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών, Ηλεκτρονικό Σύστημα Παρακολούθησης Αδειών Υδατοδρομίου (Η.Σ.Π.Α.Υ.) στο οποίο καταχωρείται και τηρείται το σύνολο των πληροφοριών που αφορούν τη διαδικασία υποβολής και εξέτασης αίτησης για έκδοση ή τροποποίηση άδειας υδατοδρομίου. Στο Η.Σ.Π.Α.Υ. τηρείται πάντοτε ο πλήρης και επικαιροποιημένος τεχνικός φάκελος του υδατοδρομίου. Περαιτέρω, στο άρθρο αυτό περιγράφεται η διαδικασία ενεργοποίησης και λειτουργίας του Η.Σ.Π.Α.Υ..

Επί του άρθρου 27

Στο άρθρο αυτό, αναφέρονται οι μεταβατικές διατάξεις για όλες τις εκδοθείσες άδειες υδατοδρομίων και όλες τις εκκρεμείς αιτήσεις αδειοδότησης με στόχο την προσαρμογή αυτών στον παρόντα νόμο, λαμβάνοντας υπόψη κυρίως τη νέα δυνατότητα χορήγησης «άδειας ίδρυσης» ή «άδειας ίδρυσης και λειτουργίας» ή «άδειας λειτουργίας», καθώς και των απαιτήσεων που εισάγονται με τον παρόντα νόμο.

Στην παράγραφο 1 γίνεται αντιστοίχιση της «άδειας λειτουργίας» που χορηγήθηκε με τις διατάξεις του ν. 4146/2013 με αυτήν της «άδειας ίδρυσης και λειτουργίας» του παρόντος με την προϋπόθεση ικανοποίησης των νέων απαιτήσεων σε εγκαταστάσεις και εξοπλισμό του παρόντος, με σκοπό όλα τα υδατοδρόμια να πληρούν τις ίδιες προδιαγραφές.

Επίσης στην ίδια παράγραφο δίνεται η δυνατότητα διαχωρισμού της χορηγηθείσας «άδειας λειτουργίας» με το ν. 4146/2013 σε «άδεια ίδρυσης» και «άδεια λειτουργίας» σύμφωνα με τις διατάξεις του προτεινόμενου σχεδίου νόμου.

Στην παράγραφο 2 δίνεται η δυνατότητα στους ενδιαφερόμενους που έχουν αιτηθεί χορήγηση «άδειας λειτουργίας» του ν. 4146/2013 και χορήγηση «άδειας ίδρυσης» του ν.4568/2018 να ολοκληρώσουν τη διαδικασία αδειοδότησης με την υποβολή νέας αίτησης ανάλογα με την άδεια («άδεια ίδρυσης» ή «άδεια ίδρυσης και λειτουργίας» ή «άδεια λειτουργίας») που επιθυμούν να τους χορηγηθεί και των απαιτούμενων συμπληρωματικών – τροποποιητικών δικαιολογητικών κατά περίπτωση ώστε να εφαρμόζονται οι διατάξεις του παρόντος.

Στην ίδια παράγραφο γίνεται αντιστοίχιση των ήδη καταβληθέντων παραβόλων των εκκρεμών αιτήσεων με τα προβλεπόμενα του παρόντος νόμου, με σκοπό τη διευκόλυνση των ενδιαφερομένων και την επιτάχυνση της διαδικασίας αδειοδότησης.

Τέλος στην παράγραφο 3 αναφέρεται ότι οι εν εξελίξει διαγωνιστικές διαδικασίες που σχετίζονται με μελέτες, έργα ή υπηρεσίες που αφορούν στην κατασκευή εγκαταστάσεων υδατοδρομίων ή στην προμήθεια εξοπλισμού αυτών δεν θίγονται από την εφαρμογή του παρόντος νόμου. Η διάταξη αυτή έχει ως στόχο να μην ακυρωθούν διαγωνιστικές διαδικασίες που έχουν ξεκινήσει κατά τη διάρκεια ισχύος του ν. 4568/2018 και να μπορέσουν να συνεχιστούν και ολοκληρωθούν ώστε να αποφευχθούν οι καθυστερήσεις ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίων.

ΜΕΡΟΣ Β΄

ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΟΔΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Επί του άρθρου 28

1. Με την πρώτη παράγραφο του άρθρου, καταργείται η πρώτη παράγραφος του άρθρου 4 του ν. 3887/2010 λόγω ρύθμισης του θέματος με την πρώτη παράγραφο του άρθρου 5 του ίδιου νόμου. Επίσης αντικαθίσταται η παράγραφος 2 ώστε να ρυθμιστούν θέματα της αντικατάστασης των Φ.Δ.Χ. που χορηγήθηκαν με αρχική χορήγηση. Συγκεκριμένα, απαγορεύεται η αντικατάστασή τους με άλλο όχημα, οποιουδήποτε μικτού βάρους, ακόμα και του ίδιου. Η διευκρίνιση είναι αναγκαία διότι με την προηγούμενη διατύπωση της διάταξης είχαν δημιουργηθεί ερμηνευτικά προβλήματα. Η πλήρης απαγόρευση της αντικατάστασης είναι σύμφωνη με τον χαρακτήρα των αδειών Φ.Δ.Χ. που χορηγούνται σύμφωνα με τα άρθρα 4 και 5 του ν.3887/2010 ως αδειών κυκλοφορίας που δεν ενσωματώνουν και άυλο δικαίωμα άδειας ΦΔΧ. Ρυθμίζεται στην ίδια παράγραφο το ζήτημα της χορήγησης ανεξάρτητων ρυμουλκούμενων. Ακόμη, αντικαθίσταται η παράγραφος 3 ώστε να είναι δυνατή έκδοση άδειας ίδρυσης και λειτουργίας πρατηρίου υγρών καυσίμων ιδιωτικής χρήσης των ιδιόκτητων ή μισθωμένων φορτηγών αυτοκινήτων υπό τους όρους και προϋποθέσεις που θα καθορισθούν με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Τέλος, αναριθμούνται οι παράγραφοι 2 και 3 του άρθρου 4 του ν. 3887/2010 σε παραγράφους 1 και 2 αντίστοιχα.

2. Με τη δεύτερη παράγραφο αντικαθίσταται η παράγραφος 1 του άρθρου 5 του ν. 3887/2010 ώστε να απαλειφθεί η αναφορά στις άδειες ΦΔΧ που χορηγούνται κατά την μεταβατική περίοδο του ν. 3887/2010, η οποία έχει πλέον λήξει, ώστε η αναφορά στερείται αντικειμένου. Στην παράγραφο 2 αντικαθίσταται η αναφορά στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με αναφορά στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών λόγω μετονομασίας του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων σε Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών με το άρθρο 4 του π.δ. 123/2016 (Α' 208). Επίσης, αντικαθίσταται η παράγραφος 3 του άρθρου 5 του ν. 3887/2010 και ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την οικονομική επιφάνεια των μεταφορικών επιχειρήσεων, ως προϋπόθεση για την χορήγηση άδειας άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα του κανονισμού (ΕΚ) 1071/2009. Με την ρύθμιση αξιοποιείται η δυνατότητα που παρέχει το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) 1071/2009 στα κράτη μέλη να επιτρέψουν περισσότερους εναλλακτικούς τρόπους απόδειξης της οικονομικής επιφάνειας του οδικού μεταφορέα, παρέχοντας μεγαλύτερη ευελιξία στις μεταφορικές επιχειρήσεις και καταργώντας το αδικαιολόγητο διοικητικό βάρος της υποχρεωτικής προσκόμισης εγγυητικής επιστολής από τις μεταφορικές επιχειρήσεις που διαθέτουν ΦΔΧ με μίσθωση, χρηματοδοτική μίσθωση ή παρακράτηση κυριότητας. Τέλος,

αναριθμείται η περίπτωση δ της παραγράφου 1 του άρθρου 5 του ν. 3887/2010 σε περίπτωση γ, λόγω κατάργησης της περίπτωσης γ με την περίπτωση 2B της υποπαραγράφου ΣΤ19 του άρθρου 1 του ν. 4254/2014 (Α' 85).

3. Με την τρίτη παράγραφο προστίθεται νέα παράγραφος 2 στο άρθρο 10 του ν. 3887/2010, στην οποία προβλέπεται ότι το δικαίωμα κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ. που χορηγήθηκε πριν την έναρξη ισχύος του ν. 3887/2010 δεν ανακαλείται για το λόγο ότι το όχημα έπαυσε να κυκλοφορεί από οποιαδήποτε αιτία. Επίσης προβλέπεται ότι η αντικατάσταση κατόπιν αποχαρκτηρισμού Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτου που κυκλοφόρησε πριν την έναρξη ισχύος του ν. 3887/2010 επιτρέπεται οποτεδήποτε, χωρίς προθεσμία, με επιφύλαξη ειδικών διατάξεων, όπως το άρθρο 8 του ν. 3446/2006 (Α' 49).

Η πρόβλεψη ανάκλησης του δικαιώματος Φ.Δ.Χ. όταν το όχημα παύει να κυκλοφορεί για διάστημα πέραν του ευλόγου, αποτέλεσε μέτρο για την εξασφάλιση της συνεχόμενης κυκλοφορίας των ΦΔΧ, όταν ο αριθμός τους ήταν κλειστός (βλ. Γνωμοδοτήσεις αριθμ. 219/1985, 225/1986). Δεν ανταποκρίνεται πλέον στο σύγχρονο σύστημα οργάνωσης της αγοράς οδικών μεταφορών μετά το ν. 3887/2010, σύμφωνα με τον οποίο χορηγούνται χωρίς περιορισμό νέες άδειες Φ.Δ.Χ..

Επί του άρθρου 29

Με τη διάταξη αυτού του άρθρου τροποποιείται η υποπάραγραφος α) της παραγράφου 4 του άρθρου 2 του β.δ. 281/1973 (Α' 84) και προστίθενται οι υδατοκαλλιεργητικές επιχειρήσεις στις επιχειρήσεις που έχουν δικαίωμα ταξινόμησης φορτηγού αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσεως μικτού βάρους άνω των 4.000 χιλιόγραμμων, με τις προϋποθέσεις αυτής της διάταξης.

Επίσης, αντικαθίσταται η παράγραφος 12 του άρθρου 2 του β.δ. 281/1973 (Α' 84) και προβλέπεται η έκδοση υπουργικής απόφασης για τη χορήγηση αδειών κυκλοφορίας Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτων από τις αρμόδιες περιφερειακές υπηρεσίες μεταφορών σε φυσικά και νομικά πρόσωπα που στα πλαίσια δραστηριοτήτων μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, εφ' όσον το Φ.Ι.Χ. είναι αναγκαίο για την επίτευξη των σκοπών τους. Η χορήγηση άδειας Φ.Ι.Χ. σε αυτά τα πρόσωπα απαιτούσε έως τώρα την προηγούμενη έγκριση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, δημιουργώντας γραφειοκρατία και άσκοπο διοικητικό βάρος στους ενδιαφερόμενους. Πλέον, η χορήγηση αδειών Φ.Ι.Χ. αυτής της κατηγορίας θα γίνεται απευθείας από τις περιφερειακές υπηρεσίες μεταφορών, χωρίς προηγούμενη έγκριση, ακολουθώντας τη διαδικασία χορήγησης Φ.Ι.Χ. που ισχύει και για τις υπόλοιπες κατηγορίες δικαιούχων. Τέλος, με την ίδια διάταξη αναριθμούνται οι παράγραφοι 3, 4, 5, 6 και 7 του άρθρου σε παραγράφους 4, 5, 6, 7 και 8 λόγω εισαγωγής και δεύτερης παραγράφου με τον αριθμό 3 με το άρθρο 56 του ν. 4530/2018 (Α' 59).

Επί του άρθρου 30

1. Με την πρώτη παράγραφο της διάταξης καταργείται η περίπτωση γ της παραγράφου 2 του άρθρου 1 ν. 3446/2006 που προέβλεπε την συμμετοχή στο ΜΚΕ και υπαλλήλου άλλης υπηρεσίας της Περιφερειακής Ενότητας, πλην της Υπηρεσίας Μεταφορών ή του ΚΤΕΟ. Η ρύθμιση έχει σκοπό κατ' αρχήν να αναβαθμίσει τη σύνθεση και λειτουργία των ΜΚΕ, διότι η υποχρεωτική συμμετοχή υπαλλήλου άλλης υπηρεσίας της Περιφερειακής Ενότητας δεν συνεισέφερε οπωσδήποτε στην αποτελεσματικότητα του ελεγκτικού οργάνου και συχνά δημιουργούσε προβλήματα στην λειτουργία του λόγω έλλειψης προσωπικού.

Αντικαθίσταται η παράγραφος 6 του άρθρου 1 ν. 3446/2006 λόγω παραπομπής σε διάταξη που έχει καταργηθεί με την παρ. 2 του άρθρου 36 του ν. 4313/2014 (Α' 261) και για λόγους νομοτεχνικούς γίνεται παραπομπή στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που ρυθμίζει το θέμα της ακινητοποίησης οχημάτων, καθώς και στις υπουργικές αποφάσεις του άρθρου 4B του ίδιου νόμου που παρέχουν εξουσιοδότηση για ρύθμιση των διοικητικών μέτρων που λαμβάνουν οι αρχές ελέγχου ανά τομέα νομοθεσίας.

Καταργείται η παράγραφος 7 του άρθρου 1 του ν. 3446/2006 λόγω παροχής νομοθετικής εξουσιοδότησης για τα ίδια θέματα στο άρθρο 4B του ίδιου νόμου.

Τροποποιείται η παράγραφος 8 του άρθρου 1 του ν. 3446/2006 (Α' 49) και παρέχεται νομοθετική εξουσιοδότηση για την μείωση του χρονικού διαστήματος κατά το οποίο το όχημα, του οποίου αφαιρέθηκαν τα στοιχεία κυκλοφορίας ως διοικητικό μέτρο για την εξασφάλιση καταβολής του προστίμου, μπορεί να κυκλοφορεί. Η ρύθμιση προτείνεται διότι από την εφαρμογή του νόμου διαπιστώθηκε ότι το διάστημα των επτά ημερών είναι πολύ μεγάλο και έτσι διευκολύνει την παραβατικότητα. Επίσης παρέχεται νομοθετική εξουσιοδότηση για την θέσπιση επιπλέον περιορισμών στην κυκλοφορία των οχημάτων χωρίς στοιχεία κυκλοφορίας, όπως κίνηση μόνον προς ορισμένο προορισμό ή από διαδρομή με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, όπως την χιλιομετρική απόσταση, το είδος της οδού κ.α.

Καταργείται η παράγραφος 10 του άρθρου 1 του ν. 3446/2006 λόγω αντίθεσης στις διατάξεις του άρθρου 21 του ν.4354/2015.

Καταργείται η παράγραφος 11 του άρθρου 1 του ν. 3446/2006.

Στις παραγράφους 1, 2, 4, 5 και 9 του άρθρου 1 του ν. 3446/2006 αντικαθίσταται η αναφορά σε Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις με αναφορά σε Περιφερειακές Ενότητες και στην παράγραφο 3 η αναφορά στο Νομάρχη με αναφορά στον Περιφερειάρχη, διότι οι σχετικές αρμοδιότητες των τέως Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων και των Νομαρχών έχουν μεταβιβαστεί στις Περιφέρειες, τις Περιφερειακές Ενότητες και τους Περιφερειάρχες της Χώρας σύμφωνα με τα άρθρα 282 και 283 του ν. 3852/2010 (Α' 87, Πρόγραμμα Καλλικράτης). Τέλος, αναριθμούνται οι παράγραφοι 8 και 9 του άρθρου 1 του ν. 3446/2006 σε παραγράφους 7 και 8 αντίστοιχα λόγω κατάργησης της παραγράφου 7 του άρθρου.

2. Με την δεύτερη παράγραφο, στο άρθρο 4A του ν.3446/2006 (Α' 49) αντικαθίσταται η παράγραφος 1 και τροποποιείται το εύρος των διοικητικών προστίμων που επιβάλλονται για παραβάσεις της νομοθεσίας οδικών μεταφορών. Συγκεκριμένα, μειώνεται το κατώτατο όριο προστίμων και τροποποιείται το ανώτατο και κατώτατο όριο των διοικητικών προστίμων ώστε να εξασφαλιστεί η αναλογικότητα των κυρώσεων αναλόγως της βαρύτητας. Επιπλέον καταργούνται οι αλληλοεπικαλύψεις στα όρια προστίμων κάθε κατηγορίας και γίνεται σαφής διάκριση των κατηγοριών στο ύψος του προστίμου. Αυτή η τροποποίηση είναι απαραίτητη διότι η ισχύουσα κλιμάκωση των προστίμων θα επέτρεπε να τιμωρείται μια παράβαση ανώτερης κατηγορίας με μικρότερο πρόστιμο από μια παράβαση χαμηλότερης κατηγορίας. Επίσης με την ίδια παράγραφο καταργείται η παράγραφος 4 του άρθρου 4A ν. 3446/2006 που προέβλεπε την καταβολή προστίμου μειωμένου κατά 50% εφ' όσον εξοφλείται εντός δέκα ημερών από την επιβολή του.

3. Με την τρίτη παράγραφο αντικαθίσταται η παράγραφος 5 του άρθρου 4B του ν. 3446/2006 και τροποποιείται κατά περιεχόμενο η νομοθετική εξουσιοδότηση αυτής της παραγράφου, ώστε να ρυθμιστούν θέματα εκπαίδευσης και πιστοποίησης των ελεγκτών της νομοθεσίας μεταφορών, όπου απαιτείται πιστοποίηση από το ενωσιακό ή το εθνικό δίκαιο, όπως για τους ελέγχους μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων κατά ADR. Επίσης με την ίδια

παράγραφο αντικαθίσταται η αναφορά στις παραγράφους 1, 3 και 4 του άρθρου 4B στον Υπουργό Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων με αναφορά στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών λόγω μετονομασίας του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων σε Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών με το άρθρο 4 του π.δ. 123/2016 (Α' 208).

4. Με την τέταρτη παράγραφο προστίθεται νέο άρθρο 4Γ στο ν. 3446/2006 (Α' 49), με το οποίο λαμβάνονται εθνικά μέτρα εφαρμογής του άρθρου 38 κανονισμού (ΕΕ) 165/2014 και υλοποιούνται οι κατευθυντήριες γραμμές της Σύστασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 23ης Ιανουαρίου 2009 (2009/60/ΕΚ, ΕΕ L21 της 24.1.2009 σελ. 87) που αφορούν τη δυνατότητα παραπομπής οχήματος σε συνεργείο κατά τη διάρκεια καθ' οδόν ελέγχου, για την εξακρίβωση ύπαρξης συσκευής ή άλλης διάταξης παραποίησης του ταχογράφου. Με την ίδια διάταξη παρέχεται η δυνατότητα στις αρχές ελέγχου, σε περίπτωση διαπίστωσης παραποίησης, να κατάσχουν την συσκευή, διάταξη ή άλλο μέσο παραποίησης καθώς και την κάρτα οδηγού, προκειμένου να διαπιστωθεί η παράβαση και να εξασφαλιστούν τα αποδεικτικά στοιχεία στο πλαίσιο της διοικητικής διαδικασίας επιβολής κυρώσεων. Προβλέπεται τέλος η ακινητοποίηση του οχήματος έως την αποκατάσταση της ορθής λειτουργίας του ταχογράφου. Εκτός από τη συμμόρφωση με το ανωτέρω ενωσιακό δίκαιο, η ρύθμιση αυτής της παραγράφου σκοπεύει να ενισχύσει την οδική ασφάλεια και να θωρακίσει τις αρχές ελέγχου κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων τους.

Επί του άρθρου 31

1. Με την πρώτη παράγραφο της διάταξης αντικαθίσταται το άρθρο 26 του ν. 4611/2019 (Α' 73) και επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις:

Με την παράγραφο 1 τροποποιείται η μέθοδος υπολογισμού της αξίας του μεταβιβαζόμενου οχήματος όταν ο αιτών έχει οφειλή από ασφαλιστικές εισφορές στον ΕΦΚΑ και το ΕΤΕΑΕΠ. Ειδικότερα, αντικαθίσταται η δήλωση του τιμήματος από τον πωλητή από το ποσό του τιμήματος όπως αναγράφεται στο τιμολόγιο πώλησης και καταργείται η προβλεπόμενη στον άρθρο 26 του ν. 4611/2019 διαδικασία εκτίμησης της αξίας του οχήματος από ειδική επιτροπή αποτελούμενη από υπαλλήλους της Υπηρεσίας Μεταφορών της Περιφέρειας. Η προβλεπόμενη ρύθμιση αναμένεται να συμβάλει στην μείωση της γραφειοκρατίας και στην ενίσχυση της διαφάνειας και της αξιοπιστίας της σχετικής διαδικασίας.

Με την παράγραφο 2, οι προβλεπόμενες απαλλαγές σχετικά με την υποχρέωση προσκόμισης της βεβαίωσης της παραγράφου 1, που προβλέπονταν μόνο για μεταβιβάσεις αδειών ΕΔΧ, επεκτείνονται και στις λοιπές κατηγορίες αδειών ΔΧ (φορτηγών και λεωφορείων).

Επίσης, στην παράγραφο 3 τροποποιείται η εξουσιοδότηση ως προς τους αρμόδιους Υπουργούς λόγω έλλειψης αρμοδιότητας του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

2. Με την δεύτερη παράγραφο του άρθρου προστίθεται νέο εδάφιο στο τέλος του άρθρου 30 ν. 4611/2019 (Α' 73), με το οποίο προβλέπει ότι ειδικά η υποχρέωση προσκόμισης του αποδεικτικού του άρθρου 23 ν. 4611/2019 σε περίπτωση αποχαρκτηρισμού και αντικατάστασης φορτηγού και λεωφορείου δημοσίας χρήσης και σε περίπτωση παραίτησης ή ανάκλησης της άδειας φορτηγού και λεωφορείου δημοσίας χρήσης για οποιοδήποτε λόγο καταργείται από 1.1.2020 και όχι από τη θέση σε ισχύ των άρθρων 23 έως 28 του ν. 4611/2019, για λόγους ορθής εφαρμογής του εθνικού και ενωσιακού δικαίου των μεταφορών. Ειδικότερα, η εξάρτηση των ανωτέρω διοικητικών διαδικασιών από την ασφαλιστική ενημερότητα έχει ως συνέπεια τη μη εφαρμογή του ανωτέρω πλαισίου για τις μεταφορικές επιχειρήσεις.

Επί του άρθρου 32

Με την ρύθμιση επιδιώκεται η διεύρυνση των δυνατοτήτων μίσθωσης οχημάτων Δημοσίας Χρήσης (Δ.Χ.) με την θέσπιση της μίσθωσης ανάριθμων οχημάτων. Το είδος αυτό της μίσθωσης αναμένεται αφενός να οδηγήσει στην αξιοποίηση οχημάτων που δεν έχουν τεθεί σε κυκλοφορία, αφετέρου στην εξυπηρέτηση των αναγκών των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στις εμπορευματικές μεταφορές για λογαριασμό τρίτων και για ίδιο λογαριασμό. Ειδικότερα, τα αποτελέσματα που αναμένονται από την εφαρμογή της ρύθμισης είναι η εξοικονόμηση πόρων για τις μισθώτριες επιχειρήσεις μέσω του αποφυγής των δαπανών για την αντικατάσταση του στόλου των οχημάτων ΔΧ και του περιορισμού των λειτουργικών τους δαπανών λόγω της χρήσης πιο σύγχρονων οχημάτων. Επιπλέον, αναμένεται περιβαλλοντικό όφελος από τον περιορισμό των εκπομπών CO₂ και βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

Επί του άρθρου 33

1. Με τη ρύθμιση της παραγράφου 1 προβλέπεται ότι τα κόμιστρα των αστικών γραμμών καθορίζονται ενιαία, για όλους τους φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου, στην Υπουργική Απόφαση της παρ. 1 του άρθρου 10 του ν. 2963/2001 (Α' 268), καθώς υπάρχει ρητή πρόβλεψη στο τελευταίο εδάφιο αυτής για ενιαίο τρόπο υπολογισμού των κομίστρων των αστικών ΚΤΕΛ κατά ζώνες σ' όλη τη χώρα. Έτσι η έκδοση και δεύτερης απόφασης από τον οικείο Δήμαρχο για τα αστικά ΚΤΕΛ, όπως ορίζεται στην ισχύουσα ρύθμιση της παρ. 3 του άρθρου 10, καθίσταται ουσιαστικά άνευ αντικειμένου και γραφειοκρατική, χωρίς να έχει κάποια προστιθέμενη αξία στον καθορισμό του κομίστρου των αστικών ΚΤΕΛ.

2. Με τη ρύθμιση της παραγράφου 2 αντικαθίσταται το τελευταίο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 12 του ν. 2963/2001 (Α' 268) και καθορίζεται ότι το αδιάθετο υπόλοιπο πιστώσεων, έως το ύψος του συμπληρωματικού ποσού των 45.000.000 €, που είχε δεσμευθεί με την παρ. 9 του άρθρου 119 του ν. 4070/2012 (Α' 82), διατίθεται, κατά προτεραιότητα, για την ικανοποίηση των αιτήσεων που έχουν υποβληθεί ή θα υποβληθούν μέχρι 31.12.2021, για την ενίσχυση επενδύσεων των εξής εδαφίων της παραγράφου 2 του άρθρου 12 του ν. 2963/2001:

- Περίπτωση α': κατασκευή, επέκταση και εκσυγχρονισμό κτιριακών, ειδικών και βοηθητικών εγκαταστάσεων σταθμών και πρακτορείων άφιξης και αναχώρησης λεωφορείων υπεραστικών συγκοινωνιών και σταθμών στέγασης, επισκευής και συντήρησης των αστικών και υπεραστικών λεωφορείων.

- Περίπτωση β': διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου των υπό (α) εγκαταστάσεων και την αγορά του αναγκαίου εξοπλισμού διακίνησης υλικών.

- Περίπτωση γ': αγορά και εγκατάσταση καινούργιων σύγχρονων συστημάτων αυτοματοποίησης διαδικασιών και μηχανοργάνωσης, συμπεριλαμβανομένου του αναγκαίου λογισμικού.

Το αδιάθετο υπόλοιπο, που ανέρχεται σήμερα σε 2.330.000 €, αποτελεί δεσμευμένη πίστωση του έργου με κωδικό 2003ΣΕ38000000 του ΠΔΕ «Εκσυγχρονισμός υποδομών και αντικατάσταση λεωφορείων ν. 2963/2001».

Επίσης από το ίδιο ως άνω αδιάθετο υπόλοιπο πιστώσεων, διατίθεται ποσό και για την ενίσχυση των επενδύσεων της περίπτωσης δ' (αντικατάσταση αστικών και υπεραστικών λεωφορείων κυριότητας των Κ.Τ.Ε.Λ. Α. Ε. ή των μετόχων αυτών) της παραγράφου 2 του ίδιου

άρθρου 12, για την ικανοποίηση αιτήσεων που έχουν υποβληθεί ή θα υποβληθούν μέχρι 31.12.2021, κατά σειρά προτεραιότητας.

3. Με τη διάταξη της παραγράφου 3 τροποποιείται το άρθρο 14 του ν. 2963/2001 που προβλέπει την έκδοση Προεδρικού Διατάγματος για τον καθορισμό κανονισμού προσωπικού των ΚΤΕΛ και θεσπίζεται η υποχρέωση κάθε ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ να προβεί, εντός προθεσμίας τριών (3) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου, στην έκδοση Εσωτερικού Κανονισμού Λειτουργίας, ο οποίος θα έχει αντίστοιχο με το υπό κατάργηση προεδρικό διάταγμα περιεχόμενο και θα είναι σύμφωνος με τις προβλέψεις της ισχύουσας εργατικής νομοθεσίας και του ν. 2190/1920 «Περί Ανωνύμων Εταιρειών», όπως ισχύει. Με τον τρόπο αυτό το ρυθμιστικό πλαίσιο των ΚΤΕΛ εξομοιώνεται με αυτό των άλλων μεταφορικών επιχειρήσεων, στο οποίο, δεν προβλέπεται η ρύθμιση θεμάτων εσωτερικής λειτουργίας από την πολιτεία, πέρα από τις γενικές και ειδικές διατάξεις της εργατικής νομοθεσίας.

4. Με τη ρύθμιση της παραγράφου 4, προστίθεται τελευταίο εδάφιο στην παρ. 1 του άρθρου 15 του ν. 2963/2001 (Α' 268), ώστε να επιτρέπεται στο Διοικητικό Συμβούλιο της ΚΤΕΛ Α.Ε. ή του ΚΤΕΛ, με απόφασή του, εφόσον οι λειτουργικές ανάγκες το επιβάλλουν, να μεταβάλλει θέσεις εργασίας του προσωπικού από αυτές των ειδικοτήτων τους, χωρίς να θίγεται μισθολογικά ο εργαζόμενος.

Η ρύθμιση αυτή κρίνεται αναγκαία, καθώς με την παρ. 3 του άρθρου 63 του ν. 4554/2018 προστέθηκε η προϋπόθεση της σύμφωνης γνώμης του εργαζόμενου για τη μεταβολή της θέσης εργασίας του, που ουσιαστικά κατέστησε αδύνατη μια τέτοια δυνατότητα, καθώς ουδέποτε δίνεται η σύμφωνη γνώμη από τους εργαζόμενους, με αποτέλεσμα να προκαλούνται δυσλειτουργίες στη λειτουργία των ΚΤΕΛ Α.Ε. και ΚΤΕΛ.

5. Με τη ρύθμιση αυτή της παραγράφου 5 αναδιατυπώνεται η παρ. 5 του άρθρου 24 του ν. 2963/2001 (Α' 268), ώστε να είναι δυνατή η εκπροσώπηση των μετόχων των ΚΤΕΛ στη Γενική Συνέλευση από άλλους μετόχους, με νομίμως θεωρημένη εξουσιοδότηση. Η παρέμβαση αυτή κρίνεται απαραίτητη, καθώς με την παρ. 6 του άρθρου 54 του ν. 4568/2018 (Α' 178), απαγορεύθηκε η εκπροσώπηση ενός μετόχου, που αδυνατεί για οποιοδήποτε λόγο να συμμετάσχει σε Γενική Συνέλευση, να εκπροσωπηθεί σ' αυτήν από άλλο μέτοχο κατά την κρίση του, απαγόρευση που ουσιαστικά αφορά ελάχιστα μικρά ΚΤΕΛ που δεν έχουν μετατραπεί σε Α.Ε., καθώς από τις διατάξεις των άρθρων 3, 23 και 32 παρ. 2 του ν. 2963/2001 προκύπτει ρητά ότι το άρθρο 24 δεν εφαρμόζεται σε ΚΤΕΛ που έχουν μετατραπεί σε Α.Ε., στα οποία η εκπροσώπηση ρυθμίζεται από το νόμο περί ανωνύμων εταιρειών. Όμως με τη ρύθμιση αυτή θα αποφευχθούν δυσχέρειες στη λειτουργία των Γενικών Συνελεύσεων των μετόχων των ΚΤΕΛ, που οδηγούν και σε δικαστικές διενέξεις λόγω παρερμηνειών.

6. Με τη διάταξη της παραγράφου 6 προστίθενται περιπτώσεις ε' και στ' στην παράγραφο 2 του άρθρου 13 του ν. 2963/2001 (Α' 268), για τη ρύθμιση παλαιών οφειλών τριμηνιαίων εισφορών 1% της παρ. 1^α του ίδιου αυτού άρθρου για τα ασθενέστερα ΚΤΕΛ. Συγκεκριμένα οι οφειλές αυτές αφορούν 6 Υπεραστικά ΚΤΕΛ και τη Δημοτική Επιχείρηση Αστικών Συγκοινωνιών ΡΟΔΑ, που οφείλουν εισφορές από 10 τρίμηνα έως και 45 τρίμηνα και ποσά που κυμαίνονται από 200.000 € έως 1.200.000 €.

Η ρύθμιση δίνει τη δυνατότητα καταβολής των οφειλόμενων ποσών απευθείας στον ειδικό λογαριασμό που τηρεί το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών στο Νέο Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο (EUROBANK), σε ισόποσες μηνιαίες δόσεις, ως εξής:

- (ι) για οφειλές από 10 έως και 25 τρίμηνα σε 15 ισόποσες μηνιαίες δόσεις,
- (ιι) για οφειλές άνω των 25 τριμήνων σε 30 ισόποσες μηνιαίες δόσεις.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την εφαρμογή της ρύθμισης των δόσεων, με την έκδοση σχετικής υπουργικής απόφασης, είναι το υπόχρεο ΚΤΕΛ να έχει καταβάλει τις δύο (2) τελευταίες ληξιπρόθεσμες τριμηνιαίες εισφορές της περίπτωσης α' της παραγράφου 1 του άρθρου 13 του ν. 2963/2001 για τα ασθενέστερα ΚΤΕΛ. Σε περίπτωση μη εμπρόθεσμης καταβολής μιας δόσης ή μη εμπρόθεσμης καταβολής της τελευταίας τριμηνιαίας κάθε φορά εισφοράς της παραγράφου 1^α του άρθρου 13 του ν. 2963/2001, τότε η ρύθμιση χάνεται για το υπόχρεο ΚΤΕΛ και ακολουθείται η διαδικασία είσπραξης των οφειλόμενων ποσών από τη Δ.Ο.Υ., όπως περιγράφεται στις περ. α' έως δ' της παρ. 2 του άρθρου 13 του ν. 2963/2001.

Τέλος, προβλέπεται ότι η ένταξη των υπόχρεων ΚΤΕΛ σε ρύθμιση δόσεων, τους παρέχει το δικαίωμα να συμμετέχουν κανονικά στη χορήγηση οικονομικής ενίσχυσης, κατ' εφαρμογή είτε της απόφασης για την κατανομή ενισχύσεων στα ασθενέστερα ΚΤΕΛ, είτε της απόφασης για τη χρηματοδότηση επενδύσεων υποδομών και μηχανογράφησης και ενίσχυσης για αντικατάσταση λεωφορείων, στο πλαίσιο του έργου με κωδικό 2003ΣΕ38000000 του ΠΔΕ «Εκσυγχρονισμός υποδομών και αντικατάσταση λεωφορείων ν. 2963/2001».

Σημειώνεται ότι η διάταξη αυτή παρέχει την ευκαιρία στα 6 υπόχρεα ΚΤΕΛ και τη Δημοτική Επιχείρηση Αστικών Συγκοινωνιών ΡΟΔΑ, να ρυθμίσουν σε δόσεις τις σημαντικές οφειλές τους στον ειδικό λογαριασμό εισφοράς 1% για τα ασθενέστερα ΚΤΕΛ, καθώς η καταβολή εφάπαξ των οφειλών αυτών αποτελεί εμπόδιο για τα ΚΤΕΛ αυτά, που διαιωνίζει το πρόβλημα, συσσωρεύοντας διαρκώς νέες οφειλές τριμηνιαίων εισφορών.

Επί του άρθρου 34

Στο άρθρο αυτό προβλέπεται η δυνατότητα εκτέλεσης αστικής τακτικής λεωφορειακής γραμμής που θα συνδέει το αεροδρόμιο Ακτίου με την πόλη της Πρέβεζας, από το υπεραστικό ΚΤΕΛ Πρέβεζας. Η σύνδεση αυτή δεν είναι εφικτή σήμερα, σύμφωνα με το ισχύον ρυθμιστικό πλαίσιο του ν. 2963/2001, καθώς, παρά την πολύ μικρή απόσταση (3 έως 4 χιλιόμετρα), οι δύο περιοχές ανήκουν σε διαφορετικές Περιφερειακές Ενότητες. Η ρύθμιση κρίνεται σκόπιμη με δεδομένο ότι η Πρέβεζα είναι η πλησιέστερη πόλη στο αεροδρόμιο του Ακτίου και η εκτέλεση αυτής της αστικής τακτικής λεωφορειακής γραμμής θα εξυπηρετήσει τις μεταφορικές ανάγκες του επιβατικού κοινού που διακινείται μέσω του αεροδρομίου αυτού. Επισημαίνεται ότι η επιβατική κίνηση του αεροδρομίου Ακτίου έχει αυξηθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια, γεγονός που επιβάλλει την ύπαρξη αστικής τακτικής συγκοινωνίας.

Επί του άρθρου 35

Με την κατάργηση του άρθρου 39 του ν. 4530/2018 (Α' 59), θα επανέλθουν σε ισχύ οι διατάξεις της παρ. 2.7 της αριθ. 37492/1795/2003 (Β' 922) Υπουργικής Απόφασης, όπως συμπληρώθηκε με την παρ. 1 του άρθρου μόνου της αριθ. Β.31078/2787/2009 (Β' 1423) όμοιας απόφασης. Με την επαναφορά σε ισχύ της προτεινόμενης ρύθμισης, παρέχεται η δυνατότητα διάθεσης της εμπρόσθιας θέσης συνοδηγού των υπεραστικών λεωφορείων των ΚΤΕΛ σε επιβάτη, εφόσον δεν υπάρχει συνοδός (συνοδηγός ή εισπράκτορας) στο αντίστοιχο δρομολόγιο. Έτσι εξυπηρετείται το επιβατικό κοινό, και ιδίως ο επιβάτης που αναμένει σε ενδιάμεση στάση ή ο επιβάτης που δεν βρίσκει άλλη θέση από τον σταθμό για τον προορισμό του.

Επί του άρθρου 36

Με τη διάταξη αυτή αντικαθίσταται η παρ. 1 του άρθρου 18 του ν. 1903/1990 (Α' 142), ώστε να προβλέπεται η ποινή τόσο του οδηγού, όσο και του ιδιοκτήτη, αν δεν είναι το ίδιο πρόσωπο, οποιουδήποτε οχήματος δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσης, που διενεργεί επιβατικές μεταφορές με κόμιστρο, οι οποίες έχουν ανατεθεί σε άλλο φορέα ή πρόσωπο σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, με φυλάκιση τουλάχιστον 6 μηνών και χρηματική ποινή τουλάχιστον 3.000 €. Έτσι επέρχεται ομοιόμορφη αντιμετώπιση όλων των φορέων του τομέα επιβατικών μεταφορών, καθώς με το άρθρο 22 του ν. 4530/2018 (Α' 59)0, οι ανωτέρω ποινές (φυλάκιση τουλάχιστον 6 μηνών και χρηματική ποινή τουλάχιστον 3.000 €) περιορίστηκαν μόνο όταν συντελείται υποκλοπή έργου από οδηγούς επιβατικών ιδιωτικής χρήσης (Ε.Ι.Χ.) αυτοκινήτων, όταν διενεργούν μεταφορικό έργο που έχει ανατεθεί σε άλλο φορέα (ΕΔΧ οχήματα, ΚΤΕΛ κλπ.). Αντίθετα, στην ίδια ανωτέρω διάταξη, όταν συντελείται υποκλοπή έργου από οδηγούς άλλης επαγγελματικής κατηγορίας, όπως π.χ. Ε.Δ.Χ. οχημάτων όταν διενεργούν μεταφορικό έργο που έχει ανατεθεί στα ΚΤΕΛ, τότε η κύρωση περιορίζεται μόνο στην επιβολή χρηματικού προστίμου 3.000 €.

Επί του άρθρου 37

Με τη ρύθμιση της παραγράφου 1 του άρθρου αυτού, αντικαθίσταται το άρθρο 7 του ν. 711/1977 (Α 284), το οποίο ρυθμίζει τα όρια ηλικίας για την ταξινόμηση των τουριστικών λεωφορείων. Ειδικότερα:

Στην παράγραφο 1α ορίζεται ότι τα μεταχειρισμένα λεωφορεία για τα οποία χορηγείται έγκριση θέσης σε κυκλοφορία τουριστικού λεωφορείου δημόσιας χρήσης, δεν θα υπερβαίνουν την ηλικία των 5 ετών από το έτος κατασκευής του πλαισίου, του έτους αυτού μη υπολογιζομένου. Η ρύθμιση αυτή κρίνεται σκόπιμη για την εξασφάλιση του μικρού μέσου όρου ηλικίας των εισερχομένων στον τουριστικό κλάδο οχημάτων, ενισχύοντας με τον τρόπο αυτό την οδική ασφάλεια και το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών. Η ισχύουσα προϋπόθεση σύμφωνα με την οποία το όχημα πρέπει να εμπίπτει στην κατηγορία εκπομπών ρύπων EURO V ή 5, δεν εξυπηρετεί πλέον το σκοπό αυτό, καθώς έχει ήδη παρέλθει δεκαετία από την εφαρμογή του συγκεκριμένου προτύπου.

Με την παράγραφο 1β ορίζεται ότι το όριο ηλικίας των 27 ετών, μετά από το οποίο τα λεωφορεία αποσύρονται, δεν θα υπολογίζεται πλέον με βάση την ημερομηνία της πρώτης κυκλοφορίας τους στην ημεδαπή ή αλλοδαπή, όπως ισχύει σήμερα, αλλά σύμφωνα με το έτος κατασκευής του πλαισίου, του έτους αυτού μη υπολογιζομένου. Η ημερομηνία πρώτης ταξινόμησης ενδεχομένως να μην είναι δυνατό να προσδιοριστεί με ακρίβεια με αποτέλεσμα το όριο απόσυρσης να μην ανταποκρίνεται στην πραγματική ηλικία του οχήματος. Όμοια διάταξη ισχύει και για τα υπεραστικά λεωφορεία.

Με τη ρύθμιση της παραγράφου 2 του άρθρου αυτού, αντικαθίστανται οι παράγραφοι 2 και 3 του άρθρου 8 του ν. 711/1977 (Α' 284) ώστε να προσαρμοστούν στις τροποποιήσεις του άρθρου 7 οι προϋποθέσεις για την αντικατάσταση τουριστικών λεωφορείων. Ειδικότερα:

Με την παράγραφο 2 ορίζεται ότι στις περιπτώσεις που έχει παρέλθει πενταετία από την χορήγηση της έγκρισης θέσης σε κυκλοφορία, το λεωφορείο μπορεί να αντικατασταθεί από κατάλληλο όχημα που δεν έχει υπερβεί το γενικό όριο των 27 ετών. Ειδικά για την περίπτωση λεωφορείου που τίθεται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία ως ειδικό τουριστικό λεωφορείο δημόσιας χρήσης το όριο τίθεται στα 15 έτη από το έτος κατασκευής του πλαισίου, του έτους αυτού μη υπολογιζομένου, ώστε να αποφευχθεί η αντικατάσταση λεωφορείων με

πλαισιότερα. Όμοια διάταξη ισχύει και για τα υπεραστικά λεωφορεία. Η περίπτωση της παρ. 2 α) του αρ. 7 του ν. 711/1977 όπως ισχύει, καλύπτεται πλέον από τον αντίστοιχο τεχνικό έλεγχο ΚΤΕΟ και τη λοιπή νομοθεσία για τον τεχνικό έλεγχο οχημάτων.

Στην παράγραφο 3 αντικαθίσταται, κατ' αντιστοιχία με τη ρύθμιση της παραγράφου 1α του άρθρου 7, ο όρος του Προτύπου EURO V ή 5 με αυτόν της πενταετίας από το έτος κατασκευής του πλαισίου του οχήματος, του έτους αυτού μη υπολογιζομένου.

Με τη ρύθμιση της παραγράφου 4 του παρόντος άρθρου καθορίζεται ότι τα ειδικά τουριστικά λεωφορεία δημόσιας χρήσης ανοικτού τύπου αστικής περιήγησης πόλεων, όταν τίθενται σε κυκλοφορία στο πλαίσιο αρχικής έγκρισης θέσης σε κυκλοφορία από την οικεία Π.Υ.Τ. του Υπουργείου Τουρισμού, πρέπει να είναι καινούργια ή μεταχειρισμένα προέλευσης χώρας μέλους της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ. και η ηλικία τους να μην υπερβαίνει τα οκτώ (8) έτη από το έτος κατασκευής του πλαισίου, του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου, με στόχο τη βελτίωση του μέσου όρου ηλικίας των εισερχομένων οχημάτων στην αγορά των τουριστικών λεωφορείων ανοικτού τύπου αστικής περιήγησης πόλεων, την αναβάθμιση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος που προκαλείται από την κυκλοφορία των οχημάτων αυτών, καθώς και την προώθηση της οδικής ασφάλειας και τη σημαντική αναβάθμιση του επιπέδου των παρεχομένων υπηρεσιών προς τους τουρίστες.

Με τη ρύθμιση της παραγράφου 5 του παρόντος άρθρου εισάγεται μεταβατική διάταξη για την έναρξη ισχύος των ρυθμίσεων της παρ. 1 του άρθρου 7 του ν. 711/1977, όπως τροποποιείται με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.

Επί του άρθρου 38

1. Με τη ρύθμιση της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου βελτιώνεται η υφιστάμενη και ισχύουσα ρύθμιση της παρ. 3 του άρθρου 54 του ν. 4568/2018, προκειμένου αυτή να καταστεί εφαρμόσιμη και χωρίς προβλήματα νομιμότητας. Οι βελτιώσεις που προτείνονται σε σχέση με την προς αντικατάσταση διάταξη της παρ. 3 του άρθρου 54 του ν. 4568/2018, είναι οι εξής:

α. Προσδιορίζεται η επιτρεπόμενη μέγιστη διάρκεια ανάθεσης, η οποία δεν δύναται να υπερβαίνει τα 2 έτη πλέον 50% παράτασης αυτού, σύμφωνα και με τις διατάξεις του Κανονισμού (ΕΚ) αρ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Η διάρκεια αυτή κρίνεται ως εύλογη για την ανάληψη εκ μέρους των ΚΤΕΛ Α.Ε. του προς ανάθεση έργου, λόγω των απαιτούμενων επενδύσεων (λεωφορεία, κλπ), αλλά και επαρκής για να καταστεί δυνατή η διασφάλιση της δυνατότητας των Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. ή Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και των υφιστάμενων παρόχων να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις παροχής των προβλεπόμενων συγκοινωνιακών υπηρεσιών, τόσο κατά τον χρόνο της προσωρινής ανάθεσης μέρους των αστικών ή υπεραστικών συγκοινωνιακών υπηρεσιών στην περιοχή ευθύνης τους (βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών σε όλη τη περιοχή ευθύνης τους), αλλά και επαρκής για την προετοιμασία των υφιστάμενων παρόχων να παρέχουν αυτές τις υπηρεσίες μετά την πάροδο του χρόνου της προσωρινής ανάθεσης.

β. Διευκρινίζεται ότι ενόψει και της διάταξης του άρθρου 5 παρ. 5 του ανωτέρω Κανονισμού (ΕΚ) αρ. 1370/2007, λόγω του επικείμενου κινδύνου διακοπής των προς ανάθεση υπηρεσιών ή υπάρχουσας επιδείνωσης των παρεχόμενων υπηρεσιών και αδυναμίας των υφιστάμενων παρόχων να ανταποκριθούν αξιόπιστα σ' αυτές, η ανάθεση θα γίνεται μετά από διαπραγμάτευση μεταξύ των Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. ή Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και των οικείων ΚΤΕΛ Α.Ε., που λόγω της υφιστάμενης εμπειρίας, των μέσων, των υποδομών κλπ. που διαθέτουν, δύνανται να

ανταποκριθούν κατά τον βέλτιστο δυνατό τρόπο στην παροχή των προς ανάθεση υπηρεσιών, με εύλογο και σε σημαντικό ποσοστό μικρότερο κόστος έναντι του κόστους που παρέχεται από τους υφιστάμενους παρόχους των αντίστοιχων υπηρεσιών. Επιπρόσθετα, το προς προσωρινή ανάθεση έργο διασφαλίζεται, ως προς την δυνατότητα υλοποίησης, με τον βέλτιστο δυνατό τρόπο και με το μικρότερο δυνατό κόστος, με την πρόβλεψη και του δικαιώματος υπεκμίσθωσης μέρους του προσωρινά ανατιθέμενου συγκοινωνιακού έργου και σε ΚΤΕΛ Α.Ε. άλλων Περιφερειακών Ενοτήτων (προς την περιοχή ευθύνης των Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. ή Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.), που παρέχουν υπεραστικό (ή και αστικό) έργο, ούτως ώστε να αξιοποιούνται όλες οι δυνατότητες παροχής των βέλτιστων δυνατών υπηρεσιών και με εξοικονόμηση σημαντικών πόρων για τους υφιστάμενους δημόσιους συγκοινωνιακούς φορείς και την εθνική οικονομία.

γ. Τέλος και προς μέγιστη δυνατή διασφάλιση των συμφερόντων των δημόσιων συγκοινωνιακών φορέων Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. και Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και κατ' επέκταση των συμφερόντων του Ελληνικού Δημοσίου, θεσπίζεται η υποχρέωση των Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. και Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., μετά τις διαβουλεύσεις που θα πραγματοποιήσουν με άλλα ΚΤΕΛ Α.Ε., να υποβάλλουν προς έγκριση στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, τα βασικά στοιχεία του προς ανάθεση έργου (γραμμές, δρομολόγια, κόστος ανά χιλιόμετρο, διάρκεια, προτεινόμενα ΚΤΕΛ Α.Ε. άλλων Περιφερειακών Ενοτήτων για υπεκμίσθωση), αλλά και τον προγραμματισμό για την παροχή του προς ανάθεση έργου από τους υφιστάμενους παρόχους, μετά τη λήξη της σύμβασης προσωρινής ανάθεσης.

2. Με τη διάταξη της παραγράφου 2 του άρθρου αυτού, καθορίζεται ότι η έκδοση της απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών για την έγκριση των κυκλοφορούντων λεωφορείων και τον καθορισμό ορισμένων στοιχείων δρομολογίων στην περιοχή ευθύνης του Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., γίνεται μετά από πρόταση του Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και γνώμη του ΟΑΣΘ και όχι αντίστροφα, όπως προβλέπει η ισχύουσα διάταξη, έτσι ώστε να υπάρχει ορθή εφαρμογή των αρμοδιοτήτων του ΟΣΕΘ Α.Ε., όπως ορίζονται στο εδάφιο ε του άρθρου 3 του ν. 4482/2017 «ε. Ρυθμίζει τα θέματα που αφορούν τη διεξαγωγή των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών στην περιοχή της αρμοδιότητάς της και, κυρίως, τον καθορισμό, την κατάργηση, την επέκταση των γραμμών και τον καθορισμό των διαδρομών και δρομολογίων των αφετηριών, των τερμάτων και των στάσεων κάθε γραμμής».

Επί του άρθρου 39

1. Με τη ρύθμιση της παραγράφου 1 του άρθρου αυτού, αντικαθίσταται η παρ. 3 του άρθρου 83 του ν. 4070/2012 (Α' 82), όπως τροποποιήθηκε με την περίπτωση α' της παρ. 2 του άρθρου 14 του ν. 4530/2018 (Α' 59) και επαναφέρει, όπως αρχικώς ρυθμιζονταν με τον ν. 4070/2012, στο οικείο Περιφερειακό Συμβούλιο την αρμοδιότητα καθορισμού των εδρών- διοικητικών μονάδων των Ε.Δ.Χ. οχημάτων. Η εν λόγω νομοθετική μεταβολή κρίνεται σκόπιμη λόγω του τοπικού και ειδικού χαρακτήρα του υπό ρύθμιση θέματος και βάσει των αρχών της αναγκαιότητας και της επικουρικότητας, κατά τις οποίες η λειτουργία της Κεντρικής Δημόσιας Διοίκησης συμπεριλαμβάνει τις απολύτως αναγκαίες προς την εκπλήρωση της αποστολής της δράσεις, οι οποίες δεν μπορούν να αναληφθούν από χαμηλότερα επίπεδα διοίκησης. Εν προκειμένω, τα αρμόδια όργανα των Περιφερειών (ως αυτοδιοικούμενα όργανα Τοπικής Αυτοδιοίκησης β' βαθμού) και στο πλαίσιο του επιτελούμενου σκοπού τους για τον προγραμματισμό και την υλοποίηση πολιτικών με σκοπό την αειφόρο ανάπτυξη και

την κοινωνική συνοχή της χώρας, θα αποφασίζουν τη διατήρηση ή συνένωση των εδρών-διοικητικών μονάδων των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων.

Σκοπός της ρύθμισης της νέας παρ. 4 στο άρθρο 83 του ν. 4070/2012 (Α' 82), όπως ισχύει, είναι η διασφάλιση της ομαλής και ομοιόμορφης εφαρμογής από το σύνολο της χώρας των διατάξεων που αφορούν θέματα καθορισμού εδρών - διοικητικών μονάδων Ε.Δ.Χ. οχημάτων και, κυρίως, της εφαρμοζόμενης ανά διετία διαδικασίας αδειοδότησης, ή μετατροπής κατηγορίας υφιστάμενων, Ε.Δ.Χ. οχημάτων (άρθρα 85 και 106 του ν. 4070/2012) καθώς ορίζεται ότι οι έδρες - διοικητικές μονάδες της περίπτωσης α' της παρ. 2 του άρθρου 83 και της παρ. 1 του άρθρου 84 οι οποίες, δυνάμει των διατάξεων της παρ. 3 του άρθρου 83, συνενώνονται ή έχουν από τη θέση σε ισχύ του ν. 4070/2012 ήδη συνενωθεί, δεν διασπώνται ούτε επανέρχονται στην πρότερη της συνένωσης κατάσταση.

2. Με τη ρύθμιση της παρ. 2 του άρθρου αυτού, προτείνεται η τροποποίηση της περίπτωσης β', ε' και στ' της παρ. 2 και της παρ. 5 του άρθρου 95 του ν.4070/2012, στο πλαίσιο της Καλής Νομοθέτησης, της αρχής της αποφυγής αντιφατικών ρυθμίσεων και της ασφάλειας δικαίου. Ειδικότερα:

(i) Κατόπιν έκδοσης του ν. 4599/2019 (Α'40), με το άρθρο 49 παρ. 8 του οποίου παρέχεται στους κατόχους ισχύουσας ειδικής άδειας οδήγησης ΕΔΧ οχήματος το δικαίωμα να συνεχίσουν την απασχόλησή τους ως οδηγοί ΕΔΧ οχήματος κατόπιν υποβολής αίτησης συνταξιοδότησης, σύμφωνα με τη διαδικασία και τα οριζόμενα της ανωτέρω διάταξης του νόμου, τροποποιείται η προϋπόθεση που η περίπτωση β' της παρ. 2 του άρθρου 95 του ν. 4070/2012 θέτει, όπως ο ενδιαφερόμενος για την ανανέωση, και μόνον, της ειδικής άδειας οδήγησης ΕΔΧ οχήματος να μην έχει συνταξιοδοτηθεί ως άμεσα ασφαλισμένος από οποιοδήποτε ασφαλιστικό ταμείο ή από το Δημόσιο.

(ii) Με τη θέση σε ισχύ της περίπτωσης γ' του άρθρου 2 του ν. 4530/2018 (Α' 59) και λαμβάνοντας υπόψη την πάγια αρχή των κανόνων δικαίου κατά την οποία μεταγενέστερος κανόνας δικαίου που ρυθμίζει όμοιο θέμα υπερισχύει προγενέστερου, το πρώτο εδάφιο της παρ. 5 του άρθρου 95 του ν. 4070/2012 έχει καταργηθεί (έμμεση κατάργηση) και στους παραβάτες επιβάλλονται οι πειθαρχικές ποινές της ΥΑ της παρ. 4 του άρθρου 8 του ν. 4530/2018.

(iii) Δεδομένου ότι οι λοιπές ρυθμίσεις της παρ. 5 του άρθρου 95 του ν. 4070/2012 παραμένουν σε ισχύ, αυτή αναδιατυπώνεται, θεσπίζοντας ότι σε περίπτωση παραχώρησης της εκμετάλλευσης του Ε.Δ.Χ. οχήματος, οι προβλεπόμενες πειθαρχικές ποινές (διοικητικές κυρώσεις και πρόστιμα) θα επιβάλλονται, πέραν του οδηγού, στον εκμεταλλευτή.

(iv) Οι νομοθετικές παρεμβάσεις στις παρ. 2 και 3 του άρθρου 95 του ν. 4070/2012 προτείνονται στην κατεύθυνση της βελτίωσης της ποιότητας των υφιστάμενων ρυθμίσεων αναφορικά με θέματα χορήγησης ή ανανέωσης της ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. οχήματος και στην κατεύθυνση συγκεκριμένων προτάσεων που έχουν διαχρονικά διατυπωθεί από τον Συνήγορο του Πολίτη, στο πλαίσιο της αρμοδιότητάς του για εξέταση υποθέσεων ενδιαφερομένων για απόκτηση ειδικής άδειας οδήγησης ΕΔΧ οχήματος.

Πιο συγκεκριμένα, με την τροποποίηση της περίπτωσης στ' επιτυγχάνεται η ισότιμη μεταχείριση των Κύπριων πολιτών που ενδιαφέρονται να αποκτήσουν ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου απαλλάσσοντάς τους από την υποχρέωση προσκόμισης σχετικού αποδεικτικού επαρκούς γνώσης της ελληνικής γλώσσας.

(v) Παράλληλα, προτείνεται η τροποποίηση της παρ. 3 ως προς ορισμένα εκ των δικαιολογητικών που αποδεικνύουν την συνδρομή των νόμιμων προϋποθέσεων για τη

χορήγηση ή ανανέωση της ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. οχήματος. Ειδικότερα, αντικαθίσταται το αντίγραφο ποινικού μητρώου γενικής χρήσης με δικαστικής χρήσης, καθώς σε αυτό απαριθμούνται πλήρως οι ποινές που έχουν επιβληθεί σε κάποιο πρόσωπο, σε αντίθεση με το αντίγραφο γενικής χρήσης στο οποίο, κατόπιν παρέλευσης ορισμένου χρονικού διαστήματος, οι ποινές αποκρύπτονται και δεν εγγράφονται, μολονότι δεν έχουν διαγραφεί ολοσχερώς από το ποινικό μητρώο.

(vi) Τέλος, προς εναρμόνιση του οικείου θεσμικού πλαισίου περί οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων με τις εκάστοτε ισχύουσες γενικότερες νομοθετικές ρυθμίσεις ως προς την απόδειξη της επαρκούς γνώσης της ελληνικής γλώσσας, ιστορίας και πολιτισμού από τους αλλοδαπούς, γίνεται παραπομπή στις διατάξεις του Κώδικα Μετανάστευσης και Κοινωνικής Ένταξης (ν. 4251/2014, άρθρο 107 παρ. 1, θέματα απόδειξης επαρκούς γνώσης της ελληνικής γλώσσας και στοιχείων ελληνικής ιστορίας και πολιτισμού για την απόκτηση του καθεστώτος του επί μακρόν διαμένουστος).

3. Με τη διάταξη της παρ. 3 του άρθρου αυτού ρυθμίζεται το θέμα της επιβολής διοικητικών κυρώσεων και προστίμων, για παραβάσεις των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων του άρθρου 2 του ν. 4530/2018 (Α' 59), που διαπράχθηκαν πριν την εφαρμογή του (30-3-2018) και δεν παραγράφονται σύμφωνα με τις προβλέψεις του άρθρου 10 του ίδιου αυτού νόμου (πριν την 30-3-2015).

Με την εφαρμογή της ρύθμισης αυτής, εξασφαλίζεται ότι στους ιδιοκτήτες ή τους εκμεταλλευτές των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων θα επιβάλλονται οι ευνοϊκότερες διοικητικές κυρώσεις και τα πρόστιμα που προβλέπονται στην απόφαση της παρ. 4 του άρθρου 8 του ν. 4530/2018 και όχι οι κυρώσεις που ίσχυαν σύμφωνα με το θεσμικό πλαίσιο κατά την αντίστοιχη περίοδο, από 30-3-2015 έως 30-3-2018.

Επί του άρθρου 40

Με το άρθρο αυτό προτείνονται τροποποιήσεις στα άρθρα 12 και 13 του ν. 4530/2018 (Α' 59), ώστε να ρυθμισθούν θέματα παροχής της υπηρεσίας διαμεσολάβησης (ηλεκτρονικής ή τηλεφωνικής) από φυσικά ή νομικά πρόσωπα για τη μεταφορά επιβατών με Ε.Δ.Χ. οχήματα και την εκμίσθωση, με οδηγό, Ε.Ι.Χ. οχημάτων σύμφωνα με τις διατάξεις των περιπτώσεων 1 έως 5 της υποπαρ. Η.2 της παρ. Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012, του άρθρου 219Α του ν. 4512/2018, όπως ισχύει, και των κατ' εξουσιοδότηση κανονιστικών πράξεων, αντίστοιχα.

Ειδικότερα, κατόπιν της δημιουργίας, ανάπτυξης και λειτουργίας του προβλεπόμενου στις οικείες διατάξεις του ν. 4530/2018 ψηφιακού Μητρώου για την ηλεκτρονική διεξαγωγή της διαδικασίας αδειοδότησης και την καταχώρηση των εκ του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου στοιχείων των συμβάσεων εκμίσθωσης των Ε.Ι.Χ. οχημάτων που μισθώνονται, με οδηγό, τροποποιείται το εδάφιο πρώτο της παρ. 2 του άρθρου 12 και του άρθρου 13 και, ακολούθως, καταργείται η παρ. 4.

Με την τροποποίηση της περίπτ. α' της παρ. 2 για την θέσπιση υποχρέωσης έγκαιρης και εντός διμήνου αντικατάστασης του αντικλήτου που δηλώνεται από τον αδειοδοτημένο από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών φορέα διαμεσολάβησης σε κάθε περίπτωση που αυτός απωλέσει την ιδιότητά του, και όχι μόνον σε περίπτωση θανάτου, διασφαλίζεται η ορθή άσκηση του ελέγχου της νόμιμης λειτουργίας των φορέων διαμεσολάβησης, κατ' εφαρμογή των λοιπών διατάξεων του ν. 4530/2018, από τις αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου. Παράλληλα, με την τροποποίηση του τελευταίου εδαφίου ανατίθεται στον

Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών η αρμοδιότητα επιβολής των προστίμων και των κυρώσεων στους παραβάτες των διατάξεων της παρ. 6 (που αναριθμείται σε 5).

Επιπλέον, προτείνεται η κατάργηση της περίπτωσης γ' της παρ. 2 των άρθρων 12 και 13 του ν. 4530/2018 καθώς δυνάμει του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Απριλίου 2016 «για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων)», η διαδικασία που περιγράφεται στις ως άνω διατάξεις του νόμου στερείται πλέον νόμιμου ερείσματος, καθώς καταργείται εν τοις πράγμασι, με τη θέση σε ισχύ του Κανονισμού αυτού, η διαδικασία χορήγησης άδειας από την Αρχή Προστασίας Δεδομένων κατόπιν γνωστοποίησης από τον υπεύθυνο επεξεργασίας προς την Αρχή, ενώ απαγορεύεται- κατ' αρχήν- η επεξεργασία προσωπικών δεδομένων, στο πλαίσιο των προϋποθέσεων που ορίζει ο Κανονισμός.

Ειδικώς σε ό,τι αφορά το άρθρο 13, τροποποιείται η περίπτωση δ' της παρ. 6 (που αναριθμείται σε 5) και αντικαθίσταται η φράση «ειδικής άδειας οδήγησης» με τη φράση «Ιατρικού Πιστοποιητικού της παρ. 4 του άρθρου 95 του ν. 4070/2012» καθώς εκ της κείμενης νομοθεσίας η ειδική άδεια οδήγησης χορηγείται μόνον στους οδηγούς Επιβατηγών Δημόσιας Χρήσης (Ε.Δ.Χ.) οχημάτων (ΤΑΞΙ, ΕΙΔΙΚΗΣ ΜΙΣΘΩΣΗΣ).

Επί του άρθρου 41

1. Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παρ. 1 πέραν της απαραίτητης διόρθωσης των τίτλων των αρμόδιων υπουργών και της αναφοράς σε περιφερειάρχη (αντί νομάρχη) τροποποιείται η παράγραφος 13 του άρθρου 34 του ΚΟΚ και:

- προσαρμόζεται η διαδικασία χωροθέτησης των θέσεων στάσης, αφετηρίας ή στάθμευσης αστικών, υπεραστικών, ηλεκτροκίνητων λεωφορείων ως και τροχιοδρομικών οχημάτων
- περιγράφεται η διαδικασία καθορισμού των θέσεων στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) για τα Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ μέσω εφαρμογής κριτηρίων χωροθέτησης. Για τον καθορισμό αυτών των κριτηρίων δίδεται εξουσιοδότηση στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών για την έκδοση σχετικής απόφασης που θα ρυθμίζει και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.
- περιγράφεται η διαδικασία καθορισμού των παραπάνω θέσεων τόσο για τις περιοχές αρμοδιότητας Ο.Α.Σ.Α. και Ο.Σ.Ε.Θ., όσο και για τις λοιπές περιοχές της χώρας.

2. Με τη συγκεκριμένη διάταξη της παρ. 2 διατηρείται σε ισχύ η μείωση των προστίμων του ΚΟΚ στο ήμισυ σύμφωνα με τη διάταξη της παρ. 5 του άρθρου 28 του ν. 4530/2018 (ΦΕΚ 59/Α') με εξαίρεση τους οδηγούς οχημάτων που παρεμποδίζουν ράμπες διάβασης ατόμων με αναπηρία ή σταθμεύουν σε αποκλειστικές ή γενικές θέσεις στάθμευσης ατόμων με αναπηρία ή κύρωση για τους οποίους είναι επί τόπου αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας και της άδειας οδήγησης, για εξήντα (60) ημέρες, όπως προβλέπεται στην παρ. 1 του άρθρου 29 του ν.4530/2018.

3. Με τη διάταξη της παρ. 3. αντικαθίσταται το άρθρο 17 του ν. 4530/2018 ώστε ο καθορισμός των θέσεων στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) για τα Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ οχήματα να γίνεται σύμφωνα με τα κριτήρια χωροθέτησης της απόφασης της παρ. 13 του άρθρου 34 του ΚΟΚ. Επιπλέον καθορίζονται οι προθεσμίες για τη χωροθέτηση των θέσεων αυτών για τις

πρωτεύουσες των ΠΕ σε 18 μήνες από την έκδοση της ανωτέρω απόφασης και σε 24 μήνες για την Περιφέρεια Αττικής και ΠΕ Θεσσαλονίκης.

ΜΕΡΟΣ Γ' ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΑΔΕΙΩΝ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

Επί της αρχής

Οι διατάξεις του παρόντος Μέρους αποσκοπούν στη βελτιστοποίηση της διαδικασίας χορήγησης άδειας οδήγησης σε υποψήφιους οδηγούς και οδηγούς, με γνώμονα την καλύτερη και ταχύτερη εξυπηρέτηση των πολιτών, την καταπολέμηση της γραφειοκρατίας, τη διαφύλαξη ενός υψηλού επιπέδου οδικής ασφάλειας, αλλά και την πάταξη της διαφθοράς.

Συγκεκριμένα, με τις διατάξεις των άρθρων του παρόντος Μέρους, οι οποίες ανταποκρίνονται σε σύγχρονες ευρωπαϊκές πρακτικές, όπως οι πρακτικές των συστημάτων χορήγησης άδειας οδήγησης του Ηνωμένου Βασιλείου και της Γαλλίας, καθιερώνεται η δυνατότητα έκδοσης προσωρινής άδειας οδήγησης σε υποψήφιους οδηγούς και οδηγούς. Ειδικότερα, με την προσωρινή άδεια οδήγησης επιτρέπεται η οδήγηση της οικείας κατηγορίας οχήματος εντός και μόνον της ελληνικής επικράτειας και για χρονικό διάστημα μέχρι την έκδοση της προβλεπόμενης άδειας οδήγησης. Περαιτέρω, με την χορήγηση προσωρινής άδειας οδήγησης, η οποία εκδίδεται με την αξιοποίηση σύγχρονων ψηφιακών εφαρμογών, χωρίς να απαιτείται η παρουσία του αιτούντος στην Υπηρεσία έκδοσης, επιτυγχάνεται η άμεση εξυπηρέτηση των πολιτών σε συνδυασμό με την αποτελεσματική υποστήριξη των κατά τόπο αρμοδίων Υπηρεσιών της αυτοδιοίκησης, συνακολούθως δε ενισχύεται η δυνατότητα παρακολούθησης και αξιολόγησης όλων των επιμέρους σταδίων της διαδικασίας έκδοσης άδειας οδήγησης από το αρμόδιο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

Επιπλέον, το θεσπιζόμενο σύστημα χορήγησης προσωρινής άδειας οδήγησης είναι πλήρως ευθυγραμμισμένο με την ενωσιακή νομοθεσία για τις άδειες οδήγησης, όπως καθιερώθηκε με τις διατάξεις της οδηγίας 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20^{ης} Δεκεμβρίου «για την άδεια οδήγησης». Τούτο δε διότι με τις διατάξεις της προαναφερθείσας οδηγίας καθιερώνεται, μεταξύ άλλων, η αμοιβαία αναγνώριση των αδειών οδήγησης, ως εγγράφων που αποδεικνύουν την ύπαρξη δικαιώματος οδήγησης και έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τις ρυθμίσεις αυτής (βλ. σχετ. ΔΕΕ, Απόφαση της 26ης Οκτωβρίου 2017, *I v Staatsanwaltschaft, C-195/16*, ECLI: EU:C:2017:815). Στο πλαίσιο αυτό, με τις διατάξεις του παρόντος Μέρους, οι οποίες αφορούν αποκλειστικά και μόνο το μεταβατικό χρονικό διάστημα μέχρι την έκδοση της άδειας οδήγησης και δεν αποσκοπούν καθ' οιονδήποτε τρόπο στην υποκατάσταση ή αντικατάσταση των καθιερωμένων τρόπων απόδειξης της ικανότητας οδήγησης σε ευρωπαϊκό επίπεδο, επιτρέπεται η οδήγηση των οικείων κατηγοριών οχημάτων αποκλειστικά και μόνον εντός της ελληνικής επικράτειας και δεν θεσπίζεται καμία υποχρέωση αναγνώρισης της προσωρινής αυτής άδειας από άλλα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Άλλωστε, σύμφωνα με την ανωτέρω νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (C-195/16, σκέψεις 62, 63), η δυνατότητα χορήγησης προσωρινής άδειας οδήγησης δεν συνιστά πρακτική με την οποία εισάγεται διακριτική μεταχείριση των ευρωπαίων πολιτών επειδή σε ορισμένες περιπτώσεις κρατών μελών της Ε.Ε. «οι υποψήφιοι οδηγοί και οδηγοί είναι αναγκασμένοι να αναμείνουν την παρέλευση μιας μεταβατικής περιόδου, στη διάρκεια της οποίας έχουν στην κατοχή τους

μόνο μια βεβαίωση περιορισμένης χρονικής και γεωγραφικής ισχύος προς απόδειξη του δικαιώματός τους να οδηγούν μέχρις ότου να τους χορηγηθεί άδεια οδήγησης σύμφωνα με τις προδιαγραφές του προβλεπόμενου από την οδηγία 2006/126 υποδείγματος». Αντίθετα, «αποτελεί απλώς συνέπεια της ύπαρξης διαφορετικών κανόνων προς ρύθμιση της διοικητικής διαδικασίας στα δύο αυτά κράτη μέλη, λόγω μη εναρμόνισης του σχετικού τομέα (βλ. σχετ. αποφάσεις της 12ης Ιουλίου 2005, *Schempp*, C-403/03, EU:C:2005:446, σκέψη 45, και της 29ης Νοεμβρίου 2011, *National Grid Indus*, C-371/10, EU:C:2011:785, σκέψη 62).»

Με την αξιοποίηση των σύγχρονων τεχνολογιών και ψηφιακών εφαρμογών μέσω των οποίων θα εκδίδεται η προσωρινή άδεια οδήγησης, εξασφαλίζεται ο πλήρης και αποτελεσματικός έλεγχος γνησιότητας και επαλήθευσης των στοιχείων του κατόχου από τις αρμόδιες αστυνομικές αρχές, ενώ συγχρόνως εισάγονται οι απαραίτητες δικλείδες για την αντιμετώπιση τυχόν φαινομένων διαφθοράς, ειδικά στις περιπτώσεις ύπαρξης μεγάλων καθυστερήσεων στην εξυπηρέτηση των πολιτών.

Τέλος, διευκολύνεται η οδήγηση κατόχων αδειών οδήγησης τρίτων χωρών στην ελληνική επικράτεια δεδομένου ότι με το ισχύον καθεστώς, κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης που δεν έχουν τη συνήθη διαμονή τους στην Ελλάδα, όπως οι Κινέζοι τουρίστες και η οποία άδεια έχει εκδοθεί από χώρα στην οποία δεν εκδίδεται διεθνής άδεια οδήγησης, δεν δύνανται να οδηγούν στην ελληνική επικράτεια.

Επί των άρθρων

Επί του άρθρου 42

Με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου καθορίζονται οι δικαιούχοι υποψήφιοι οδηγοί και οδηγοί για την χορήγηση προσωρινής άδειας οδήγησης, η διαδικασία χορήγησης αυτής με την αξιοποίηση σύγχρονων ψηφιακών εφαρμογών και συστημάτων, καθώς και τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των κατόχων της προσωρινής άδειας οδήγησης. Επιπλέον, προβλέπεται ρητά ότι με την προσωρινή άδεια οδήγησης επιτρέπεται η οδήγηση της οικείας κατηγορίας οχήματος αποκλειστικά και μόνον εντός της ελληνικής επικράτειας και για χρονικό διάστημα έως και την ημερομηνία παραλαβής του εντύπου της άδειας οδήγησης που εκδίδεται σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος Ι του π.δ. 51/2012 (Α' 101). Σε κάθε περίπτωση το χρονικό διάστημα του προηγούμενου εδαφίου δεν δύναται να υπερβαίνει τους τέσσερις (4) μήνες από την ημερομηνία επιτυχίας στην οικεία δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς ή την ημερομηνία υποβολής της αιτήσεως με πλήρη φάκελο δικαιολογητικών, αντίστοιχα.

Επί του άρθρου 43

Με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου ρυθμίζεται η διαδικασία και τα αρμόδια όργανα για τη διενέργεια των απαραίτητων ελέγχων των οδηγών, κατόχων της προσωρινής άδειας οδήγησης, σε ευθυγράμμιση με τις ισχύουσες διατάξεις για την οδική κυκλοφορία οχημάτων. Επιπλέον, προβλέπεται ρητά ότι η διαδικασία του εν λόγω ελέγχου διενεργείται επιτόπου, μέσω διαδικτυακής (on-line) πρόσβασης των αρμοδίων οργάνων στην οικεία ψηφιακή πλατφόρμα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Επί του άρθρου 44

Με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου ρυθμίζονται ειδικότερα ζητήματα που αφορούν στη διαδικασία αφαίρεσης της προσωρινής άδειας οδήγησης, λαμβάνοντας υπόψη την ειδική

διαδικασία έκδοσης αυτής, το ισχύον για την οδική κυκλοφορία οχημάτων θεσμικό πλαίσιο, καθώς και την ανάγκη αποτελεσματικής εφαρμογής του οικείου κυρωτικού πλαισίου. Επισημαίνεται ότι η αφαίρεση της προσωρινής άδειας οδήγησης επιβάλλεται και στις περιπτώσεις παραβάσεων που οι διατάξεις προβλέπουν αφαίρεση άδειας οδήγησης (όπως ο ν. 2696/1999, ο ν. 3446/2006), από τα αρμόδια ελεγκτικά όργανα για τη χωρική αρμοδιότητά τους όπως η τροχαία, το λιμενικό σώμα, δημοτική αστυνομία τα μικτά κλιμάκια ελέγχου .

Επί του άρθρου 45

Με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, οι οποίες αποσκοπούν στην αποτροπή διάπραξης παραβάσεων που αφορούν στην προσωρινή άδεια οδήγησης για λόγους οδικής ασφάλειας, προβλέπονται ειδικές κυρώσεις για τους κατόχους και τους χρήστες πλαστών ή παραποιημένων προσωρινών αδειών οδήγησης.

Επί του άρθρου 46

Με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου προβλέπεται η δυνατότητα για ορισμένη και ειδική εξουσιοδότηση για τη ρύθμιση ειδικότερων, τεχνικών και λεπτομερειακών θεμάτων που αφορούν την προσωρινή άδεια οδήγησης. Συγκεκριμένα, προβλέπεται ότι με κοινή απόφαση των Υπουργών Προστασίας του Πολίτη, Δικαιοσύνης, Εσωτερικών, Ψηφιακής Διακυβέρνησης και Υποδομών και Μεταφορών, , μπορεί να αναπροσαρμόζεται η διάρκεια ισχύος της άδειας οδήγησης, να εξειδικεύεται το κυρωτικό πλαίσιο για παραβάσεις σχετικές με την προσωρινή άδεια οδήγησης και να καθορίζονται τα αρμόδια όργανα και οι διαδικασίες ελέγχου.

Επί του άρθρου 47

Με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου εισάγονται μεταβατικές ρυθμίσεις με σκοπό την επιτάχυνση της ολοκλήρωσης των απαραίτητων τεχνικών και λειτουργικών αναπροσαρμογών στα ψηφιακά συστήματα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, προκειμένου να εφαρμοστεί άμεσα το θεσπιζόμενο με τις διατάξεις του παρόντος πλαισίου για την έκδοση προσωρινής άδειας οδήγησης.

Επί του άρθρου 48

1. Με την προτεινόμενη ρύθμιση διευκολύνεται η οδήγηση κατόχων αδειών οδήγησης τρίτων χωρών στην ελληνική επικράτεια δεδομένου ότι με το ισχύον καθεστώς, κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης που δεν έχουν τη συνήθη διαμονή τους στην Ελλάδα, όπως οι Κινέζοι τουρίστες, και η οποία άδεια έχει εκδοθεί από χώρα στην οποία δεν εκδίδεται διεθνής άδεια οδήγησης, δεν δύνανται να οδηγούν στην ελληνική επικράτεια.

Με τις προτεινόμενες διατάξεις διευθετείται το υπόψη ζήτημα καθόσον θεσπίζεται, δια της προσθήκης νέας περίπτωσης ζ στο τέλος της παρ. 3 του άρθρου 94 του ν. 2696/1999 (Α' 57), η δυνατότητα οδήγησης μοτοποδηλάτου, μοτοσικλέτας, μηχανοκίνητου τρικύκλου, ελαφρού τετράκυκλου, τετράκυκλου και αυτοκινήτου στην ελληνική επικράτεια από τους ανωτέρω εφόσον κατέχουν την ισχύουσα εθνική άδειά τους, υπό την προϋπόθεση ότι συνοδεύεται από επίσημη μετάφρασή της στην ελληνική ή αγγλική γλώσσα ώστε να είναι κατανοητό το περιεχόμενο της άδειας οδήγησης στους ελεγκτικούς μηχανισμούς της οδικής κυκλοφορίας.

Περαιτέρω, επικαιροποιούνται διατάξεις του ίδιου άρθρου ως προς την αντικατάσταση της φράσης «την κανονική» από τη φράση «τη συνήθη» ώστε να συνάδουν με τις οικείες διατάξεις του π.δ. 51/2012 (Α' 101). Επίσης, επικαιροποιούνται οι αναφερόμενοι τίτλοι των Υπουργείων στο ίδιο άρθρο και τέλος, συμπληρώνεται στην εξουσιοδοτική διάταξη της παρ. 8 ο Υπουργός Υγείας για θέματα που αφορούν στην τροποποίηση του Παραρτήματος ΙΙΙ του π.δ. 51/2012 σχετικά με ιατρικά θέματα.

2. Με τη συγκεκριμένη διάταξη της παρ. 2 διατηρείται σε ισχύ η μείωση των προστίμων του ΚΟΚ κατά πενήντα τοις εκατό (50%) σύμφωνα με τη διάταξη της παρ. 5 του άρθρου 28 του ν. 4530/2018.

ΜΕΡΟΣ Δ' **ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

Επί του άρθρου 49

Με τις διατάξεις του ν. 4427/2016 «Σύσταση Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, Αναδιάρθρωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 188) συστάθηκε ως Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας (Α.Π.Α.), υπαγόμενη διοικητικά στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών.

Σκοπός της Α.Π.Α. είναι η ρύθμιση και η εποπτεία των αερομεταφορών, της αεροναυτιλίας και των τελών αερολιμένων και η εφαρμογή της εθνικής και ευρωπαϊκής νομοθεσίας, καθώς και των διεθνών συμβάσεων, σχετικά με την επιβολή τελών, τη λειτουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και την ασφάλεια της αεροπλοΐας. Η Α.Π.Α. αποτελεί το ρυθμιστή της οικονομικής δραστηριότητας στο χώρο των αερομεταφορών, της αεροναυτιλίας και των αεροδρομίων.

Η Α.Π.Α. συγκροτείται από τον Διοικητή και το Εκτελεστικό Συμβούλιο και υποστηρίζεται στο έργο της από τις οργανικές μονάδες που υπάγονται στη δομή της.

Η Α.Π.Α. είναι ανεξάρτητη λειτουργικά και διοικητικά από τις οργανικές μονάδες της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Επίσης, με τις διατάξεις του ίδιου νόμου (άρθρο 2) καθορίζεται η διαδικασία επιλογής του Διοικητή της Α.Π.Α.

Κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 66 του προαναφερθέντος νόμου εκδόθηκε το π.δ. 84/2018 «Οργάνωση της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας.» (ΦΕΚ 156 Α'), στο ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ του οποίου (ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α') καθορίζονται, μεταξύ άλλων, οι προϋποθέσεις διορισμού του Διοικητή της εν λόγω Αρχής, καθώς και οι περιορισμοί, τα κωλύματα και τα ασυμβίβαστα για την κατάληψη της εν λόγω θέσης.

Λόγω της σπουδαιότητας της θέσης του Διοικητή της Α.Π.Α. και των αυξημένων αρμοδιοτήτων αυτού και επειδή ο Διοικητής της Α.Π.Α. εκπροσωπεί την Αρχή στο εσωτερικό και διεθνώς, κρίνεται αναγκαία η επαναδιατύπωση της παραγράφου 1 του άρθρου 7 του π.δ. 84/2018 με την προσθήκη ως απαραίτητου προσόντος, για την κατάληψη της εν λόγω θέσης, αυτό της άριστης γνώσης μιας ξένης γλώσσας χώρας της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδίως της αγγλικής.

Περαιτέρω, για λόγους διαφάνειας, χρηστής διοίκησης, προστασίας των διοικουμένων και διεύρυνσης του κύκλου των προσώπων που δύνανται να συμμετάσχουν ως υποψήφιοι στην Πρόσκληση Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος για την κατάληψη της θέσης αυτής, κρίνεται αναγκαίο το χρονικό διάστημα των πέντε (5) ετών των παραγράφων 4, 5, 6 του άρθρου 7 του

π.δ. 84/2018 και το χρονικό διάστημα των δέκα (10) ετών της παραγράφου 7 του άρθρου 7 του π.δ. 84/2018 να επαναπροσδιοριστούν σε τρία (3) και πέντε (5) έτη αντίστοιχα.

Επί του άρθρου 50

1. Με τις ρυθμίσεις του προτεινόμενου άρθρου τροποποιείται το π.δ. 8/2004 (Α' 4) με σκοπό να επιλυθούν θέματα που άπτονται της αποζημίωσης των υπαλλήλων του κλάδου των Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας, της ΑΠΑ και της ΥΠΑ, κατά την οριστική απώλεια ειδικότητας – πτυχίου. Η προτεινόμενη διάταξη – άρθρο αποτελείται από δέκα (10) παραγράφους.

2. Η κατανομή των οργανικών θέσεων του κλάδου των Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας περιλαμβάνει πλέον, 10 οργανικές θέσεις μονίμων υπαλλήλων δημοσίου δικαίου και μία (1) οργανική θέση υπαλλήλου ιδιωτικού δικαίου στην ΑΠΑ ενώ στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) περιλαμβάνει 705 οργανικές θέσεις μονίμων υπαλλήλων δημοσίου δικαίου και 1 οργανική θέση υπαλλήλου ιδιωτικού δικαίου. Οι παραπάνω μεταβολές καθιστούν αναγκαία την τροποποίηση συγκεκριμένων διατάξεων του π.δ. 8/2004 (Α' 4). Σε προσαρμογή των ανωτέρω προωθείται η τροποποίηση του άρθρου 1 του π.δ. 8/2004 ώστε να περιλαμβάνονται οι υπάλληλοι του κλάδου των ΕΕΚ της ΑΠΑ.

3. Τα άρθρα 3 και 5 του π.δ. 8/2004 τροποποιούνται ώστε να καθίσταται εφικτή η υποβολή της σχετικής αίτησης για αποζημίωση και από τους υπαλλήλους του κλάδου ΕΕΚ της ΑΠΑ καθώς και η καταβολή της αποζημίωσης σε αυτούς.

4. Επίσης με το άρθρο 40 του ν. 4599/2019 (Α' 40) τροποποιήθηκε η παρ. 1 του άρθρου 34 του ν. 2682/1999 (Α' 16) και προβλέπεται πλέον σώρευση ποσού που αντιστοιχεί σε ένα (1) ευρώ – έναντι δύο (2) - ανά μονάδα εξυπηρέτησης διαδρομής (service units) κατ' έτος, για την κάλυψη της δαπάνης που προκύπτει για την αποζημίωση των υπαλλήλων του κλάδου των Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας έναντι οριστικής απώλειας ειδικότητας για λόγους υγείας, θανάτου κατά την άσκηση των υπηρεσιακών τους καθηκόντων ή αντικειμενικής αδυναμίας άσκησης καθηκόντων. Η τροποποίηση της παρ. 1 του άρθρου 8 του π.δ. 8/2004 προτείνεται προκειμένου να προσαρμοστεί η αποζημίωση στα νέα αριθμητικά δεδομένα του κλάδου και της τροποποίησης του ν. 4599/2019 (Α' 40).

5. Με την παράγραφο 10 του προτεινόμενου άρθρου ορίζεται η έναρξη ισχύος της διάταξης. Ως έναρξη ισχύος ορίζεται η ημερομηνία έκδοσης της Υπουργικής Απόφασης κατανομής του προσωπικού της ΥΠΑ σε ΑΠΑ και ΥΠΑ σύμφωνα με τις προβλέψεις των υποπεριπτώσεων γγ' της περ. β' της παρ. 1 του άρθρου 76 του ν. 4427/2016 (Α' 188) όπως ισχύουν.

Επί του άρθρου 51

Με την εν λόγω διάταξη επέρχονται δύο (2) τροποποιήσεις στον ν. 4427/2016 (Α' 188), που αφορά στη «Σύσταση Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, Αναδιάρθρωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας». Συγκεκριμένα, η πρώτη παράγραφος αφορά στις εβδομαδιαίες ώρες εργασίας του προσωπικού της Υπηρεσίας, οι οποίες καθορίζονται στην υποπερίπτωση ββ' της παραγράφου 5 του άρθρου 1 της από 29 Δεκεμβρίου 1980 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου που κυρώθηκε με το ν. 1157/1981 (Α'126), όπως αυτή τροποποιήθηκε και ισχύει με το άρθρο 41 του ν.3979/2011, εξαιρουμένων των υπαλλήλων Κλάδου Ελεγκτών

Εναερίου Κυκλοφορίας, για τους οποίους οι ώρες εργασίας ορίζονται εβδομαδιαίως στις τριάντα τρεις (33).

Στην εξαίρεση αυτή μαζί με τους υπαλλήλους του κλάδου Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας (ATCO) προστίθενται και οι κλάδοι των ΠΕ/ΤΕ Ηλεκτρονικών (ATSEP), των ΠΕ/ΤΕ Πληροφοριών Πτήσεων (AFISO), καθώς και όλοι οι υπάλληλοι ανεξαρτήτως κλάδου που εργάζονται σε οργανικές μονάδες με το σύστημα της 24ωρης απασχόλησης (φυλακές).

Με την προσθήκη αυτή αποκαθίσταται το ωράριο εργασίας των εργαζομένων σε 24ωρη βάρδια, το οποίο εντελώς αδικαιολόγητα εξισώθηκε με το ωράριο εργασίας των εργαζομένων εκτός 24ωρης βάρδιας, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η ιδιαίτερη φύση της συγκεκριμένης υπηρεσίας, αλλά και το επιστημονικά τεκμηριωμένο γεγονός, ότι το κυλιόμενο ωράριο και ιδιαιτέρως η νυχτερινή εργασία είναι επιβαρυντικοί παράγοντες για τους οποίους η Υπηρεσία οφείλει να λαμβάνει ιδιαίτερα αντισταθμιστικά μέτρα. Σημειώνεται δε ότι με την εν λόγω ρύθμιση εξασφαλίζεται και η ομαλή λειτουργία των οργανικών μονάδων 24ωρης λειτουργίας μέσω της εναρμόνισης του ωραρίου των βαρδιών μεταξύ των διαφορετικών κλάδων, όπως αυτό προβλεπόταν για την ΥΠΑ και στον ν. 1485/1984.

Με τη δεύτερη παράγραφο της παρούσας διάταξη διορθώνεται η ρύθμιση της υποπερίπτωσης α' της περίπτωσης β' της παραγράφου 1 του άρθρου 76 του ν. 4427/2016, όπως ισχύει σήμερα, η οποία – χωρίς καμία απολύτως λογική – προέβλεπε πως μέχρι την επιλογή Διοικητή της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, χρέη Διοικητή εκτελεί ο υπηρετών «κατά τη δημοσίευση του παρόντος νόμου Διοικητής της ΥΠΑ». Με την προτεινόμενη διάταξη διαγράφεται η εν λόγω πρόβλεψη και μέχρι την επιλογή Διοικητή ΑΠΑ χρέη Διοικητή θα ασκεί ο υπηρετών Διοικητής ΥΠΑ.

Επί του άρθρου 52

1. Με την διάταξη της πρώτης παραγράφου του άρθρου αυτού, αντικαθίσταται η ισχύουσα διάταξη του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 5 του άρθρου 2 του ν. 4388/2016 (Α' 93) και καθορίζεται η διοίκηση της Υπηρεσίας Οδικών Τελών αποτελούμενης από Διοικητή και Υποδιοικητή, τα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα του οριζόμενου ως Διοικητή και ως Υποδιοικητή και η θητεία αυτών. Οι δε μηνιαίες αποδοχές του Διοικητή και Υποδιοικητή καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 22 του Ν. 4354/2015.

2. Με τη διάταξη της δεύτερης παραγράφου του άρθρου αυτού, αποσαφηνίζεται το ζήτημα της αρμοδιότητας των Υπηρεσιακών και Πειθαρχικών Συμβουλίων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών σε θέματα υπηρεσιακής κατάρτισης και πειθαρχικής φύσεως του προσωπικού που υπηρετεί στην αυτοτελή υπηρεσία Οδικών Τελών – Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Υποδομών (ΥΟΤ-ΗΔΟΥ) του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, η οποία συστήθηκε με το άρθρο 2 του ν.4388/2016 (Α'93), όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 5 του ν.4393/2016 (Α'106), το άρθρο 28 του ν.4439/2016(Α'222) και το άρθρο 87 του ν. 4530/2018 (Α'59).

Επί του άρθρου 53

Σκοπός της εν λόγω ρύθμισης είναι η κατάργηση των πρόσθετων ρυθμίσεων που εισήχθησαν με το άρθρο 46 του ν. 4530/2018, που διέπουν μεταξύ άλλων τη διαδικασία εισαγωγής, εκτελωνισμού και τον υπολογισμό του τέλους ταξινόμησης εισαγόμενων μεταχειρισμένων

επιβατηγών οχημάτων (οχήματα κατηγοριών M1της οδηγίας 2007/46/ΕΚ), που προέρχονται από χώρα εντός της Ε.Ε. ή από τρίτες χώρες, διαδικασία για την οποία το καθ' ύλην αρμόδιο Υπουργείο είναι το Υπουργείο Οικονομικών και η Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων (Α.Α.Δ.Ε.) και όχι το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

Συγκεκριμένα, με την υπόψη ρύθμιση καταργούνται και οι τρεις (3) Βεβαιώσεις που θεσμοθετήθηκαν με το άρθρο 46 (Βεβαίωση Τεχνικής Επικαιροποίησης, Βεβαίωση του ΚΤΕΟ της χώρας προέλευσης του οχήματος και Βεβαίωση της αρχής που εξέδωσε την ξένη άδεια κυκλοφορίας), αναφορικά με τη διαδικασία εκτελωνισμού και τον υπολογισμό του τέλους ταξινόμησης εισαγόμενων μεταχειρισμένων επιβατηγών οχημάτων και ελαφρών φορτηγών, που προέρχονται από χώρα εντός της Ε.Ε. ή από τρίτες χώρες, όπως και για την έκδοση της πρώτης άδειας κυκλοφορίας τους, καθώς επίσης και για τη μεταβίβαση πάσης φύσεως αυτοκινήτου οχήματος το οποίο στο παρελθόν είχε εισαχθεί στη χώρα μας ως μεταχειρισμένο από άλλο κράτος – μέλος της Ε.Ε. ή από τρίτη χώρα.

Ειδικότερα, οι ανωτέρω αναφερόμενες Βεβαιώσεις καταργούνται:

α) διότι εισάγουν πρόσθετα διοικητικά «βάρη», χρονικές και οικονομικές επιβαρύνσεις προς τους εισαγωγείς μεταχειρισμένων επιβατηγών οχημάτων και ελαφρών φορτηγών που προέρχονται από χώρα εντός της Ε.Ε. ή από τρίτες χώρες, οι οποίες ενδέχεται να συνιστούν παράβαση της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ε.Ε. (Σ.Λ.Ε.Ε.), η οποία αναφέρεται στην ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων, αγαθών – εμπορευμάτων και κεφαλαίων, μεταξύ των κρατών – μελών της Ε.Ε.,

β) για λόγους αθέμιτου ανταγωνισμού (για παράδειγμα η Βεβαίωση Τεχνικής Επικαιροποίησης εκδίδεται από τον εγχώριο εθνικό διανομέα ή τον κατασκευαστικό οίκο του μεταχειρισμένου εισαγόμενου οχήματος, δηλαδή από έναν ιδιωτικό Φορέα που είναι νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου του οποίου τα συμφέροντα είναι αντικρουόμενα με αυτά του εισαγωγέα του μεταχειρισμένου οχήματος),

γ) διότι δεν προβλέπεται καμία συγκεκριμένη διαδικασία ή υποχρέωση για τη χορήγηση της Βεβαίωσης του ΚΤΕΟ της χώρας προέλευσης του οχήματος και της βεβαίωσης της αρχής που εξέδωσε την ξένη άδεια κυκλοφορίας αυτού, ειδικά δε εάν η χώρα αυτή δεν είναι κράτος μέλος της Ε.Ε.,

Επίσης, με την παράγραφο 1 της υπόψη ρύθμισης προστίθενται, αντί των τριών (3) βεβαιώσεων του άρθρου 46 του ν.4530/2018, η υποβολή πρόσθετων στοιχείων στα ήδη προβλεπόμενα δικαιολογητικά για την έκδοση της πρώτης άδειας κυκλοφορίας μεταχειρισμένων επιβατηγών οχημάτων που προέρχονται από άλλη χώρα, με στόχο την καλύτερη δυνατή εξασφάλιση της γνησιότητας και μη παραποίησης των διανυθέντων πραγματικών χιλιομέτρων τους.

Επιπροσθέτως, με την παράγραφο 3 της εν λόγω ρύθμισης, εισάγονται συγκεκριμένες αποτρεπτικές, αναλογικές και αποτελεσματικές κυρώσεις, οι οποίες επιβάλλονται, βάσει της Οδηγίας 2014/45/ΕΕ, στους παραβάτες εισαγωγείς μεταχειρισμένων επιβατηγών οχημάτων, που προέρχονται από κράτος μέλος της Ε.Ε. ή από τρίτες χώρες, σε περίπτωση υποβολής πλαστού Πιστοποιητικού Τεχνικού Ελέγχου του Κ.Τ.Ε.Ο. της χώρας προέλευσής τους, καθώς επίσης και στην περίπτωση διαπίστωσης ανακολουθίας μεταξύ των πραγματικών διανυθέντων χιλιομέτρων που αναγράφονται στον μετρητή των οχημάτων αυτών, και αυτών που αναγράφονται στο Ελληνικό Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου, εφόσον απαιτείται, άλλως αυτών που αναγράφονται στο τιμολόγιο ή ιδιωτικό συμφωνητικό πώλησής του ή στο Πιστοποιητικό Ταξινόμησης του οχήματος.

Επίσης, με την παράγραφο 4 του παρόντος ρυθμίζεται και το θέμα εισαγωγής των ελληνικής υπηκοότητας κατόχων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων, οι οποίοι επαναπατρίζονται.

Επί του άρθρου 54

Με τη διάταξη του παρόντος νόμου αλλάζει η ημερομηνία «μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2019» και γίνεται «μέχρι την 30ή Ιουνίου 2021». Για τα πρατήρια υγρών καυσίμων ή για τους σταθμούς αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένοι με αντλίες υγρών καυσίμων που λειτουργούσαν στα ισόγεια κτιρίων με ορόφους, στους οποίους στεγάζονται όσες χρήσεις αναφέρονται στο άρθρο 4 παρ. 1 του Ν. 2801/2000 (Α' 46), στα οποία συμπεριλαμβάνονται και αυτά που λειτουργούσαν σε ισόγεια κτιρίων όπου άνωθεν αυτών στεγάζονται χρήσεις γραφείων και ξενοδοχείων, καθώς και αυτά που λειτουργούσαν σε θέσεις που απέχουν απόσταση μικρότερη από τριάντα (30) μέτρα από κτήρια και χώρους, με χρήσεις μιας εξ αυτών που αναφέρονται στο εδάφιο α' της παρ. 1 του άρθρου 185 του ν. 4070/2012 (Α' 82) και των οποίων η άδεια λειτουργίας τους έχει ανακληθεί προσωρινά μετά από την 30ή Οκτωβρίου 2018, δύναται να αιτηθούν μέχρι το τέλος Ιουνίου 2021 νέας άδειας λειτουργίας στην αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας, εφόσον, πριν από την αίτηση λειτουργίας, υλοποιήσουν και εγκαταστήσουν τα ειδικά μέτρα και συσκευές, για την ενίσχυση της ασφαλούς λειτουργίας τους και την ελαχιστοποίηση των κινδύνων που απορρέουν από τη λειτουργία τους, σύμφωνα με τις ανωτέρω υποδείξεις α' έως και σ' της παρ. 3 του άρθρου 11 του ν. 3897/2010 (Α' 208), όπως ισχύει.

Συνακόλουθα, με τη διάταξη αυτή, οι παραπάνω εγκαταστάσεις πρατηρίων υγρών καυσίμων ή σταθμών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένοι με αντλίες υγρών καυσίμων δύναται να αιτηθούν μέχρι το τέλος Ιουνίου 2021 για την επαναλειτουργία τους, με την προϋπόθεση ότι οι εγκαταστάσεις αυτές έχουν συμμορφωθεί με τις κείμενες διατάξεις.

Επί του άρθρου 55

Με τις ρυθμίσεις του άρθρου αυτού ρυθμίζεται το ζήτημα της ανάκλησης συντελεσμένων απαλλοτριώσεων που αφορούν ακίνητα που απαλλοτριώθηκαν για δημόσια ωφέλεια, αλλά δεν χρησιμοποιήθηκαν εν τέλει, οπότε, κατά τις ισχύουσες διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 12 του ν. 2882/2001 μπορεί να κινηθεί η διαδικασία ανάκλησης της απαλλοτρίωσης κατόπιν αιτήματος του πρώην ιδιοκτήτη τους, η αν αυτός δεν ενδιαφέρεται για την επαναγορά του ακινήτου να διατεθεί αυτό ελεύθερα για τις ανάγκες του απαλλοτριώσαντος φορέα. Στις ισχύουσες διατάξεις όμως δεν τίθενται λεπτομερείς κανόνες και διαδικασία, και για το λόγο αυτό οι υπηρεσίες αδρανούν με αποτέλεσμα τα μη χρησιμοποιηθέντα ακίνητα τελικώς να καταλήγουν αυθαιρέτως κατεχόμενα είτε από τους πρώην ιδιοκτήτες τους ή τρίτους.

Για το λόγο αυτό τροποποιείται η παράγραφος 1 του άρθρου 12 του ν. 2882/2001 και τίθενται λεπτομερείς ρυθμίσεις, με σκοπό αφενός να υπάρχει έγκαιρη ενημέρωση της υπηρεσία που κήρυξε την απαλλοτρίωση, από την υπηρεσία που εκτέλεσε το έργο, για τα τυχόν αδιάθετα για την εκτέλεση του έργου απαλλοτριωθέντα ακίνητα και περαιτέρω την πρόσκληση προς τους πρώην ιδιοκτήτες να υποβάλουν αίτημα ανάκλησης της απαλλοτρίωσης και επιστροφής της κυριότητας των ακινήτων στους ίδιους, έναντι της αξίας τους και εν τέλει της παράδοσης των ακινήτων στην αρμόδια για την καταγραφή και διαχείρισή τους υπηρεσία του φορέα αν οι πρώην ιδιοκτήτες δεν ενδιαφερθούν για την επιστροφή τους.

Η παράγραφος 2 συμπληρώνει την σχετική ρύθμιση, θέτοντας παράγραφο 4 στο άρθρο 168 του ν. 4412/2016, ώστε να αποτελεί υποχρέωση της διευθύνουσας το έργο Υπηρεσίας να καταγράψει τα ακίνητα που δεν χρησιμοποιήθηκαν για το έργο, παρότι απαλλοτριώθηκαν και να διαβιβάσει τα σχετικά έγγραφα (κατάσταση και κτηματολογικό διάγραμμα) στην υπηρεσία που κήρυξε την απαλλοτρίωση, προκειμένου να κινηθούν οι διαδικασίες του άρθρου 12 του ν. 2882/2001.

Επί του άρθρου 56

Με την προτεινόμενη ρύθμιση επιδιώκεται η επίσπευση των διαδικασιών για πληθώρα υποθέσεων παραπομπής προς εξέταση οδηγών των αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης από την ειδική επιτροπή ιατρών της παρ. 3 του Παραρτήματος ΙΙΙ του π.δ. 51/2012 (Α' 101), οι οποίες παραμένουν σε εκκρεμότητα από 4/4/2019, αποτέλεσμα την μη προσήκουσα εκτέλεση του μεταφορικού έργου των αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης λόγω έλλειψης ενεργών οδηγών.

Επιπροσθέτως, με την διάταξη καθιερώνεται αντικειμενικό και αμερόληπτο σύστημα στελέχωσης της ειδικής επιτροπής ιατρών μέσω της σύστασης Μητρώου Ιατρών στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών κατόπιν ανοιχτής πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος.

Επί του άρθρου 57

Με το παρόν άρθρο επικαιροποιείται και εκσυγχρονίζεται το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο, προκειμένου να αποφευχθούν χρονικές καθυστερήσεις όσον αφορά στην τήρηση των προϋποθέσεων και των διαδικασιών εγκρίσεων τύπου μηχανημάτων έργων και αποσκοπεί στον ουσιαστικό έλεγχο των μηχανημάτων έργου πριν αυτά κυκλοφορήσουν αλλά και κατά την κυκλοφορία και χρήση τους.

Στην πρώτη παράγραφο τίθενται οι ορισμοί για τα οχήματα ειδικής χρήσης – ειδικού σκοπού και αποσαφηνίζεται το πεδίο εφαρμογής και ορίζεται ρητά ότι στις διατάξεις του παρόντος άρθρου εμπίπτουν όλα τα Μηχανήματα Έργου (Μ.Ε.) όπως αυτά ορίζονται στο άρθρο 2 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, όπως τροποποιείται και θα ισχύσει.

Στην δεύτερη παράγραφο προστίθεται παράγραφος 6 στο άρθρο 86 στον ΚΟΚ που εισαγάγει τον υποχρεωτικό έλεγχο της τεχνική επάρκειας των Μηχανημάτων έργων κάθε πέντε χρόνια, ώστε να υπάρχει διαρκής έλεγχός τους και καθορίζεται η διαδικασία για τα ήδη ταξινομημένα.

Στην τρίτη παράγραφο προστίθεται άρθρο 86Α στον ΚΟΚ καθορίζεται η διαδικασία ελέγχου επάρκειας Μ.Ε. Γίνεται διαχωρισμός απαιτήσεων μεταξύ καινούργων και μη καινούργων Μ.Ε. και ορίζονται εκείνα τα Μ.Ε. τα οποία θεωρούνται ως καινούργη, ήτοι ορίζεται ότι από την έναρξη ισχύος του παρόντος άρθρου, για όλα ανεξαιρέτως τα Μ.Ε. είναι υποχρεωτική η υποβολή αίτησης για έκδοση απόφασης έγκρισης τύπου ή μεμονωμένης έγκρισης στην αρμόδια Διεύθυνση της Γενικής Γραμματείας Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, εντός συγκεκριμένης προθεσμίας από την εισαγωγή τους στην Ελλάδα. Σκοπός της προκειμένης ρύθμισης είναι η ύπαρξη έγκρισης τύπου Μ.Ε. για το σύνολο των εισαγομένων στην χώρα Μ.Ε., ώστε να καθίσταται δυνατή η περαιτέρω ταξινόμηση αυτών και να μην δημιουργούνται εμπόδια από μεταγενέστερες τροποποιήσεις ή επικαιροποιήσεις τεχνικών απαιτήσεων.

Επιπλέον, ορίζεται ότι από την έναρξη ισχύος του παρόντος, όλα τα Μ.Ε. υπόκεινται υποχρεωτικά σε έλεγχο τεχνικής επάρκειας πριν την έκδοση μεμονωμένης έγκρισης και εξαιρούνται τα καινούργια Μ.Ε. και ως τέτοια θεωρούνται εκείνα τα οποία δεν έχουν τεθεί σε χρήση στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό και συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/1628 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Σεπτεμβρίου 2016, «σχετικά με τις απαιτήσεις που αφορούν τα όρια εκπομπών για τους αέριους και σωματιδιακούς ρύπους και την έγκριση τύπου για κινητήρες εσωτερικής καύσης για μη οδικά κινητά μηχανήματα, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 και (ΕΕ) αριθ. 167/2013 και για την τροποποίηση και κατάργηση της οδηγίας 97/68/ΕΚ» (εφεξής «καινούργια Μ.Ε.»)

Στη συνέχεια, ορίζεται ότι για την έκδοση απόφασης έγκρισης τύπου καινούργιων Μ.Ε., δεδομένου ότι αυτά εξαιρούνται από τον έλεγχο τεχνικής επάρκειας, απαιτείται η υποβολή στην αρμόδια Υπηρεσία της Γενικής Γραμματείας Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, Υπεύθυνης Δήλωσης του Ν. 1599/1986 μηχανικού τριτοβάθμιας εκπαίδευσης αφενός με τα τεχνικά χαρακτηριστικά του Μ.Ε. και αφετέρου ότι το Μ.Ε. δεν έχει τεθεί σε χρήση. Ο εκσυγχρονισμός του υπάρχοντος θεσμικού πλαισίου επιφέρει αντικατάσταση της έκθεσης αυτοψίας, ως δικαιολογητικού για την έκδοση εγκρίσεων τύπου μηχανημάτων έργου, η οποία διενεργείται από διαπιστευμένους φορείς, εκδιδόμενες από διπλωματούχους μηχανικούς τριτοβάθμιας εκπαίδευσης του φορέα, κατόπιν διεξαγωγής ουσιαστικότερου και ποιοτικότερου ελέγχου.

Προσθέτως τα καινούργια Μ.Ε. για τα οποία δεν εκδίδεται έγκριση τύπου θα ταξινομούνται βάσει ήδη εκδοθείσας ισχύουσας έγκρισης τύπου και απαιτείται η υποβολή στην Διεύθυνση Τεχνικών Έργων της αρμόδιας Περιφερειακής Ενότητας, Υπεύθυνης Δήλωσης του Ν. 1599/1986 μηχανικού τριτοβάθμιας εκπαίδευσης αφενός με τα τεχνικά χαρακτηριστικά του Μ.Ε. και αφετέρου ότι το Μ.Ε. δεν έχει τεθεί σε χρήση.

Με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, καθορίζεται για πρώτη φορά στο ισχύον θεσμικό πλαίσιο ο έλεγχος τεχνικής επάρκειας των Μ.Ε. και το ειδικότερο περιεχόμενο αυτού. Ενώ καθιερώνεται σύστημα περιοδικού ελέγχου τεχνικής επάρκειας για τα Μ.Ε., τα οποία υπόκεινται υποχρεωτικά σε πενταετή περιοδικό έλεγχο τεχνικής επάρκειας μετά την έκδοση αρχικής άδειας Μ.Ε., προβλέπεται δε εξουσιοδοτική διάταξη, κατά την οποία με απόφασή τους, οι Υπουργοί Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζουν κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για το αντικείμενο και τη διενέργεια του περιοδικού ελέγχου τεχνικής επάρκειας, τα προσόντα των προσώπων που διενεργούν τους ελέγχους και τις προϋποθέσεις έκδοσης της σχετικής τεκμηρίωσης. Σκοπός της διάταξης είναι ο ουσιαστικός έλεγχος τεχνικής επάρκειας για τα Μ.Ε. μετά την κυκλοφορία τους, για την ασφάλεια τόσο των εργαζομένων όσο και του περιβάλλοντος.

Τέλος ιδρύεται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ηλεκτρονικό μητρώο καταγραφής των μηχανημάτων έργου. Η εν λόγω Διαδικτυακή Εφαρμογή Ηλεκτρονικού Μητρώου όλων των Μ.Ε. της Επικράτειας με τις Διευθύνσεις Τεχνικών Έργων των κατά τόπους Περιφερειακών Ενότητων, καθώς και με άλλους φορείς (όπως η Γενική Γραμματεία Πληροφοριακών Συστημάτων κ.α.). Συγκεκριμένα, με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, προβλέπεται η ανάπτυξη Διαδικτυακής Εφαρμογής Ηλεκτρονικού Μητρώου όλων των Μηχανημάτων Έργων της Επικράτειας, καθορίζεται ότι ο φορέας τήρησης της ανωτέρω Εφαρμογής είναι το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

Στην τέταρτη παράγραφο προστίθεται άρθρο 87Α στον ΚΟΚ που αφορά την ταξινόμηση και έκδοση πρώτης άδειας κυκλοφορίας για τα οχήματα ειδικής χρήσης – ειδικού σκοπού ενώ στην πέμπτη και έκτη παράγραφο προστίθεται άρθρο 90Α και 90Β στον ΚΟΚ που ορίζει αφενός τη διαδικασία επαναταξινόμησης και χορήγησης νέας άδειας και πινακίδων κυκλοφορίας των ήδη κυκλοφορούντων στη Χώρα οχημάτων ειδικής χρήσης - ειδικού σκοπού και αφετέρου στην παράγραφο έξι προσκαλούνται για επαναταξινόμηση όλα τα ως άνω οχήματα και ρητά προβλέπεται η απαγόρευση όσων οχημάτων δεν έχουν ταξινομηθεί.

Επί του άρθρου 58

Με τον ν. 3891/2010 περί αναδιάρθρωσης, εξυγίανσης και ανάπτυξης του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα ως τούτος εν συνεχεία τροποποιήθηκε με τους ν. 4070/2012, 4111/2013, 4280/2014, 4313/2014, 4254/2014, 4408/2016, 4530/2018.

Με το άρθρο 6 του ανωτέρω νόμου ως τούτο ισχύει σήμερα καθορίστηκαν οι όροι και προϋποθέσεις της αδειοδότησης εγκαταστάσεων που εκμισθώνει η ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ και αποτελούν κρίσιμο τμήμα της λειτουργίας του ελληνικού σιδηροδρόμου, αφού σε αυτές εκτελούνται οι εργασίες συντήρησης, επισκευής, μετασκευής, ανάταξης, εκτεταμένης συντήρησης επί του τροχαίου υλικού που κυκλοφορεί στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο.

Ο εν λόγω εγκαταστάσεις περιγράφονται στο άρθρο 4 της υπ' αριθμ. 1661/9-8-2013 (Β' 1993) Κ.Υ.Α. των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, όπως η Κ.Υ.Α. αυτή 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) Κ.Υ.Α. των ίδιων Υπουργών.

Οι εγκαταστάσεις αυτές αποτελούν εξιδεικευμένες εγκαταστάσεις οι οποίες ως ανήκουσες επί μακρόν στο ελληνικό δημόσιο δεν διέθεταν άδεια λειτουργίας ενώ δεν είχε προβλεφθεί αναλυτικά η δυνατότητα και ο τρόπος εκδόσεως οικοδομικών αδειών για την διενέργεια των αναγκαίων οικοδομικών εργασιών είτε από τον διαχειριστή αυτών ΓΑΙΑΟΣΕ είτε από τον εκάστοτε μισθωτή

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), ως η διάταξη αυτή τροποποιήθηκε με το άρθρο 84 του ν. 4530/2018 (Α' 59), 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 αδειας λειτουργίας, καθίσταται απολύτως αναγκαία η επαναδιατύπωση της διατάξης της περ. ζ της παρ. 12 του άρθρου 6 του ν. 3891/2010 ως ισχύει, ώστε να παρασχεθεί ικανός χρόνος προς την λειτουργούσα τις εγκαταστάσεις εταιρεία για να υλοποιήσει τις διαδικασίες περί οριστικής αδειοδότησης των εγκαταστάσεων.

Περαιτέρω στη διάταξη της παρ. 11 υποπ. β του άρθρου 6 του ν. 3891/2010 όπως η διάταξη αυτή τροποποιήθηκε με το άρθρο 99 ν. 4530/2018 (Α' 59) προβλέφθηκε η δυνατότητα

εκτέλεσης οικοδομικών εργασιών σε ακίνητα που διαχειρίζεται η ανήκουν στη ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 4495/2017 (Α' 167) από τις κατά τόπους υπηρεσίες δόμησης. Ενώ στη παρ. 4 του άρθρου 6Α του ν. 3891/2010 που προστέθηκε με την υποπαρ. ΙΒ1 παρ. ΙΒ άρθρου πρώτου του ν. 4254/2014 (Α' 85) προβλέφθηκε ότι ο γενικός σχεδιασμός των σιδηροδρομικών ακινήτων εγκρίνεται με προεδρικά διατάγματα που εκδίδονται ύστερα από πρόταση των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής με τη γνώμη του κεντρικού συμβουλίου Διοίκησης για την αξιοποίηση της Δημόσιας Περιουσίας.

Με τις ανωτέρω διατάξεις και εξαιτίας της μη εισέτι εκδόσεως των σχετικών προεδρικών διαταγμάτων ο διαχειριστής ή ο εκάστοτε μισθωτής των εγκαταστάσεων, δεν δύναται να προβεί στην έκδοση οικοδομικών αδειών για την εκτέλεση απολύτως απαραίτητων οικοδομικών εργασιών στα ακίνητα που διαχειρίζεται η ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ και απαιτούνται από λόγους ασφάλειας και εκσυγχρονισμού των εγκαταστάσεων αυτών, των οποίων η μίσθωση προβλέφθηκε με την ΚΥΑ 1661/2013 των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων (Β' 1993).

Προς τούτο και απαιτείται να προβλεφθεί ότι επί ακινήτων που διαχειρίζεται η ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ και περιγράφονται στις ανωτέρω Κ.Υ.Α., οι οικοδομικές εργασίες εκτελούνται αποκλειστικά με την εφαρμογή των προβλέψεων του Ν. 4495/2017, και χωρίς να απαιτείται η έκδοση των προεδρικών διαταγμάτων του άρθρου 6Α.

Επί του άρθρου 59

Με το ν. 4539/2018 ιδρύθηκε η ανώνυμη εταιρεία ειδικού σκοπού με την επωνυμία «ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΑΘΗΝΑΣ Α.Ε.» προκειμένου να επιτευχθεί η ταχεία ανάπλαση της πόλης των Αθηνών σε όφελος των κατοίκων της, με στόχο την ποιοτική αναβάθμιση των περιοχών του Δήμου της Αθήνας, την τόνωση της οικονομικής ανάπτυξης και την αύξηση της κοινωνικής συνοχής.

Η εταιρεία υπάγεται στις προβλέψεις του ν. 3429/2005 περί Δ.Ε.Κ.Ο. και διέπεται από τον νόμο περί ανωνύμων εταιρειών.

Λόγω της φύσης και του σκοπού της κρίνεται απόλυτα απαραίτητο να αναβαθμιστεί η συμμετοχή και η δραστηριοποίηση του ομώνυμου Δήμου και των οργάνων του στην λειτουργία της εταιρείας, ώστε να επιτευχθεί ο βέλτιστος συντονισμός των δράσεων της και η μέγιστη αποτελεσματικότητα αυτών.

Προς τούτο με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου ο Δήμος Αθηναίων αποκτά ουσιαστικό ρόλο στην λειτουργία της εταιρείας, αφού ο Δήμαρχος Αθηναίων αναλαμβάνει την θέση του Προέδρου της εταιρείας. Η δε εποπτεία αυτής ασκείται από κοινού από τους Υπουργούς Εσωτερικών και Υποδομών και Μεταφορών.

Τέλος τίθεται προθεσμία για την συμμόρφωση στις ανωτέρω αλλαγές ενώ παύει αζημίως για το δημόσιο η θητεία των ήδη ορισθέντων μελών τόσο των αποφασιστικών όσο και των γνωμοδοτικών οργάνων της εταιρείας

Επί του άρθρου 60

Με το άρθρο 60 εντάσσονται στην ενδοϋπουργική κινητικότητα του άρθρου 33 του ν. 4482/2017 και οι απασχολούμενοι επί παγία αντιμισθία δικηγόροι και παρέχεται η δυνατότητα στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών να καλύπτει επείγουσες ανάγκες σε οργανισμούς και επιχειρήσεις με την μεταφορά δικηγόρων αντί της χρονοβόρου διαδικασίας

της προσλήψεως δικηγόρων. Με τον τρόπο αυτό αντιμετωπίζονται με ταχύτητα οι ανάγκες των δημοσίων επιχειρήσεων ενώ διασφαλίζονται οι αρχές της διαφάνειας και της αξιοκρατίας από ήδη υπηρετούντες δικηγόρους που διαθέτουν εμπειρία και γνώσεις σχετικά με την λειτουργία δημοσίων επιχειρήσεων, ενώ κατοχυρώνεται ο εθελούσιος χαρακτήρας της μεταφοράς. Συγχρόνως με την προτεινόμενη ρύθμιση δεν υπάρχει ουσιώδης μεταβολή στο οικονομικό αποτέλεσμα της Γενικής Κυβέρνησης, δεδομένου ότι οι σχετικές μεταφορές παράγουν ουδέτερο δημοσιονομικό αποτέλεσμα ως και εκ της φύσεως των φορέων που αφορούν.

Επί του άρθρου 61

Με την προτεινόμενη διάταξη ρυθμίζεται το θέμα μη καταβληθέντων μισθωμάτων και κοινοχρήστων για κτήρια που μισθώνει το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και δεν καταβλήθηκαν τα προηγούμενα έτη, παρότι οι Υπηρεσίες του Υπουργείου έκαναν χρήση των μισθωμένων ακινήτων με αποτέλεσμα την περιέλευση των ιδιοκτητών σε δεινή οικονομική κατάσταση, υπό την επιφύλαξη των αξιώσεων που εμπίπτουν στις διατάξεις περί παραγραφής.

Επί του άρθρου 62

Με την προτεινόμενη διάταξη η Μονάδα Έρευνας ΙΤΣΑΚ του νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου με την επωνυμία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΝΤΙΣΕΙΣΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ» (Ο.Α.Σ.Π.) που συστάθηκε με τον ν. 1349/1983 (ΦΕΚ Α, 52) και εποπτεύεται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, αποκτά την αναγκαία για την δραστηριότητά της αυτονομία χωρίς όμως να αποκόπτεται από το νομικό πρόσωπο στο οποίο υπάγεται κι έτσι αφενός μεν επιτυγχάνεται καλύτερο ερευνητικό αποτέλεσμα ενώ συγχρόνως διατηρείται ο ενιαίος σχεδιασμός εκ μέρους του Ο.Α.Σ.Π. και η επίβλεψη των δράσεων του ερευνητικού κέντρου με στόχο την μέγιστη δυνατή αξιοποίηση πόρων και επιστημονικού προσωπικού.

Επί του άρθρου 63

Στο πλαίσιο εφαρμογής του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ), η εταιρεία «ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (διακριτικός τίτλος «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.»), η οποία είναι θυγατρική εταιρεία του ΟΣΕ, ανήκει στον ευρύτερο δημόσιο τομέα και ιδρύθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 1 παρ. 3 του ν. 2366/1995 (ΦΕΚ 256 Α'), με σκοπό τη διαχείριση κατασκευής των συγχρηματοδοτούμενων από την Ευρωπαϊκή Ένωση και τους Εθνικούς Πόρους «Έργων» του επενδυτικού προγράμματος του Ο.Σ.Ε. των χρηματοδοτικών προγραμμάτων που κάθε φορά εγκρίνονται, διαχειρίζεται την υλοποίηση των έργων εκσυγχρονισμού της Σιδηροδρομικής Γραμμής Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας-Ειδομένη (ΠΑΘΕΠ), καθώς και των έργων που οδηγούν στην ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Με την προτεινόμενη τροποποίηση ορίζεται, ότι οι δαπάνες διαχείρισης και διοίκησης, όπως ενδεικτικώς, μισθώματα κτηρίου, απαιτούμενη κίνηση του προσωπικού, αμοιβές προσωπικού με σύμβαση ορισμένου χρόνου ή μίσθωση υπηρεσιών ειδικού επιστημονικού προσωπικού, εν γένει διοικητικές και διαχειριστικές δαπάνες κλπ, των εποπτευόμενων νομικών προσώπων, που εκτελούν έργα συγχρηματοδοτούμενα ή μη, εγγεγραμμένα στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων του Υπουργείου, εάν στις αποφάσεις ένταξης σε

Επιχειρησιακά Προγράμματα ή σε Αποφάσεις Χρηματοδότησης που έχουν εκδοθεί απευθείας από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για έργα τους, δεν έχει προβλεφθεί σχετικό κονδύλιο ή το προβλεφθέν κονδύλιο δεν επαρκεί, καλύπτονται από το Εθνικό σκέλος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων, με εγγραφή διακριτών ενάριθμων, ή με ένταξή τους στο σχετικό ενάριθμο του έργου. Ο συνολικός προϋπολογισμός των δαπανών αυτών παραμένει σε ποσοστό μέχρι 4% επί του προϋπολογισμού των εκτελούμενων έργων, στο οποίο συνυπολογίζονται και οι δαπάνες διαχείρισης και διοίκησης που ήδη περιλαμβάνονται σε Αποφάσεις Χρηματοδότησης.

Η προτεινόμενη ρύθμιση εφαρμόζεται και για τα έργα της χρηματοδοτικής / προγραμματικής περιόδου 2014-2020 που συγχρηματοδοτούνται από το Μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη» CEF (Connecting Europe Facility) και τα οποία βρίσκονται σε εξέλιξη κατά την έναρξη ισχύος της προτεινόμενης διάταξης, για την κάλυψη των δαπανών διαχείρισης και διοίκησης, από την ημερομηνία εγγραφής του κάθε έργου στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων.

Επί του άρθρου 64

Με την προτεινόμενη διάταξη τροποποιείται το καταστατικό της Ο.Α.Κ. Α.Ε. και σκοπείται η ενίσχυση του ρόλου της Διοίκησης της ΟΑΚ Α.Ε. με ορισμό προσώπου εγνωσμένου κύρους που διαθέτει τον αναγκαίο χρόνο ενασχόλησης με την προαγωγή του έργου της εταιρείας.

Επί του άρθρου 65

Με την προτεινόμενη διάταξη σκοπείται να καλυφθεί το νομοθετικό κενό που υφίσταται σχετικά με τον καθορισμό των προϋποθέσεων αλλά και των κυρώσεων στις περιπτώσεις που εξ οιασδήποτε αιτίας επέρχεται διακοπή της κυκλοφορίας στο πρωτεύον και δευτερεύον οδικό δίκτυο της χώρας με συνέπεια την τεράστια ταλαιπωρία των χρηστών, την δημιουργία καταστάσεων διακινδύνευσης της υγείας αλλά και της περιουσίας των πολιτών με συνακόλουθη την μεγάλη δημοσιονομική επιβάρυνση από την απαιτούμενη κινητοποίηση του κρατικού μηχανισμού τόσο σε επίπεδο μέσω όσο και υπαλλήλων.

Ειδικότερα με την παρ. 1 της διάταξης καθορίζεται το πεδίο εφαρμογής αυτής, ενώ στην παρ. 2 προβλέπονται οι περιπτώσεις δικαιολογημένης προσωρινής διακοπής της κυκλοφορίας. Στην παρ. 3 ιδρύεται κυρωτική διαδικασία για τους παραβάτες των διατάξεων του παρόντος άρθρου που συντελούν στην διακοπή της κυκλοφορίας, η οποία προβλέπεται ως σύνθετη διοικητική ενέργεια αποτελούμενη από την έκδοση πορίσματος από Επιτροπή Διερεύνησης που ιδρύεται με την παρ. 4 και με σύνθεση που προβλέπεται στην παρ. 5. Με τις παρ. 6 και 7 καθορίζεται η διαδικασία λειτουργίας της Επιτροπής Διερεύνησης και η προθεσμία έκδοσης του πορίσματος αυτής ενώ στην περ. 8. ορίζονται τα επιβαλλόμενα χρηματικά πρόστιμα σε βάρος των παραβατών, λαμβανομένου υπόψη τόσο της σπουδαιότητας απρόσκοπτης λειτουργίας του βασικού οδικού δικτύου όσο και του δευτερεύοντος που οδηγεί σε βασικές υποδομές της χώρας (λιμάνια, αεροδρόμια κ.λ.π.). Τέλος με την παρ. 9 προβλέπεται η διάπραξη πειθαρχικού παραπτώματος για τους δημοσίους υπαλλήλους που με ενέργεια ή παράλειψη συντελούν στην διακοπή κυκλοφορίας του δικτύου ως καθορίζεται στην παρ. 1 του παρόντος άρθρου.

Επί του άρθρου 66

Με την κατάργηση του τελευταίου εδαφίου της παραγράφου 1γ του άρθρου 7 του ν. 4062/2012, όπως η παράγραφος αυτή είχε προστεθεί με την παράγραφο 1 του άρθρου 7 του ν. 4081/2012, και την προσθήκη των προτεινόμενων νέων εδαφίων, σκοπείται η πρακτική επίλυση των ζητημάτων της ανάληψης του κόστους κατασκευής και της κάλυψης της δαπάνης κατασκευής των νέων εγκαταστάσεων της Μονάδας Υποβρυχίων Αποστολών του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής. Η έκταση στην οποία βρίσκεται σήμερα εγκατεστημένη η εν λόγω Μονάδα έχει εξαιρεθεί της αυτοδίκαιης περιέλευσης στην εταιρεία «Ελληνικό Α.Ε.» και το κόστος κατασκευής των νέων εγκαταστάσεων βαρύνει το ΤΑΙΠΕΔ. Δεδομένου ότι δεν είχε προβλεφθεί ο τρόπος με τον οποίο το ΤΑΙΠΕΔ θα υλοποιούσε και θα χρηματοδοτούσε τη μετεγκατάσταση, κρίνεται σκόπιμο το σχετικό έργο να δημοπρατηθεί από το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις περί δημοσίων έργων (ν. 4412/2016). Λαμβάνοντας υπόψη δε ότι το δημοπρατούμενο έργο είναι επενδυτικό με μεσοπρόθεσμη διάρκεια συνολικής υλοποίησης, προτείνεται η ένταξη του έργου στον προϋπολογισμό δημοσίων επενδύσεων του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας έτσι ώστε, όταν το ΤΑΙΠΕΔ λάβει την πρώτη δόση του τιμήματος της αγοραπωλησίας των μετοχών της «Ελληνικό Α.Ε.», η κάλυψη της δαπάνης να γίνεται με κατάθεση των αντίστοιχων εσόδων του στο Προϋπολογισμό Δημοσίων Επενδύσεων, ενώ η εκταμίευση να γίνεται ανάλογα με την πρόοδο των εργασιών του έργου της μετεγκατάστασης, οι δε ετήσιες πληρωμές του έργου θα διατίθενται με ισόποση επιπλέον ενίσχυση του συνολικού ορίου δαπάνης του εθνικού σκέλους του Προγράμματος Δημόσιων Επενδύσεων κάθε έτους.

Επί του άρθρου 67

Με το άρθρο 67 του σχεδίου νόμου ρυθμίζεται:

1. Η διαπίστωση της νομιμότητας όλων των εγκαταστάσεων (κτιρίων και εν γένει κτισμάτων και κατασκευών), που ανεγέρθηκαν στον Μητροπολιτικό Πόλο Ελληνικού – Αγίου Κοσμά (ν. 4062/2012, ΦΕΚ Α 70), με ή χωρίς νόμιμη προς τούτο άδεια, από το Ελληνικό Δημόσιο ή τρίτο για λογαριασμό του, πχ. αδυναμία διαπίστωσης της νομιμότητας, λόγω έλλειψης ή/και απουσίας στοιχείων. Συγκεκριμένα, προβλέπεται η έκδοση διαπιστωτικών πράξεων εφαρμοζόμενων και των οριζόμενων στα άρθρα 10 και 12 του ν. 3028/2002 (Α' 153) καθώς και στο άρθρο 7 του ν. 4495/2017 (Α' 167) για όλες τις υπάρχουσες εγκαταστάσεις, προκειμένου να καταστεί δυνατή και να μην δυσχερανηθεί η αξιοποίηση του Μητροπολιτικού Πόλου, για λόγους που δεν εμπίπτουν στη σφαίρα ευθύνης του επενδυτή (του Αγοραστή ή του Εγγυητή του, όπως αυτοί ορίζονται στην από 14.11.2014 Σύμβαση Αγοραπωλησίας Μετοχών (ΣΑΜ), όπως αυτή τροποποιήθηκε με την από 19.7.2016 Τροποποιητική Σύμβαση αυτής και κυρώθηκε με τον ν. 4422/2016) και να εξυπηρετηθεί το δημόσιο συμφέρον.
2. Οι διαπιστωτικές πράξεις εκδίδονται, κατά τροποποίηση της περίπτωσης δ της παρ. 2 του άρθρου 6 του ν. 4062/2012, όπως ισχύει, από τον Υπουργό Ανάπτυξης και Επενδύσεων. Διαπιστώνουν την νομιμότητα, επιτρέπουν την κατεδάφιση και, για το λόγο αυτό, επέχουν θέση άδειας κατεδάφισης, για όλα τα κτίρια και εν γένει κτίσματα και κατασκευές, εκτός από αυτά που έχουν χαρακτηριστεί ως διατηρητέα ή διατηρούμενα, ώστε να επιτευχθεί η ανάπτυξη του Μητροπολιτικού Πόλου, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξής του (π.δ. 1^{ης}.3.2018, ΦΕΚ ΑΑΠ 35).
3. Η εκτέλεση των εργασιών κατεδάφισης των κτιρίων και εν γένει κτισμάτων και κατασκευών, οι οποίες απαριθμούνται στο Παράρτημα Β, διενεργείται από και με δαπάνη του Αγοραστή ή του Εγγυητή του, όπως αυτοί ορίζονται στην από 14.11.2014 Σύμβαση

Αγοραπωλησίας Μετοχών (ΣΑΜ), όπως αυτή τροποποιήθηκε με την από 19.7.2016 Τροποποιητική Σύμβαση αυτής και κυρώθηκε με τον ν. 4422/2016, κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 49 παρ. 3 του ν. 4412/2016 (Α 147), προκειμένου να μην επιβαρυνθεί το Ελληνικό Δημόσιο με την αντίστοιχη δαπάνη κατεδάφισης, η οποία είναι αναγκαία ως προς την υλοποίηση του επενδυτικού σχεδιασμού του Μητροπολιτικού Πόλου. Για το λόγο αυτό, εκδίδεται, μετά από εισήγηση της «ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε.», απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης, ως αρμόδιου για την επένδυση αυτή, με την οποία εγκρίνεται η κατεδάφιση των εν λόγω κτιρίων από τον επενδυτή, σύμφωνα με τη διαδικασία και τους όρους που αναφέρονται σε αυτή.

4. Η εκτέλεση των εργασιών κατεδάφισης για τα λοιπά κτίρια και εν γένει κτίσματα και κατασκευές - πλην όσων απαριθμούνται στο Παράρτημα Β - διενεργείται από την «ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε.» ή ειδικούς διαδόχους της και δύναται να υλοποιείται τμηματικά ή / και ενιαία για περισσότερα από ένα κτίρια και εν γένει κτίσματα και κατασκευές και διενεργείται εντός προθεσμίας πέντε (5) ετών από την έκδοση της σχετικής διαπιστωτικής πράξης, η οποία (προθεσμία) μπορεί κατόπιν αίτησης να παραταθεί για άλλα πέντε έτη.

5. Για την εκτέλεση των εργασιών κατεδάφισης και πριν από την έναρξη αυτών υποβάλλονται, υποχρεωτικά, στο Γραφείο Ελληνικού του άρθρου 6 του ν.4062/2012 τα ακόλουθα δικαιολογητικά έγγραφα:

αα) Σχέδιο και φάκελος ασφάλειας και υγείας του έργου,
ββ) Σχέδιο διαχείρισης αποβλήτων και αδρανών υλικών,
γγ) Αποδεικτικά καταβολής εισφορών και κρατήσεων για τις υπηρεσίες του επιβλέποντος μηχανικού, ενώ ως προς την κατάθεση αυτών εκδίδονται διαπιστωτικές πράξεις από το Γραφείο Ελληνικού, εντός δέκα (10) ημερών από την ημερομηνία κατάθεσης, μετά την έκδοση της οποίας ή με την πάροδο άπρακτης της ανωτέρω προθεσμίας, επιτρέπεται η έναρξη των εργασιών κατεδάφισης. Οι ως άνω διαπιστωτικές πράξεις αυτές δύναται να εκδίδονται ενιαίες για περισσότερα από ένα κτίρια, και εν γένει κτίσματα και κατασκευές.

6. Επιτρέπεται η χρήση συγκεκριμένων κτιρίων και εν γένει κτισμάτων και κατασκευών, μέχρι την έναρξη εκτέλεσης των σχετικών εργασιών κατεδάφισης, των οποίων η λειτουργία προδήλως εξυπηρετεί το δημόσιο συμφέρον και παράλληλα δεν εμποδίζει, επί του παρόντος, την ανάπτυξη του Μητροπολιτικού Πόλου. Συγκεκριμένα, είναι δυνατή η χρήση:

αα. Των υφιστάμενων σήμερα αθλητικών εγκαταστάσεων του Εθνικού Αθλητικού Κέντρου Νεότητας Αγίου Κοσμά έως την, υλοποιούμενη κατά στάδια, αντικατάστασή τους, με αντίστοιχες εγκαταστάσεις εντός του Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου και Αναψυχής.

ββ. Των κτιρίων σωματείων ΑΜΕΑ, έως την δημιουργία νέου χώρου στέγασης αυτών εντός του Ακινήτου, με προδιαγραφές αντίστοιχες των χώρων που σήμερα χρησιμοποιούν.

γγ. Των κτιρίων και εγκαταστάσεων, όπου στεγάζεται η Μονάδα Υποβρύχιων Αποστολών, του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, έως την μετεγκατάστασή τους, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην περίπτωση γ της παραγράφου 1 του ν. 4062/2012, όπως αυτή προστέθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 7 του ν. 4081/2012 (Α' 184), καθώς και της παρ. 2.7 χί του άρθρου 2 της από 14.11.2014 Σύμβασης Αγοραπωλησίας Μετοχών (ΣΑΜ) για την απόκτηση του 100% του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε. ως αυτή τροποποιήθηκε με την από 19.7.2016 Τροποποιητική Σύμβαση αυτής και κυρώθηκε με τον ν. 4422/2016.

δδ. Των κτιρίων και εγκαταστάσεων για τη λειτουργία της Μαρίνας Αγίου Κοσμά, έως την αντικατάστασή τους.

εε. Των κτιρίων και εγκαταστάσεων για τη λειτουργία του Εκθεσιακού Κέντρου της Πρώην Ολυμπιακής Εγκατάστασης Ξιφασκίας και του ανοιχτού χώρου στάθμευσής του.

Επίσης, είναι δυνατή η χρήση των κτιρίων όπου στεγάζονται προσωρινά οι υπηρεσίες της Εφορείας Αρχαιοτήτων Δυτικής Αττικής, Πειραιώς και Νήσων (αρχαιολογικές αποθήκες και εργαστήρια συντήρησης του ΥΠΠΟΑ), έως την οριστική μετεγκατάστασή τους σε χώρο εντός του Μητροπολιτικού Πόλου όπου επιτρέπονται οι πολιτιστικές χρήσεις σύμφωνα με τους όρους της παρ. 9 του άρθρου 18 της υπ' αρ. 109171ΕΞ2019/02.10.2019 Κοινής Υπουργικής Απόφασης των Υπουργών Οικονομικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Πολιτισμού και Αθλητισμού (ΦΕΚ 3687Β/03.10.2019).

Επί του άρθρου 68

Με το άρθρο 68 τροποποιούνται η πρώτη και η δεύτερη παράγραφος του άρθρου πέμπτου "Παράδοση κοινοχρήστων χώρων, χώρων κοινής ωφέλειας και κοινωνικής ανταποδοτικότητας στο Ελληνικό" του άρθρου 2 του ν. 4638/2019, προς αποσαφήνιση των αντίστοιχων ρυθμίσεων και προς αποφυγή συγχύσεων, δεδομένου του άρθρου 30 του νόμου αυτού (ν. 4638/2019), το οποίο, επίσης, αφορά στους "Κοινόχρηστους και Κοινωφελείς Χώρους του Ελληνικού".

Επί του άρθρου 69

Στο άρθρο αυτό αναφέρονται όλες οι καταργούμενες διατάξεις ενόψει των ρυθμίσεων του παρόντος νόμου.

Επί του άρθρου 70

Με την παρούσα διάταξη ορίζεται ο χρόνος έναρξης ισχύος του παρόντος νόμου.

Αθήνα, 24 Ιανουαρίου 2020

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ



ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ
ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ



ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ
ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ



ΝΙΚΟΛΑΟΣ - ΓΕΩΡΓΙΟΣ
ΔΕΝΔΙΑΣ

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ
ΠΟΛΙΤΗ



ΜΙΧΑΗΛ
ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ



ΝΙΚΟΛΑΟΣ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ

ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ



ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ

ΥΓΕΙΑΣ



ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΙΚΙΛΙΑΣ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ




ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ

ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ



ΣΤΥΛΙΑΝΗ ΜΕΝΔΩΝΗ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ



ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΔΩΡΙΚΑΚΟΣ

ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ



ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΑΡΑΣ

**ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ**



ΙΩΑΝΝΗΣ ΦΡΑΚΙΩΤΑΚΗΣ

**ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ
ΤΡΟΦΙΜΩΝ**



ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ

ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ



ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ

ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ



ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ

ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ



ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΠΙΕΡΡΑΚΑΚΗΣ