

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

στο σχέδιο νόμου: «Ρυθμίσεις για θέματα μεταφορών»

Προς τη Βουλή των Ελλήνων

ΕΙΣΑΓΩΓΗ – ΓΕΝΙΚΑ

Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών (ΥΜΕ) είναι αρμόδιο για μια σειρά θεμάτων μεταφορών, των οποίων η φύση και η δυναμική καθιστά αναγκαία τη ρύθμισή τους με συνεχείς παρεμβάσεις στην ισχύουσα νομοθεσία. Έτσι, και με το παρόν προτεινόμενο σχέδιο νόμου επιχειρείται η αντιμετώπιση εκκρεμοτήτων στο σύνολο σχεδόν του τομέα των μεταφορών που χρήζουν, κατά συνέπεια, νομοθετικών ρυθμίσεων.

Σκοπός, λοιπόν, του νομοσχεδίου είναι να ρυθμίσει εκκρεμότητες οι οποίες έχουν σωρευτεί το τελευταίο χρονικό διάστημα, και οι οποίες συνήθως οφείλονται στους εξής παράγοντες: α) στις εξελίξεις (τεχνολογικές, περιβαλλοντικές κ.ά.) στον τομέα των μεταφορών, β) στις υποχρεώσεις μας να εναρμονιστεί το ελληνικό δίκαιο με τις αντίστοιχες κοινοτικές διατάξεις, και γ) στην προσπάθεια της Κυβέρνησης να βελτιωθεί η καθημερινότητα του πολίτη.

Έτσι, αποτέλεσμα των ρυθμίσεων αυτού του σχεδίου νόμου θα είναι οι πολίτες να απολαμβάνουν καλύτερες και πιο σύγχρονες υπηρεσίες, αλλά και να δοθούν κίνητρα στους φορείς που δραστηριοποιούνται στον τομέα των μεταφορών για να βελτισώσουν τη δραστηριότητά τους και τις υπηρεσίες που παρέχουν.

Το σχέδιο νόμου αποτελείται από οκτώ (8) κεφάλαια, το καθένα από τα οποία πραγματεύεται μια ομάδα θεμάτων που ανήκουν κατά κύριο λόγο στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Συγκεκριμένα, με το Κεφάλαιο Α' επιχειρείται η οριζόντια ρύθμιση σε γενικά θέματα μεταφορών, όπως η κωδικοποίηση της ελληνικής νομοθεσίας για θέματα μεταφορών και η θέσπιση ταχύτερης διαδικασίας ενσωμάτωσης κοινοτικών διατάξεων.

Στο Κεφάλαιο Β' συγκεντρώνονται οι διατάξεις που σχετίζονται με την προστασία του περιβάλλοντος. Έτσι, πέραν της σύστασης ειδικής Επιτροπής στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών που θα προωθεί μέτρα για φιλικότερες προς το περιβάλλον μεταφορές, επεκτείνεται ο θεσμός της Κάρτας Ελέγχου Καυσαερίων για όλα τα οχήματα – επομένως και για τις μοτοσυκλέτες και τα μοτοποδήλατα – σε όλη την επικράτεια. Επίσης, προτείνονται ρυθμίσεις σχετικά με τα συνεργεία οχημάτων, έτσι ώστε χωροταξικά και πολεοδομικά να είναι εγκατεστημένα σε περιοχές όπου δεν θα υπάρχει επιβάρυνση στο περιβάλλον, ειδικά για τα αστικά κέντρα και τις πυκνοκατοικημένες περιοχές. Παράλληλα, προτείνονται και μέτρα ώστε να προωθηθεί η χρήση οχημάτων που χρησιμοποιούν εναλλακτικά αέρια καύσιμα, όπως το φυσικό αέριο, λαμβάνοντας φυσικά υπόψη την ασφάλεια και την καλύτερη εξυπηρέτηση των πολιτών.

Στο Κεφάλαιο Γ' επιχειρείται η εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας για τα Εμπορευματικά Κέντρα με κοινοτικές διατάξεις σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις και το περιβάλλον. Με τις ρυθμίσεις αυτές επιδιώκεται ταυ-

τόχρονα η διεύρυνση των δυνατοτήτων ίδρυσης Εμπορευματικών Κέντρων και η καθιέρωση της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Μελετών για τα Κέντρα αυτά.

Στο Κεφάλαιο Δ' προτείνονται συμπληρωματικές ρυθμίσεις στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ). Στόχο αποτελεί ο αυξημένος έλεγχος κυκλοφορίας οχημάτων στους ελληνικούς δρόμους, η καλύτερη εκπαίδευση των οδηγών και οι αυστηρότερες κυρώσεις σε περιπτώσεις παραβίασης του ΚΟΚ όχι μόνο για τον ιδιοκτήτη του οχήματος, αλλά και για τον επιβάτη και τον οδηγό του.

Στο Κεφάλαιο Ε' προωθούνται ρυθμίσεις ώστε να ενσωματωθούν κοινοτικές διατάξεις σε θέματα σιδηροδρομικών μεταφορών. Συστήνονται επομένως, το Εθνικό Συμβούλιο Σιδηροδρόμων ως ο ανώτατος ρυθμιστικός φορέας της σιδηροδρομικής αγοράς και η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων ως ο φορέας που διερευνά τα σοβαρά σιδηροδρομικά ατυχήματα. Επίσης, προωθούνται διατάξεις που αφορούν σε διευκρινίσεις σχετικά με θυγατρικές εταιρίες του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος.

Στο Κεφάλαιο ΣΤ' επιχειρείται η βελτίωση ρυθμίσεων σε θέματα οδικών μεταφορών. Συγκεκριμένα, διευκρινίζονται ζητήματα οργάνωσης των ΚΤΕΛ, καθώς επίσης και ζητήματα εξορθολογισμού των υποχρεώσεων των ιδιοκτητών και οδηγών Επιβατικών Δημόσιας Χρήσης (ΕΔΧ) αυτοκινήτων.

Στο Κεφάλαιο Ζ' ρυθμίζονται ζητήματα αεροπορικών μεταφορών. Δημιουργείται Επιτροπή Αεροπορικού Κώδικα για την αναμόρφωση του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου, διευκρινίζονται θέματα σχετικά με την Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων, καθώς και του προσωπικού που υποστηρίζει το έργο της Επιτροπής, και καλύπτονται νομοθετικά κενά σε σχέση με πληρωμές υπηρεσιών καθαρισμού των εγκαταστάσεων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και υπαλλήλων της ΥΠΑ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α' ΘΕΜΑΤΑ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

Άρθρο 1

Συλλογή νομοθεσίας για θέματα μεταφορών

Η ελληνική νομοθεσία που αφορά στα θέματα μεταφορών είναι πολλές φορές πολύπλοκη για τον πολίτη. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών έχει ως σκοπό να ξεκινήσει μια διαδικασία συλλογής και κωδικοποίησης του συνόλου της νομοθεσίας για θέματα μεταφορών, καταρτίζοντας ένα βοήθημα τεκμηρίωσης. Έτσι, ο πολίτης θα μπορεί, με τρόπο εύληπτο και κατανοητό, να λάβει γνώση και να έχει πρόσβαση στους ισχύοντες νόμους.

Σημειώνεται ότι το βοήθημα αυτό δε θα αντικαταστήσει τις ισχύουσες διατάξεις ενώπιον των Αρχών, αλλά θα αποτελέσει απλά ένα εύχρηστο εγχειρίδιο για όσους επιθυμούν να πληροφορηθούν για θέματα μεταφορών.

Το μεγάλο αυτό έργο θα διεξαχθεί από αρμόδιες επιτροπές που θα ορίσει με απόφασή του ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών και των οποίων τα μέλη θα αμείβονται από τον ειδικό λογαριασμό του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Άρθρο 2

Ενσωμάτωση οδηγιών για τη διαλειτουργικότητα του συστήματος σιδηροδρόμων

Μέρος της κοινοτικής νομοθεσίας για θέματα διαλειτουργικότητας του συστήματος σιδηροδρόμων προκύπτει από Αποφάσεις και εκτελεστικές πράξεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Οι πράξεις αυτές αφορούν σε τροποποιήσεις ιδιαίτερα λεπτομερειακών τεχνικών θεμάτων. Λόγω των συχνών τροποποιήσεων, προκύπτει η ανάγκη σε εθνικό επίπεδο να ενσωματώνουμε αυτές τις πράξεις με ταχύτερους ρυθμούς από αυτούς που ακολουθούμε μέχρι στιγμής.

Συγκεκριμένα, οι Οδηγίες 96/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος, έχουν ενσωματωθεί στο ελληνικό δίκαιο μέσω προεδρικών διαταγμάτων, με αποτέλεσμα κάθε τροποποίηση των Παραρτημάτων αυτών των Οδηγιών, που γίνεται μέσα από πράξεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, να πρέπει να ενσωματωθεί στο εθνικό δίκαιο τροποποιώντας τα αρχικά προεδρικά διατάγματα, διαδικασία η οποία είναι εξαιρετικά χρονοβόρα. Για το λόγο αυτό, το άρθρο 2 αποσκοπεί στην ενσωμάτωση των συγκεκριμένων πράξεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής μέσω κοινών αποφάσεων των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθώς και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού. Διαδικασία που εξασφαλίζει και την έγκαιρη ενσωμάτωση του κοινοτικού δικαίου και τη σωστή παρακολούθηση των ευρωπαϊκών εξελίξεων σε αυτά τα θέματα.

Άρθρο 3

Ενσωμάτωση κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών

Με το άρθρο 3, εισάγεται εξουσιοδοτική διάταξη που στόχο έχει να επιταχύνει τη διαδικασία ενσωμάτωσης των κοινοτικών κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών στο εθνικό δίκαιο. Καθώς σε πολλές περιπτώσεις η μέχρι τώρα εφαρμοζόμενη διαδικασία ενσωμάτωσης είχε ως αποτέλεσμα την καθυστέρηση στην εφαρμογή των κοινοτικών διατάξεων – και άρα στον κίνδυνο προσφυγής στο Δικαστήριο Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων λόγω της καθυστέρησης αυτής – επιδιώκεται η ενσωμάτωση των κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών με κοινές υπουργικές αποφάσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄

ΘΕΜΑΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Άρθρο 4

Σύσταση επιτροπής για τις πράσινες μεταφορές

Με το άρθρο 4 δημιουργείται διαρκής Επιτροπή για την προώθηση και εφαρμογή λύσεων στις «πράσινες» μεταφορές στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών. Η εννεαμελής Επιτροπή θα αποτελείται από ειδικούς επιστήμονες στον τομέα του περιβάλλοντος. Σκοπός της είναι η διαρκής μελέτη, προώθηση και εφαρμογή δράσεων για εξοικονόμηση ενέργειας και διατήρηση του φυσικού περιβάλλοντος από τις μεταφορές στη χώρα μας, μέσα από καινοτόμες ιδέες και δοκιμασμένες λύσεις από αντίστοιχες εφαρμογές στην Ευρώπη. Ο διαρκής χαρα-

κτήρας της Επιτροπής, η σπουδαιότητα του επιτελούμενου έργου, καθώς και τα ειδικά προσόντα του Προέδρου της, επιβάλλουν την αμοιβή του Προέδρου της Επιτροπής σύμφωνα με ειδικές διατάξεις.

Άρθρο 5

Κάρτα Ελέγχου Καυσαερίων

Σκοπός του άρθρου 5 είναι η επέκταση του θεσμού της Κάρτας Ελέγχου Καυσαερίων (ΚΕΚ) σε όλη την επικράτεια της χώρας και για όλα τα οχήματα. Το ζήτημα της προστασίας του περιβάλλοντος είναι ευρύ και δεν θα έπρεπε να περιορίζεται μόνο στα αστικά κέντρα και μόνο για τα αυτοκίνητα και τα λεωφορεία που κυκλοφορούν. Με την επέκταση του θεσμού της ΚΕΚ επιτυγχάνεται ο καλύτερος συνολικός έλεγχος των εκπομπών ρύπων από όλα τα κυκλοφορούντα οχήματα, αυτοκίνητα και δίκυκλα. Στόχος του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών είναι, έως τις 31.12.2010, να εξασφαλισθεί η τεχνική υποστήριξη αυτού του εγχειρήματος. Έως ότου ο θεσμός της ΚΕΚ έχει πανελλαδική εφαρμογή, οι νομοθετικές διατάξεις που ορίζουν τις παραβάσεις και τις ποινές σε σχέση με την κατοχή ΚΕΚ ισχύουν ως έχουν. Μετά την έκδοση σειράς υπουργικών αποφάσεων για τη θεσμοθέτηση της ΚΕΚ σε όλη την επικράτεια, η υποχρέωση κατοχής ΚΕΚ θα ισχύει για όλα τα οχήματα ανεξαιρέτως.

Συμπληρωματικά, στο άρθρο 5 συμπεριλαμβάνονται και τροποποιήσεις υπαρχουσών διατάξεων, έτσι ώστε να συνδεθεί η έλλειψη έγκυρης και ισχύουσας ΚΕΚ με τις ποινές που ορίζονται για αυτές τις περιπτώσεις στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (άρθρο 15 του ΚΟΚ).

Άρθρο 6

Προσαρμογή της περί συνεργιών νομοθεσίας στις χωροταξικές απαιτήσεις

Με το άρθρο 6 προωθείται ο διαχωρισμός των συνεργιών οχημάτων σε αυτά που εξυπηρετούν τα συνήθη οχήματα, δηλαδή επιβατικά αυτοκίνητα έως 3,5 τόνους, τις μοτοσυκλέτες και τα μοτοποδήλατα, και τα συνεργεία που εξυπηρετούν οχήματα άνω των 3,5 τόνων, δηλαδή λεωφορεία, φορτηγά κ.λπ.. Ο διαχωρισμός αυτός συνοδεύεται και από τις αντίστοιχες χωροταξικές διατάξεις, έτσι ώστε να γίνει σαφές ότι τα συνεργεία για συνήθη οχήματα μπορούν να εγκατασταθούν σε περιοχές που επιτρέπεται από τις χρήσεις γης και το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο. Αντίστοιχα, για τα συνεργεία που εξυπηρετούν μεγάλα οχήματα, γίνεται πλέον σαφές ότι δε μπορούν να εγκατασταθούν εντός σχεδίου πόλεως, περιορίζοντας έτσι τις επιπτώσεις από τη μετακίνηση βαρέων οχημάτων μέσα σε κατοικημένες περιοχές.

Άρθρο 7

Προσαρμογή της περί συνεργιών νομοθεσίας στις πολεοδομικές απαιτήσεις

Το άρθρο αυτό σκοπό έχει να αποσαφηνίσει τις διατάξεις που ισχύουν για τα συνεργεία επισκευής και συντήρησης οχημάτων, ως επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης. Συγκεκριμένα, προβλέπεται μεταβατική περίοδος για τα συνεργεία τα οποία ενώ ξεκίνησαν τη διαδικασία απόκτησης άδειας ίδρυσης και λειτουργίας τροποποιήθηκαν οι πολεοδομικές διατάξεις. Για το λόγο

αυτό, διευκρινίζεται ότι τα συνεργεία αυτά έχουν δικαίωμα να ολοκληρώσουν και τη διαδικασία αδειοδότησης, αλλά και να λειτουργήσουν για ένα διάστημα 12 ετών. Επίσης, για την τυχόν απομάκρυνση των συνεργείων αυτών ζητείται πλέον και γνωμοδότηση από τον Γενικό Γραμματέα Περιφέρειας. Επιπλέον, αν για λόγους ανωτέρας βίας είναι υποχρεωτική η απομάκρυνση των συνεργείων, τότε δίνεται η δυνατότητα μετεγκατάστασής τους εντός του ίδιου Δήμου ή Κοινότητας, εφόσον βέβαια το επιτρέπουν οι πολεοδομικές διατάξεις.

Άρθρο 8

Ρυθμίσεις ασφάλειας και πυρασφάλειας εγκαταστάσεων και εξοπλισμών αρμοδιότητας της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών

1. Τα συνεργεία επισκευής αυτοκινήτων λόγω του ότι θεωρούνταν ως ανήκοντα στη βιομηχανία-βιοτεχνία, καλύπτονταν σε θέματα πυρασφάλειας από Πυροσβεστικές Διατάξεις προτεινόμενες από τον αρχηγό του Πυροσβεστικού Σώματος και υπογεγραμμένες από τον Υπουργό Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας (ΥΒΕΤ). Μετά την αποκοπή τους από το ΥΒΕΤ και την μεταφορά των αρμοδιοτήτων για την αδειοδότησή τους από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, θα πρέπει να υπάρξει συγκεκριμένη εξουσιοδότηση πλέον στους αρμόδιους Υπουργούς Εσωτερικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, έτσι ώστε να είναι δυνατή μελλοντικά η έκδοση αποφάσεων σχετιζομένων με την ασφάλεια-πυρασφάλεια των συγκεκριμένων εγκαταστάσεων.

2. Οι συσκευές δυναμομέτρησης των αυτοκινήτων, των μοτοσυκλετών και των μοτοποδηλάτων είναι μια σύγχρονη απαίτηση της συντήρησής τους. Ωστόσο, η συσκευή δυναμομέτρησης που μετράει τη ροπή στρέψης και ιπποδύναμη των κινητήρων, δεν έχει προβλεφθεί στα υποχρεωτικά ή προαιρετικά μηχανήματα του απαραίτητου μηχανολογικού εξοπλισμού των συνεργείων και δεν έχει καθορισθεί ποια συνεργεία μπορούν να την έχουν. Για την κάλυψη αυτού του νομοθετικού κενού προτείνεται η δυνατότητα εγκατάστασης τέτοιων συσκευών σε συνεργεία μηχανικών μερών, ηλεκτρικών συστημάτων αυτοκινήτων, καθώς και στα συνεργεία των μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων. Καθώς όμως οι συσκευές δυναμομέτρησης των κινητήρων οχημάτων είναι θορυβώδεις αφού οι μετρήσεις απόδοσης των κινητήρων γίνονται με τον κινητήρα να λειτουργεί στο μέγιστο των στροφών του (μέγιστη ροπή στρέψης), ο τρόπος και η θέση εγκατάστασης των συσκευών αυτών θα καθορισθεί με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. Έτσι θα εξασφαλιστεί τόσο η προστασία των εργαζομένων και των περιοίκων από την ηχορύπανση, όσο και η διαδικασία έγκρισης των συνεργείων χωρίς ασάφειες στην εφαρμογή αυτής της διάταξης.

3. Με την εφαρμογή της διάταξης της παραγράφου 7 του άρθρου 23 του ν. 3185/2003 (ΦΕΚ 229 Α' /28.9.2003) δημιουργήθηκε σωρεία αλληλογραφίας που απασχολεί συνεχώς την κεντρική Υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών. Με την αναδιτύπωσή της ξεκαθαρίζεται ότι τα μηχανήματα και οι συσκευές που αναφέρονται στο ν. 3185/2003 μπορούν να τοποθετηθούν σε νόμιμα υφιστάμενους βοηθητικούς χώρους του συνεργείου, αρκεί οι χώροι αυτοί να ανήκουν στον ίδιο εκμεταλλευτή του συνεργείου. Εξάλλου, και η Πυροσβεστική Υπηρεσία έχει συμφωνήσει με τη γνωμοδότηση

της Νομικής Υπηρεσίας της Νομαρχίας Αθηνών, με την οποία ζητάει να μην εφαρμόζεται το άρθρο 15 του π.δ. 71/1988 (ΦΕΚ 32 Α'), δηλαδή να μην υποβάλλεται μελέτη πυροπροστασίας, αφού ούτως ή άλλως επιβάλλεται η ανανέωση όρων πυρασφάλειας ανά διετία.

4. Με την παράγραφο αυτή αποσαφηνίζονται οι παρανοήσεις που είχαν προκύψει από την εφαρμογή του ν. 1575/1985 σχετικά με το δικαίωμα επαγγελματιών να επιβλέπουν τη συντήρηση και επισκευή οχημάτων. Έτσι, με τη νέα διατύπωση, γίνεται σαφής η αρχική βούληση του νομοθέτη να εξασφαλίζει ότι το δικαίωμα της επίβλεψης στα συνεργεία επισκευής και συντήρησης οχημάτων το έχουν τόσο ο Διπλωματούχος μηχανικός αυτοκινήτων όσο και ο Τεχνολόγος μηχανικός αυτοκινήτων, επαγγελματικές ειδικότητες που άλλωστε ορίζονται στο άρθρο 4 του ν. 1575/1985.

Άρθρο 9

Ρυθμίσεις προώθησης των σχετικών με τα εναλλακτικά καύσιμα δραστηριοτήτων των συνεργείων οχημάτων

Σκοπός του άρθρου αυτού είναι να εισάγει διατάξεις που να επιτρέπουν στα συνεργεία επισκευής και συντήρησης να εξυπηρετούν και οχήματα τα οποία κινούνται με εναλλακτικά αέρια καύσιμα, όπως για παράδειγμα το φυσικό αέριο.

Συγκεκριμένα, στις παραγράφους 1 έως 3 ρυθμίζονται θέματα σε σχέση με τις ειδικότητες των τεχνιτών και με τα συνεργεία, έτσι ώστε να είναι δυνατή η εξυπηρέτηση οχημάτων που κινούνται με υγραέριο, αλλά και με φυσικό αέριο.

Μάλιστα, στην παράγραφο 4 εξουσιοδοτείται ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών να καθορίσει τα προσόντα και τη διαδικασία για την απόκτηση άδειας άσκησης επαγγέλματος τεχνίτη συσκευών αερίων καυσίμων, τη διαδικασία αντικατάστασης αδειών άσκησης επαγγέλματος και λειτουργίας συνεργείων υγραερίου από άδειες αερίων καυσίμων, καθώς και τον απαραίτητο μηχανολογικό εξοπλισμό και τις αποστάσεις ασφαλείας των συνεργείων αυτών.

Άρθρο 10

Προώθηση εναλλακτικών καυσίμων, ίδρυση, λειτουργία και χωροθέτηση πρατηρίων υγρών καυσίμων, υγραερίου και αερίων καυσίμων

Το άρθρο αυτό έχει ως στόχο την προώθηση των εναλλακτικών καυσίμων, με τη δημιουργία του νομοθετικού πλαισίου που κάνει δυνατή την ίδρυση και λειτουργία πρατηρίων αερίων καυσίμων σε μεγαλύτερη κλίμακα. Συγκεκριμένα:

1. Με την από 25ετία περίπου, πρώτη θεσμοθέτηση όρων ίδρυσης και λειτουργίας των πρατηρίων αυτών, ορίστηκε ότι αυτά ιδρύονται και λειτουργούν μόνο σε περιοχές βιομηχανικές και εκτός σχεδίου πόλεως. Επιπλέον, σύμφωνα με το π.δ. 595/1984 (ΦΕΚ 218 Α'), ως ισχύει, δινόταν η δυνατότητα τα πρατήρια αυτά να έχουν δεξαμενές συνολικής μέγιστης χωρητικότητας έως 120 m³ (δύο δεξαμενές των 60 m³). Αν και η τότε χωροθέτηση των πρατηρίων αυτών ήταν λογική εφόσον στην ελληνική αγορά δεν υπήρχε ούτε η εμπειρία ούτε η γνώση χειρισμού των υγρών καυσίμων, πλέον η χρήση των υγρών καυσίμων για τις μετακινήσεις είναι και ασφαλής και ιδιαίτερα φιλική προς το περιβάλλον. Με τη διάταξη

αυτής της παραγράφου, είναι πλέον δυνατή η δημιουργία πρατηρίων υγραερίου, μικτών ή αμιγών, και εντός σχεδίου πόλεως. Μάλιστα, δίνεται η δυνατότητα στα πρατήρια αυτά να διαθέτουν δεξαμενές αποθήκευσης του υγραερίου μέχρι και 18 m³. Αξίζει να σημειωθεί εδώ ότι με βάση προϋπάρχουσα διάταξη, τα πρατήρια υγραερίου έχουν τη δυνατότητα πώλησης και φυσικού αερίου, επομένως θα μπορούν να εξυπηρετούν οχήματα που λειτουργούν με διαφορετικά είδη εναλλακτικών καυσίμων [παράγραφος 2 του άρθρου 20 του ν. 3534/2007 (ΦΕΚ 40 Α΄)].

2. Η παράγραφος αυτή ρυθμίζει τα θέματα κυκλοφοριακών συνδέσεων των πρατηρίων υγραερίου. Ειδικότερα, καθιστά δυνατή τη μετατροπή πρατηρίων υγρών καυσίμων σε μικτά πρατήρια, με βάση τις ήδη υφιστάμενες κυκλοφοριακές συνδέσεις που ισχύουν για τα πρατήρια υγρών καυσίμων (π.δ. 1224/1981). Επίσης, επιτρέπει την ίδρυση και λειτουργία νέων πρατηρίων αερίων καυσίμων, με βάση τις κυκλοφοριακές συνδέσεις που ορίζονται στο π.δ. 1224/1981 ή στο β.δ. 465/1970. Τέλος, διευκρινίζονται και θέματα κόμβων σύνδεσης των νέων αυτών πρατηρίων.

3. Η παράγραφος αυτή προωθεί ρυθμίσεις ώστε τα πρατήρια υγραερίου να είναι ακόμα πιο ασφαλή, αλλά και πιο χρηστικά για τα πρατήρια που θα εγκατασταθούν εντός σχεδίου πόλεως.

α. Για το λόγο αυτό, μειώνεται η ελάχιστη χωρητικότητα των υπόγειων ή επιχωματωμένων δεξαμενών υγραερίου από 18m³ σε 2m³.

β. Επίσης, εξασφαλίζεται ότι κάθε δεξαμενή χωρητικότητας 9m³ ή μεγαλύτερη θα διαθέτει υποχρεωτικά δύο ανθρωποθυρίδες για τον καλύτερο έλεγχο της.

γ. Επιπλέον, μειώνονται οι αποστάσεις ασφαλείας εντός των πρατηρίων από 10 μ. σε 5 μ., έτσι ώστε και να είναι δυνατή η εγκατάσταση δεξαμενών υγραερίου στα υπάρχοντα πρατήρια υγρών καυσίμων, αλλά και διότι δεν τίθεται κίνδυνος σε αυτές τις αποστάσεις. Ενδεικτικά, αξίζει να σημειωθεί ότι τα 5 μέτρα είναι η μέση απόσταση ασφαλείας που ακολουθείται στα περισσότερα ευρωπαϊκά κράτη.

δ. Τέλος, εξουσιοδοτείται ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών να καθορίσει όλες τις αναγκαίες λεπτομέρειες για την εγκατάσταση και τοποθέτηση των δεξαμενών, έτσι ώστε οι τεχνικές προδιαγραφές να συντελούν σε ακόμα μεγαλύτερη ευχρηστία και ασφάλεια κατά τη χρήση του υγραερίου.

4. Σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 19 του ν. 2919/2001 (ΦΕΚ 128 Α΄), ο οποίος συμπλήρωσε το άρθρο 17 του ν. 1577/1985 (ΓΟΚ, ΦΕΚ 210 Α΄), σε ακάλυπτους χώρους οικοπέδων-γηπέδων, επιτρέπεται η τοποθέτηση υπόγειων δεξαμενών υγραερίου και των απαραίτητων για τη λειτουργία τους συμπληρωματικών εγκαταστάσεων, μέχρι την οριστική στάθμη του εδάφους. Παράλληλα στα άρθρα 7 και 8 του ν. 1577/1985 (ΓΟΚ, ΦΕΚ 210 Α΄) όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, αναφέρεται ότι οι κατασκευές του άρθρου 17 που επιτρέπονται στους ακάλυπτους χώρους των οικοπέδων, δεν προσμετρώνται στη δόμηση και στην κάλυψη του κτιρίου όπως έχει σχετικά αναφέρει και το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων με σχετικό έγγραφό του. Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω και την πρόθεση της πολιτείας για επέκταση της χρήσης του φυσικού αερίου, θεωρούμε ότι δεν θα πρέπει να εξαιρείται η τοποθέτηση των υπόγειων μεταλλικών δεξαμενών σε πρατήρια

υγρών καυσίμων, υγραερίων καυσίμων (LPG) μικτά και αμιγή και αερίων καυσίμων σε ακάλυπτους χώρους οικοπέδων-γηπέδων. Παράλληλα, η τοποθέτησή τους στους ακάλυπτους χώρους σαφώς και είναι πιο ασφαλής από την υφιστάμενη κατάσταση, στην οποία οι δεξαμενές τοποθετούνται εντός του περιγράμματος που ορίζεται από την οικοδομική γραμμή και το πλάγιο όριο ακάλυπτου, με αποτέλεσμα και οχήματα (αρκετές φορές και βαρέα), να κινούνται πάνω ακριβώς από τα φρεάτια των δεξαμενών. Εξάλλου, οι ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις στον τρόπο τοποθέτησης υπόγειων δεξαμενών (π.χ. δεξαμενές διπλού τοιχώματος, πλαστικές δεξαμενές, τοποθέτηση σε σκάμματα επενδεδυμένα με αδιαπέραστες γεωμεμβράνες) δίνουν πλέον τη δυνατότητα τοποθέτησής τους απευθείας στο έδαφος χωρίς να είναι απαραίτητη η τοποθέτησή τους εντός κατασκευής από οπλισμένο σκυρόδεμα.

5. Η ρύθμιση αυτή στοχεύει να διευκολύνει στη δημιουργία μεγαλύτερων συνεργείων τοποθέτησης συσκευών υγραερίων τα οποία βρίσκονται εντός πρατηρίων υγραερίου. Ουσιαστικά, δεν υπάρχει λόγος περιορισμού μέγιστης συνολικής επιφάνειας σε 120 μ² για αυτά τα συνεργεία, όπως άλλωστε δεν υπάρχει ανώτατο όριο για την επιφάνεια εργασίας κανενός τύπου συνεργείου. Εξάλλου, η μικρή επιφάνεια εργασίας σε κάποιες περιπτώσεις δυσχεραίνει την σωστή τοποθέτηση του εξοπλισμού εντός του συνεργείου και δεν διευκολύνει τον ασφαλή σχεδιασμό του και την τήρηση εσωτερικών αποστάσεων ασφαλείας του συνεργείου.

6. Η τοποθέτηση των υποχρεωτικών πινακίδων με τις τιμές πώλησης των καυσίμων και τα σήματα των εταιρειών πετρελαιοειδών στα πρατήρια υγρών καυσίμων, υγραερίων καυσίμων (LPG) μικτά και αμιγή, αερίων καυσίμων και σταθμών αυτοκινήτων με αντλίες, επιβάλλεται μεν από την κείμενη νομοθεσία αρμοδιότητας του Υπουργείου Ανάπτυξης (ν. 3054/2002 και κατ' εξουσιοδότηση αυτού εκδοθείσες υ.α.), απαγορεύεται δε από άλλες διατάξεις, καθώς θεωρούνται διαφημιστικές. Με τη ρύθμιση αυτή διευκρινίζεται ότι οι πινακίδες αυτές δεν θεωρούνται διαφημιστικές και καθορίζεται η διαδικασία αδειοδότησης, έγκρισης και τοποθέτησής τους.

7. Η ρύθμιση της παραγράφου αποσκοπεί στη δημιουργία νομοθετικού πλαισίου για τον καθορισμό των όρων και προϋποθέσεων αδειοδότησης και λειτουργίας ιδιωτικών πρατηρίων για να εξυπηρετούνται εργοτάξια κατασκευής δημόσιων έργων οδοποιίας, μεγάλων έργων υποδομής, αλλά και λατομείων, μεταλλείων και λοιπών συναφών εγκαταστάσεων. Λαμβάνοντας υπόψη την εκπόνηση μεγάλου αριθμού έργων ανά την επικράτεια, είναι δεδομένη η δημιουργία μεγάλου αριθμού εργοταξίων στα οποία υπάρχουν καθημερινά ανάγκες σε καύσιμα. Τα εργοτάξια αυτά θα πρέπει να ανεφοδιάζουν τα οχήματα, μηχανήματα έργων και τον λοιπό, απαραίτητο για την λειτουργία τους, μηχανολογικό εξοπλισμό με πετρέλαιο κίνησης. Αξίζει να σημειωθεί ότι πολλά μηχανήματα έργων (π.χ. γεωπροωθητήρες / bulldozers) δεν επιτρέπεται να κινηθούν σε οδικό δίκτυο ή εργάζονται σε απομακρυσμένες θέσεις, ενώ και όταν αυτό είναι εφικτό επιβαρύνουν κεντρικές ή μη αρτηρίες, αυξάνοντας τον κίνδυνο και τους ρύπους από την κίνηση τέτοιων οχημάτων στο οδικό δίκτυο. Η ρύθμιση αυτή έχει ως σκοπό τον καθορισμό νομοθετικού πλαισίου, ώστε να δοθεί η δυνατότητα δημιουργίας τέτοιων σύγχρονων, ασφαλών και περιβαλλοντικά φιλικών εγκαταστάσεων, υπό την μορφή

ολοκληρωμένων φορητών πρατηρίων τύπου compact, που θα διαθέτουν έγκριση CE, με μοναδικό σκοπό την εξυπηρέτηση των προαναφερθεισών αναγκών, την μείωση πιθανότητας ατυχήματος που προκύπτει από την κίνηση τέτοιων οχημάτων ή από την τροφοδοσία αυτών από βυτιοφόρα οχήματα σε δυσπρόσιτες περιοχές. Παράλληλα, στόχος είναι και η προώθηση μιγμάτων ντίζελ - βιοντίζελ για την τροφοδοσία αυτών των πρατηρίων.

8. Με την παρ. 1 του άρθρου 31 του π.δ.118/2006 (ΦΕΚ 119 Α') έχει τεθεί προθεσμία 2 ετών για την προσαρμογή των προ της ισχύος του λειτουργούντων πρατηρίων με τη λήψη μέτρων κυρίως για την ανάσχεση ενδεχόμενων διαρροών από υπόγειες δεξαμενές κ.ά.. Τα μέτρα αυτά θα εξειδικεύονταν σε απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, που θα όφειλε να έχει εκδοθεί στο ενδιάμεσο διάστημα. Καθώς η εφαρμογή τέτοιων μέτρων έχει αποδειχθεί πιο δύσκολη και χρονοβόρα λόγω των τεχνικών χαρακτηριστικών τους, η απόφαση αυτή προβλέπεται να εκδοθεί εντός του 2008. Για το λόγο αυτό προκύπτει η ανάγκη να παραταθεί η σχετική προθεσμία έως το τέλος του 2009.

Άρθρο 11 Ιδιωτικά ΚΤΕΟ

Με την παρούσα ρύθμιση επιδιώκεται η αποσαφήνιση του προσδιορισμού της χωροθέτησης των ιδιωτικών ΚΤΕΟ για τις εντός σχεδίου περιοχές όλης της επικράτειας, συμπεριλαμβανομένων και των νομών Αττικής και Θεσσαλονίκης. Έτσι, ορίζεται σαφώς ότι επιτρέπεται η ίδρυση και λειτουργία ΙΚΤΕΟ σε περιοχές πολεοδομικού κέντρου, μη οχλούσας βιομηχανίας – βιοτεχνίας και χονδρεμπορίου, κατά την έννοια των άρθρων 4, 5, 6 και 7 αντίστοιχα του από 23.2/6.3.1987 προεδρικού διατάγματος. Μάλιστα, σύμφωνα με τα παραπάνω έχει γνωμοδοτήσει το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους με τις αριθμ. 714/2002 και 524/2004 Γνωμοδοτήσεις του, δεδομένου ότι οι εγκαταστάσεις αυτές εντάσσονται στην κατηγορία των «χαμηλής όχλησης» εγκαταστάσεων. Με την ίδια ρύθμιση προβλέπεται ότι άδειες ίδρυσης ή λειτουργίας εγκαταστάσεων ιδιωτικών ΚΤΕΟ διατηρούνται σε ισχύ και ολοκληρώνεται η διαδικασία αδειοδότησής τους.

Άρθρο 12 Σταθμοί Αυτοκινήτων

1. Σήμερα, ο εφοδιασμός καυσίμων σε σκάφη εντός της λιμενικής ζώνης διεξάγεται είτε μέσω βυτιοφόρων οχημάτων είτε με βαρέλια και χειραντλίες. Δηλαδή, δεν υπάρχει σαφές νομοθετικό πλαίσιο, με αποτέλεσμα οι πολίτες να καταφεύγουν σε λύσεις που και επικίνδυνες (ανασφαλείς) είναι και μπορεί να αποδειχθούν επιβλαβείς για το περιβάλλον σε περίπτωση ατυχήματος κατά τη μεταφορά των καυσίμων. Για το λόγο αυτό, εξουσιοδοτούνται οι Υπουργοί Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και Μεταφορών και Επικοινωνιών να καθορίζουν με κοινή απόφαση τους όρους και τις προϋποθέσεις ίδρυσης υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων και πρατηρίων υγρών καυσίμων, υγραερίου και φυσικού αερίου, ώστε να εφοδιάζονται τα σκάφη εντός λιμενικής ζώνης. Πάντα, φυσικά, με γνώμονα την ασφάλεια, την προστασία του περιβάλλοντος και την καλύτερη εξυπηρέτηση τόσο των πολιτών όσο και των επισκεπτών που έρχονται στη χώρα μας.

2. Με ρύθμιση του 2004 (π.δ. 79/2004) εκσυγχρονίστη-

καν οι όροι και οι προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας σταθμών και φορητών για φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων [εμπορευματικών σταθμών αυτοκινήτων]. Στη ρύθμιση αυτή δόθηκε τετραετής άδεια λειτουργίας των σταθμών αυτών. Επομένως, σε διάστημα τεσσάρων (4) ετών οι ιδιοκτήτες των σταθμών αυτών όφειλαν να προσαρμοστούν στις νέες διατάξεις και μέχρι το 2008 να μετεγκατασταθούν σε περιοχές που οι χρήσεις γης επιτρέπουν την εγκατάσταση των σταθμών αυτών, στο πλαίσιο πάντα της βιώσιμης και φιλικής προς το περιβάλλον ανάπτυξης. Αν και μεγάλο μέρος των ιδιοκτητών σταθμών συμμορφώθηκε εγκαίρως με τη ρύθμιση του 2004, ένας σημαντικός αριθμός ιδιοκτητών σταθμών, ιδίως στα μεγάλα αστικά κέντρα, δεν έχουν ολοκληρώσει τις διαδικασίες μετεγκατάστασης λόγω της χρονοβόρας και δύσκολης διαδικασίας εξεύρεσης κατάλληλων χώρων, σύμφωνα με τις χωροταξικές διατάξεις και τις χρήσεις γης. Αποτέλεσμα αυτού είναι οι σταθμοί αυτοί να κινδυνεύουν να χάσουν τις άδειες λειτουργίας τους. Για το λόγο αυτό, δίνεται παράταση των υπαρχουσών αδειών, έως τις 31.12.2010, ώστε οι εμπορευματικοί σταθμοί αυτοκινήτων να εγκατασταθούν σε επιτρεπτές χρήσεις γης και να λειτουργούν με τη μέγιστη δυνατή απόδοση, χωρίς πρόσθετες περιβαλλοντικές οχλήσεις. Αντίστοιχα, και για τους ίδιους λόγους, η παράταση δίνεται και για τους σταθμούς υπεραστικών λεωφορείων, καθώς τέτοια προβλήματα μετεγκατάστασης έχουν παρουσιαστεί και σε περιοχές της ελληνικής επαρχίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ' ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ ΣΤΙΣ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ - ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ (ΣΜΠΕ)

Άρθρο 13 Διεύρυνση των δυνατοτήτων ίδρυσης και επιχορήγησης εμπορευματικού κέντρου

Με το άρθρο 13 επιχειρείται η κάλυψη νομοθετικών κενών στο πλαίσιο ίδρυσης Εμπορευματικών Κέντρων, τα οποία έγιναν εμφανή στη διαδικασία προσπάθειας εφαρμογής του νόμου για τα Εμπορευματικά Κέντρα (ν. 3333/2005, ΦΕΚ 91 Α').

Συγκεκριμένα, δίνεται η δυνατότητα ίδρυσης Εμπορευματικών Κέντρων που να καταλαμβάνουν περισσότερες από μία εκτάσεις, μη εφαπτόμενες μεταξύ τους, εφόσον η μία από αυτές θα περιλαμβάνει λιμάνι ή σιδηροδρομικό σταθμό ή αεροδρόμιο ενώ οι υπόλοιπες θα περιλαμβάνουν κτίρια για τις λοιπές λειτουργίες του Εμπορευματικού Κέντρου. Με τη νέα αυτή ρύθμιση εξασφαλίζεται η βιώσιμη μεταφορική σύνδεση των εκτάσεων του Εμπορευματικού Κέντρου, αφού όλες οι εκτάσεις του Εμπορευματικού Κέντρου αποτελούν ένα ενιαίο λειτουργικό σύνολο.

Τέλος, εναρμονίζεται η δυνατότητα επιχορήγησης εμπορευματικού κέντρου, σύμφωνα με το άρθρο 15 του ν.3333/2005, έτσι ώστε να είναι σύμφωνη με τις Κατευθυντήριες Γραμμές σχετικά με τις Κρατικές Ενισχύσεις Περιφερειακού Χαρακτήρα για την περίοδο 2007-2013, της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Άρθρο 14

Καθιέρωση της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ)

Με το άρθρο 14 προσαρμόζεται η νομοθεσία σχετικά με την ίδρυση και λειτουργία των Εμπορευματικών Κέντρων (ν. 3333/2005, ΦΕΚ 91 Α΄) στις περιβαλλοντικές απαιτήσεις της εποχής και στις υποχρεώσεις του ελληνικού κράτους να εφαρμόσει το κοινοτικό δίκαιο. Μετά την έκδοση του νόμου για τα Εμπορευματικά Κέντρα, ενσωματώθηκε στο εθνικό δίκαιο κοινοτική νομοθεσία που ορίζει μία νέα μέθοδο εκτίμησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων (Α.Π. ΥΠΕΧΩΔΕ/ΕΥΠΕ/οικ.107017, 28.8.2006). Η νέα αυτή μέθοδος πρέπει πλέον να εφαρμοστεί και για την ίδρυση και λειτουργία Εμπορευματικών Κέντρων. Επομένως, με τις παραγράφους αυτού του άρθρου υιοθετούνται οι αναγκαίες τροποποιήσεις έτσι ώστε και τα Εμπορευματικά Κέντρα να δημιουργούνται σε ένα πλαίσιο ισόρροπης και φιλικής προς το περιβάλλον ανάπτυξης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Άρθρο 15

Έλεγχος κυκλοφορίας οχημάτων

Με το άρθρο 15 επιδιώκεται η συμπλήρωση, κατά περίπτωση, της σύνθεσης των Μικτών Κλιμακίων Ελέγχου (ΜΚΕ) με εξειδικευμένο προσωπικό της Ελληνικής Επιτροπής Ατομικής Ενέργειας (ΕΕΑΕ), έτσι ώστε να είναι δυνατός ο έλεγχος οχημάτων που μεταφέρουν ραδιενεργά υλικά. Με αυτό τον τρόπο εξασφαλίζεται ακόμα μεγαλύτερη ασφάλεια στην κυκλοφορία των οχημάτων, ειδικά σε περιπτώσεις μεταφοράς ιδιαίτερα επικίνδυνου φορτίου, όπως συμβαίνει κατά τη μεταφορά ραδιενεργών υλικών. Προκειμένου ο έλεγχος αυτός να καταστεί πιο αποτελεσματικός, η εν λόγω προσθήκη προβλέπει ένα πλέγμα αυστηρών διοικητικών και ποινικών κυρώσεων.

Άρθρο 16

Εκπαιδευτές υποψήφιων οδηγών

1. Υπό το ισχύον νομικό καθεστώς, τα σχετικά με την εκπαίδευση και κατάρτιση των υποψήφιων εκπαιδευτών οδηγών ζητήματα καθορίζονταν με απόφαση, που κατόπιν εξουσιοδότησης εκδιδόταν μόνον από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών. Με την παρούσα διάταξη εξουσιοδοτείται στο εξής και ο συναρμόδιος Υπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, καθώς η κατάρτιση και η πιστοποίηση των εκπαιδευτών οδηγών γίνεται από τον Οργανισμό Επαγγελματικής Εκπαίδευσης και Κατάρτισης (ΟΕΕΚ), τον οποίο εποπτεύει.

2. Σκοπός αυτής της παραγράφου είναι η μετατροπή των αδειών ικανότητας οδήγησης υπηρεσιακού οχήματος (υπηρεσιακές άδειες οδήγησης) που εκδίδονται από την Ελληνική Αστυνομία με, αντίστοιχων κατηγοριών αδειών οδήγησης αυτοκινήτων, τρίτροχων οχημάτων και μοτοσυκλετών, χωρίς θεωρητικές και πρακτικές εξετάσεις.

Οι παραπάνω υπηρεσιακές άδειες οδήγησης χορηγούνται από την ΕΛ.ΑΣ. μετά από σχετικά απαιτητική εκπαίδευση, η οποία συνοδεύεται και από θεωρητικές και πρα-

κτικές εξετάσεις. Πέραν τούτου, η οδήγηση των υπηρεσιακών οχημάτων, κάτω από συχνά αντίξοες συνθήκες, απαιτεί ιδιαίτερη οδηγητική ικανότητα και εμπειρία, προσόντα τα οποία, κατά τεκμήριο, κατέχουν οι οδηγοί των υπηρεσιακών οχημάτων της ΕΛ.ΑΣ..

Άρθρο 17

Κυρώσεις για παραβάσεις διατάξεων του Κ.Ο.Κ.

1. Η παράγραφος 1 έχει ως στόχο να διασαφηνίσει την ατομική ευθύνη του επιβάτη οχήματος ως προς την υποχρέωσή του να χρησιμοποιεί τη ζώνη ασφαλείας ή να φοράει προστατευτικό κράνος. Η υποχρέωση αυτή συνιστά παράβαση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και, επομένως, ορίζεται και πρόστιμο για την μη τήρησή της.

2. Στην παράγραφο 2 διευκρινίζεται ότι η χρήση κατάλληλων ελαστικών σε ένα λεωφορείο ή φορτηγό όχημα είναι ευθύνη του ιδιοκτήτη του οχήματος κι όχι του οδηγού του, όπως άλλωστε ισχύει και για τον λοιπό εξοπλισμό του οχήματος. Και σε αυτή την περίπτωση, ο ιδιοκτήτης είναι υποχρεωμένος να εξασφαλίσει το σωστό εξοπλισμό του λεωφορείου ή φορτηγού με κατάλληλα ελαστικά και, επομένως, ορίζεται πρόστιμο για τη μη τήρηση αυτής της υποχρέωσης.

Άρθρο 18

Θεωρητική εκπαίδευση και εξέταση ειδικών κατηγοριών υποψήφιων οδηγών

Με την παρούσα ρύθμιση παρέχεται εξουσιοδότηση στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών να καθορίζει το περιεχόμενο και τη διαδικασία θεωρητικής εκπαίδευσης και εξέτασης για τη χορήγηση άδειας οδήγησης σε αναλφάβητους έλληνες πολίτες, όπως π.χ. αθίγγανους, με τρόπο διαφορετικό από αυτόν που εκπαιδεύονται και εξετάζονται οι λοιποί πολίτες. Αυτό είναι αναγκαίο, καθώς με την υφιστάμενη διαδικασία θεωρητικών εξετάσεων δε δίνεται η δυνατότητα στους αναλφάβητους να λάβουν άδεια οδήγησης.

Άρθρο 19

Επέκταση επαγγέλματος αυτοκινητιστή και οδικού μεταφορέα

Η μέχρι σήμερα ισχύουσα νομοθεσία προβλέπει ως προϋπόθεση για την κατοχή δημόσιας χρήσης (Δ.Χ.) αυτοκινήτου, καθώς και άδειας οδικού μεταφορέα, την ελληνική ιθαγένεια του φυσικού προσώπου. Με την προτεινόμενη ρύθμιση, διευρύνεται ο κύκλος όσων νομιμοποιούνται να αποκτήσουν Δ.Χ. αυτοκίνητο και να ασκήσουν το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα και ως προς την κατηγορία εκείνων των φυσικών προσώπων, τα οποία, αν και είναι υπήκοοι τρίτων χωρών (εκτός Ε.Ε.), έχουν αποδεδειγμένα ελληνική καταγωγή, η οποία μπορεί να αποδειχθεί για παράδειγμα με το δελτίο ομογενούς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Άρθρο 20

Δημιουργία Εθνικού Συμβουλίου Σιδηροδρόμων

Με το παρόν άρθρο επιχειρείται η ενσωμάτωση στο

Εθνικό Δίκαιο μιας δέσμης κοινοτικών οδηγιών, οι οποίες αποσκοπούν στον εκσυγχρονισμό της σιδηροδρομικής αγοράς, των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των λοιπών εμπλεκόμενων φορέων (Οδηγία 91/440 του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων, όπως τροποποιήθηκε από την Οδηγία 2001/12/ΕΚ, Οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου, σχετικά με την παροχή αδειών σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2001/13 και Οδηγία 2001/14 σχετικά με την κατανομή χωρητικότητας και τις χρεώσεις για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής).

Ως Ρυθμιστικός Φορέας ορίζεται το συνιστώμενο με τον παρόντα νόμο «Εθνικό Συμβούλιο Σιδηροδρόμων», το οποίο αναλαμβάνει από 1.1.2009 τις αρμοδιότητες του Ρυθμιστικού Φορέα και τις αρμοδιότητες του Φορέα Έκδοσης Αδειών, αρμοδιότητες και εξουσίες που μέχρι την 1.1.2009 κατέχει το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών. Με τον τρόπο αυτό ο φορέας έκδοσης αδειών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων καθίσταται ανεξάρτητος, σύμφωνα και με τις κοινοτικές οδηγίες.

Το Συμβούλιο, διαθέτει λειτουργική και διοικητική αυτοτέλεια και εποπτεύεται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών. Συγκροτείται από τον Πρόεδρο και τέσσερα (4) μέλη, εκ των οποίων ο Πρόεδρος και δύο (2) μέλη προτείνονται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, και από ένα (1) μέλος του προτείνεται από τον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών και τον Υπουργό Ανάπτυξης. Άπαντες δε, διορίζονται με τριετή θητεία, με απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Επίσης, λαμβάνονται μέτρα ώστε να επιτευχθεί η λειτουργική και διοικητική αυτοτέλεια του Συμβουλίου τόσο ως προς την νομική μορφή του, όσο και για τη λήψη αποφάσεων, καθώς και η ανεξαρτησία του ίδιου και των μελών αυτού από κάθε άλλο φορέα ή επιχείρηση που εμπλέκεται ή δραστηριοποιείται με οποιονδήποτε τρόπο στη σιδηροδρομική αγορά. Επιπλέον, ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την διοικητική και γραμματειακή υποστήριξη του Συμβουλίου και τη λειτουργία αυτού, καθώς και ζητήματα που αφορούν τη σύνταξη, το περιεχόμενο και την έγκριση του Κανονισμού Λειτουργίας του και την υποχρέωση δημοσίευσης ετήσιας έκθεσης των δραστηριοτήτων του.

Στο Ρυθμιστικό Φορέα παρέχεται, τέλος, η αρμοδιότητα και η εξουσία να επιβάλλει, σε περίπτωση παραβάσεων της κείμενης νομοθεσίας, στον Διαχειριστή Υποδομής και στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις κυρώσεις και πρόστιμα, το είδος και το ύψος των οποίων, καθώς και η διαδικασία επιβολής και είσπραξης αυτών, θα καθορίζονται με απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Άρθρο 21

Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων

Με τις διατάξεις του άρθρου αυτού συνιστάται Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων.

Μέχρι σήμερα οι σχετικές έρευνες διενεργούνται για κάθε ατύχημα από συγκροτούμενες από τον ΟΣΕ επιτροπές. Αυτό όμως δε συνάδει με τις Κοινοτικές προδιαγραφές και απαιτήσεις. Σύμφωνα με την Οδηγία

2004/49/ΕΚ, για κάθε σοβαρό σιδηροδρομικό ατύχημα ή και συμβάν που υπό διαφορετικές συνθήκες θα μπορούσε να εξελιχθεί σε σοβαρό ατύχημα, θα πρέπει να γίνεται διερεύνηση για την εξεύρεση των βαθύτερων αιτιών του ατυχήματος ή συμβάντος.

Για να διασφαλισθεί η αμεροληψία της διερεύνησης, η Επιτροπή πρέπει να είναι ανεξάρτητη από κάθε φορέα της σιδηροδρομικής αγοράς και κάθε αρχή για την ασφάλεια και ρύθμιση της αγοράς αυτής.

Για το λόγο αυτό η συνιστάμενη Επιτροπή είναι λειτουργικά ανεξάρτητη από την ήδη συσταθείσα Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών, καθώς και από κάθε επιχείρηση ή φορέα της σιδηροδρομικής αγοράς.

Πρόσθετα, με τις ίδιες διατάξεις ρυθμίζονται οι βασικοί όροι και προϋποθέσεις συγκρότησης και λειτουργίας της Επιτροπής αυτής, καθώς επίσης και οι όροι και προϋποθέσεις συγκρότησης του ενός σώματος Διερευνητών που θα υποστηρίζει το έργο της Επιτροπής κατά τη διερεύνηση των σιδηροδρομικών ατυχημάτων.

Άρθρο 22

Έργα του Εθνικού Διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής Α.Ε.

Με το άρθρο 22 δίνεται η δυνατότητα στον Εθνικό Διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής Α.Ε. (Ε.Δι.Σ.Υ. Α.Ε.) να χρησιμοποιεί για την τεχνική γνωμάτευση που απαιτείται για την εκτέλεση των δημόσιων έργων που έχει αναλάβει, τα υπάρχοντα τεχνικά όργανα της μητρικής του εταιρίας, δηλαδή του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε. (ΟΣΕ Α.Ε.). Με αυτό τον τρόπο διασφαλίζεται η ταχύτερη και αρτιότερη εκτέλεση των έργων που έχει αναλάβει ο Ε.Δι.Σ.Υ. Α.Ε., έως την πλήρη ανασυγκρότηση του ΟΣΕ Α.Ε. και των θυγατρικών του.

Άρθρο 23

Προσωπικό της ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ Α.Ε.

Μετά την απορρόφηση της ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ Α.Ε. από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. προέκυψαν θέματα σε σχέση με το προσωπικό της ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ Α.Ε., τα οποία επιλύονται με αυτό το άρθρο. Συγκεκριμένα:

1. Η παράγραφος αυτή αναφέρεται στην εξίσωση των αδειών νηζελαμαξών και αυτοκινηταμαξών που κατέχουν οι οδηγοί της ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ Α.Ε. με την αντίστοιχη άδεια που κατέχουν οι μηχανοδηγοί του ΟΣΕ Α.Ε. – και άρα της θυγατρικής της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. -, δηλαδή με την άδεια βοηθού Μηχανοδηγού Α΄. Έτσι, οι οδηγοί της ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ Α.Ε. εντάσσονται στον αντίστοιχο κλάδο έλξης που υπάγονται και οι μηχανοδηγοί του ΟΣΕ Α.Ε. σύμφωνα και με τον Γενικό Κανονισμό Προσωπικού του ΟΣΕ Α.Ε. [«Κύρωση Γενικού Κανονισμού Προσωπικού», ν. 2671/1998, ΦΕΚ 289 Α΄, άρθρο 13], παρά τη διαφορετική εκπαίδευση και εξέταση στην οποία είχαν αρχικά υποβληθεί λόγω του εύρους των μεταφορικών δραστηριοτήτων της ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ Α.Ε.. Αξίζει να σημειωθεί ότι η όποια προαγωγή των οδηγών της ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ Α.Ε. υπόκειται σε εκπαίδευση όπως ορίζει πλέον ο κλάδος έλξης μηχανοδηγών του ΟΣΕ Α.Ε.. Επίσης, για την προαγωγή τους απαιτείται η ύπαρξη κενής θέσης στο οργανόγραμμα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε..

2. Με αυτή την παράγραφο δίνεται η δυνατότητα στους υπαλλήλους της ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ Α.Ε. να μεταταχθούν στον κλάδο έλξης του προσωπικού της ΤΡΑΙΝΟΣΕ

Α.Ε., αφού η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. απορρόφησε την ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ Α.Ε.. Φυσικά, η μετάταξη οφείλει να είναι σύμφωνη με τη διαδικασία και τις προϋποθέσεις που ορίζονται στο Γενικό Κανονισμό Προσωπικού του ΟΣΕ Α.Ε..

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ΄ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Άρθρο 24

Ρυθμίσεις για τα επιβατικά δημόσιας
χρήσης αυτοκίνητα (Ε.Δ.Χ.)

Το άρθρο 24 επιδιώκει να εκσυγχρονίσει το ν. 3109/2003 (ΦΕΚ 38 Α΄) σχετικά με θέματα επιβατηγών δημόσιας χρήσης (ΕΔΧ) αυτοκινήτων, έτσι ώστε οι διατάξεις να μπορούν να ανταποκριθούν στις σημερινές ανάγκες και απαιτήσεις. Συγκεκριμένα:

1. Οι Δήμοι Βόλου-Νέας Ιωνίας και Κατερίνης-Παραλίας, οικιστικά αποτελούν συνέχεια ο ένας του άλλου. Με το σημερινό υφιστάμενο τιμολογιακό καθεστώς κάθε ΕΔΧ αυτοκίνητο, που έχει ως σημείο εκκίνησης τα διοικητικά όρια του ενός από τους δύο Δήμους, με προορισμό τα διοικητικά όρια του άλλου Δήμου, χρησιμοποιεί το τιμολόγιο ΙΙ (διπλή ταρίφα). Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία προβλημάτων και διαξιφισμών μεταξύ των οδηγών των ΕΔΧ αυτοκινήτων και των επιβατών, αφού οι διανυόμενες αποστάσεις είναι μικρές και το κόστος που καταβάλλεται υψηλό. Με την προτεινόμενη ρύθμιση, το σοβαρότατο αυτό πρόβλημα επιλύεται, γεγονός που εξυπηρετεί τόσο τους ιδιοκτήτες ΕΔΧ αυτοκινήτων, αφού θα επεκταθούν τα όρια της χρήσης του τιμολογίου Ι με την καθιέρωση αυτών σαν ενιαία διοικητική μονάδα, όσο και τους επιβάτες που θα καταβάλουν μικρότερο κόστος.

2. Με την παράγραφο 2, δίνεται πλέον η δυνατότητα να κυκλοφορούν και αυτοκίνητα φυσικού αερίου ως ΕΔΧ αυτοκίνητα. Με αυτό τον τρόπο δίνεται η δυνατότητα κυκλοφορίας οχημάτων που είναι πιο φιλικά προς το περιβάλλον, κάτι που θα μπορούσε να συνεισφέρει σημαντικά στην αύξηση της χρήσης καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών τεχνολογιών στις μεταφορές. Επίσης, είναι δυνατή η κυκλοφορία μικρότερου κυβισμού υγραεριοκινήτων ΕΔΧ αυτοκινήτων.

3. Με την παράγραφο 3, και λαμβάνοντας υπ' όψιν τη μέχρι σήμερα κτηθείσα εμπειρία, επιδιώκεται ο εξορθολογισμός των υπαρχουσών διοικητικών προστίμων προς τους οδηγούς και τους ιδιοκτήτες ΕΔΧ αυτοκινήτων. Έτσι, τα νέα διοικητικά πρόστιμα δεν είναι τόσο αυστηρά στην περίπτωση που οδηγός ΕΔΧ αυτοκινήτου βρεθεί να οδηγεί το αυτοκίνητο με ειδική άδεια οδήγησης, η ισχύς της οποίας έχει λήξει. Ωστόσο, τα διοικητικά πρόστιμα είναι πιο αυστηρά αν ο οδηγός δε διαθέτει καθόλου ειδική άδεια οδήγησης. Στην τελευταία περίπτωση πρόστιμο επιβάλλεται και στον ιδιοκτήτη του ΕΔΧ αυτοκινήτου, καθώς αυτός είναι υπεύθυνος για να ελέγχει αν ο οδηγός διαθέτει τα απαραίτητα έγγραφα πριν του ανατεθεί η οδήγηση του ΕΔΧ αυτοκινήτου.

4. Με την παράγραφο 4 συνεχίζεται ο εξορθολογισμός των υπαρχόντων διοικητικών προστίμων. Κατά την εφαρμογή της διάταξης της παρ.2 του άρθρου 15 του ν. 3109/2003, διαπιστώθηκε ότι τα Πειθαρχικά Συμβούλια επέβαλλαν διαφορετικά διοικητικά πρόστιμα στους οδηγούς ΕΔΧ αυτοκινήτων για τις ίδιες παραβάσεις. Προς

αποφυγή αυτής της ανακολουθίας, προτείνεται ένα σύστημα αύξουσας διαβάθμισης των προστίμων ανάλογη προς τον αριθμό των παραβάσεων του οδηγού ΕΔΧ αυτοκινήτου.

5.-6. Συνεχίζοντας τον εξορθολογισμό των ποινών που επιβάλλονται στους οδηγούς και ιδιοκτήτες των ΕΔΧ αυτοκινήτων, κρίνεται σκόπιμο όταν ο οδηγός που είναι και ιδιοκτήτης του ΕΔΧ αυτοκινήτου παραβεί τις υποχρεώσεις του ως οδηγός ΕΔΧ αυτοκινήτου, όπως αυτές ορίζονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 15 του ν. 3109/2003, να του επιβάλλεται ένα σύστημα αύξουσας διαβάθμισης διοικητικών προστίμων ανάλογη προς τον αριθμό των παραβάσεων.

7. Με την παράγραφο 7, εισάγεται μία πιο ορθολογική αντιμετώπιση των παραβάσεων των οδηγών ΕΔΧ αυτοκινήτων. Έτσι, σε περίπτωση που επανειλημμένως ο οδηγός τιμωρηθεί για σειρά πειθαρχικών παραπτωμάτων, τότε ανακαλείται η ειδική άδεια οδήγησης ΕΔΧ αυτοκινήτων. Συγκεκριμένα, για τις πέντε (5) πρώτες παραβάσεις τιμωρείται με ανάκληση της ειδικής άδειας οδήγησης ΕΔΧ για έξι (6) μήνες, για τις επόμενες πέντε (5) παραβάσεις με ανάκληση για ένα (1) έτος, και για τις επόμενες πέντε (5) παραβάσεις του αφαιρείται η ειδική άδεια οριστικά. Οριστικά αφαιρείται η άδεια και σε περίπτωση τελεσίδικης καταδίκης για μία σειρά αδικημάτων που αναφέρονται στο ν. 3109/2003 (άρθρο 17 παρ. α΄).

8. Με την παράγραφο 8, συνεχίζει να εξασφαλίζεται η υποχρέωση των ΕΔΧ αυτοκινήτων να διαθέτουν έγκυρη Κάρτα Ελέγχου Καυσαερίων (ΚΕΚ), ενώ παράλληλα δίνεται η δυνατότητα στους επαγγελματίες του χώρου να μπορούν σε πιο σύντομο χρονικό διάστημα να προσκομίσουν νέα ΚΕΚ ώστε να κυκλοφορήσουν ξανά το ΕΔΧ αυτοκίνητό τους. Με αυτό τον τρόπο και τηρούνται οι διατάξεις περί ΚΕΚ και φιλικών προς το περιβάλλον μέτρο, και δίνεται η δυνατότητα στους ιδιοκτήτες ΕΔΧ αυτοκινήτων να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στο κοινό σε πιο σύντομο χρονικό διάστημα.

9. Με την παράγραφο 9 επαναφέρεται η ρύθμιση για τη σύσταση Δευτεροβάθμιου Πειθαρχικού Συμβουλίου στην έδρα κάθε Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης. Η σύσταση κρίνεται αναγκαία, προκειμένου οι οδηγοί και ιδιοκτήτες ΕΔΧ αυτοκινήτων να έχουν τα ίδια δικαιώματα (και υποχρεώσεις) με άλλους επαγγελματίους κλάδους στους οποίους κατά κανόνα υπάρχουν και Δευτεροβάθμιο Πειθαρχικό Συμβούλιο. Οι λεπτομέρειες για τη σύνθεση και το έργο των Δευτεροβάθμιων Πειθαρχικών Συμβουλίων θα καθορισθούν σε προεδρικό διάταγμα με πρόταση των αρμόδιων Υπουργών.

10. Με την παράγραφο 10 καλύπτεται το νομοθετικό κενό που δημιουργείται για τους κατόχους άδειας ΕΔΧ αυτοκινήτου σε περιπτώσεις μετεγκατάστασης ενός τοπικού διαμερίσματος Δήμου. Τυγχάνει, εξαιτίας φυσικών καταστροφών, απαλλοτριώσεων ή για άλλους λόγους ανωτέρας βίας, χωριά και οικισμοί να πρέπει να μετεγκατασταθούν εντός του ίδιου Δήμου. Μέχρι στιγμής, οι κάτοχοι άδειας ΕΔΧ αυτοκινήτου με έδρα αυτό το τοπικό διαμέρισμα παραμένουν στην ίδια έδρα, όπου για τους παραπάνω λόγους, δεν υπάρχει κοινό να εξυπηρετηθεί. Με τη διάταξη αυτή, δίνεται η δυνατότητα μεταφοράς της έδρας στους κατόχους άδειας ΕΔΧ αυτοκινήτου σε άλλο δημοτικό διαμέρισμα ή στην έδρα του ίδιου Δήμου, έτσι ώστε οι κάτοχοι της άδειας να μπορούν να συνεχίσουν την επαγγελματική τους δραστηριότητα.

11. Με την παράγραφο 11 δίνεται η δυνατότητα παροχής άδειας για πολυτελή ΕΔΧ αυτοκίνητα σε όλη την ελληνική επικράτεια. Σύμφωνα με τις υπάρχουσες διατάξεις, πολυτελή ΕΔΧ αυτοκίνητα υπάρχουν μόνο στο νομό Αττικής, με αποτέλεσμα όταν ένας επισκέπτης σε άλλο Νομό επιθυμεί να μετακινηθεί με τέτοιο όχημα, να μην έχει τη δυνατότητα αυτή. Έτσι, με την ρύθμιση αυτή, ο ιδιοκτήτης άδειας κυκλοφορίας ΕΔΧ αυτοκινήτου, μπορεί να την αντικαταστήσει με άδεια πολυτελούς ΕΔΧ αυτοκινήτου. Βέβαια, η αντικατάσταση αυτή θα διέπεται από συγκεκριμένους όρους και προϋποθέσεις οι οποίες θα οριστούν με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, έτσι ώστε να διατηρηθεί η εύρυθμη λειτουργία του μεταφορικού έργου που προσφέρουν τα ΕΔΧ αυτοκίνητα εκτός Αθηνών.

12. Με την παρούσα διάταξη διορθώνεται η εσφαλμένη αρίθμηση των παραγράφων 8 έως 10 του άρθρου 17 του ν. 3534/2007.

Άρθρο 25

Ρυθμίσεις για τις ΚΤΕΛ Α.Ε.

Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις σκοπό έχουν να συμπληρώσουν το ν. 2963/2001 για τα ΚΤΕΛ, αφού μετά την εφαρμογή του κρίθηκαν αναγκαίες κάποιες τροποποιήσεις του για την καλύτερη εφαρμογή του. Συγκεκριμένα:

1. Με τη διάταξη της παραγράφου 1 επιδιώκεται η αλλαγή του τρόπου εκλογής των διοικητικών συμβουλίων των ΚΤΕΛ Α.Ε., καθώς ο τρόπος εκλογής όπως ορίζεται από τον κ.ν. 2190/1920 για τις Ανώνυμες Εταιρίες δεν ανταποκρίνεται στον ιδιότυπο χαρακτήρα των ΚΤΕΛ, καθιστώντας πολλές φορές την εκλογή των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου χρονοβόρα έως αδύνατη. Για το λόγο αυτό, καθορίζεται εναλλακτική διαδικασία εκλογής των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου, έτσι ώστε η διαδικασία εκλογής να συμβάλλει στην εύρυθμη λειτουργία των εταιριών αυτών.

2. Με την παρούσα ρύθμιση σκοπείται να διατηρηθεί το δικαίωμα των ΚΤΕΛ εκτέλεσης μεταφορικού έργου, πέραν του συγκοινωνιακού έργου που ορίζεται ήδη στο άρθρο 4 του ν. 2963/2001, όπως για παράδειγμα η ίδρυση και λειτουργία τουριστικών γραφείων γενικού ή εσωτερικού τουρισμού. Βασική προϋπόθεση αποτελεί, φυσικά, να πληρούνται οι εκάστοτε ισχύουσες κατά νόμο προϋποθέσεις για το μεταφορικό αυτό έργο, όπως π.χ. ορίζονται στο ν. 2446/1996 και στο ν. 393/1976.

3. Με την παράγραφο αυτή εξορθολογίζεται ο τρόπος υπολογισμού της ελάχιστης μηνιαίας αποζημίωσης που αναλογεί στους εν ενεργεία προέδρους των ΚΤΕΛ, σε αναλογία με την αριθμητική δύναμη των λεωφορείων. Αντίστοιχα, προσαρμόζεται η χορηγία που λαμβάνουν οι διατελέσαντες πρόεδροι του Δ.Σ. κάθε ΚΤΕΛ των Ομοσπονδιών ΠΟΑΥΣ και ΠΟΑΣ, του Πανελλαδικού Αλληλοασφαλιστικού Συνεταιρισμού Ιδιοκτητών Αυτοκινήτων Συν Π.Ε., του Αλληλοασφαλιστικού Συνεταιρισμού Βορείου Ελλάδος και Θεσσαλίας Συν Π.Ε. και του Κ.Σ.Α.Υ.ΛΕ.. Τέλος, ορίζεται ότι οι διατάξεις της παραγράφου αυτής θα ισχύουν και για τις ΚΤΕΛ Α.Ε..

4. Σκοπός αυτής της παραγράφου είναι να εξασφαλίσει την ύπαρξη διαδικασιών που να επιτρέπουν στον ιδιοκτήτη αστικού ή υπεραστικού λεωφορείου να αντικαταστήσει το λεωφορείο του, αν αυτό ξεπεράσει το προ-

βλεπόμενο όριο ηλικίας κυκλοφορίας, χωρίς να ανακληθεί άμεσα η άδεια κυκλοφορίας του. Έτσι, δίνεται η δυνατότητα στον ιδιοκτήτη να αντικαταστήσει το λεωφορείο του εντός τεσσάρων (4) μηνών από την απόσυρση του παλιού οχήματος, διατηρώντας την άδεια κυκλοφορίας. Με αυτό τον τρόπο εξασφαλίζεται η ταχύτερη δρομολόγηση του νέου λεωφορείου στο κύκλωμα εργασίας των ΚΤΕΛ, και άρα η συνεχής εξυπηρέτηση των επιβατών.

5. Με αυτή τη ρύθμιση επιδιώκεται η αντιμετώπιση προβλημάτων που ανακύπτουν για τα λεωφορεία και τα επιβατηγά δημόσιας χρήσης αυτοκίνητα, λόγω της αναγκαστικής αφαίρεσης, κατάσχεσης και δήμευσής τους, με τρόπο ώστε οι σχετικές συνέπειες να περιορίζονται μόνο στο λεωφορείο ή επιβατηγό και όχι και στην άδεια κυκλοφορίας του οχήματος. Έτσι, αν κατασχεθεί, αφαιρεθεί ή δήμευθεί ένα λεωφορείο ή επιβατηγό δημόσιας χρήσης αυτοκίνητο, ο ιδιοκτήτης/μεταφορέας διατηρεί για χρονικό διάστημα δύο (2) ετών το δικαίωμα κυκλοφορίας, προκειμένου να έχει τη δυνατότητα να αντικαταστήσει το όχημα και να συνεχίσει την επαγγελματική του δραστηριότητα. Αντίστοιχες ρυθμίσεις υπάρχουν ήδη για τα φορτηγά δημόσιας χρήσης, σύμφωνα με το άρθρο 8 του ν. 3446/2006.

Άρθρο 26

Όριο ηλικίας οδηγών λεωφορείων και Ε.Δ.Χ.

Με το άρθρο 26 δίνεται η δυνατότητα στους οδηγούς λεωφορείων και επιβατικών αυτοκινήτων να συνεχίσουν να απασχολούνται ως οδηγοί μέχρι το 67ο έτος της ηλικίας τους. Βασική προϋπόθεση για να ανανεώσουν την ειδική άδεια οδήγησής τους είναι η θετική γνώμатеυση από την δευτεροβάθμια ιατρική επιτροπή της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης. Έτσι, εξασφαλίζεται και η ικανότητά τους να συνεχίζουν να απασχολούνται ως οδηγοί, και η ασφάλεια των επιβατών σε αυτά τα οχήματα. Ορίζεται μάλιστα και διοικητικό πρόστιμο για τις περιπτώσεις όπου οι οδηγοί δεν έχουν προχωρήσει στην προαναφερόμενη ανανέωση της ειδικής άδειας οδήγησής τους, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ΄ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Άρθρο 27

Επιτροπή Αεροπορικού Κώδικα

Με το άρθρο αυτό δημιουργείται νέα Επιτροπή Αεροπορικού Κώδικα, με σκοπό να αναμορφώσει και να εκσυγχρονίσει τον υπάρχοντα Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου. Η ανάγκη αυτή προκύπτει από τις ταχείες εξελίξεις στον τομέα της Πολιτικής Αεροπορίας, τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο (νεότερες διεθνείς συνθήκες και συμβάσεις, ευρωπαϊκή νομοθεσία). Έργο της Επιτροπής, λοιπόν, θα είναι η συμπλήρωση και η επικαιροποίηση της υπάρχουσας νομοθεσίας, κάτι που άλλωστε είναι υποχρέωσή μας και απέναντι στον Διεθνή Οργανισμό Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO). Η Επιτροπή αποτελείται από επτά (7) μέλη, ειδικούς επί του αντικειμένου.

Άρθρο 28
Διεθνές Αεροδρόμιο Ηρακλείου

Δυνάμει του ν.δ. 714/1970 «περί Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας» (ΥΠΑ), όπως ισχύει μετά την εν μέρει τροποποίησή του με το ν. 1340/1983, η ΥΠΑ είναι αρμόδια, μεταξύ των άλλων, και για τον προγραμματισμό, τις προμελέτες και μελέτες επί της ανάπτυξης και βελτίωσης του δικτύου αερολιμένων της χώρας και επί της εκτέλεσης έργων πολιτικής αεροπορίας εν γένει.

Για την εκτέλεση έργων αεροδρομίων υφίσταται στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων (ΓΓΔΕ) του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, δυνάμει του π.δ. 215/1997, η Ειδική Υπηρεσία Δημοσίων Έργων (ΕΥΔΕ) Αεροδρομίων Νοτίου Ελλάδος, που αποτελεί οργανική μονάδα της ΓΓΔΕ και έχει, σύμφωνα με το άρθρο 2 του διατάγματος, αρμοδιότητες που αφορούν την αξιολόγηση του βαθμού πληρότητας των μελετών των έργων που της παραδίδει η ΥΠΑ, την επισημάνση προς την ΥΠΑ των αναγκών συμπλήρωσης των μελετών, καθώς και την προετοιμασία των έργων για δημοπράτηση, ενώ εξάλλου, όπως ορίζεται ρητά στο προεδρικό διάταγμα, η εκπόνηση των μελετών και η ιεράρχησή τους ανήκουν μεν στην αρμοδιότητα της ΥΠΑ και του ΥΜΕ, όμως η ΕΥΔΕ έχει την ευθύνη για την υλοποίηση των σχετικών έργων.

Η κατασκευή του νέου αεροδρομίου Ηρακλείου Κρήτης στο Καστέλλι του Νομού Ηρακλείου αποτελεί έργο εθνικής σημασίας και μεγάλης σπουδαιότητας, λόγω της ανεπάρκειας του υφιστάμενου αεροδρομίου να εξυπηρετήσει την κίνηση του δεύτερου σε οικονομική σημασία αεροπορικού προορισμού της χώρας. Ήδη, η ΥΠΑ έχει προβεί σε κάποιες προκαταρκτικές τεχνικές μελέτες του αεροδρομίου, οι οποίες όμως πρέπει να συμπληρωθούν και να εκπονηθούν σε προχωρημένο επίπεδο, πρέπει δε, επιπλέον, να συνταχθούν και οι απαραίτητες οικονομικές μελέτες, προκειμένου να καταστεί δυνατή η σύνταξη των τευχών διακήρυξης, η δημοπράτηση και περαιτέρω η υλοποίηση του έργου. Λόγω της οικονομοτεχνικής σπουδαιότητας του αντικείμενου, τη διαδικασία σύνταξης των αναγκαίων μελετών δημοπράτησης και υλοποίησης αναλαμβάνει η ΓΓΔΕ του ΥΠΕΧΩΔΕ, η οποία και μόνον διαθέτει την ανάλογη εμπειρία υλοποίησης τέτοιας υφής και κλίμακας έργων, όπως άλλωστε συνέβη και με τα μεγάλα έργα παραχώρησης.

Άρθρο 29
Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων
και Ασφάλειας Πτήσεων

Μετά την έναρξη λειτουργίας της Επιτροπής, και με δεδομένο το έργο της σχετικά με τη διερεύνηση ατυχημάτων και την ασφάλεια πτήσεων, κρίνεται σκόπιμο να διευρυνθεί το γνωστικό πεδίο των μελών της Επιτροπής, έτσι ώστε να είναι δυνατή μια πιο σφαιρική και ολοκληρωμένη γνωμοδότηση στις περιπτώσεις που εξετάζει η Επιτροπή.

Άρθρο 30
Προσωπικό της Μονάδας Μελετών και Διερεύνησης
Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων

Σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο [Οδηγία 94/56/ΕΚ, όπως έχει προσαρμοστεί στο εθνικό δίκαιο με τις διατά-

ξεις του ν. 2912/2001 (ΦΕΚ 94 Α' /9.5.2001)] έχει συσταθεί η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων (ΕΔΑΑΠ), με διοικητική αυτοτέλεια, και η Μονάδα Μελετών και Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, η οποία υποστηρίζει την Επιτροπή. Η Μονάδα Μελετών και Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων στελεχωνόταν αρχικά με αποσπασμένους υπαλλήλους, για χρονικό διάστημα μέγιστης διάρκειας πέντε (5) ετών. Με το π.δ. 59/2004, ορίστηκε μεταξύ άλλων ο αριθμός και τα προσόντα των μόνιμων υπαλλήλων για τη στελέχωση της Μονάδας αυτής.

Ωστόσο, λόγω του αυστηρού κανονιστικού πλαισίου, ειδικά σε σχέση με την εργασιακή εμπειρία που απαιτείται για την πλήρωση των μόνιμων θέσεων, οι θέσεις αυτές δεν έχουν πληρωθεί από μόνιμο προσωπικό, και αναμένεται να πληρωθούν ως επί των πλείστων με μετατάξεις.

Το άρθρο 30 έχει, λοιπόν, ως σκοπό να διευκολύνει τη διαδικασία πλήρωσης θέσεων, αφ' ενός κάνοντας δυνατή την απόσπαση υπαλλήλων στην Μονάδα Μελετών και Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων για χρονικό διάστημα μέχρι την πλήρωση των θέσεων με μόνιμους υπαλλήλους και αφ' ετέρου διασαφηνίζοντας το μισθολογικό καθεστώς των υπαλλήλων που ενδεχομένως θα μεταταχθούν στη Μονάδα αυτή.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η πλήρωση των θέσεων το συντομότερο δυνατό θα συντελέσει ώστε να διασφαλιστεί και μελλοντικά η πλήρης ικανοποίηση των διεθνών υποχρεώσεων της Ελλάδας σχετικά με τις διερευνήσεις ατυχημάτων και συμβάντων, όπως αυτές ορίζονται και από τον Διεθνή Οργανισμό Υπηρεσίας Πολιτικής Προστασίας (ICAO).

Άρθρο 31
Συμφωνία μεταξύ Ευρωπαϊκής Κοινότητας
και Ελβετικής Συνομοσπονδίας

Με την προτεινόμενη νομοθετική ρύθμιση επιδιώκεται η συμμόρφωση της χώρας μας στους κανόνες που καθορίζονται με τη Συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας σχετικά με τις αεροπορικές μεταφορές. Με την εν λόγω Συμφωνία, η οποία εγκρίθηκε με απόφαση του Συμβουλίου και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής την 4η Απριλίου 2002 και δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων την 30η Απριλίου 2002, επιδιώκεται η διύρυνση εφαρμογής των σχετικών κανόνων της κοινοτικής αγοράς ώστε να καλύπτουν και την Ελβετία. Ως εκ τούτου, οι προορισμοί στην Ελβετία θα πρέπει να αντιμετωπίζονται σαν κοινοτικοί προορισμοί, ώστε να μην υπάρχει διακριτική μεταχείριση.

Άρθρο 32
Συμβάσεις παροχής υπηρεσιών καθαρισμού

Με το άρθρο 32 επιχειρείται να ξεπεραστεί η αδυναμία πληρωμής εταιριών για τον καθαρισμό των Αερολιμένων της χώρας. Με το υπάρχον νομικό πλαίσιο (ν. 2072/1992) η εκτέλεση του έργου καθαριότητας από ειδικά συνεργεία είναι δυνατόν να ανατίθεται, με σύμβαση έργου, εφόσον η αμοιβή του συνεργείου δεν υπερβαίνει την απαιτούμενη δαπάνη για την πλήρωση κενών οργανικών θέσεων του οικείου κλάδου. Καθώς, όμως, πρόκειται για ειδικούς χώρους, απαιτείται διαφορετική ρύθμιση, που

να κάνει δυνατή την κάλυψη δαπάνης για να χρησιμοποιηθούν μηχανήματα μεγάλης αξίας και εξειδικευμένο για τη χρήση τους προσωπικό.

Άρθρο 33

Ειδικό επίδομα υπαλλήλων της ΥΠΑ

Η ρύθμιση του άρθρου αυτού έχει ως σκοπό να καλύψει το νομοθετικό κενό του άρθρου 8 του ν. 3205/2003 (ΦΕΚ 297 Α'), συνεπεία του οποίου υπάρχει αδυναμία καταβολής της αποζημίωσης πτητικού επιδόματος στους Ηλεκτρονικούς και Μηχανικούς Αεροναυπηγούς μονίμους υπαλλήλους της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ). Η αποζημίωση αυτή χορηγούνταν στους προαναφερόμενους υπαλλήλους της ΥΠΑ από το έτος 1954, ως αντιστάθμιση, μέσω οικονομικής παροχής, του εξειδικευμένου και επικίνδυνου πτητικού έργου πιστοποίησης και διατήρησης σε επιχειρησιακή ετοιμότητα του Εθνικού Εναέριου Χώρου. Συγκεκριμένα, το εν λόγω έργο αφορά στην από αέρα πιστοποίηση και απόδοση σε επιχειρησιακή εκμετάλλευση των Συστημάτων RADAR, Συστημάτων Αερολιμένων, Τηλεπικοινωνιών και Διαδικασιών προσέγγισης, της ΥΠΑ, της Πολεμικής Αεροπορίας, της Αεροπορίας Στρατού, του Πολεμικού Ναυτικού καθώς και αυτών της Κύπρου και Αλβανίας μέσω ειδικών συμφωνιών. Οι ανωτέρω προσφερόμενες υπηρεσίες έχουν χαρακτήρα Κρατικού Ελέγχου και προβλέπονται από τον Διεθνή Οργανισμό Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) και από Διεθνείς Συμβάσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η'

ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 34

Ρυθμίσεις για το προσωπικό του ΟΑΣΑ και των ΕΦΣΕ

Οι μετατάξεις του προσωπικού του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (ΟΑΣΑ) και των Εκτελεστικών Φορέων Συγκοινωνιακού Έργου (ΕΦΣΕ) γίνονται, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, με μόνη τη γνώμη του υπηρεσιακού συμβουλίου του φορέα υποδοχής, δηλαδή του φορέα προς τον οποίο ζητούν να μεταταχθούν. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα ο ΟΑΣΑ και οι ΕΦΣΕ, ενώ εκπαιδεύουν το προσωπικό που προσλαμβάνουν, να διατρέχουν συνεχώς τον κίνδυνο να στερηθούν του ειδικευμένου αυτού προσωπικού και να αδυνατούν να εκτελούν το έργο τους με ικανοποιητικό τρόπο.

Με τη νέα διάταξη δίνεται η δυνατότητα στους φορείς αυτούς να εκφράζουν κάθε φορά τη γνώμη τους, λαμβάνοντας υπ' όψιν τους τις ανάγκες που έχουν σε προσωπικό.

Άρθρο 35

Θέματα ΟΤΕΚ

1. Σύμφωνα με το άρθρο 53 του ν. 3105/2003 δημιουργήθηκε στον ΟΤΕΚ, επετηρίδα εκπαιδευτικών των κλάδων ΠΕ18 Τουριστικών Επιχειρήσεων, ΤΕ01 Ξενοδοχειακών, ΔΕ01 Ξενοδοχειακών-Επισιτιστικών, ΔΕ01 Τεχνικών Μαγειρικής και ΔΕ01 Τεχνικών Ζαχαροπλαστικής, που είχαν υπηρετήσει με σύμβαση ορισμένου χρόνου στις εκπαιδευτικές μονάδες του ΟΤΕΚ και συμπλη-

ρώσει προϋπηρεσία τουλάχιστον τριών συνεχών εκπαιδευτικών περιόδων με πλήρες εβδομαδιαίο ωράριο διδασκαλίας ή με μειωμένο ωράριο με αναγωγή στο υποχρεωτικό ωράριο διδασκαλίας, τα τελευταία πέντε (5) έτη μέχρι τις 30.9.2003. Οι εγγεγραμμένοι εκπαιδευτικοί στην επετηρίδα προσλαμβάνονται κατ' απόλυτη προτεραιότητα ως αναπληρωτές στις εκπαιδευτικές μονάδες του ΟΤΕΚ με σειρά που εξαρτάται από τη συνολική προϋπηρεσία τους και σε ποσοστό 50% των εκάστοτε προκηρυσσομένων θέσεων αναπληρωτών καθηγητών. Η ρύθμιση αυτή έχει διάρκεια πέντε έτη από την ημέρα εφαρμογής της, δηλαδή λήγει το Σεπτέμβριο του 2008.

Το γεγονός όμως ότι δεν υπάρχει κεντρικός πυρήνας μόνιμου εκπαιδευτικού προσωπικού και ο ΟΤΕΚ τα τελευταία 20 τουλάχιστον έτη προσλαμβάνει το 90% του εκπαιδευτικού προσωπικού του με ετήσιες και οκτάμηνες συμβάσεις για να καλύψει τις εκπαιδευτικές του ανάγκες, επιφέρει σοβαρές λειτουργικές δυσχέρειες.

Σύμφωνα δε με τους περιορισμούς των άρθρων 5 και 6 του π.δ. 164/2004, οι εκπαιδευτικοί μετά τη συμπλήρωση 24 μηνών προϋπηρεσίας (3 σχολικών ετών), αποκλείονται της επαναπρόσληψης στον ΟΤΕΚ.

Με βάση την υπ' αριθμ. 413/2006 απόφαση και γνωμοδότηση του Α' Τμήματος του Ν.Σ.Κ., μετά από ερώτημα της Υπηρεσίας, εξαιρούνται από τον περιορισμό του 24μηνου του π.δ. 164/2004 οι εγγεγραμμένοι εκπαιδευτικοί στην επετηρίδα του ΟΤΕΚ που δημιουργήθηκε με το άρθρο 53 του ν. 3105/2003.

Σημειώνεται ότι στις εκπαιδευτικές μονάδες του ΟΤΕΚ σήμερα υπάρχουν 135 οργανικές θέσεις εκ των οποίων οι 112 είναι κενές.

Με την προτεινόμενη τροπολογία όσοι καθηγητές έχουν συμπληρώσει μέχρι 30.9.2007 προϋπηρεσία 24 μηνών θα προσλαμβάνονται κατά προτεραιότητα ως αναπληρωτές και σε ποσοστό ανερχόμενο στο 50% των προκηρυσσομένων θέσεων.

Επίσης, όσοι υπηρέτησαν ως αναπληρωτές ή ωρομίσθιοι κατά τις σχολικές περιόδους 2006-2007 και 2007-2008 και ανεξαρτήτως της συνολικής τους προϋπηρεσίας υπάγονται αυτοδικαίως στην ανωτέρω ρύθμιση.

Με τον τρόπο αυτό εξορθολογίζεται το ισχύον καθεστώς των προσλήψεων και παρέχεται δια της νομοθετικής οδού, η δυνατότητα, να προσλαμβάνει ο ΟΤΕΚ, εκπαιδευτικούς υψηλής ποιότητας και διευρυμένων γνωστικών πεδίων, λόγω της εξειδικευμένης προϋπηρεσίας τους.

2. Σύμφωνα με την παρ.2 του άρθρου 6 του ν. 3255/2004, στο Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, «οι διορισμοί των εκπαιδευτικών γίνονται σε ποσοστό 40% από την επετηρίδα και 60% από τον διαγωνισμό του ΑΣΕΠ. Κατ' εξαίρεση για το σχολικό έτος 2004-2005, όσοι υποψήφιοι ήταν εγγεγραμμένοι στον πίνακα αναπληρωτών διορίζονται σε κενές και συνιστώμενες θέσεις κατά τη σειρά εγγραφής τους.»

Επίσης με την παρ.4 του άρθρου 6 του ίδιου νόμου όσοι εκπαιδευτικοί συμπλήρωσαν 30 μήνες προϋπηρεσίας διορίστηκαν κατά προτεραιότητα.

Κατ' αναλογία των πιο πάνω, με την παρούσα ρύθμιση επιδιώκεται η κατά προτεραιότητα κάλυψη των κενών οργανικών θέσεων εκπαιδευτικού προσωπικού του ΟΤΕΚ, με προσλήψεις εκπαιδευτικών που έχουν σχετική προϋπηρεσία στις εκπαιδευτικές μονάδες του ΟΤΕΚ,

διότι αφ' ενός, η εμπειρία και η τεχνογνωσία που έχουν αποκτήσει όλα αυτά τα χρόνια (εκπαίδευση στην ΑΣΠΑΙΤΕ, ΙΔΕ, υποτροφίες στην αλλοδαπή, συμμετοχή σε ευρωπαϊκά προγράμματα ανταλλαγής, σε προγράμματα Η/Υ κ.λπ.) αποτελούν εχέγγυα που θα συμβάλουν στην ουσιαστική αναβάθμιση του εκπαιδευτικού προσωπικού, και αφ' ετέρου επιλύεται το θέμα τακτοποίησής τους, μετά από την πολυετή ευδόκιμη προύπηρεσία και θετική παρουσία τους στις Σχολές του ΟΤΕΚ.

Άρθρο 36
Έναρξη ισχύος

Το άρθρο 36 περιλαμβάνει την αναγκαία τελική διάταξη για την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού.

Αθήνα, 4 Σεπτεμβρίου 2008

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ	ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
Πρ. Παυλόπουλος	Γ. Αλογοσκούφης
ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ	ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
Ευάγ.-Β. Μειμαράκης	Χρ. Φώλιας
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ	ΕΘΝΙΚΗΣ ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ
Γ. Σουφλιάς	Ευρ. Στυλιανίδης
ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ	ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ
Φ. Πάλλη - Πετραλιά	Σ. Χατζηγάκης
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
Αρ. Σπηλιωτόπουλος	Κ. Χατζηδάκης
ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, ΑΙΓΙΑΟΥ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ	
Γ. Βουλγαράκης	

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ**Ρυθμίσεις για θέματα μεταφορών****ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄
ΘΕΜΑΤΑ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ****Άρθρο 1****Συλλογή νομοθεσίας για θέματα μεταφορών**

1. Καταρτίζεται «βοήθημα τεκμηρίωσης», το οποίο θα περιλαμβάνει σε ενιαίο κείμενο τους νόμους, τα προεδρικά διατάγματα, τις κανονιστικές αποφάσεις και κάθε άλλο απαραίτητο νομικό κείμενο που αφορά σε θέματα μεταφορών.

2. Το βοήθημα αυτό έχει ως σκοπό να διευκολύνει στην ανάγνωση και εύρεση του νομοθετικού πλαισίου σε θέματα μεταφορών. Το βοήθημα τεκμηρίωσης δεν έχει νομική ισχύ, συνιστά απλό βοήθημα και δεν δεσμεύει τις Αρχές.

3. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών συγκροτούνται επιτροπές στις οποίες ανατίθεται το έργο των παραπάνω παραγράφων. Στην απόφαση ρυθμίζονται το έργο, η σύσταση και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια σχετικά με τις επιτροπές.

4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι αμοιβές των μελών των επιτροπών και της γραμματείας, οι οποίες θα βαρύνουν τις πιστώσεις του ειδικού λογαριασμού του ν.δ. 638/1970 (ΦΕΚ 173 Α΄).

Άρθρο 2**Ενσωμάτωση οδηγιών για τη διαλειτουργικότητα του συστήματος σιδηροδρόμων**

Πράξεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, που εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21 παράγραφος 2 της οδηγίας 96/48/ΕΚ (ΕΕL 235 της 17.9.1996) του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας, όπως ισχύει, και του άρθρου 21 παράγραφος 2 της οδηγίας 2001/16/ΕΚ (ΕΕL 110 της 20.4.2001) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος, όπως ισχύει, και οι οποίες τροποποιούν τα παραρτήματα II έως VI των παραπάνω οδηγιών, ενσωματώνονται στην ελληνική έννομη τάξη με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθώς και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού.

Άρθρο 3**Ενσωμάτωση κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών**

Στο άρθρο 14 του ν. 3534/2007 (ΦΕΚ 40 Α΄) προστίθεται νέα παράγραφος 7 ως εξής:

«7. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας, Μεταφορών και Επικοινωνιών και των κατά περίπτωση

αρμοδίων Υπουργών ενσωματώνονται οι κοινωνικές διατάξεις των οδηγιών της ΕΕ στον τομέα των οδικών μεταφορών, καθώς και τα αναγκαία διοικητικά μέτρα για την εφαρμογή της νομοθεσίας αυτής.»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄**ΘΕΜΑΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ
ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ****Άρθρο 4****Σύσταση επιτροπής για τις πράσινες μεταφορές**

1. Συνιστάται στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών 9μελής διαρκής Επιτροπή για θέματα «πράσινων» μεταφορών. Έργο της Επιτροπής είναι η πρόταση και η προώθηση προς υλοποίηση μέτρων για καθαρότερες και φιλικότερες προς το περιβάλλον μεταφορές («πράσινες» μεταφορές).

2. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών ορίζονται ο πρόεδρος, ο οποίος είναι ειδικός επισημόνας εγνωσμένου κύρους και παρέχει τις υπηρεσίες του με καθεστώς πλήρους απασχόλησης, τα μέλη της επιτροπής, καθώς και ο γραμματέας με τον αναπληρωτή του. Στην ίδια απόφαση καθορίζεται και ο τρόπος λειτουργίας της Επιτροπής.

3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται το ύψος της μηνιαίας αποζημίωσης των μελών και του γραμματέα της Επιτροπής. Με την ίδια απόφαση καθορίζεται το ύψος των αποδοχών του προέδρου της Επιτροπής, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 14 του ν. 3205/2003 (ΦΕΚ 297 Α΄). Οι σχετικές δαπάνες βαρύνουν τις πιστώσεις του ειδικού λογαριασμού του ν.δ. 638/1970 (ΦΕΚ 173 Α΄).

Άρθρο 5**Κάρτα Ελέγχου Καυσασερίων**

1. Η παρ. 1 του άρθρου 3 του ν. 2052/1992 (ΦΕΚ 94 Α΄) αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Ο θεσμός της Κάρτας Ελέγχου Καυσασερίων (ΚΕΚ) επεκτείνεται σε όλη την επικράτεια της χώρας και για όλες τις κατηγορίες κυκλοφορούντων οχημάτων, περιλαμβανομένων και των μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών, η οποία θα εκδοθεί στις 31.12.2010, καταρτίζεται ανά Νομαρχία πρόγραμμα με το οποίο καλούνται όλα τα κυκλοφορούντα οχήματα.»

2. Στην παρ. 2 του άρθρου 3 του ν. 2052/1992 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Με ίδια απόφαση προσδιορίζονται οι οριακές τιμές εκπομπών καυσασερίων των δικύκλων, η μεθοδολογία ελέγχου, η μορφή και το περιεχόμενο της ΚΕΚ των δικύκλων, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.»

3. Το άρθρο 4 του π.δ. 363/1995 (ΦΕΚ 193 Α΄) τροποποιείται ως ακολούθως:

α. Στο τέλος της περίπτωσης η΄ προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Επίσης παραδίδεται αντίγραφο εκθέσεως με την εντολή για εφοδιασμό με ΚΕΚ εντός δέκα (10) ημερών.»

β. Στο τέλος της παραγράφου 1 προστίθεται περίπτωση θ', ως εξής:

«θ. Όταν, κατά τον έλεγχο από τις κινητές μονάδες ελέγχου πεδίου, διαπιστώνεται ότι, σύμφωνα με τα ισχύοντα κριτήρια, ο έλεγχος καυσαερίων είναι ανέφικτος, με υπαιτιότητα του ιδιοκτήτη ή κατόχου του οχήματος, τότε ακυρώνεται η ΚΕΚ αν υπάρχει. Επίσης παραδίδεται αντίγραφο εκθέσεως με την εντολή για εφοδιασμό με ΚΕΚ εντός δέκα (10) ημερών.»

γ. Τα χρηματικά πρόστιμα που προβλέπονται από το άρθρο 4 του π.δ. 363/1995 ύψους δέκα χιλιάδων και πενήντα χιλιάδων δραχμών αναπροσαρμόζονται, αντιστοίχως, σε πενήντα και τριακόσια ευρώ.

4. Η παράγραφος 1.6 του άρθρου 4 του ν. 3446/2006 αντικαθίσταται ως εξής:

«1.6. Έως ότου επεκταθεί ο θεσμός της ΚΕΚ σε όλη τη χώρα, απαγορεύεται η κυκλοφορία φορτηγού οχήματος, χωρίς ισχύουσα ΚΕΚ, εφόσον οι έλεγχοι διενεργούνται σε νομό στον οποίο ισχύει ο θεσμός της ΚΕΚ και το ελεγχόμενο όχημα έχει ταξινομηθεί επίσης σε νομό που ισχύει ο θεσμός της ΚΕΚ. Στον ιδιοκτήτη ή κάτοχο επιβάλλονται οι κυρώσεις, που προβλέπονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 15 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.»

Άρθρο 6

Προσαρμογή της περί συνεργείων νομοθεσίας στις χωροταξικές απαιτήσεις

1. Τα συνεργεία συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων διακρίνονται σε δύο (2) κατηγορίες:

α. σε συνεργεία συνήθων οχημάτων (επιβατικών αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων) μέχρι 3,5 τόνων μικτού φορτίου ή δυνατότητας μεταφοράς μέχρι 9 ατόμων, και

β. σε συνεργεία συντήρησης και επισκευής μεγάλων και βαρέων οχημάτων άνω των 3,5 τόνων μικτού φορτίου ή δυνατότητας μεταφοράς άνω των 9 ατόμων.

2. Τα συνεργεία συντήρησης και επισκευής συνήθων οχημάτων, στα οποία εντάσσονται και τα συνεργεία μικροεπισκευών (όπως αποκατάστασης σημειακών ή τοπικών φθορών της βαφής) επιβατικών αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων, και τα συνεργεία εγκατάστασης συστημάτων αερίων, υγραερίων ή εναλλακτικών καυσίμων, ιδρύονται, μετεγκαθίστανται και λειτουργούν μέσα σε περιοχές, όπου επιτρέπεται η ίδρυση και λειτουργία επαγγελματικών εργαστηρίων χαμηλής όχλησης ή όπου δεν απαγορεύεται ρητά από τις εκάστοτε ισχύουσες πολεοδομικές διατάξεις η ίδρυση και λειτουργία συνεργείων είτε γενικής είτε συγκεκριμένης ειδικότητας. Συγκεκριμένα η θέση είναι κατάλληλη όταν βρίσκεται μέσα:

α. Σε περιοχές εντός σχεδίου πόλεως, όπου έχει καθορισθεί με τις ισχύουσες πολεοδομικές διατάξεις χρήση Γενικής Κατοικίας ή Πολεοδομικού Κέντρου, κατά τα άρθρα 3 και 4 του από 23.2.1987 προεδρικού διατάγματος (ΦΕΚ 166 Δ') ή χρήση «Κατοικία Γενική» (ΚΓ) ή «Πολεοδομικό Κέντρο» (ΠΚ) του πίνακα Ι του άρθρου 2 του π.δ. 81/1980 (ΦΕΚ 27 Α'), ανεξάρτητα από την ημερομηνία κατά την οποία εντάχθηκαν οι περιοχές αυτές στο σχέδιο πόλεως.

β. Σε περιοχές εντός σχεδίου πόλεως, όπου δεν έχει καθορισθεί χρήση γης. Στην περίπτωση αυτή, εφόσον

υπάρχει εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ), που έχει τεθεί σε ισχύ μετά την 13.6.1997 (ημερομηνία ισχύος του ν. 2508/1997) ισχύουν οι δεσμεύσεις του ΓΠΣ.

γ. Σε περιοχές εντός οικισμών προϋφισταμένων της 16.8.1923 σύμφωνα με το π.δ. 2/13.3.1981 (ΦΕΚ 138 Δ') και σε απόσταση 500 μέτρων από τα όριά τους, όπως επίσης και σε οικισμούς με πληθυσμό μέχρι 2.000 κατοίκους, σύμφωνα με το από 24.4.1985 π.δ. (ΦΕΚ 181 Δ'), και σε απόσταση 500 μέτρων από τα όρια αυτών.

δ. Στις περιοχές που αναφέρονται στις περιπτώσεις α', β' και γ' δεν επιτρέπεται η ίδρυση και λειτουργία συνεργείων μεγάλων και βαρέων οχημάτων άνω των 3,5 τόνων μικτού φορτίου ή δυνατότητας μεταφοράς άνω των 9 ατόμων.

3. Επιτρέπεται η ίδρυση και λειτουργία συνεργείων συντήρησης και επισκευής μεγάλων και βαρέων οχημάτων (άνω των 3,5 τόνων μικτού φορτίου ή δυνατότητας μεταφοράς άνω των 9 ατόμων), όπως επίσης και συνεργείων συντήρησης και επισκευής συνήθων οχημάτων, στις ακόλουθες περιοχές:

α. Σε περιοχές Βιοτεχνικού Πάρκου (ΒΙΟ.ΠΑ.) – Βιομηχανικού Πάρκου (ΒΙ.ΠΑ.) και ΒΙΟ.ΠΑ. - ΒΙ.ΠΑ. προς εξυγίανση, των άρθρων 5 και 6 του π.δ. 23.2.1987, σε περιοχές χρήσης γης «Επαγγελματική Εγκατάσταση Μη Ιδιαιτέρως Οχλούσα» (ΕΜ) και «Επαγγελματική Εγκατάσταση Οχλούσα» (ΕΟ), του πίνακα Ι του άρθρου 2 του π.δ. 81/1980 (ΦΕΚ 27 Α'), σε Βιομηχανική Περιοχή (ΒΙ.ΠΕ.) και Βιομηχανική και Επιχειρηματική Περιοχή (Β.Ε.ΠΕ.) του ν. 2545/1997 (ΦΕΚ 254 Α'), σε κάθε μορφής επιχειρηματικά πάρκα, καθώς και σε περιοχές υποδοχής χρήσεων και σε περιοχές που, από ειδικές πολεοδομικές διατάξεις, προορίζονται για την εγκατάσταση βιοτεχνικών – βιομηχανικών χαμηλής, μέσης ή υψηλής όχλησης.

β. Σε περιοχές χονδρεμπορίου του άρθρου 7 του π.δ. 23.2.1987 ή όπου σε προεδρικό διάταγμα ή υπουργική απόφαση προβλέπεται χρήση γης χονδρεμπορίου, εφόσον το συνεργείο αποτελεί υποστηρικτικό τμήμα της κύριας εμπορικής δραστηριότητας ολοκληρωμένης μονάδας που περιλαμβάνει έκθεση, ανταλλακτικά και συναφή είδη (αξεσουάρ) ή ελαστικά και σώστρα (ζάντες) αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων.

γ. Σε περιοχές εκτός σχεδίου που έχουν καθορισθεί Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου (ΖΟΕ) ή άλλες ρυθμίσεις και στις οποίες προβλέπεται η χρήση της περιοχής βιομηχανική ή βιοτεχνική ή χονδρεμπορίου.

δ. Σε περιοχές εκτός σχεδίου όλης της χώρας που δεν έχουν καθορισθεί ως ΖΟΕ, εφόσον δεν εμπίπτουν σε ειδικό καθεστώς προστασίας (όπως αρχαιολογικοί χώροι, περιοχές Natura κ.λπ.) και επιτρέπεται η χρήση από τις ισχύουσες πολεοδομικές διατάξεις της περιοχής.

4. Απαγορεύεται η εγκατάσταση συνεργείων συντήρησης και επισκευής συνήθων αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων και μεγάλων και βαρέων οχημάτων εντός των ορίων των προ του 1923 ή με πληθυσμό κάτω των 2.000 κατοίκων παραδοσιακών οικισμών ή οικισμών χαρακτηρισμένων ως ιστορικών τόπων.

5. Για τη χορήγηση της οικείας πολεοδομικής άδειας στις περιοχές εκτός σχεδίου πόλεως και εκτός οικισμών, τα συνεργεία συντήρησης και επισκευής συνήθων αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων, όπως και οι ολοκληρωμένες μονάδες (καθετοποιημένα συγκροτήμα-

τα) εμπορίας και επισκευής τους, θεωρούνται ως επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης. Τα συνεργεία επισκευής μεγάλων και βαρέων οχημάτων θεωρούνται ως ανήκοντα στα κτίρια χρήσης «Βιομηχανία – Βιοτεχνία» και εφαρμόζεται το άρθρο 4 του π.δ. της 24/31.5.1985 (ΦΕΚ 270 Δ'), όταν ανεγείρονται σε εκτός σχεδίου πόλεως περιοχή.

6. Για την ίδρυση συνεργείων της παραγράφου 5 σε υπόγειους χώρους πρέπει οι χώροι αυτοί να είναι χώροι κύριας χρήσης και να υπολογίζονται στο συντελεστή δόμησης.

Άρθρο 7

Προσαρμογή της περί συνεργείων νομοθεσίας στις πολεοδομικές απαιτήσεις

Σε περίπτωση μεταβολής της χρήσης γης, για τα συνεργεία εκείνα που έχουν λάβει άδεια ίδρυσης πριν από την ισχύ των νέων πολεοδομικών διατάξεων, προωθούνται οι σχετικές διαδικασίες αδειοδότησης μέχρι του τελικού σταδίου. Εάν επιβάλλεται από τις κείμενες διατάξεις η απομάκρυνση των συνεργείων αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων, αυτά απομακρύνονται σε διάστημα όχι μικρότερο των δώδεκα (12) ετών από την ημερομηνία ισχύος της σχετικής διάταξης. Ειδικότερα:

α) Στις περιπτώσεις που προβλέπεται από τον πολεοδομικό σχεδιασμό απομάκρυνση συνεργείων ή επιλεκτικός (χωρικά ή κατά ειδικότητα) περιορισμός τους ή απαγόρευση της ίδρυσής τους ή η απαγόρευση της κτιριακής επέκτασής τους, για την έκδοση της σχετικής πολεοδομικής πράξης απαιτείται η προηγούμενη γνώμη του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας, η οποία παρέχεται εντός τριμήνου.

β) Σε περίπτωση απαγόρευσης ίδρυσης και λειτουργίας νέων συνεργείων, εφόσον συντρέχουν λόγοι ανωτέρας βίας, επιτρέπεται η μετεγκατάσταση νομίμως υφισταμένων, με άδεια λειτουργίας αορίστου ή ορισμένου χρόνου συνεργείων στα όρια του ίδιου Δήμου ή Κοινότητας, εκτός από τις περιοχές «αμιγούς κατοικίας», υπό την προϋπόθεση της οριστικής διακοπής λειτουργίας του προϋπάρχοντος συνεργείου. Ως νομίμως υφιστάμενα συνεργεία νοούνται εκείνα που διαθέτουν άδεια ίδρυσης ή άδεια ορισμένου χρόνου κατά την έκδοση της οποίας επιτρεπόταν, από τις ισχύουσες χρήσεις γης, η λειτουργία συνεργείου στην περιοχή.

Άρθρο 8

Ρυθμίσεις ασφάλειας και πυρασφάλειας εγκαταστάσεων και εξοπλισμών αρμοδιότητας της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών

1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι όροι ασφάλειας και πυρασφάλειας των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων αρμοδιότητας της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών, όπως των πρατηρίων καυσίμων, των συνεργείων, των Ιδιωτικών ΚΤΕΟ, των Εμπορευματικών Σταθμών.

2. Στα συνεργεία που περιλαμβάνουν την ειδικότητα των μηχανικών μερών ή και των ηλεκτρικών συστημάτων αυτοκινήτων, καθώς και στα συνεργεία επισκευής μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων επιτρέπεται η εγκατάσταση συσκευής δυναμομέτρησης των κινητήρων των αυτο-

κινήτων και μοτοσυκλετών. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών ορίζεται ο τρόπος και η θέση εγκατάστασης, η τοποθέτηση και λειτουργία των συσκευών και συστημάτων δυναμομέτρησης, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

3. Η παρ. 7 του άρθρου 23 του ν. 3185/2003 (ΦΕΚ 229 Α') αντικαθίσταται ως εξής:

«7. Εργοστασιακής κατασκευής αυτοτελή μηχανήματα ή συσκευές στα οποία διενεργείται ολοκληρωμένη η εργασία για την οποία έχουν σχεδιαστεί, όπως φούρνοι βαφής αυτοκινήτων, διάταξη προεργασίας βαφής, αεροσυμπιεστής, συγκρότημα ζυγοστάθμισης, συγκρότημα ευθυγράμμισης, πλυντήριο αυτοκινήτων, επιτρέπεται να τοποθετούνται, καταλαμβάνοντας μία ή περισσότερες θέσεις, και στους νόμιμα υφιστάμενους βοηθητικούς χώρους των κτιρίων, όπως οι αποθήκες και οι εν γένει στεγασμένοι χώροι στάθμευσης, χωρίς να απαιτείται η έκδοση ή αναθεώρηση της άδειας οικοδομής, ούτε ακολουθείται η διαδικασία του άρθρου 15 του π.δ. 71/1988 (ΦΕΚ 32 Α') κατά το στάδιο έγκρισης της συμπληρωματικής μελέτης ενεργητικής πυροπροστασίας. Για την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου απαιτείται ο φορέας εκμετάλλευσης του συνεργείου να είναι κύριος ή νόμιμος κάτοχος των προαναφερόμενων βοηθητικών χώρων.

4. Η παράγραφος 2 του άρθρου 5 του ν. 1575/1985 (ΦΕΚ 207 Α') αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Ο κάτοχος της άδειας άσκησης επαγγέλματος της παρ. 4 του άρθρου 4 έχει το δικαίωμα να αναλαμβάνει όλες τις εργασίες της προηγούμενης παραγράφου, ανεξαρτήτως του αριθμού των ειδικοτήτων που περιλαμβάνει το συνεργείο.»

Άρθρο 9

Ρυθμίσεις προώθησης των σχετικών με τα εναλλακτικά καύσιμα δραστηριοτήτων των συνεργείων οχημάτων

1. Η περίπτωση ιγ' της παραγράφου 2 του άρθρου 2 του ν. 1575/1985 (ΦΕΚ 207 Α') αντικαθίσταται ως εξής:

«ιγ. Τεχνίτη συσκευών αερίων καυσίμων για την κίνηση αυτοκινήτων».

2. Η παράγραφος 14 του άρθρου 13 του π.δ. 78/1988 (ΦΕΚ 34 Α'), όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 5 του άρθρου 11 του π.δ. 38/1996 (ΦΕΚ 26 Α'), αντικαθίσταται ως εξής:

«14. Συνεργεία που ασχολούνται με την τοποθέτηση, επισκευή και συντήρηση συσκευών και εξαρτημάτων τροφοδοσίας και λειτουργίας κινητήρων με αέρια καύσιμα (συνεργεία αερίων καυσίμων για την κίνηση αυτοκινήτων), ελάχιστη ωφέλιμη επιφάνεια 70 τετραγωνικά μέτρα. Στα συνεργεία της ειδικότητας αυτής απαγορεύεται η ύπαρξη οποιουδήποτε υπόγειου χώρου ή ορόφου. Επίσης απαγορεύεται η ύπαρξη υπόγειας τάφρου επιθεώρησης.»

3. Οι άδειες άσκησης επαγγέλματος τεχνίτη συσκευών υγραερίου αυτοκινήτων, που χορηγήθηκαν με βάση τις διατάξεις του ν. 1575/1985 (ΦΕΚ 207 Α'), καθώς και οι σχετικές άδειες λειτουργίας συνεργείων υγραερίου αυτοκινήτων που χορηγήθηκαν με βάση τις διατάξεις του π.δ. 78/1988 (ΦΕΚ 34 Α') εξακολουθούν να ισχύουν.

4.α. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται κατόπιν πρότασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται τα προσόντα και η διαδικασία για την από-

κτηση και αντικατάσταση άδειας άσκησης επαγγέλματος τεχνίτη συσκευών αερίων καυσίμων για την κίνηση των αυτοκινήτων.

β. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται: α) οι όροι και οι προϋποθέσεις λειτουργίας συνεργείου υγραερίου αυτοκινήτων σε αερίων καυσίμων για την κίνηση αυτοκινήτων, β) ο χώρος, η εσωτερική διάταξη, ο μηχανολογικός εξοπλισμός, ο αριθμός και το είδος εγκατεστημένων μηχανημάτων και οργάνων για την απόκτηση άδειας λειτουργίας συνεργείου για την κίνηση αυτοκινήτων με αέρια καύσιμα, γ) οι απαγορευτικές γεινιότητες και οι αποστάσεις ασφαλείας της παραγράφου 2 του άρθρου 1 του π.δ. 78/1988, όπως ισχύει, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

Άρθρο 10

Πρώθηση εναλλακτικών καυσίμων, ίδρυση, λειτουργία και χωροθέτηση πρατηρίων υγρών καυσίμων, υγραερίου (LPG) και αερίων καυσίμων

1. Επιτρέπεται η ίδρυση και λειτουργία πρατηρίων υγραερίου, μικτών ή αμιγών, σε περιοχές όπου επιτρέπεται η ίδρυση και λειτουργία πρατηρίων υγρών καυσίμων, εφόσον η συνολική χωρητικότητα της δεξαμενής ή των δεξαμενών υγραερίου (LPG) είναι μέχρι και 18 m³ και τηρούνται οι αποστάσεις ασφαλείας των άρθρων 4 και 5, καθώς και οι λοιποί όροι του π.δ. 595/1984 (ΦΕΚ 218 Α'), όπως αυτό κάθε φορά ισχύει.

2.α. Για μικτά ή αμιγή πρατήρια υγραερίου (LPG) που λειτουργούν σε περιοχές εντός σχεδίου, όπου επιτρέπεται η ίδρυση και λειτουργία τους, μπορεί να τροποποιείται και να προσαρμόζεται η κυκλοφοριακή σύνδεσή τους, σύμφωνα με τους όρους του π.δ. 1224/1981 (ΦΕΚ 303 Α'), όπως ισχύει, χωρίς έγκριση άλλης αρχής.

β. Για την ίδρυση και λειτουργία νέων μικτών ή αμιγών πρατηρίων υγραερίου (LPG) εφαρμόζονται κατά περίπτωση τα σχεδιαγράμματα κυκλοφοριακής σύνδεσής τους, όπως αυτά καθορίζονται από το π.δ. 1224/1981 ή το β.δ. 465/1970 (ΦΕΚ 150 Α'), όπως τα τελευταία ισχύουν.

γ. Στην παράγραφο 1 του άρθρου 6 του ν. 2801/2000 (ΦΕΚ 46 Α') προστίθενται εδάφια ως εξής:

«Πρατήρια υγρών καυσίμων που μετατρέπονται σε μικτά πρατήρια υγρών καυσίμων και υγραερίου (LPG), υπό τους όρους του π.δ. 595/1984 (ΦΕΚ 218 Α'), όπως ισχύει, διατηρούν τον υπάρχοντα κόμβο σύνδεσής τους. Η άδεια λειτουργίας των πρατηρίων αυτών επεκτείνεται με την έγκριση των αναγκαίων προσθηκών και τροποποιήσεων και ανανεώνεται ως άδεια μικτού πρατηρίου.»

3.α. Η παράγραφος 1 του άρθρου 7 και η περίπτωση (α) της παραγράφου 2 του άρθρου 8 του π.δ. 595/1984 (ΦΕΚ 218 Α'), όπως ισχύει, αντικαθίστανται ως εξής:

«1. Μία (1) ή δύο (2) υπόγειες ή επιχωματωμένες δεξαμενές αποθήκευσης και παροχής υγραερίου συνολικής χωρητικότητας εκάστης όχι μικρότερης των 2 κυβικών μέτρων και μέχρι 60 κυβικών μέτρων συνολικά. Σε περίπτωση τοποθέτησης δύο δεξαμενών, αυτές πρέπει να είναι της ίδιας χωρητικότητας και των ίδιων διαστάσεων και να είναι τοποθετημένες επί του αυτού οριζόντιου επιπέδου.»

β. Το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου

8 του π.δ. 595/1984 (ΦΕΚ 218 Α'), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«Κάθε δεξαμενή, χωρητικότητας 9 m³ ή μεγαλύτερη, πρέπει να έχει μέχρι δύο (2) ανθρωποθυρίδες.»

γ. Οι αποστάσεις ασφαλείας των πινάκων 1 και 2 του άρθρου 4 και της παραγράφου 1 του άρθρου 5 του π.δ. 595/1984, όπως ισχύει, στις οποίες περιλαμβάνονται εφεξής και αυτές από τις συσκευές διανομής φυσικού αερίου, ορίζονται σε πέντε μέτρα (5,00 μ.).

δ. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται ο τρόπος εγκατάστασης και τοποθέτησης των δεξαμενών, καθώς και κάθε άλλη τεχνική προδιαγραφή για τις περιπτώσεις εγκατάστασης των δεξαμενών με χωρητικότητα έως και 18m³ και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

4. Οι διατάξεις του άρθρου 17 του ν. 1577/1985 (ΓΟΚ, ΦΕΚ 210 Α'), όπως τροποποιήθηκαν με την παρ. 1 του άρθρου 19 του ν. 2919/2001 (ΦΕΚ 128 Α'), επεκτείνονται και στις υπόγειες δεξαμενές των πρατηρίων υγρών καυσίμων, σταθμών μεγάλου μεγέθους με αντλίες και πρατηρίων υγραερίου (LPG) μικτών ή αμιγών, και αερίων καυσίμων.

5. Η μέγιστη συνολική επιφάνεια συνεργείων τοποθέτησης συσκευών υγραερίου σε αυτοκίνητα που βρίσκονται εντός πρατηρίων υγραερίου μικτών ή αμιγών, όπως ορίζεται στο εδάφιο (δ) της παραγράφου 1 του άρθρου 19 του π.δ. 595/1984 (ΦΕΚ 218 Α'), όπως ισχύει, καταργείται.

6. Οι υποχρεωτικές πινακίδες των πρατηρίων υγρών καυσίμων, υγραερίου (LPG) μικτών και αμιγών, αερίων καυσίμων και σταθμών αυτοκινήτων με αντλίες καυσίμων, όπως αυτές ορίζονται από το άρθρο 7 του ν. 3054/2002 (ΦΕΚ 230 Α'), όπως ισχύει, και από τις κατ'εξουσιοδότηση αυτού εκδοθείσες αγορανομικές διατάξεις, δεν υπάγονται στις ρυθμίσεις του ν. 2946/2001 (ΦΕΚ 224 Α'), η δε θέση τους εμφανίζεται και καθορίζεται σε σχέδια οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης, που συντάσσονται από τον κατά νόμο υπεύθυνο διπλωματούχο ή τεχνολόγο μηχανικό και εγκρίνονται από τη Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης.

7. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας ιδιωτικών πρατηρίων υγρών καυσίμων για την εξυπηρέτηση των οχημάτων και μηχανημάτων έργων (ιδιόκτητων ή συμβεβλημένων με οποιαδήποτε μορφή με τον κύριο ή κάτοχο του ιδιωτικού πρατηρίου), αλλά και των λοιπών λειτουργικών αναγκών των πάσης μορφής εργοταξίων, μεταλλείων, ορυχείων, λατομείων και άλλων εγκαταστάσεων προσωρινής λειτουργίας, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

8. Η προθεσμία για την προσαρμογή στην παράγραφο 6 του άρθρου 9 του π.δ. 118/2006 (ΦΕΚ 119 Α') παρατείνεται μέχρι 31.12.2009.

Άρθρο 11 **Ιδιωτικά ΚΤΕΟ**

1. Η παράγραφος 3 του άρθρου 34 του ν. 2963/2001 (ΦΕΚ 268 Α') αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Η ίδρυση και λειτουργία ιδιωτικών ΚΤΕΟ επιτρέπεται σε περιοχές πολεοδομικού κέντρου, μη οχλούσας βιομηχανίας – βιοτεχνίας, οχλούσας βιομηχανίας – βιοτεχνίας και χονδρεμπορίου, κατά την έννοια των άρθρων 4, 5, 6 και 7 αντίστοιχα του από 23.2/6.3.1987 π.δ. (ΦΕΚ 66 Δ'), καθώς και σε περιοχές εκτός εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων ή εκτός ορίων οικισμού προϋφισταμένων του έτους 1923 ή εκτός ορίων οικισμού οριοθετημένων σύμφωνα με τους όρους του από 24.4.1985 προεδρικού διατάγματος. Οι εγκαταστάσεις των ιδιωτικών ΚΤΕΟ εντάσσονται στην κατηγορία των «χαμηλής όχλησης» εγκαταστάσεων.»

2. Άδειες ίδρυσης, οικοδομής και λειτουργίας ιδιωτικών ΚΤΕΟ που έχουν εκδοθεί νομίμως πριν από την ισχύ της παρούσας διάταξης σε περιοχές γενικής κατοικίας ή πολεοδομικού κέντρου διατηρούνται σε ισχύ και ολοκληρώνεται η διαδικασία αδειοδότησής τους μέχρι και την άδεια λειτουργίας αυτών.

Άρθρο 12 Σταθμοί αυτοκινήτων

1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις ίδρυσης, εντός της λιμενικής ζώνης, χώρων στάσης και στάθμευσης αυτοκινήτων και πρατηρίων υγρών καυσίμων, υγραερίου και φυσικού αερίου για την αποκλειστική διάθεση καυσίμων σε σκάφη.

2. Η άδεια λειτουργίας των λειτουργούντων σταθμών υπεραστικών λεωφορείων και των σταθμών φορτηγών αυτοκινήτων για φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων του άρθρου 21 του π.δ. 79/2004 παρατείνεται μέχρι 31.12.2010.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ' ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ ΣΤΙΣ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ - ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ (ΣΜΠΕ)

Άρθρο 13 Διεύρυνση των δυνατοτήτων ίδρυσης και επιχορήγησης εμπορευματικού κέντρου

Ο ν. 3333/2005 τροποποιείται ως ακολούθως:

1. Στο άρθρο 2 προστίθεται νέο εδάφιο δ' ως εξής:

«δ. Εμπορευματικό Κέντρο δύναται να ιδρυθεί και να καταλαμβάνει περισσότερες από μία εκτάσεις, μη εφαιπόμενες μεταξύ τους, εφόσον πληρούνται σωρευτικά οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

i) η μία εκ των εκτάσεων, στην οποία υφίσταται λιμάνι ή σιδηροδρομικός σταθμός ή αεροδρόμιο, μπορεί να είναι μικρότερη των 100 στρεμμάτων,

ii) κάθε πρόσθετη έκταση να είναι μεγαλύτερη των 100 στρεμμάτων,

iii) να εξασφαλίζεται η βιώσιμη μεταφορική σύνδεση των εκτάσεων του Εμπορευματικού Κέντρου, όπως προκύπτει από τα στοιχεία που υποβάλλονται σύμφωνα με

την παράγραφο 2 του άρθρου 5 του παρόντος νόμου,

iv) όλες οι εκτάσεις του Εμπορευματικού Κέντρου να αποτελούν ένα ενιαίο λειτουργικό σύνολο.

Το σύνολο των εκτάσεων του Εμπορευματικού Κέντρου λαμβάνεται υπόψη για το χαρακτηρισμό της κατηγορίας του, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου. Οι απαιτήσεις σε μεταφορικές υποδομές και στην εξασφάλιση προσβάσεων στο μεταφορικό δίκτυο της χώρας πρέπει να εξασφαλίζονται τουλάχιστον σε μία από τις εκτάσεις που αποτελούν το ενιαίο λειτουργικό σύνολο του Εμπορευματικού Κέντρου.»

2. Η παράγραφος 2 του άρθρου 12 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«2. Η αναγκαστική απαλλοτρίωση ακινήτων, στα οποία περιλαμβάνονται και οι απαραίτητες εκτάσεις για τη σιδηροδρομική ή την οδική σύνδεση, για την ίδρυση, καθώς και για την επέκταση υφιστάμενου Εμπορευματικού Κέντρου, κηρύσσεται σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2882/2001 (ΦΕΚ 17 Α'), όπως ισχύουν. Η σχετική απόφαση εκδίδεται μετά την έκδοση της άδειας ίδρυσης και ύστερα από αιτιολογημένη εισήγηση της Εταιρείας Εμπορευματικού Κέντρου προς το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, σύμφωνα με τις διαδικασίες που ορίζονται στο ν. 2882/2001.»

3. Η περ. γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 17 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«γ) στην εκπόνηση προπαρασκευαστικών μελετών και σχεδίων υποδομών, καθώς και στην παροχή υπηρεσιών συμβούλου οι οποίες συνδέονται με την επένδυση υπό την προϋπόθεση ότι πρόκειται αποκλειστικά για μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 70/2001 της Επιτροπής (ΕΕ L 10 της 13.1.2001, σ. 33 έως 42), όπως ισχύει. Το ποσοστό ενίσχυσης των δαπανών της κατηγορίας αυτής ανέρχεται κατά μέγιστο όριο στο 50% των πραγματικών δαπανών.»

4. Η παράγραφος 3 του άρθρου 17 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«3. Δεν επιτρέπεται η εκποίηση στοιχείων εγκατάστασης και της υποδομής του Εμπορευματικού Κέντρου για τα οποία έχει ληφθεί επιχορήγηση σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος, πριν από την πάροδο πέντε (5) ετών από την ολοκλήρωση της επένδυσης, εκτός εάν πρόκειται για αντικατάσταση εξοπλισμού ή εγκατάστασης που παλαιώθηκε λόγω ραγδαίων τεχνολογικών εξελίξεων ή για μεταβίβαση, ολική ή μερική, της εγκατάστασης σε νέο επενδυτή.

Σε περίπτωση μη τήρησης των ανωτέρω όρων, η επιχορήγηση επιστρέφεται από τον επενδυτή στην αρμόδια για τη διαχείρισή της υπηρεσία.»

5. Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 18 αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Ύστερα από τη δημοσίευση της απόφασης ίδρυσης του Εμπορευματικού Κέντρου, για το οποίο έχει αποφασισθεί η επιχορήγηση, και την έκδοση της απόφασης έγκρισης περιβαλλοντικών όρων της παραγράφου 4 του άρθρου 16, ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών καλεί την επιλεγείσα Εταιρεία Εμπορευματικού Κέντρου για τη σύναψη σύμβασης με το Ελληνικό Δημόσιο.»

Άρθρο 14
Καθιέρωση της Στρατηγικής Μελέτης
Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ)

Ο ν. 3333/2005 (ΦΕΚ 91 Α΄) «Ίδρυση και λειτουργία Εμπορευματικών Κέντρων και άλλες διατάξεις» τροποποιείται ως ακολούθως:

1. Το εδάφιο ζ΄ της παραγράφου 2 του άρθρου 5 αντικαθίσταται ως εξής:

«ζ) Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ), που εκπονείται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις».

2. Η παράγραφος 1 του άρθρου 6 αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Το Εμπορευματικό Κέντρο ιδρύεται με απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθώς και Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, εφόσον αυτό βρίσκεται σε περιοχή αρμοδιότητάς του, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Η απόφαση εκδίδεται ύστερα από τήρηση της διαδικασίας διαβούλευσης με τις δημόσιες αρχές και το ενδιαφερόμενο κοινό όσον αφορά στη ΣΜΠΕ, όπως ορίζεται στην ΚΥΑ ΥΠΕΧΩΔΕ/ΕΥΠΕ/οικ.107017/28.8.2006 (ΦΕΚ 1225 Β΄), σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις για σχέδια ή προγράμματα εθνικού επιπέδου. Εάν οι ανωτέρω φορείς δεν απαντήσουν εντός της προθεσμίας που προβλέπεται από τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις για τη διαδικασία Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης (ΣΠΕ), η απόφαση μπορεί να εκδοθεί και χωρίς τη γνώμη τους.»

3. Το εδάφιο β΄ της παραγράφου 2 του άρθρου 6 αντικαθίσταται ως εξής:

«β) εγκρίνεται η ΣΜΠΕ του Εμπορευματικού Κέντρου».

4. Η παράγραφος 4 του άρθρου 6 αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Η απόφαση της παραγράφου 1 δεν απαλλάσσει την Εταιρεία Εμπορευματικού Κέντρου από την υποχρέωση τήρησης, όπου αυτό απαιτείται από τις κείμενες διατάξεις, των διαδικασιών αδειοδότησης για την υλοποίηση των απαραίτητων για τη λειτουργία του έργων και δραστηριοτήτων και την εγκατάσταση των επί μέρους δραστηριοτήτων του, όπως: η έγκριση περιβαλλοντικών όρων, η έκδοση οικοδομικών αδειών και η έκδοση άδειας εγκατάστασης και λειτουργίας των επί μέρους δραστηριοτήτων του. Για έργα και δραστηριότητες που αφορούν στην υλοποίηση και λειτουργία του Εμπορευματικού Κέντρου δεν απαιτείται η τήρηση της διαδικασίας Προκαταρκτικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης και Αξιολόγησης (ΠΠΕΑ).»

5. Η παράγραφος 5 του άρθρου 6 αντικαθίσταται ως εξής:

«5. Σε περίπτωση τροποποίησης έργου ή δραστηριότητας που προβλέπεται από την απόφαση ίδρυσης του Εμπορευματικού Κέντρου ή προσθήκης νέου έργου ή δραστηριότητας, εξετάζεται ύστερα από αίτηση της Εταιρείας του, συνοδευομένης από τα απαραίτητα δικαιολογητικά, η συμβατότητα της προτεινόμενης μεταβολής ή προσθήκης με την απόφαση ίδρυσης. Αν διαπιστωθεί συμβατότητα, εκδίδεται τροποποιητική απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων

Έργων, Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθώς και Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, εφόσον το Εμπορευματικό Κέντρο βρίσκεται σε περιοχή αρμοδιότητάς του. Εν συνεχεία τηρούνται και οι τυχόν απαιτούμενες διαδικασίες αδειοδότησης για την τροποποίηση ή προσθήκη έργου ή δραστηριότητας, κατά τα αναφερόμενα στην προηγούμενη παράγραφο.»

6. Το εδάφιο γ.ββ΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 16 καταργείται και αριθμείται το εδάφιο γ.γγ΄ ως γ.ββ΄.

7. Η περ. β΄ της παραγράφου 2 του άρθρου 16 αντικαθίσταται ως εξής:

«β) την καταλληλότητα της προτεινόμενης θέσης από άποψη χωροταξική και κυκλοφοριακή και τη δυνατότητα διασύνδεσής της με το μεταφορικό δίκτυο της χώρας και ιδιαίτερα με δίκτυα συνδυασμένων μεταφορών (σιδηροδρομικούς σταθμούς, λιμενικές εγκαταστάσεις, αεροπορικές εγκαταστάσεις).».

8. Η παράγραφος 4 του άρθρου 16 αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Προκειμένου να εκταμιευθεί η επιχορήγηση, απαιτείται η έκδοση απόφασης ίδρυσης του Εμπορευματικού Κέντρου που έχει επιλεγεί, καθώς και η έκδοση της απόφασης έγκρισης περιβαλλοντικών όρων για τα έργα και δραστηριότητες που είναι απαραίτητα για την υλοποίηση και λειτουργία του Εμπορευματικού Κέντρου ή που περιλαμβάνουν επιλέξιμες προς επιχορήγηση δαπάνες σύμφωνα με το άρθρο 17 του παρόντος. Για το σκοπό αυτόν η επιλεγείσα Εταιρεία υποβάλλει τις υπό στοιχεία ζ΄ και η΄ της παρ. 2 του άρθρου 5 μελέτες και, μετά την έκδοση της απόφασης ίδρυσης, τη ΣΜΠΕ των ως άνω έργων και δραστηριοτήτων.»

9. Η παράγραφος 5 του άρθρου 16 αντικαθίσταται ως εξής:

«5. Αν δεν μπορεί να εκδοθεί η απόφαση ίδρυσης ή η απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων της προηγούμενης παραγράφου εντός προθεσμίας που ορίζεται από την απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου, η διαδικασία της προηγούμενης παραγράφου επαναλαμβάνεται για τις επόμενες στη σειρά κατάταξης υποψήφιες Εταιρείες Εμπορευματικών Κέντρων. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών είναι δυνατόν να παραταθεί η προθεσμία υποβολής των διαφόρων δικαιολογητικών κατά χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει αυτό της αρχικής προθεσμίας.»

10. Η παράγραφος 6 του άρθρου 16 αντικαθίσταται ως εξής:

«6. Ύστερα από την έκδοση της άδειας ίδρυσης και της απόφασης έγκρισης περιβαλλοντικών όρων της παραγράφου 4 του παρόντος άρθρου, συνάπτεται σύμβαση χρηματοδότησης σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 18.»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄
ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Άρθρο 15
Έλεγχος κυκλοφορίας οχημάτων

1. Στο τέλος της παραγράφου 2 του άρθρου 1 του ν. 3446/2006 (ΦΕΚ 49 Α΄) προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Σε περίπτωση μεταφοράς ραδιενεργών υλικών, είτε

αυτή είναι δηλωμένη είτε όχι, στο Μικτό Κλιμάκιο Ελέγχου (ΜΚΕ) δύναται να συμμετέχει, εφόσον κριθεί απαραίτητο από τον επικεφαλής του ΜΚΕ, και ένα μέλος του προσωπικού της Ελληνικής Επιτροπής Ατομικής Ενέργειας (ΕΕΑΕ). Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών ορίζεται ο τρόπος και οι προϋποθέσεις συμμετοχής του μέλους του προσωπικού της Ελληνικής Επιτροπής Ατομικής Ενέργειας (ΕΕΑΕ) που συμμετέχει στο ΜΚΕ, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.»

2. Στο τέλος της παραγράφου 1.26 του άρθρου 4 του ν. 3446/2006 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Αν πρόκειται για μεταφορά ραδιενεργών υλικών, επιβάλλεται η διοικητική κύρωση της αφαίρεσης των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος και φυλάκιση τουλάχιστον έξι (6) μηνών σε όποιον συμμετέχει στη μεταφορά των υλικών αυτών.

Άρθρο 16

Εκπαιδευτές υποψήφιων οδηγών

1. Η παρ. 6 του άρθρου 94 του ν. 2696/1999 (ΦΕΚ 57 Α'), όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 85 του ν. 3542/2007 (ΦΕΚ 50 Α'), αντικαθίσταται ως εξής:

«6. α. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων και Μεταφορών και Επικοινωνιών ρυθμίζονται τα θέματα της εκπαίδευσης και κατάρτισης των υποψήφιων εκπαιδευτών υποψήφιων οδηγών, και ειδικότερα οι όροι και οι προϋποθέσεις, η διαδικασία, τα απαιτούμενα δικαιολογητικά, η σύνθεση των εξεταστικών επιτροπών και όλα τα θέματα, που αφορούν τον τρόπο εξέτασης και πιστοποίησης για τη χορήγηση διπλώματος επαγγελματικής κατάρτισης εκπαιδευτή υποψήφιων οδηγών αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών, καθώς και τις διοικητικές κυρώσεις για τους παραβάτες της απόφασης αυτής.

β. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων και Μεταφορών και Επικοινωνιών ορίζονται τα παράβολα, ο προσδιορισμός του ύψους τους και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια για την εγγραφή και φοίτηση των υποψήφιων εκπαιδευτών υποψήφιων οδηγών».

2. Είναι δυνατή η μετατροπή των αδειών ικανότητας οδήγησης υπηρεσιακού οχήματος που εκδίδονται από την Ελληνική Αστυνομία σε αντίστοιχων κατηγοριών αδειών οδήγησης αυτοκινήτων, τρίτροχων οχημάτων και μοτοσυκλετών, χωρίς θεωρητικές και πρακτικές εξετάσεις. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι όροι και προϋποθέσεις για τη μετατροπή των παραπάνω αδειών οδήγησης, εφόσον οι άδειες αυτές έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις του π.δ. 19/1995 (ΦΕΚ 15 Α').

Άρθρο 17

Κυρώσεις για παραβάσεις διατάξεων του Κ.Ο.Κ.

1. Η παράγραφος 11 του άρθρου 12 του ν. 2696/1999, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 10 του ν. 3542/2007, αντικαθίσταται ως εξής:

«11. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις των παραγράφων 1, 3, 4 και 7 τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο τετρακοσίων ευρώ. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις της παραγράφου 2 τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο τετρα-

κοσίων ευρώ. Ο οδηγός που παραβαίνει τις διατάξεις των παραγράφων 5 και 6 τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο τριακοσίων πενήντα ευρώ και επί τόπου αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδηγού, από τον βεβαιούνται την παράβαση, για δέκα (10) ημέρες και ο επιβάτης που παραβαίνει τις διατάξεις των παραγράφων 5 και 6 τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο εκατό ευρώ. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις των παραγράφων 8 και 9 τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο επτακοσίων ευρώ και, εφόσον πρόκειται για οδηγό, με επί τόπου αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδηγού, από τον βεβαιούνται την παράβαση, για τριάντα (30) ημέρες, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα. Ειδικά για τους παραβάτες των διατάξεων της παραγράφου 8 επιβάλλεται και η επί τόπου αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας για τριάντα (30) ημέρες.»

2. Στην παράγραφο 26 του άρθρου 81 του ν. 2696/1999, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 75 του ν. 3542/2007, προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Προκειμένου για λεωφορεία και φορτηγά οχήματα, το διοικητικό πρόστιμο των ογδόντα (80) ευρώ επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη του οχήματος και όχι στον οδηγό αυτού, εφόσον η παράβαση αφορά στον εφοδιασμό του οχήματος με τα κατάλληλα ελαστικά.»

Άρθρο 18

Θεωρητική εκπαίδευση και εξέταση ειδικών κατηγοριών υποψήφιων οδηγών

Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται το περιεχόμενο και η διαδικασία της θεωρητικής εκπαίδευσης και εξέτασης, κατά παρέκκλιση των ισχυουσών διατάξεων της υπουργικής απόφασης 58930/480/3.5.1999 (ΦΕΚ 526 Β'), όπως ισχύει, των αναλφάβητων πολιτών για τη χορήγηση οποιασδήποτε κατηγορίας άδειας οδήγησης.

Άρθρο 19

Επέκταση επαγγέλματος αυτοκινητιστή και οδικού μεταφορέα

Επιτρέπεται η απόκτηση δημόσιας χρήσης (ΔΧ) αυτοκινήτου οχήματος κάθε κατηγορίας, καθώς και η άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα επιβατών και εμπορευμάτων στον τομέα των εσωτερικών και διεθνών μεταφορών, σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 346/2001 (ΦΕΚ 233 Α'), και από φυσικά πρόσωπα που αποδεδειγμένα έχουν ελληνική καταγωγή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε'

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Άρθρο 20

Δημιουργία Εθνικού Συμβουλίου Σιδηροδρόμων

1. Συνιστάται Εθνικό Συμβούλιο Σιδηροδρόμων (ΕΣΣ), εφεξής καλούμενο «Συμβούλιο», με έδρα την Αθήνα.

Από την 1η Ιανουαρίου 2009 το Συμβούλιο αναλαμβάνει τις αρμοδιότητες του Ρυθμιστικού Φορέα της αγοράς των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων και των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, καθώς και την έκδοση των αδειών σιδηροδρομικής επιχείρησης, σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις.

2. Το Συμβούλιο εποπτεύεται από τον Υπουργό Μετα-

φορών και Επικοινωνιών, έχει λειτουργική και οργανωτική ανεξαρτησία και δρα ανεξάρτητα από τον Διαχειριστή Υποδομής, την Αρχή Ασφαλείας Σιδηροδρομικών Μεταφορών, την Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, καθώς και οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση, φορέα χρέωσης και φορέα κατανομής και οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, τα συμφέροντα των οποίων θα μπορούσαν να έλθουν σε σύγκρουση με την αποστολή και τις αρμοδιότητες που έχουν ανατεθεί στο Συμβούλιο.

3. Το Συμβούλιο συγκροτείται από τον Πρόεδρο και τέσσερα (4) μέλη, εκ των οποίων ο Πρόεδρος και δύο (2) μέλη προτείνονται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, ένα μέλος προτείνεται από τον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών και ένα μέλος προτείνεται από τον Υπουργό Ανάπτυξης. Ο Πρόεδρος του Συμβουλίου και τα μέλη του διορίζονται με κοινή απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Ο Πρόεδρος του Συμβουλίου και τα μέλη του πρέπει να διαθέτουν ειδική επιστημονική γνώση ή αποδεδειγμένη εμπειρία σε οικονομικά θέματα ή στο αντικείμενο των μεταφορών ή του ανταγωνισμού.

Η θητεία του Προέδρου και των μελών του Συμβουλίου είναι τριετής και μπορεί να ανανεώνεται. Αν ο Πρόεδρος ή μέλος του Συμβουλίου εκλείψει ή αποχωρήσει για οποιονδήποτε λόγο ή απολέσει την ιδιότητα βάσει της οποίας ορίστηκε, με όμοια κοινή απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών ορίζεται αντικαταστάτης.

4. Το Συμβούλιο εκπροσωπείται από τον Πρόεδρό του, ο οποίος είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης και διορίζεται με βαθμό δεύτερο (2ο) της κατηγορίας Ειδικών Θέσεων. Για το χρόνο που κατέχει τη θέση του τελεί σε αναστολή της επαγγελματικής του δραστηριότητας, και εφόσον είναι μέλος Δ.Ε.Π. ή Ε.Π. Α.Ε.Ι., σε άδεια που χορηγείται κατά το άρθρο 17 παρ. 4 περ. α' του ν. 1268/1982 (ΦΕΚ 87 Α').

5. Ο Πρόεδρος και τα μέλη του Συμβουλίου, οι σύζυγοί τους και οι συγγενείς τους, εξ αίματος ή εξ αγχιστείας, μέχρι δεύτερου βαθμού δεν επιτρέπεται να κατέχουν θέση ή να έχουν οικονομικά συμφέροντα στον Διαχειριστή Υποδομής, καθώς και σε οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση, κατασκευαστή ή προμηθευτή σιδηροδρομικών μέσων και συστημάτων όσο διαρκεί η θητεία τους, καθώς και για δύο (2) έτη από τη λήξη αυτής. Η παράβαση της απαγόρευσης αυτής κατά τη διάρκεια της θητείας τους, συνεπάγεται την έκπτωσή τους αυτοδικαίως από τη θέση που κατέχουν στο Συμβούλιο και εκδίδεται σχετική διαπιστωτική πράξη του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, η οποία ορίζει και τον αντικαταστάτη τους, χωρίς να αποκλείεται η πειθαρχική, η ποινική ή η αστική ευθύνη τους, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

6. Για τη διοικητική και γραμματειακή υποστήριξη και γενικότερα την υποβοήθηση του έργου του Συμβουλίου, συνιστάται Γραμματεία η οποία στελεχώνεται από υπαλλήλους του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, με βάση τις ετήσιες ανάγκες του Συμβουλίου.

Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται η λειτουργία, η στελέχωση και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για τη σύσταση της Γραμματείας αυτής.

7. Το Συμβούλιο για την υποβοήθηση του έργου του δύναται να απευθύνεται σε νομικούς, οικονομικούς και τεχνικούς συμβούλους σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

8. Στον Πρόεδρο του Συμβουλίου καταβάλλονται αποδοχές σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 14 του ν. 3205/2003 (ΦΕΚ 297 Α'), όπως ισχύει. Στα μέλη του Συμβουλίου καταβάλλεται αποζημίωση που καθορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 17 του ν. 3205/2003.

9. Τα έξοδα μετακίνησης, διανυκτέρευσης και άλλες δαπάνες καταβάλλονται στους δικαιούχους μέλη του Συμβουλίου, προσωπικό, συμβούλους κ.λπ. σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

10. Ο Πρόεδρος του Συμβουλίου εντός έξι (6) μηνών από τη σύστασή του υποβάλλει σχέδιο Κανονισμού Λειτουργίας, ο οποίος εγκρίνεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. Ο Κανονισμός αυτός περιλαμβάνει τους κανόνες λειτουργίας του Συμβουλίου, τα αντικείμενα ευθύνης που είναι δυνατόν να κατανεμηθούν μεταξύ των μελών και κάθε άλλο θέμα που αφορά την οργάνωση και τη λειτουργία του Συμβουλίου. Ιδίως ρυθμίζονται οι όροι και οι διαδικασίες άσκησης προσφυγών, επικοινωνίας, παρακολούθησης και συλλογής στοιχείων.

Ο Διαχειριστής Υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις υποχρεούνται να παρέχουν στο Συμβούλιο στοιχεία σχετικά με την άσκηση του έργου του.

11. Για όσα θέματα δεν ρυθμίζονται με τον παρόντα νόμο ή από τον Κανονισμό Λειτουργίας, εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας (ν. 2690/1999, ΦΕΚ 45 Α').

12. Το Συμβούλιο δημοσιεύει ετήσια έκθεση για τις δραστηριότητες του προηγούμενου έτους, η οποία περιλαμβάνει πληροφορίες για την εξέλιξη της αγοράς των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, τις σημαντικές μεταβολές στις νομοθετικές και κανονιστικές ρυθμίσεις, τους κανόνες και όρους εποπτείας και τη νομοθετική και διοικητική ρύθμιση των σιδηροδρομικών μεταφορών στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

13. Το Συμβούλιο δύναται, σε περίπτωση παραβίασης των διατάξεων της νομοθεσίας που αφορά την αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων και των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, να επιβάλλει στον Διαχειριστή Υποδομής και στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις κυρώσεις και πρόστιμα. Το είδος των κυρώσεων, το ύψος των προστίμων, το οποίο κυμαίνεται από χίλια έως ένα εκατομμύριο ευρώ, και η διαδικασία επιβολής και είσπραξης αυτών καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

14. Οι διατάξεις του άρθρου αυτού είναι ειδικές και κατ'εξουσιοδότηση οποιωνδήποτε άλλων διαφορετικών ρυθμίσεων.

15. Μέχρι τη συγκρότηση του Συμβουλίου, και το αργότερο μέχρι 31.12.2008, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος και την αναφερόμενη στην παράγραφο 1 ημερομηνίες, το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών παραμένει Ρυθμιστικός Φορέας και Φορέας Χορήγησης αδειών σιδηροδρομικής επιχείρησης, σύμφωνα με τη σχετική νομοθεσία.

Άρθρο 21
Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών
Ατυχημάτων και Συμβάντων

1. Συνιστάται Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Συμβάντων, εφεξής καλούμενη «Επιτροπή», για τη διερεύνηση ατυχημάτων και συμβάντων που αναφέρονται στο άρθρο 19 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ, με έδρα την Αθήνα. Η Επιτροπή έχει λειτουργική και διοικητική αυτοτέλεια και εποπτεύεται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών.

2. Η Επιτροπή είναι λειτουργικά και οργανωτικά ανεξάρτητη ως προς τη νομική μορφή και τη λήψη αποφάσεων από οποιονδήποτε διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομική επιχείρηση, φορέα χρέωσης, φορέα κατανομής και κοινοποιημένο οργανισμό και οποιονδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, τα συμφέροντα των οποίων θα μπορούσαν να έλθουν σε σύγκρουση με την αποστολή που έχει ανατεθεί στην Επιτροπή. Επιπλέον, είναι λειτουργικά ανεξάρτητη από την Αρχή Ασφαλείας Σιδηροδρομικών Μεταφορών και από οποιονδήποτε σιδηροδρομικό ρυθμιστικό φορέα.

3. Η Επιτροπή συγκροτείται από τον Πρόεδρο και δύο (2) μέλη, που διορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. Ο Πρόεδρος και τα μέλη της Επιτροπής διαθέτουν επιστημονική γνώση και αποδεδειγμένη εμπειρία σε τομείς που συντελούν στο έργο της Επιτροπής, όπως στο δίκαιο μεταφορών, στους κανόνες ασφαλείας μεταφορών, στις σιδηροδρομικές υποδομές και στη λειτουργία και διαχείριση της κυκλοφορίας. Η θητεία του προέδρου και των μελών είναι τριετής και μπορεί να ανανεώνεται. Αν ο Πρόεδρος ή μέλος του Συμβουλίου εκλείψει ή αποχωρήσει για οποιονδήποτε λόγο ή απωλέσει την ιδιότητα βάσει της οποίας ορίστηκε, με όμοια απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών ορίζεται ο αντικαταστάτης.

4. Η Επιτροπή εκπροσωπείται από τον Πρόεδρό της, ο οποίος είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης και διορίζεται με βαθμό δεύτερο (2ο) της κατηγορίας Ειδικών Θέσεων. Για το χρόνο που κατέχει τη θέση του τελεί σε αναστολή της επαγγελματικής του δραστηριότητας, και εφόσον είναι μέλος ΔΕΠ ΑΕΙ, σε άδεια που του χορηγείται κατά το άρθρο 17 παρ. 4 περ. Α' του ν. 1268/1982 (ΦΕΚ 87 Α'). Τα μέλη επίσης είναι αποκλειστικής απασχόλησης.

5. Κατά τη διάρκεια της θητείας τους, καθώς και για δύο (2) έτη από τη λήξη της, ο Πρόεδρος και τα μέλη της Επιτροπής, οι σύζυγοί τους και οι συγγενείς εξ αίματος ή εξ αγχιστείας μέχρι δεύτερου βαθμού δεν επιτρέπεται να κατέχουν θέση ή να έχουν οικονομικά συμφέροντα σε διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομική επιχείρηση, κατασκευαστή ή προμηθευτή σιδηροδρομικών μέσων και συστημάτων. Η παραβίαση της απαγόρευσης αυτής συνεπάγεται την έκπτωσή τους αυτοδικαίως από τη θέση που κατέχουν και εκδίδεται σχετική διαπιστωτική πράξη του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, η οποία ορίζει και τον αντικαταστάτη τους, χωρίς να αποκλείεται η πειθαρχική, ποινική ή αστική ευθύνη τους, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

6. Για τη διοικητική υποστήριξη και γενικότερα την υποβοήθηση του έργου της Επιτροπής, συνιστάται Υπηρεσιακή Μονάδα στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών σε επίπεδο αυτοτελούς Γραφείου, εφεξής καλούμενη, «Γραφείο». Το Γραφείο υπάγεται στη Γενική

Διεύθυνση Διοικητικής Υποστήριξης του Υπουργείου, στελεχώνεται από υπαλλήλους του Υπουργείου και διοικείται από τον Πρόεδρο της Επιτροπής και τον Προϊστάμενό του. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών και ύστερα από αίτηση των ενδιαφερόμενων υπαλλήλων τοποθετούνται στο ανωτέρω Γραφείο οι υπάλληλοι που το στελεχώνουν. Η αρμοδιότητα του Γραφείου αυτού συνίσταται αποκλειστικά στη διοικητική και γραμματειακή υποστήριξη της Επιτροπής.

7. Η Επιτροπή για την υποβοήθηση του έργου της δύναται να απευθύνεται σε νομικούς, οικονομικούς και τεχνικούς συμβούλους, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

8. Η Επιτροπή δύναται να χρησιμοποιεί άτομα καταλλήλως εκπαιδευμένα και πιστοποιημένα για την υποστήριξη της διερεύνησης των σιδηροδρομικών ατυχημάτων, τα οποία καλούνται Διερευνητές Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, εφεξής καλούμενα «Διερευνητές». Οι Διερευνητές αυτοί δύνανται, κατόπιν πρόσκλησης του Προέδρου της Επιτροπής, να συμμετέχουν με τα μέλη της Επιτροπής στη διεξαγωγή έρευνας ατυχήματος.

Η εκπαίδευση, τα προσόντα και οι λοιπές προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται προκειμένου ένα άτομο να επιλεγεί ως Διερευνητής, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια, ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών εντός οκτώ (8) μηνών από τη σύσταση της Επιτροπής. Στο διάστημα αυτό, ο Πρόεδρος της Επιτροπής υποβάλλει στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών προτάσεις για την εκπαίδευση και την εξέταση των υποψηφίων Διερευνητών.

9. Ο Πρόεδρος εντός έξι (6) μηνών από τη σύσταση της Επιτροπής υποβάλλει σχέδιο εσωτερικού κανονισμού λειτουργίας, ο οποίος εγκρίνεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

10. Η Επιτροπή λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις περί συλλογικών οργάνων του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας. Για όσα θέματα δεν ρυθμίζονται από τον παρόντα νόμο και τον Κανονισμό, εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας (ν. 2690/1999, ΦΕΚ 45 Α').

11. Το πόρισμα της Επιτροπής, για κάθε σιδηροδρομικό ατύχημα που διερευνά, παραδίδεται από τον Πρόεδρό της στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών.

12. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ο διαχειριστής υποδομής και, όποτε ενδείκνυται, η Αρχή Ασφαλείας Σιδηροδρομικών Μεταφορών, υποχρεούνται να αναφέρουν αμέσως στην Επιτροπή τα ατυχήματα και τα συμβάντα που αναφέρονται στο άρθρο 19 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ. Η Επιτροπή είναι υποχρεωμένη να ανταποκρίνεται αμέσως στις αναφορές αυτές και να προβαίνει στις απαραίτητες ρυθμίσεις για την έναρξη της έρευνας το αργότερο εντός μίας εβδομάδας, αφού λάβει την αναφορά σχετικά με το συγκεκριμένο ατύχημα ή συμβάν.

13. Οι δαπάνες για τη σύσταση και λειτουργία της Επιτροπής βαρύνουν παγίως τις πιστώσεις του προϋπολογισμού του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών. Στον Πρόεδρο της Επιτροπής καταβάλλονται οι αποδοχές που καθορίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 14 του ν. 3205/2003 (ΦΕΚ 297 Α'), όπως εκάστοτε ισχύουν. Στα μέλη της Επιτροπής καταβάλλεται αποζημίωση, το ύψος της οποίας καθορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 17 του ν. 3205/2003. Τα έξοδα μετακίνησης, διανυκτέρευσης, και λοιπά, καταβάλλονται στους δικαιούχους, μέλη της Επιτροπής, Διερευνητές,

τεχνικούς συμβούλους κ.λπ. σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών ρυθμίζονται τα θέματα εκπαίδευσης και εξέτασης των Διερευνητών και καθορίζονται οι κατ' αποκοπή αμοιβές τους για κάθε έρευνα που διενεργούν, καθώς και το ύψος της αμοιβής των τεχνικών συμβούλων.

Άρθρο 22
Έργα του Εθνικού Διαχειριστή
Σιδηροδρομικής Υποδομής ΑΕ

Τα όργανα που αποφασίζουν ή γνωμοδοτούν επί θεμάτων έργων ή μελετών του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος ΑΕ (ΟΣΕ Α.Ε.) δύνανται να αποφασίζουν ή να γνωμοδοτούν επί θεμάτων έργων ή μελετών της εταιρείας «Εθνικός Διαχειριστής Σιδηροδρομικής Υποδομής ΑΕ» (ΕΔΙΣΥΑΕ). Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για τα όργανα αυτά και το έργο τους.

Άρθρο 23
Προσωπικό της ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ ΑΕ

1. α. Οι άδειες οδήγησης ντηζελαμαζών και αυτοκινηταμαζών, που χορηγήθηκαν σύμφωνα με τις διατάξεις της υπ' αριθμ. Φ4/826/21/2004 (ΦΕΚ 31 Β') απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, εξισώνονται και θεωρούνται ισότιμες με τις άδειες βοηθού μηχανοδηγού Α, που χορηγήθηκαν σύμφωνα με τις διατάξεις της υπ' αριθμ. 18834/301/82 (ΦΕΚ 413 Β') κοινής υπουργικής απόφασης των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Εργασίας.

β. Οι κάτοχοι των παραπάνω αδειών, με την εξίσωσή τους, εντάσσονται πλήρως στον κλάδο έλξης όπως αυτός αναφέρεται στο άρθρο 13 του ν. 2671/1998 (ΦΕΚ 289 Α') και ισχύουν και γι' αυτούς οι υποχρεώσεις, τα καθήκοντα και τα δικαιώματα που απορρέουν από τους ισχύοντες κανονισμούς του κλάδου αυτού.

γ. Οι παραπάνω οδηγοί, προκειμένου να αποκτήσουν άδεια Μηχανοδηγού, υποβάλλονται σε εκπαίδευση για 100 εργάσιμες ημέρες στο σύνολο του τροχαίου υλικού που χρησιμοποιεί η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ και στο σύνολο της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής και σε εξέταση, σύμφωνα με τις διατάξεις της υπ' αριθμ. 18834/301/82 (ΦΕΚ 413 Β') κοινής υπουργικής απόφασης.

δ. Η παράγραφος αυτή έχει ισχύ από 21 Μαΐου 2007.

2. Υπάλληλοι της ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ ΑΕ, που συγχωνεύτηκε, δι' απορροφήσεως με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ, δύνανται να μεταταχθούν με τη διαδικασία του άρθρου 53 παρ. 2 του άρθρου 13 του ν. 2671/1998 (ΦΕΚ 289 Α') «Κύρωση Γενικού Κανονισμού Προσωπικού ΟΣΕ» στον κλάδο του προσωπικού έλξης, εφόσον πληρούν τις ειδικότερες παρακάτω προϋποθέσεις την ημέρα έκδοσης της ανακοίνωσης του Διευθυνόντος Συμβούλου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ που προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 53 παρ. 2 του άρθρου 13 του ν. 2671/1998 (ΦΕΚ 289 Α'):

α) έχουν συμπληρώσει το 35° έτος της ηλικίας τους και

β) είναι κάτοχοι απολυτηρίου λυκείου γενικής κατεύθυνσης ή ενιαίου πολυκλαδικού λυκείου ή τεχνικού ή επαγγελματικού λυκείου χωρίς ειδικότητα ή εξετάξιου γυμνασίου.

Κατά τα λοιπά εξακολουθούν να ισχύουν οι διατάξεις

του άρθρου 13 του ν. 2671/1998 και της κ.υ. απόφασης 18834/301/1982 (ΦΕΚ 413 Β') που αφορά στα προσόντα υποψήφιων μηχανοδηγών, όπως ισχύει σήμερα.

Η παράγραφος αυτή έχει ισχύ από 7 Φεβρουαρίου 2008.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ'
ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Άρθρο 24
Ρυθμίσεις για τα επιβατικά δημόσιας
χρήσης αυτοκίνητα (ΕΔΧ)

1. Στην παράγραφο 2 του άρθρου 2 του ν. 3109/2003, όπως ισχύει, προστίθενται περιπτώσεις γ' και δ' ως εξής:

«γ. Οι δήμοι Βόλου – Νέας Ιωνίας,

δ. Οι δήμοι Κατερίνης – Παραλίας».

2. Η περίπτωση γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 8 του ν. 3109/2003, όπως τροποποιήθηκε από την παράγραφο 6 του άρθρου 17 του ν. 3534/2007, αντικαθίσταται ως εξής:

«γ. Έχουν κυβισμό μηχανής τα βενζινοκίνητα τουλάχιστον 1.750 κυβικά εκατοστά και άνω, τα πετρελαιοκίνητα κυβισμό μηχανής τουλάχιστον 1.850 κυβικά εκατοστά και άνω, τα υβριδικά, τα υγραεριοκίνητα και τα φυσικού αερίου 1.200 κυβικά εκατοστά και άνω».

3. Η παρ. 5 του άρθρου 12 του ν. 3109/2003, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«5. Αν διαπιστωθεί από τα όργανα του άρθρου 21, όπως ισχύει, ότι η ειδική άδεια οδήγησης οδηγού ΕΔΧ αυτοκινήτου έχει λήξει, επιβάλλεται στον οδηγό διοικητικό πρόστιμο τριακοσίων ευρώ. Αν διαπιστωθεί από τα προαναφερόμενα όργανα ότι απασχολείται ως οδηγός ΕΔΧ αυτοκινήτου πρόσωπο, χωρίς να έχει εκδοθεί στο όνομά του ειδική άδεια οδήγησης ΕΔΧ αυτοκινήτου, επιβάλλεται χωριστά στον οδηγό και στον ιδιοκτήτη του ΕΔΧ αυτοκινήτου διοικητικό πρόστιμο δύο χιλιάδων ευρώ και αφαίρεση της άδειας κυκλοφορίας και των κρατικών πινακίδων του ΕΔΧ αυτοκινήτου για χρονικό διάστημα τριών (3) μηνών, ενώ σε περίπτωση υποτροπής και για κάθε επιπλέον φορά για χρονικό διάστημα έξι (6) μηνών.»

4. Η παράγραφος 2 του άρθρου 15 του ν. 3109/2003 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Στους παραβάτες των παραπάνω διατάξεων επιβάλλεται με απόφαση του Πειθαρχικού Συμβουλίου του άρθρου 20 διοικητικό πρόστιμο ως εξής:

α. για πρώτη φορά, τετρακόσια ευρώ,

β. για δεύτερη φορά, επτακόσια ευρώ,

γ. για τρίτη και κάθε επόμενη φορά, χίλια διακόσια ευρώ.»

5. Στο άρθρο 15 του ν. 3109/2003 προστίθενται νέες παραγράφοι 3 και 4 ως εξής:

«3. Αν ο οδηγός είναι και κύριος του ΕΔΧ αυτοκινήτου κατά ποσοστό 100%, και παραβαίνει τις διατάξεις της παραγράφου 1, επιβάλλεται σε αυτόν, με απόφαση του Πειθαρχικού Συμβουλίου του άρθρου 20, διοικητικό πρόστιμο ως εξής:

α. για πρώτη φορά, εξακόσια ευρώ,

β. για δεύτερη φορά, χίλια ευρώ,

γ. για τρίτη και κάθε επόμενη φορά, χίλια οκτακόσια ευρώ.

4. Τα παραπάνω διοικητικά πρόστιμα μπορεί να ανα-

προσαρμόζονται κάθε φορά με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.»

6. Η περίπτωση γ' του άρθρου 17 του ν. 3109/2003 διαγράφεται.

7. Το άρθρο 18 του ν. 3109/2003 αντικαθίσταται ως εξής:

«Η ειδική άδεια οδήγησης ΕΔΧ με απόφαση του οικείου Νομάρχη ανακαλείται:

α. Για χρονικό διάστημα έξι (6) μηνών, αν ο οδηγός τιμωρηθεί από Πειθαρχικό Συμβούλιο για παραβάσεις των Κανονισμών Λειτουργίας των ΕΔΧ αυτοκινήτων, όπως ισχύουν, με πέντε (5) πειθαρχικά παραπτώματα, εντός χρονικού διαστήματος δύο (2) ετών.

β. Για χρονικό διάστημα ενός (1) έτους, αν ο οδηγός τιμωρηθεί για πέντε (5) επιπλέον της παραγράφου α' πειθαρχικά παραπτώματα, εντός χρονικού διαστήματος δύο (2) ετών.

γ. Οριστικά, αν ο οδηγός τιμωρηθεί για τρίτη φορά με επιπλέον πέντε (5) όπως παραπάνω πειθαρχικά παραπτώματα στο ίδιο χρονικό διάστημα, καθώς και σε περίπτωση οδήγησης ΕΔΧ αυτοκινήτου κατά το χρονικό διάστημα που του έχει ανακληθεί προσωρινά η ειδική άδεια οδήγησης και σε περίπτωση τελεσίδικης καταδίκης για ένα από τα αδικήματα του εδαφίου α' του άρθρου 17.»

8. Η παράγραφος 7 του άρθρου 4 του π.δ. 363/1995 (ΦΕΚ 193 Α'), η οποία προστέθηκε με την παρ. 2 του άρθρου 21 του ν. 3109/2003, αντικαθίσταται ως εξής:

«7. Εφόσον ο έλεγχος γίνεται σε ΕΔΧ αυτοκίνητο και, κατ' εφαρμογή των προηγούμενων παραγράφων, παραδοθεί στον οδηγό του οχήματος αντίγραφο εκθέσεως με την εντολή για ανεφοδιασμό Κάρτας Ελέγχου Κausαερίων (ΚΕΚ), αφαιρούνται η άδεια κυκλοφορίας και οι κρατικές πινακίδες του οχήματος και αποδίδονται με την προσκόμιση της νέας ΚΕΚ. Αρμόδια για την αφαίρεση όργανα είναι αυτά της Ελληνικής Αστυνομίας και τα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου.»

9. Συνιστάται στην έδρα κάθε Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Δευτεροβάθμιο Πειθαρχικό Συμβούλιο, το οποίο είναι αρμόδιο για την εξέταση ενστάσεων κατά αποφάσεων του Πειθαρχικού Συμβουλίου του άρθρου 20 του ν. 3109/2003, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 12 του ν. 3446/2006 (ΦΕΚ 49 Α'). Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Εσωτερικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθορίζονται η σύνθεση, ο κανονισμός λειτουργίας του, οι διοικητικές κυρώσεις και ποινές, η διαδικασία επιβολής αυτών, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

10. Σε περίπτωση μετεγκατάστασης των κατοίκων τοπικού διαμερίσματος δήμου, εξαιτίας φυσικών καταστροφών, απαλλοτριώσεων ή για κάθε λόγο ανωτέρας βίας, σε άλλα τοπικά διαμερίσματα του ίδιου ή άλλου δήμου, παρέχεται η δυνατότητα στους κατόχους άδειας ΕΔΧ αυτοκινήτου μεταφοράς της έδρας σε άλλο τοπικό διαμέρισμα ή στην έδρα του ίδιου Δήμου.

11. Επιτρέπεται η αντικατάσταση κυκλοφορούντων επιβατηγών δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων, που έχουν έδρα την πρωτεύουσα του νομού, εξαιρουμένου του νομού Αττικής, με καινούργη ή μεταχειρισμένα της τελευταίας διετίας, του έτους θέσης σε κυκλοφορία μη συμπεριλαμβανομένου, άνω των 3.000 κυβικών εκατοστών, χωρίς μετρητή (λιμουζίνα). Η κυκλοφορία και το μεταφορικό έργο αυτών διέπεται από τις διατάξεις της υπ' αριθ. Δ/123020/1963 (ΦΕΚ 156 Β') απόφασης του Υπουργού Συγκοινωνιών. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών

και Επικοινωνιών καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις, ο αριθμός των ΕΔΧ αυτοκινήτων της κατηγορίας αυτής που απαιτείται να τεθεί σε κυκλοφορία κατά νομό, τα προσόντα των οδηγών και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

12. Η δεύτερη παράγραφος 8 του άρθρου 17 του ν. 3534/2007 (ΦΕΚ 40 Α') αναριθμείται σε 9 και οι παράγραφοι 9 και 10 λαμβάνουν αντίστοιχα αριθμό σειράς 10 και 11.

Άρθρο 25 Ρυθμίσεις για τις ΚΤΕΛ ΑΕ

1. Στο τέλος της παρ. 6 του άρθρου 3 του ν. 2963/2001 (ΦΕΚ 268 Α') προστίθενται εδάφια, που έχουν ως εξής:

«Κατ' εξαίρεση των διατάξεων του κ.ν. 2190/1920 ο Πρόεδρος, ο Αντιπρόεδρος και τα λοιπά μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου εκλέγονται από τους μετόχους της ΚΤΕΛ Α.Ε. για τετραετή θητεία. Ο αριθμός των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου κάθε ΚΤΕΛ Α.Ε. ορίζεται από τρία (3) έως επτά (7) μέλη σύμφωνα με το καταστατικό της εταιρείας.

Με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της ΚΤΕΛ Α.Ε. ορίζεται ο Διευθύνων Σύμβουλος της Εταιρείας, ο οποίος είναι ένας από τα μέλη αυτού.

Οι υποψηφιότητες, μαζί με απόσπασμα ποινικού μητρώου, υποβάλλονται στη Γραμματεία του ΚΤΕΛ μέχρι της 12ης μεσημβρινής της προηγούμενης της Γενικής Συνέλευσης ημέρας και στη συνέχεια συντάσσεται ενιαίο ψηφοδέλτιο.

Για την εκλογή του Προέδρου, του Αντιπροέδρου και των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου συγκροτείται:

- α. ενιαίο ψηφοδέλτιο για την εκλογή του Προέδρου
- β. ενιαίο ψηφοδέλτιο για την εκλογή Αντιπροέδρου και αναπληρωτή αυτού και
- γ. ενιαίο ψηφοδέλτιο για την εκλογή των λοιπών μελών του Διοικητικού Συμβουλίου και ισάριθμων αναπληρωματικών.

Ως εκλεγέντες θεωρούνται οι υποψήφιοι που πέτυχαν κατά σειρά πλειοψηφία, ενώ ως αναπληρωτές αυτών, εκτός του Προέδρου για τον οποίο δεν προβλέπεται εκλογή αναπληρωτή, λογίζονται αυτοί που κατά σειρά έπονται των προηγούμενων.

Σε περίπτωση παραίτησης ή θανάτου ή φυσικής ή νομικής ανικανότητας του Προέδρου ή του Αντιπροέδρου ή μελών του Διοικητικού Συμβουλίου σε αριθμό μεγαλύτερο των αναπληρωματικών ο οικείος Νομάρχης προσφεύγει στο αρμόδιο δικαστήριο.»

2. Στην παράγραφο 2 του άρθρου 4 του ν. 2963/2001 (ΦΕΚ 268 Α') προστίθεται περίπτωση ε', που έχει ως εξής:

«3. Είναι δυνατή η εκτέλεση και κάθε άλλου είδους μεταφορικού έργου, εφόσον πληρούνται οι εκάστοτε απαιτούμενες από το νόμο ειδικές προϋποθέσεις.»

3. Το άρθρο 28 του ν. 2963/2001 (ΦΕΚ 268 Α') αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 28 Αποζημίωση οργάνων ΚΤΕΛ

1. Στον Πρόεδρο, στον Αντιπρόεδρο και στα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου κάθε ΚΤΕΛ καταβάλλεται μηνιαία αποζημίωση, η οποία βαρύνει τον προϋπολογισμό του ΚΤΕΛ και καθορίζεται από τη Γενική Συνέλευση.

2. Ειδικότερα για τον Πρόεδρο του ΚΤΕΛ η παραπάνω αποζημίωση δεν μπορεί να είναι μικρότερη του μισθού που αντιστοιχεί στο βαθμό λογιστή χωρίς πτυχίο, εγγάμου με δύο παιδιά και με τριακονταετή προϋπηρεσία, για όσα ΚΤΕΛ έχουν ενταγμένα στη δύναμή τους πάνω από τριάντα πέντε (35) λεωφορεία. Για τα ΚΤΕΛ που έχουν στη δύναμή τους δώδεκα (12) μέχρι τριάντα πέντε (35) λεωφορεία, το ύψος της αποζημίωσης αυτής δεν μπορεί να είναι μικρότερο του ποσού που αντιστοιχεί στο εξήντα τοις εκατό (60%) του ως άνω μισθού και για τα ΚΤΕΛ που έχουν στη δύναμή τους κάτω από δώδεκα (12) λεωφορεία στο τριάντα τοις εκατό (30%) του ίδιου μισθού.

3. Οι μετά την 31.12.1985 διατελέσαντες Πρόεδροι του Διοικητικού Συμβουλίου κάθε αστικού ή υπεραστικού ΚΤΕΛ, καθώς και οι εφεξής διατελούντες, επί τρεις (3) τουλάχιστον τριετίες, λαμβάνουν μηνιαία χορηγία, μετά τη συμπλήρωση του 60ού έτους της ηλικίας τους, η οποία θα βαρύνει τον ειδικό λογαριασμό του ΚΤΕΛ 1% της περίπτωσης γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 13 του ν. 2963/2001, εφόσον παραμένουν μέτοχοι αυτού.

Η μηνιαία αυτή χορηγία ορίζεται ίση με το ογδόντα (80%) των μισθών της παραγράφου 2 του παρόντος κατά περίπτωση.

4. Οι μετά την 31.12.1995 διατελέσαντες Πρόεδροι των Πανελλαδικών Ομοσπονδιών των ΚΤΕΛ ΠΟΑΥΣ και ΠΟΑΣ, του Πανελλαδικού Αλληλοασφαλιστικού Συνεταιρισμού Ιδιοκτητών Αυτοκινήτων Συν Π.Ε., του Αλληλοασφαλιστικού Συνεταιρισμού Βορείου Ελλάδος και Θεσσαλίας Συν Π.Ε. και του ΚΣΑΥΛΕ, καθώς και οι εφεξής διατελούντες επί τρεις (3) τουλάχιστον τριετίες, λαμβάνουν μηνιαία χορηγία, η οποία θα βαρύνει τον προϋπολογισμό των φορέων αυτών.

Η μηνιαία αυτή χορηγία ορίζεται ίση με το ογδόντα τοις εκατό (80%) του μισθού Προέδρου ΚΤΕΛ, όπως αυτός καθορίζεται σύμφωνα με το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 2 του παρόντος.

5. Οι διατάξεις των παραγράφων 1, 2 και 3 του παρόντος άρθρου ισχύουν και για τους Προέδρους των ΚΤΕΛ Α.Ε.».

4. Στο τέλος της παραγράφου 1 του άρθρου 31 του ν. 2963/2001 προστίθεται περίπτωση γ' που έχει ως εξής:

«γ. σε περίπτωση διακοπής κυκλοφορίας λόγω λήξης του προβλεπόμενου ορίου ηλικίας κυκλοφορίας του λεωφορείου για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των τεσσάρων (4) μηνών».

5. Οι παράγραφοι 1, 2 και 5 του άρθρου 8 του ν. 3446/2006 (ΦΕΚ 49 Α') εφαρμόζονται αναλόγως στα λεωφορεία και επιβατικά δημόσιας χρήσης (ΕΔΧ) αυτοκίνητα.

Άρθρο 26

Όριο ηλικίας οδηγών λεωφορείων και ΕΔΧ

1. Οι απασχολούμενοι ως οδηγοί της περίπτωσης γ' της παραγράφου 2 του άρθρου 14 του ν. 2963/2001 (ΦΕΚ 268 Α') και του πρώτου εδαφίου της περίπτωσης δ' της παραγράφου 8 του άρθρου 20 του ν. 3185/2003 (ΦΕΚ 229 Α'), οι οποίοι έχουν συμπληρώσει το 65ο έτος της ηλικίας τους, μπορούν να ανανεώσουν την ειδική άδεια οδήγησης για δύο επιπλέον έτη. Η ανανέωση αυτή γίνεται μετά από γνωμάτευση της δευτεροβάθμιας Ιατρικής Επιτροπής της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, όπως ορίζεται στο π.δ. 165/1996 (ΦΕΚ 15 Α'). Η δευτε-

ροβάθμια Ιατρική Επιτροπή υποχρεούται να συνέλθει και να αποφανθεί το αργότερο εντός τριμήνου από την κατάθεση αίτησης ανανέωσης της άδειας του αιτούντος, κατά τη διάρκεια του οποίου τριμήνου παρατείνεται η ισχύς της υπάρχουσας άδειας.

2. Οι παραβάτες των διατάξεων της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο πεντακοσίων ευρώ, κατά τη διαδικασία του άρθρου 104 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2996/1999, ΦΕΚ 57 Α'), όπως ισχύει, και αφαίρεση της άδειας οδήγησης για είκοσι (20) ημέρες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ' **ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

Άρθρο 27 **Επιτροπή Αεροπορικού Κώδικα**

1. Συνιστάται επταμελής Ειδική Επιτροπή με αποστολή την αναμόρφωση του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου (ν. 1815/1988, ΦΕΚ 250 Α') σύμφωνα με τη διαδικασία της παρ. 6 του άρθρου 76 του Συντάγματος. Τα μέλη και ο γραμματέας της Επιτροπής της ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, που εκδίδεται εντός ενός (1) μηνός από τη δημοσίευση του νόμου αυτού.

2. Η Επιτροπή συγκροτείται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών και αποτελείται από:

α. Τον Πρόεδρο ή έναν Αντιπρόεδρο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, εν ενεργεία ή εν συντάξει, ως Πρόεδρο.

β. Τον Νομικό Σύμβουλο, που υπηρετεί στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, ή άλλο μέλος του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, ως Αντιπρόεδρο.

γ. Δύο (2) μέλη Διδακτικού Ερευνητικού Προσωπικού (ΔΕΠ), το ένα με ειδίκευση στο Δίκαιο των Μεταφορών και το άλλο με ειδίκευση στο Ευρωπαϊκό Δίκαιο, με επιθυμητή, εξειδίκευση στο δίκαιο αεροπορικών μεταφορών.

δ. Δύο (2) ανώτατους ή ανώτερους υπαλλήλους της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.), εν ενεργεία ή εν συντάξει, ειδικευμένους σε αντικείμενα που ρυθμίζει ο Κώδικας.

ε. Έναν (1) ανώτατο ή ανώτερο εν ενεργεία ή εν συντάξει αξιωματικό της Πολεμικής Αεροπορίας με ειδικότητα Ελεγκτή Αεράμυνας και εξειδίκευση στον τομέα της εναέριας κυκλοφορίας, εναέριου χώρου και αεροδρομίων ως εκπρόσωπο του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας.

Γραμματέας της Επιτροπής ορίζεται ανώτερος υπάλληλος της Υ.Π.Α., πτυχιούχος Ιδρύματος Ανώτατης Εκπαίδευσης ή ισότιμου ιδρύματος.

3.α. Ο Πρόεδρος της Επιτροπής δύναται κατά περίπτωση να καλεί εκπροσώπους Υπουργείων και άλλους εμπειρογνώμονες για τη συμμετοχή τους στις συνεδριάσεις της Επιτροπής, προκειμένου να εκφέρουν τη γνώμη τους – χωρίς δικαίωμα ψήφου – επί θεμάτων της αρμοδιότητάς τους.

β. Η Επιτροπή, κατά την εκτέλεση του έργου της, θα εξετάσει και το έργο που καταρτίσθηκε από την προηγούμενη Επιτροπή, που συστάθηκε με τη διάταξη του άρθρου 36 του ν. 2912/2001 (ΦΕΚ 94 Α'), όπως τροποποιήθηκε με τη διάταξη του άρθρου 13 του ν. 3082/2002 (ΦΕΚ 316 Α') και συγκροτήθηκε με τις απο-

φάσεις Δ10/Α/25887/1776/4.7.2002 (ΦΕΚ 889 Β΄) και Δ10/10/44234/3025/4.7.2002 (ΦΕΚ 1464 Β΄) του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

4. Η Επιτροπή οφείλει, εντός έξι (6) μηνών από τον ορισμό των μελών της, να ολοκληρώσει το προσχέδιο του Κώδικα. Το προσχέδιο, με μέριμνα του Προέδρου, διαβιβάζεται στον Διοικητή της ΥΠΑ, ο οποίος οφείλει να διατυπώσει παρατηρήσεις μέσα σε ένα μήνα από την παραλαβή του προσχεδίου. Στη συνέχεια με μέριμνα του Προέδρου το προσχέδιο προωθείται:

α. Στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), μέσω της Μόνιμης Αντιπροσωπείας της Ελλάδας στον Οργανισμό αυτόν.

β. Στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, μέσω της Μόνιμης Ελληνικής Αντιπροσωπείας στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Μέσα σε ένα μήνα από τη λήψη των σχολίων και παρατηρήσεων η Επιτροπή υποβάλλει το οριστικό σχέδιο Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών.

5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι αμοιβές του Προέδρου, των μελών και του γραμματέα της Επιτροπής. Οι δαπάνες αυτές βαρύνουν τον προϋπολογισμό της ΥΠΑ.

6. Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί να παρατείνει το χρόνο περάτωσης του έργου της Επιτροπής μέχρι τρεις (3) μήνες, κατόπιν αιτιολογημένης εισήγησης του Προέδρου της.

Άρθρο 28 **Διεθνές Αεροδρόμιο Ηρακλείου**

Η Γενική Γραμματεία Δημόσιων Έργων του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων αναλαμβάνει την αρμοδιότητα ολοκλήρωσης των μελετών και περαιτέρω υλοποίησης του έργου «Διεθνές Αεροδρόμιο Ηρακλείου» που θα κατασκευασθεί στο Καστέλλι του Νομού Ηρακλείου Κρήτης. Οι σχετικές αρμοδιότητες, που αναφέρονται σε εκκρεμείς συμβάσεις καθώς και διαδικασίες ανάθεσης, μεταβιβάζονται από την 1.5.2008 στο ως άνω Υπουργείο, το οποίο αποτελεί από τότε και στο εξής την αναθέτουσα αρχή και εργοδότη των συμβάσεων. Με απόφασή του ο Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων καθορίζει τις υπηρεσίες του Υπουργείου που θα αναλάβουν τη διεκπεραίωση της διαδικασίας ανάθεσης και εκτέλεσης του έργου.

Άρθρο 29 **Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων** **και Ασφάλειας Πτήσεων**

Στην παράγραφο 3 του άρθρου 5 του ν. 2912/2001 (ΦΕΚ 94 Α΄) προστίθενται περιπτώσεις ως εξής:

- «η. ηλεκτρονική ή πληροφορική
- θ. μετεωρολογία
- ι. ιατρική.»

Άρθρο 30 **Προσωπικό της Μονάδας Μελετών και Διερεύνησης** **Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων**

1. Το τέταρτο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 6 του

ν. 2912/2001 (ΦΕΚ 94 Α΄) τροποποιείται από ισχύος του ν. 2912/2001 ως εξής:

«Οι αποσπάσεις της παρούσης παραγράφου δεν μπορούν να έχουν διάρκεια μεγαλύτερη των τριών (3) ετών με δυνατότητα παράτασης για χρονικό διάστημα μέχρι την πλήρωση των αντιστοίχων οργανικών θέσεων της Μονάδας από μόνιμο προσωπικό.»

2. Η παρ. 8 του άρθρου 6 του ν. 2912/2001 αναριθμείται σε παράγραφο 9 και προστίθεται νέα παράγραφος 8 ως εξής:

«8.α. Οι υπάλληλοι που προσλαμβάνονται ή μετατάσσονται στη Μονάδα Μελετών και Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων λαμβάνουν τις αποδοχές του Μέρους Α΄ του ν. 3205/2003, όπως εκάστοτε ισχύει, καθώς και την ειδική πρόσθετη αμοιβή της παραγράφου 6 του άρθρου 6 του ν. 2912/2001 (ΦΕΚ 94 Α΄).

β. Για τους μετατασσόμενους εφαρμόζονται συμπληρωματικά οι διατάξεις της παραγράφου 3 του άρθρου 20 του ν. 2515/1997 (ΦΕΚ 154 Α΄).»

Άρθρο 31 **Συμφωνία μεταξύ Ευρωπαϊκής Κοινότητας** **και Ελβετικής Συνομοσπονδίας**

Οι περιπτώσεις α΄ και β΄ της παρ. 7 του άρθρου 40 του ν. 2065/1992 (ΦΕΚ 113 Α΄), όπως αντικαταστάθηκαν με την παρ. 1 του άρθρου 16 του ν. 2892/2001 (ΦΕΚ 46 Α΄), αντικαθίστανται ως εξής:

«α. Για επιβάτες με τελικό προορισμό αερολιμένες χώρων μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.), του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας, τέλος δώδεκα (12) ευρώ.

β. Για επιβάτες με τελικό προορισμό αερολιμένες χώρων εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.), Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) και Ελβετικής Συνομοσπονδίας, τέλος είκοσι δύο (22) ευρώ.»

Άρθρο 32 **Συμβάσεις παροχής υπηρεσιών καθαρισμού**

Στο άρθρο 37 του ν. 2072/1992 (ΦΕΚ 125 Α΄) προστίθεται εδάφιο που έχει ως ακολούθως:

«Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών δύναται να αναθέτει, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, το έργο της καθαριότητας των εγκαταστάσεων των Αερολιμένων και των Ραδιοβοηθημάτων της χώρας που υπάγονται στην αρμοδιότητα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, σε συνεργεία παροχής υπηρεσιών καθαρισμού, ανεξάρτητα από το ύψος της δαπάνης πλήρωσης των κενών οργανικών θέσεων του αντίστοιχου κλάδου ή ειδικότητας.»

Άρθρο 33 **Ειδικό επίδομα υπαλλήλων της ΥΠΑ**

Στην παράγραφο Β3 του άρθρου 8 του ν. 3205/2003 (ΦΕΚ 297 Α΄) προστίθεται εδάφιο που έχει ως ακολούθως:

«Επίσης στα ως άνω καταργούμενα επιδόματα, αμοιβές και αποζημιώσεις δεν περιλαμβάνεται η ειδική αποζημίωση που προβλέπεται από τις διατάξεις του ν.δ. 2900/1954 (ΦΕΚ 153 Α΄), όπως τροποποιήθηκε με το ν.δ. 512/1970 (ΦΕΚ 91 Α΄).»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η΄ ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 34

Ρυθμίσεις για το προσωπικό του ΟΑΣΑ και των ΕΦΣΕ

Στο άρθρο 6 του ν. 2669/1998 «Οργάνωση και λειτουργία των Αστικών Συγκοινωνιών στην περιοχή Αθηνών – Πειραιώς και Περιχώρων» (ΦΕΚ 283 Α΄), όπως ισχύει, προστίθεται παράγραφος 20, που έχει ως εξής:

«20. Για τη μετάταξη ή μεταφορά προσωπικού κίνησης και τεχνικού προσωπικού του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (ΟΑΣΑ) και των Εκτελεστικών Φορέων Συγκοινωνιακού Έργου (ΕΦΣΕ) σε άλλο φορέα, εφόσον αυτή επιτρέπεται κατ’ εφαρμογή γενικών διατάξεων, απαιτείται και σύμφωνη γνώμη του Δ.Σ. του φορέα στον οποίο ο προς μετάταξη ή μεταφορά υπάλληλος ανήκει.»

Άρθρο 35 Θέματα Ο.Τ.Ε.Κ.

1.α. Οι εκπαιδευτικοί που υπηρετούν ή υπηρέτησαν ως Καθηγητές αναπληρωτές ή ωρομίσθιοι στις εκπαιδευτικές μονάδες του Ο.Τ.Ε.Κ. και έχουν συμπληρώσει προϋπηρεσία είκοσι τεσσάρων (24) μηνών τα τελευταία πέντε (5) έτη μέχρι 30.9.2007, προσλαμβάνονται εφεξής, κατ’ απόλυτη προτεραιότητα, ως αναπληρωτές στις εκπαιδευτικές μονάδες του Ο.Τ.Ε.Κ., με σειρά που εξαρτάται από τη συνολική προϋπηρεσία σε αυτές και σε ποσοστό 50% των εκάστοτε προκηρυσσόμενων θέσεων καθηγητών.

1.β. Κατ’ εξαίρεση, όσοι εκπαιδευτικοί υπηρέτησαν ως αναπληρωτές ή ωρομίσθιοι στις εκπαιδευτικές μονάδες του Ο.Τ.Ε.Κ. κατά τις εκπαιδευτικές περιόδους 2006-2007 και 2007-2008, εμπίπτουν στις διατάξεις της παραπάνω παραγράφου 1α, ανεξάρτητα από τη συνολική τους προϋπηρεσία.

2. α) Από την έναρξη της εκπαιδευτικής περιόδου 2008 – 2009 και εφεξής, οι διορισμοί εκπαιδευτικών τεχνικών θεμάτων σε κενές οργανικές θέσεις των Σχολών Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης του Ο.Τ.Ε.Κ. πραγματοποιούνται ως εξής:

αα) σε ποσοστό 60% από εκπαιδευτικό προσωπικό που διορίζεται σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παρ. 4 του άρθρου 23 του ν.3105/2003,

ββ) σε ποσοστό 40% από τους εκπαιδευτικούς της παρ.1 του παρόντος άρθρου, με σειρά που εξαρτάται από τη συνολική εκπαιδευτική προϋπηρεσία τους στον Οργανισμό.

β) Κατ’ εξαίρεση, όσοι εκπαιδευτικοί τεχνικών μαθημάτων, είναι εγγεγραμμένοι στον πίνακα αναπληρωτών που έχει καταρτιστεί επί τη βάση των διατάξεων της παραγράφου 1 του άρθρου 53 του ν. 3105/2003 και έχουν συμπληρώσει πραγματική προϋπηρεσία αναπληρωτή εκπαιδευτικού τουλάχιστον τριάντα (30) μηνών, έχοντας υπηρετήσει τουλάχιστον μια εκπαιδευτική περίοδο κατά την τελευταία τριετία (2005-2008) και έως 30.9.2008, διορίζονται κατ’ προτεραιότητα σε κενές οργανικές θέσεις ανά κατηγορία και κλάδο κατά τη σειρά προϋπηρεσίας όπως αναγράφονται στον πίνακα, το αργότερο μέχρι την εκπαιδευτική περίοδο 2012-2013. Οι εναπομένουσες θέσεις καταλαμβάνονται όπως περιγράφεται στην περίπτωση α΄ της παρούσας παραγράφου.

Άρθρο 36 Έναρξη ισχύος

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

Αθήνα, 4 Σεπτεμβρίου 2008

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ	ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
Πρ. Παυλόπουλος	Γ. Αλογοσκούφης
ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ	ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
Ευάγ.-Β. Μειμαράκης	Χρ. Φώλιας
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ	ΕΘΝΙΚΗΣ ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ
Γ. Σουφλιάς	Ευρ. Στυλιανίδης
ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ	ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ
Φ. Πάλλη - Πετραλιά	Σ. Χατζηγάκης
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
Αρ. Σπηλιωτόπουλος	Κ. Χατζηδάκης
ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, ΑΙΓΑΙΟΥ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ	
Γ. Βουλγαράκης	

Αριθμ. 166/12/2008

ΕΚΘΕΣΗ

Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους (άρθρο 75 παρ. 1 του Συντάγματος)

στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών «Ρυθμίσεις για θέματα μεταφορών»

Ι. Με τις διατάξεις του υπόψη νομοσχεδίου ρυθμίζονται θέματα: α) μεταφορών, που σχετίζονται με την προετοιμασία του περιβάλλοντος, β) οδικής ασφάλειας, γ) σιδηροδρομικών, οδικών και αεροπορικών μεταφορών, καθώς και διάφορα άλλα θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών. Ειδικότερα προτείνονται τα ακόλουθα:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

1.α. Προβλέπεται ότι για την κωδικοποίηση της, σχετικής με τα θέματα μεταφορών, νομοθεσίας, καταρτίζεται από επιτροπές που συγκροτούνται, με αποφάσεις του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, «βοήθημα τεκμηρίωσης».

β. Το «βοήθημα τεκμηρίωσης», που περιλαμβάνει σε ενιαίο κείμενο νόμους και κανονιστικές διοικητικές πράξεις κ.λπ. σε θέματα μεταφορών, δεν έχει νομική ισχύ, συνιστά απλό βοήθημα και δεν δεσμεύει τις αρχές.

γ. Με τις προαναφερόμενες αποφάσεις καθορίζεται το έργο που ανατίθεται στις ανωτέρω επιτροπές και οι λοιπές αναγκαίες λεπτομέρειες.

δ.ι) Οι αμοιβές των μελών των επιτροπών και της γραμματείας τους, καθορίζονται με κ.υ.α..

ii) Η σχετική δαπάνη βαρύνει τις πιστώσεις του Ειδικού Λογαριασμού του ν.δ. 638/1970. (άρθρο 1)

2. Παρέχεται ειδική εξουσιοδότηση για την ενσωμάτωση, με κ.υ.α., στην εθνική νομοθεσία: i) των πράξεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που αφορούν στη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος (παρ. 2 των άρθρων 21 των Οδηγιών 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου και 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου),

ii) των κοινωνικών διατάξεων περί δραστηριοτήτων οδικών μεταφορών [Οδηγίες της Ε.Ε. για την εφαρμογή των Κανονισμών (ΕΟΚ) 3820/1985 και 3831/1985 του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης κ.λπ.].

(άρθρα 2 και 3)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

1.α. Συνιστάται στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, εννεαμελής διαρκής επιτροπή για θέματα «πράσινων» μεταφορών, η οποία προτείνει και προωθεί προς υλοποίηση μέτρα για καθαρότερες και φιλικότερες προς το περιβάλλον μεταφορές.

β. Με υπουργική απόφαση ορίζονται ο πρόεδρος και τα μέλη της επιτροπής και ρυθμίζεται ο τρόπος λειτουργίας της.

γ.ι) Στα μέλη και τον γραμματέα της επιτροπής καταβάλλεται μηνιαία αποζημίωση, η οποία καθορίζεται, με κ.υ.α.. Ειδικά η αποζημίωση (αποδοχές) του Προέδρου της επιτροπής, που παρέχει τις υπηρεσίες του με καθεστώς πλήρους απασχόλησης, καθορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 14 του ν.3205/2003.

ii) Οι σχετικές δαπάνες βαρύνουν τις πιστώσεις του Ειδικού Λογαριασμού του ν.δ. 638/1970. (άρθρο 4)

2.α.ι) Επεκτείνεται η εφαρμογή του θεσμού της Κάρας Ελέγχου Καυσαερίων (Κ.Ε.Κ.) σε όλες τις κατηγορίες κυκλοφορούντων οχημάτων συμπεριλαμβανομένων των μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων.

ii) Με κ.υ.α., οι οποίες εκδίδονται εντός της οριζόμενης προθεσμίας, καταρτίζεται ανά νομαρχία το πρόγραμμα για τον έλεγχο των κυκλοφορούντων οχημάτων. Με όμοια πράξη προσδιορίζονται οι οριακές τιμές εκπομπών καυσαερίων των δικύκλων, η μεθοδολογία ελέγχου, η μορφή και το περιεχόμενο της Κ.Ε.Κ. των δικύκλων κ.λπ..

β. Επανακαθορίζονται οι κυρώσεις που επιβάλλονται στους οδηγούς οχημάτων, για παραβάσεις σχετικές με την Κ.Ε.Κ..

Ειδικότερα:

i) Στους οδηγούς οχημάτων για τα οποία διαπιστώνεται ότι ο έλεγχος καυσαερίων είναι ανέφικτος, με υπαιτιότητα του ιδιοκτήτη ή κατόχου του οχήματος, επιβάλλεται, ως ποινή, η ακύρωση της Κ.Ε.Κ..

ii) Αναπροσαρμόζεται σε 50 και 300 ευρώ (από 29,35 και 146,74 ευρώ, αντίστοιχα, που προβλέπεται σήμερα) το ύψος των επιβαλλόμενων, κατά περίπτωση, χρηματι-

κών προστίμων για παραβάσεις της παρ. 1 του άρθρου 3 του π.δ. 363/1995.

iii) Για την κυκλοφορία φορτηγού οχήματος χωρίς ισχύουσα Κ.Ε.Κ., επιβάλλονται, εφεξής, υπό τις οριζόμενες προϋποθέσεις, οι κυρώσεις της παρ. 1 του άρθρου 15 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2696/1999) [αντί χρηματικού προστίμου ύψους εκατόν πενήντα (150) ευρώ που προβλέπεται σήμερα]. (άρθρο 5)

3.α. Τα συνεργεία συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων, διακρίνονται σε συνεργεία: i) συνήθων οχημάτων μέχρι 3,5 τόνων μικτού φορτίου ή δυνατότητας μεταφοράς μέχρι 9 ατόμων και ii) συντήρησης και επισκευής μεγάλων και βαρέων οχημάτων, με ανώτερο φορτίο και μεταφορική ικανότητα.

β. Καθορίζονται οι περιοχές στις οποίες επιτρέπεται η: i) ίδρυση, μετεγκατάσταση και λειτουργία των συνεργείων: αα) συνήθων οχημάτων, στα οποία εντάσσονται και τα συνεργεία μικροεπισκευών επιβατικών αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων, ββ) εγκατάσταση συστημάτων αερίων, υγραερίων ή εναλλακτικών καυσίμων,

ii) χωροθέτηση των συνεργείων συντήρησης και επισκευής μεγάλων και βαρέων οχημάτων, καθώς και οι συγκεκριμένες θέσεις που είναι κατάλληλες προς τούτο.

γ. Καθορίζεται ο τρόπος αντιμετώπισης των προαναφερόμενων συνεργείων για τη χορήγηση της αναγκαίας πολεοδομικής άδειας σε περιοχές εκτός σχεδίου πόλεως. (άρθρο 6)

4. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη συνέχιση της λειτουργίας των συνεργείων αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων, την απομάκρυνση και τη μετεγκατάσταση ή τον επιλεκτικό περιορισμό αυτών, καθώς και με την απαγόρευση της κτιριακής επέκτασής τους, σε περίπτωση μεταβολής της χρήσης γης στην περιοχή όπου έχουν εγκατασταθεί. (άρθρο 7)

5.α. Οι όροι ασφάλειας και πυρασφάλειας των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων που υπάγονται στην αρμοδιότητα της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθορίζονται εφεξής με κ.υ.α..

β.ι) Επιτρέπεται η εγκατάσταση από τα συνεργεία που περιλαμβάνουν την ειδικότητα των μηχανικών μερών ή / και των ηλεκτρικών συστημάτων αυτοκινήτων, καθώς από τα συνεργεία επισκευής μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων, συσκευής δυναμομέτρησης των κινητήρων των αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών.

ii) Με υπουργική απόφαση ρυθμίζονται ο τρόπος, η θέση και τα ειδικότερα θέματα σχετικά με την τοποθέτηση και τη λειτουργία των συστημάτων και των συσκευών αυτών. (άρθρο 8)

6.α. Η ειδικότητα του «τεχνίτη συσκευών αερίων καυσίμων για την κίνηση αυτοκινήτων» αντικαθιστά την υφιστάμενη ειδικότητα του «τεχνίτη συσκευών υγραερίων αυτοκινήτων».

β. Οι άδειες άσκησης επαγγέλματος τεχνίτη συσκευών υγραερίων αυτοκινήτων καθώς και οι σχετικές άδειες λειτουργίας συνεργείων υγραερίου αυτοκινήτων που έχουν χορηγηθεί βάσει της κείμενης σχετικής νομοθεσίας (ν. 1575/1985 και π.δ. 78/1988) εξακολουθούν να ισχύουν.

γ. Με αποφάσεις του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών:

i) Καθορίζονται: αα) τα προσόντα και η διαδικασία για

την απόκτηση άδειας άσκησης επαγγέλματος τεχνίτη συσκευών αερίων καυσίμων για την κίνηση αυτοκινήτων, ββ) η διαδικασία για την αντικατάσταση των υφιστάμενων αδειών άσκησης επαγγέλματος και λειτουργίας συνεργείου υγραερίου αυτοκινήτων.

ii) Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τον απαιτούμενο μηχανολογικό εξοπλισμό κ.λπ., για τη χορήγηση άδειας λειτουργίας συνεργείου, για την κίνηση αυτοκινήτων με αέρια καύσιμα.

iii) Επανακαθορίζονται οι απαγορεύσεις που προβλέπονται από τις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 1 του π.δ. 78/1988, σχετικά με την ίδρυση και λειτουργία των συνεργείων αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων. (άρθρο 9)

7.α. Επιτρέπεται η ίδρυση και λειτουργία πρατηρίων υγραερίου, μικτών ή αμιγών, σε περιοχές όπου επιτρέπεται η ίδρυση και λειτουργία πρατηρίων υγρών καυσίμων και πετρελαίου, υπό τις οριζόμενες προϋποθέσεις.

β. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την: i) κυκλοφοριακή σύνδεση πρατηρίων: αα) υγρών καυσίμων που μετατρέπονται σε μικτά πρατήρια υγρών καυσίμων και υγραερίου (LPG), ββ) υγραερίου (LPG) μικτών και αμιγών.

γ.ι) Τροποποιούνται διατάξεις του π.δ. 595/1984, που ρυθμίζει τους όρους και τις προϋποθέσεις για την εγκατάσταση και λειτουργία πρατηρίων διανομής υγραερίου, όσον αφορά στις τεχνικές προδιαγραφές των δεξαμενών αποθήκευσης και παροχής υγραερίου και στις ελάχιστες αποστάσεις ασφαλείας μεταξύ των χαρακτηριστικών στοιχείων των πρατηρίων, καθώς και μεταξύ αυτών και των λοιπών στοιχείων των πρατηρίων. Οι αποστάσεις αυτές ισχύουν εφεξής και για τις συσκευές διανομής φυσικού αερίου.

ii) Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθορίζονται οι λεπτομέρειες για τον τρόπο εγκατάστασης και τοποθέτησης, καθώς και οι τεχνικές προδιαγραφές των δεξαμενών με χωρητικότητα έως και 18 m³.

δ. Παρέχεται η δυνατότητα τοποθέτησης, σε ακάλυπτους χώρους οικοπέδων, και υπόγειων δεξαμενών των πρατηρίων υγρών καυσίμων, σταθμών μεγάλου μεγέθους με αντλίες και πρατηρίων υγραερίου (LPG) μικτών ή αμιγών και αερίων καυσίμων.

ε. Καταργείται ο υφιστάμενος περιορισμός ως προς τη μέγιστη συνολική επιφάνεια του κτιρίου, που κατασκευάζεται σε πρατήρια υγραερίου (μικτά ή αμιγή), για τη στέγαση συνεργείου τοποθέτησης συσκευών υγραερίου σε αυτοκίνητα.

στ. Οι υποχρεωτικές πινακίδες, που τοποθετούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3054/2002, σε πρατήρια υγρών καυσίμων, υγραερίου (LPG) μικτών και αμιγών, αερίων καυσίμων και σταθμών αυτοκινήτων με αντλίες καυσίμων, δεν υπάγονται στις ρυθμίσεις του ν. 2946/2001 περί υπαίθριας διαφήμισης.

ζ. Οι όροι και οι προϋποθέσεις, για την ίδρυση και λειτουργία ιδιωτικών πρατηρίων υγρών καυσίμων για την εξυπηρέτηση των οχημάτων, μηχανημάτων έργων και των λοιπών λειτουργικών αναγκών εργοταξίων, μεταλλείων, ορυχείων, λατομείων και άλλων εγκαταστάσεων προσωρινής λειτουργίας, καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

η. Παρατείνεται, μέχρι την 31.12.2009, η προθεσμία για την προσαρμογή των πρατηρίων υγρών καυσίμων, στα οποία έχει χορηγηθεί άδεια λειτουργίας ή ίδρυση ή έγκριση κυκλοφοριακής σύνδεσης πριν από την 16.6.2006 (ημερομηνία δημοσίευσης και έναρξης ισχύος

του π.δ. 118/2006), στις προδιαγραφές που έχουν καθοριστεί με την παρ. 6 του άρθρου 9 του διατάγματος αυτού, για το σύστημα ελέγχου διαρροών καυσίμου.

(άρθρο 10)

8.α. Τροποποιούνται οι διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 34 του ν. 2963/2001 που ρυθμίζουν θέματα σχετικά με την χωροθέτηση των ιδιωτικών ΚΤΕΟ.

β. Ορίζεται ότι οι άδειες ίδρυσης, οικοδομής και λειτουργίας που έχουν εκδοθεί πριν από την έναρξη ισχύος του υπό ψήφιση νόμου σε περιοχές γενικής κατοικίας ή πολεοδομικού κέντρου διατηρούνται σε ισχύ και ολοκληρώνεται η διαδικασία αδειοδότησής τους μέχρι και την άδεια λειτουργίας αυτών. (άρθρο 11)

9.α. Παρέχεται η εξουσιοδότηση για τον καθορισμό, με κ.υ.α., των όρων και των προϋποθέσεων για την ίδρυση χώρων στάσης και στάθμευσης αυτοκινήτων και πρατηρίων υγρών καυσίμων, υγραερίου και φυσικού αερίου, εντός της λιμενικής ζώνης, που λειτουργούν αποκλειστικά, για τη διάθεση καυσίμων σε σκάφη.

β. Παρατείνονται, από την λήξη τους (1.3.2008) και μέχρι την 31.12.2010, οι άδειες που έχουν χορηγηθεί για τη λειτουργία σταθμών υπεραστικών λεωφορείων και σταθμών φορτηγών αυτοκινήτων για φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων. (άρθρο 12)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

1. Τροποποιούνται ορισμένες διατάξεις του ν. 3333/2005, που ρυθμίζει θέματα σχετικά με την ίδρυση, εγκατάσταση και λειτουργία Εμπορευματικών Κέντρων και προβλέπονται τα εξής:

α.ι) Καθορίζονται οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται, σωρευτικά, προκειμένου να είναι δυνατή η ίδρυση Εμπορευματικού Κέντρου, το οποίο καταλαμβάνει περισσότερες από μία εκτάσεις, μη εφαιπόμενες μεταξύ τους.

ii) Για το χαρακτηρισμό της κατηγορίας του Εμπορευματικού Κέντρου λαμβάνεται υπόψη το σύνολο των εκτάσεών του.

iii) Εν προκειμένω, οι απαιτήσεις για μεταφορικές υποδομές και την εξασφάλιση πρόσβασης στο μεταφορικό δίκτυο της χώρας, πρέπει να εξασφαλίζονται τουλάχιστον σε μία (1) από τις εκτάσεις που αποτελούν το ενιαίο λειτουργικό σύνολο του Εμπορευματικού Κέντρου.

β.ι) Η αναγκαστική απαλλοτρίωση ακινήτων, περιλαμβανομένων και των απαραίτητων για τη σιδηροδρομική ή την οδική σύνδεση, για την ίδρυση και την επέκταση υφιστάμενου Εμπορευματικού Κέντρου, κηρύσσονται, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2882/2001 όπως εκάστοτε ισχύουν.

ii) Καθορίζεται η διαδικασία έκδοσης της σχετικής απόφασης απαλλοτρίωσης.

γ. Επανακαθορίζονται οι επιλέξιμες δαπάνες για την επιχορήγηση επενδυτικού σχεδίου ίδρυσης και λειτουργίας Εμπορευματικού Κέντρου, με την προσθήκη σε αυτές και των δαπανών που αφορούν στην: i) εκπόνηση και των προπαρασκευαστικών μελετών, ii) παροχή υπηρεσιών συμβούλου, οι οποίες συνδέονται με την επένδυση, εφόσον πρόκειται για συγκεκριμένες μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις. Το ποσοστό ενίσχυσης των δαπανών της κατηγορίας αυτής ανέρχεται, κατά μέγιστο όριο, στο 50% των πραγματικών δαπανών.

δ.ι) Μειώνεται κατά δύο (2) έτη, το χρονικό διάστημα εντός του οποίου απαγορεύεται η εκποίηση στοιχείων εγκατάστασης και υποδομής του Εμπορευματικού Κέντρου, για τα οποία έχει ληφθεί επιχορήγηση.

ii) Παρέχεται η δυνατότητα εκποίησης στοιχείων εξοπλισμού ή εγκατάστασης Εμπορευματικού Κέντρου και πριν από την παρέλευση του ανωτέρω χρονικού διαστήματος, εφόσον πρόκειται για αντικατάσταση εξοπλισμού ή εγκατάστασης που παλαιώθηκε ή για μεταβίβαση της εγκατάστασης, εν μέρει ή στο σύνολό της, σε νέο επενδυτή.

iii) Σε περίπτωση μη τήρησης των προαναφερομένων, οι επενδυτές οφείλουν να επιστρέψουν τις επιχορηγήσεις που έλαβαν στην αρμόδια, για τη διαχείρισή τους, υπηρεσία.

ε. Η σύμβαση για την ίδρυση Εμπορευματικού Κέντρου συνάπτεται μετά από την έκδοση και της απόφασης έγκρισης περιβαλλοντικών όρων.

2.α. Προσαρμόζονται, προς τη σχετική κοινοτική νομοθεσία, οι διατάξεις του ν. 3333/2005, όσον αφορά στις περιβαλλοντικές μελέτες και εγκρίσεις που απαιτούνται για την ίδρυση και λειτουργία των Εμπορευματικών Κέντρων.

β. Επανακαθορίζεται η διαδικασία έκδοσης της κ.υ.α. για την ίδρυση Εμπορευματικού Κέντρου.

γ. Για τα έργα και δραστηριότητες που αφορούν στην υλοποίηση και λειτουργία του Εμπορευματικού Κέντρου δεν απαιτείται η τήρηση της διαδικασίας Προκαταρκτικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης και Αξιολόγησης.

δ. Ρυθμίζονται εκ νέου τα θέματα που αναφέρονται στην τροποποίηση έργου ή δραστηριότητας που προβλέπεται από την απόφαση ίδρυσης του Εμπορευματικού Κέντρου ή προσθήκης νέου έργου ή δραστηριότητας.

ε. i) Απαραίτητη προϋπόθεση για την εκταμίευση της επιχορήγησης αποτελεί εφεξής και η έκδοση της απόφασης έγκρισης περιβαλλοντικών όρων για τα έργα και τις δραστηριότητες που είναι απαραίτητα για την ίδρυση και λειτουργία του Εμπορευματικού Κέντρου ή που περιλαμβάνουν επιλέξιμες προς επιχορήγηση δαπάνες.

ii) Για το σκοπό αυτόν η εταιρεία που έχει επιλεγεί υποχρεούται να υποβάλλει μετά την έκδοση της απόφασης ίδρυσης και εγκατάστασης του Εμπορευματικού Κέντρου, τη Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Σ.Μ.Π.Ε.) των ως άνω έργων και δραστηριοτήτων.

στ. Παρέχεται η δυνατότητα παράτασης, με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, της αρχικής προθεσμίας για την υποβολή των δικαιολογητικών, που απαιτούνται για την εκταμίευση της επιχορήγησης, και για χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει αυτό της αρχικής προθεσμίας.

ζ. Η σύμβαση για την επιχορήγηση Εμπορευματικού Κέντρου συνάπτεται μετά και από την έκδοση της απόφασης έγκρισης περιβαλλοντικών όρων. (άρθρα 13-14)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄

1.α. Παρέχεται η δυνατότητα συμμετοχής στα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου (Μ.Κ.Ε.) που συνιστώνται στις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 3446/2006, για τον έλεγχο της εν γένει κυκλοφορίας των οχημάτων και ενός εκπροσώπου της Ελληνικής Επιτροπής Ατομικής Ενέργειας, σε περίπτωση που διενεργείται έλεγχος σε οχήματα που μεταφέρουν ραδιενεργά υλικά και κρίνεται τούτο απαραίτητο από τον επικεφαλής του Μ.Κ.Ε..

β. Ο τρόπος, οι προϋποθέσεις και τα ειδικότερα θέματα σχετικά με τη συμμετοχή του ανωτέρω στα Μ.Κ.Ε., ρυθμίζονται με κ.υ.α..

γ. Επανακαθορίζονται οι διοικητικές κυρώσεις που επι-

βάλλονται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή ή τον οδηγό οχήματος, κατά περίπτωση, για τη διενέργεια μεταφοράς με φορτηγό όχημα ραδιενεργών υλικών χωρίς το πιστοποιητικό Α.Δ.Ρ.. Ειδικότερα στους προαναφερόμενους επιβάλλεται, εκτός από το προβλεπόμενο πρόστιμο 2.000 ευρώ η διοικητική κύρωση της αφαίρεσης των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος. Περαιτέρω, σε όσους εξ αυτών συμμετέχουν στην εν λόγω μεταφορά επιβάλλεται και ποινή φυλάκισης τουλάχιστον έξι (6) μηνών. (άρθρο 15)

2.α. Η ρύθμιση των θεμάτων, που αφορούν στην εκπαίδευση και κατάρτιση των υποψηφίων εκπαιδευτών υποψηφίων οδηγών, τους όρους και τις προϋποθέσεις, τη διαδικασία, τα απαιτούμενα δικαιολογητικά, τη σύνθεση των εξεταστικών επιτροπών, τον τρόπο εξέτασης και πιστοποίησης για τη χορήγηση διπλώματος επαγγελματικής κατάρτισης εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών, γίνεται εφεξής με κ.υ.α. (αντί υπουργικής απόφασης που προβλέπεται σήμερα). Με όμοιο τρόπο καθορίζονται, επίσης, τα παράβολα και το ύψος τους για την εγγραφή και φοίτηση, καθώς και οι διοικητικές κυρώσεις που επιβάλλονται στους παραβάτες των διατάξεων της απόφασης αυτής.

β. i) Παρέχεται η δυνατότητα μετατροπής, υπό προϋποθέσεις, των αδειών ικανότητας οδήγησης υπηρεσιακού οχήματος, που εκδίδονται από την Ελληνική Αστυνομία, με αντίστοιχες άδειες οδήγησης αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών κ.λπ. χωρίς θεωρητικές και πρακτικές εξετάσεις.

ii) Με κ.υ.α. καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για την εν λόγω μετατροπή. (άρθρο 16)

3.α. Επανακαθορίζονται οι διοικητικές κυρώσεις που επιβάλλονται για παραβάσεις των κανόνων οδικής συμπεριφοράς, που θεσπίστηκαν με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Γ΄ (άρθρο 12 κ.ε.) του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.) (ν. 2696/1999) και αναφέρονται στη χρήση ζωνών ασφαλείας και προστατευτικού κράνους. Ειδικότερα, μειώνεται, από 350 σε 100 ευρώ, το ύψος του διοικητικού προστίμου που επιβάλλεται για την μη χρήση ζωνών ασφαλείας και κράνους στους επιβάτες αυτοκινήτων και στους επιβάτες μοτοποδηλάτων, μοτοσυκλετών και τρίτροχων οχημάτων χωρίς κουβούκλιο, αντίστοιχα.

β. Αποσαφηνίζεται ότι το διοικητικό πρόστιμο ύψους 80 ευρώ, που προβλέπεται για την κυκλοφορία οχημάτων χωρίς τους προβλεπόμενους μηχανισμούς, εξαρτήματα, συστήματα κ.λπ. επιβάλλεται εφεξής, σε περίπτωση οδήγησης λεωφορείου ή φορτηγού οχήματος χωρίς κατάλληλα ελαστικά, στον ιδιοκτήτη και όχι στον οδηγό αυτού. (άρθρο 17)

4. Το περιεχόμενο και η διαδικασία της θεωρητικής εκπαίδευσης και εξέτασης των αναλφάβητων πολιτών για τη χορήγηση οποιασδήποτε κατηγορίας άδειας οδήγησης, καθορίζεται, κατά παρέκκλιση των ισχυουσών διατάξεων, με υπουργική απόφαση. (άρθρο 18)

5. Επιτρέπεται η απόκτηση δημόσιας χρήσης (Δ.Χ.) αυτοκινήτου οχήματος κάθε κατηγορίας, καθώς και η άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα επιβατών και εμπορευμάτων στον τομέα των εσωτερικών και διεθνών μεταφορών, και από φυσικά πρόσωπα που αποδεδειγμένα έχουν ελληνική καταγωγή. (άρθρο 19)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄

1.α. Συνιστάται Εθνικό Συμβούλιο Σιδηροδρόμων (Ε.Σ.Σ.), με έδρα την Αθήνα, στο οποίο ανατίθενται από 1.1.2009 οι αρμοδιότητες που ασκεί σήμερα το Υπουρ-

γείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, ως Ρυθμιστικός Φορέας της αγοράς των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων και των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, και ως Φορέας Χορήγησης αδειών σιδηροδρομικής επιχείρησης.

β. Το Ε.Σ.Σ. έχει λειτουργική και διοικητική αυτοτέλεια και εποπτεύεται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών.

γ. Καθορίζονται η συγκρότηση του Ε.Σ.Σ., η διαδικασία διορισμού των μελών του, τα απαιτούμενα προσόντα αυτών και η διάρκεια της θητείας τους.

δ.ι) Ο πρόεδρος είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης και διορίζεται με βαθμό 2ο της κατηγορίας των Ειδικών Θέσεων. Για όσο χρόνο δε κατέχει τη θέση του, τελεί σε αναστολή της επαγγελματικής του δραστηριότητας.

ii) Σε περίπτωση ορισμού, ως Προέδρου του Συμβουλίου, μέλους Δ.Ε.Π. ή ΕΠ Α.Ε.Ι., αυτός τελεί σε άδεια που χορηγείται σύμφωνα με τις διατάξεις της περ. Α παρ. 4 του άρθρου 17 του ν. 1268/1982.

ε. Καθορίζονται, επίσης, τα ασυμβίβαστα προς την ιδιότητα του προέδρου και του μέλους του Ε.Σ.Σ., καθώς και των συζύγων και συγγενών αυτών εξ αίματος και εξ αγχιστείας μέχρι δεύτερου βαθμού.

στ. Συνιστάται Γραμματεία, για τη διοικητική και γραμματειακή υποστήριξη του Ε.Σ.Σ., που στελεχώνεται από υπαλλήλους του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

ζ. Παρέχεται η δυνατότητα στο Συμβούλιο, να απευθύνεται σε συμβούλους (νομικούς, οικονομικούς, τεχνικούς κ.λπ.) για την υποβοήθηση του έργου του.

η.ι) Στον Πρόεδρο του Συμβουλίου καταβάλλονται αποδοχές σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 14 του ν. 3205/2003, όπως ισχύουν.

ii) Στα μέλη του Συμβουλίου καταβάλλεται αποζημίωση που καθορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 17 του ν. 3205/2003.

iii) Καταβάλλονται, επίσης, στους δικαιούχους (μέλη του Συμβουλίου, στο προσωπικό, τους συμβούλους, κ.λπ.) έξοδα μετακίνησης, διανυκτέρευσης και άλλες δαπάνες, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

θ. Προβλέπεται η σύνταξη, εντός της οριζόμενης προθεσμίας, Κανονισμού Λειτουργίας του Συμβουλίου, ο οποίος εγκρίνεται με υπουργική απόφαση και ρυθμίζει συγκεκριμένα θέματα.

ι. Ρυθμίζονται λοιπά θέματα λειτουργίας του Συμβουλίου, το οποίο δημοσιεύει, ετησίως, έκθεση, όσον αφορά στις δραστηριότητες του προηγούμενου έτους.

ια.ι) Παρέχεται η δυνατότητα στο Ε.Σ.Σ. να επιβάλλει κυρώσεις και πρόστιμα στον Διαχειριστή Υποδομής και στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για την παραβίαση των διατάξεων της σχετικής, με την αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, (συμπεριλαμβανομένων και των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών) νομοθεσίας.

ii) Το είδος των επιβαλλόμενων κυρώσεων, το ύψος των προστίμων που κυμαίνεται από 1.000 – 1.000.000 ευρώ και η διαδικασία επιβολής και είσπραξης αυτών, καθορίζεται με κ.υ.α..

ιβ. Μέχρι τη συγκρότηση του Ε.Σ.Σ., και το αργότερο μέχρι 31.12.2008, οι αρμοδιότητες του Ρυθμιστικού Φορέα και του Φορέα Χορήγησης αδειών σιδηροδρομικής επιχείρησης, εξακολουθούν να ασκούνται από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών. (άρθρο 20)

2.α. Επαναλαμβάνονται οι διατάξεις του άρθρου 18, του π.δ. 160/2007, που αναφέρονται στη λειτουργία της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Συμβάντων, η οποία συστάθηκε με τις διατάξεις αυτές, για τη διερεύνηση των ατυχημάτων και συμβάντων του άρθρου 19 της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 2004.

β. Περαιτέρω, εισάγονται ορισμένες νέες ρυθμίσεις με τις οποίες προβλέπονται τα ακόλουθα: i) Η Επιτροπή απολαμβάνει λειτουργικής ανεξαρτησίας τόσο από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών όσο και από οποιονδήποτε σιδηροδρομικό ρυθμιστικό φορέα.

ii) Επανακαθορίζονται τα απαιτούμενα προσόντα του προέδρου και των μελών της Επιτροπής.

iii) Τα θέματα σχετικά με την εκπαίδευση, τα προσόντα κ.λπ. των Διερευνητών ορίζονται, εφεξής, με υπουργική απόφαση.

iv) Στον Πρόεδρο της Επιτροπής καταβάλλονται αποδοχές που καθορίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 14 του ν. 3205/2003, όπως εκάστοτε ισχύουν.

ν) Στα μέλη της επιτροπής καταβάλλεται αποζημίωση, το ύψος της οποίας καθορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 17 του ν. 3205/2003. Έξοδα μετακίνησης, διανυκτέρευσης και λοιπές δαπάνες καταβάλλονται στους δικαιούχους, μέλη της Επιτροπής, διερευνητές, τεχνικούς συμβούλους κ.λπ., σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία. (άρθρο 21)

3.α. Παρέχεται η δυνατότητα στα όργανα που αποφασίζουν ή γνωμοδοτούν επί θεμάτων που σχετίζονται με έργα και μελέτες της ανώνυμης εταιρείας «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.» (Ο.Σ.Ε. Α.Ε.) να αποφασίζουν ή γνωμοδοτούν και για τα έργα ή τις μελέτες της εταιρείας «Εθνικός Διαχειριστής Σιδηροδρομικής Υποδομής Α.Ε.» (Ε.ΔΙ.Σ.Υ. Α.Ε.).

β. Σχετικές λεπτομέρειες για την εφαρμογή της ρύθμισης, καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. (άρθρο 22)

4. Επαναλαμβάνονται και αποκτούν ισχύ νόμου, αναδρομικά από την 21.5.2007 και την 25.2.2008, οι αριθμ. Φ4/ΟΙΚ/29898/2371/21.5.2007 και Φ4/1189/121/7.2.2008 αποφάσεις του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, με τις οποίες: i) οι άδειες οδήγησης νηζελαμαξών και αυτοκινηταμαξών εξισώνονται και θεωρούνται ισότιμες με τις άδειες βοηθού μηχανοδηγού Α', ii) παρέχεται η δυνατότητα στους υπαλλήλους της ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ Α.Ε. που συγχωνεύτηκε δια απορροφήσεως με την ΤΡΑΙΝΟ-ΣΕ Α.Ε., να μεταταχθούν στον κλάδο του προσωπικού έλξης με τη διαδικασία του άρθρου 13 του ν. 2671/1998, εφόσον πληρούνται συγκεκριμένες προϋποθέσεις. (άρθρο 23)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ'

1.α. Ως ενιαία διοικητική μονάδα, για την εφαρμογή των διατάξεων που αφορούν στα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα, νοούνται εφεξής και οι δήμοι: i) Βόλου-Ν. Ιωνίας και ii) Κατερίνης-Παραλίας.

β.ι) Παρέχεται η δυνατότητα κυκλοφορίας ως επιβατικών δημόσιας χρήσης (Ε.Δ.Χ.) των αυτοκινήτων φυσικού αερίου με κυβισμό μηχανής 1.200 κυβικά εκατοστά και άνω, υπό τις οριζόμενες λοιπές προϋποθέσεις.

ii) Ομοίως είναι δυνατή η κυκλοφορία ως Ε.Δ.Χ. και των υγραεριοκίνητων αυτοκινήτων με κυβισμό μηχανής 1.200-1.750 κυβικά εκατοστά.

γ. Επανακαθορίζονται οι διοικητικές κυρώσεις της

παρ. 5 του άρθρου 12 του ν. 3109/2003, που επιβάλλονται για παραβάσεις σχετικές με την ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου. Ειδικότερα:

i) Επιβάλλεται, διοικητικό πρόστιμο, ύψους τριακοσίων (300) ευρώ, στους οδηγούς Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, στην περίπτωση που έχει λήξει η ειδική άδεια οδήγησης που έχει χορηγηθεί σ' αυτούς.

ii) Επανακαθορίζονται τα διοικητικά μέτρα που επιβάλλονται σε περίπτωση που ο οδηγός Ε.Δ.Χ. δεν διαθέτει ειδική άδεια οδήγησης. Ειδικότερα: αα) αυξάνεται το ύψος του επιβαλλόμενου στον οδηγό του αυτοκινήτου διοικητικού προστίμου από χίλια (1.000) σε δύο χιλιάδες (2.000) ευρώ, ββ) επιβάλλεται το διοικητικό μέτρο της αφαίρεσης της άδειας κυκλοφορίας του αυτοκινήτου μετά των κρατικών πινακίδων αυτού για χρονικό διάστημα τριών (3) μηνών.

iii) Επανακαθορίζονται τα διοικητικά μέτρα που επιβάλλονται στην περίπτωση υποτροπής. Ειδικότερα: αα) καταργείται η επιβολή διοικητικού προστίμου ύψους 2.000 ευρώ στον οδηγό του οχήματος που προβλέπεται σήμερα, ββ) αυξάνεται, από τρεις (3) σε έξι (6) μήνες, το χρονικό διάστημα αφαίρεσης των στοιχείων κυκλοφορίας των αυτοκινήτων, γγ) καταργείται το διοικητικό μέτρο της οριστικής ανάκλησης της ειδικής άδειας οδήγησης των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, σε περίπτωση εκ νέου υποτροπής.

δ.ι) Αυξάνονται τα όρια του διοικητικού προστίμου (από 300-1.000 ευρώ σε 400-1.200 ευρώ) που επιβάλλεται στους οδηγούς Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων που δεν τηρούν τις οριζόμενες στο άρθρο 15 του ν. 3109/2003 υποχρεώσεις.

ii) Το ανωτέρω πρόστιμο, που κλιμακώνεται ανάλογα με τη συχνότητα της παράβασης, μπορεί να αναπροσαρμόζεται με υπουργική απόφαση.

ε.ι) Επανακαθορίζονται οι κυρώσεις που επιβάλλονται στον οδηγό και κύριο Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, που παραβαίνει τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 15 του ν. 3109/2003. Ειδικότερα, επιβάλλεται, ως ποινή, αντί της αφαίρεσης των πινακίδων διοικητικό πρόστιμο, ως ακολούθως: αα) 600 ευρώ την πρώτη φορά, ββ) 1.000 ευρώ τη δεύτερη και γγ) 1.800 ευρώ την τρίτη και κάθε επόμενη φορά.

ii) Παρέχεται η δυνατότητα αναπροσαρμογής του ανωτέρω προστίμου με υπουργική απόφαση.

στ. Επανακαθορίζονται οι περιπτώσεις για τις οποίες προβλέπεται η επιβολή του διοικητικού μέτρου της προσωρινής ή οριστικής ανάκλησης της ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου.

ζ. Η άδεια κυκλοφορίας και οι κρατικές πινακίδες των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, που έχουν αφαιρεθεί λόγω εντολής για ανεφοδιασμό αυτών με Κάρτα Ελέγχου Καυσασερίων, αποδίδονται άμεσα στο εξής, με την προσκόμιση της νέας Κάρτας.

η.ι) Στην έδρα κάθε νομαρχιακής αυτοδιοίκησης συνιστάται Δευτεροβάθμιο Πειθαρχικό Συμβούλιο, με αρμοδιότητα την εξέταση ενστάσεων κατά αποφάσεων του Πειθαρχικού Συμβουλίου του άρθρου 20 του ν. 3109/2003.

ii) Η συγκρότηση και η λειτουργία του συνιστώμενου Δευτεροβάθμιου Πειθαρχικού Συμβουλίου, η διαδικασία επιβολής κυρώσεων κ.λπ. καθορίζονται με προεδρικό διάταγμα.

θ. Επιτρέπεται, εφεξής, η μεταφορά της έδρας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου σε άλλο τοπικό διαμέρισμα ή στην έδρα του οικείου δήμου, και στην περίπτωση μετεγκατάστασης

των κατοίκων τοπικού διαμερίσματος δήμου σε άλλα διαμερίσματα του ίδιου δήμου, του οποίου (διαμερίσματος) οι εγκαταστάσεις απαλλοτριώθηκαν για λόγους κοινής ωφέλειας ή εγκαταλείφθηκαν για λόγους ανωτέρας βίας.

ι.ι) Παρέχεται η δυνατότητα αντικατάστασης των κυκλοφορούντων Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, με έδρα την πρωτεύουσα νομού, πλην του Νομού Αττικής, με καινούργια ή μεταχειρισμένα της τελευταίας διετίας, του έτους θέσης σε κυκλοφορία μη συμπεριλαμβανομένου, άνω των 3.000 κυβικών εκατοστών, χωρίς μετρητή.

ii) Οι όροι και οι προϋποθέσεις, ο αριθμός των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων της κατηγορίας αυτής που τίθενται σε κυκλοφορία κατά νομό, τα απαιτούμενα προσόντα των οδηγών, κ.λπ. σχετικά θέματα, καθορίζονται με υπουργική απόφαση. (άρθρο 24)

2.α. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη διεξαγωγή των εκλογών, τα ψηφοδέλτια, τον αριθμό, την εκλογή και τη θητεία των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου των ΚΤΕΛ Α.Ε., τον ορισμό Διευθύνοντα Συμβούλου, κ.λπ., κατά παρέκκλιση των διατάξεων του κ.ν. «Περί Ανωνύμων Εταιρειών» (ν. 2190/1920).

β. Τροποποιούνται διατάξεις του ν. 2963/2001, και ορίζονται τα εξής:

i) Επιτρέπεται η εκτέλεση και κάθε άλλου είδους μεταφορικού έργου από τις «ΚΤΕΛ Α.Ε.» στο πλαίσιο εκπλήρωσης του σκοπού τους και υπό τις οριζόμενες προϋποθέσεις.

ii) Επανακαθορίζεται η αποζημίωση που καταβάλλεται, κατά μήνα, στον Πρόεδρο του Δ.Σ. των ΚΤΕΛ, που δεν έχουν μετατραπεί σε Ανώνυμες Εταιρείες, η οποία βαρύνει τον προϋπολογισμό του οικείου φορέα και συναρτάται με το μισθό του λογιστή με την οριζόμενη προϋπηρεσία και οικογενειακή κατάσταση και με το αριθμό των λεωφορείων του οικείου ΚΤΕΛ.

iii)αα)Επανακαθορίζονται επίσης, οι προϋποθέσεις για την καταβολή της μηνιαίας χορηγίας στους διατελέσαντες και στους διατελούντες εφεξής Πρόεδρους των Δ.Σ. των αστικών και υπεραστικών ΚΤΕΛ, η οποία εφεξής βαρύνει τον Ειδικό Λογαριασμό των ΚΤΕΛ (άρθρο 13, παρ. ιγ' του ν. 2963/2001) (αντί των γενικών εξόδων του οικείου ΚΤΕΛ που προβλέπεται σήμερα).

ββ) Καθορίζεται, κατ' ενιαίο τρόπο, η ανωτέρω χορηγία, η οποία ορίζεται για όλα τα ΚΤΕΛ στο 80% της αποζημίωσης που προβλέπεται, κατά περίπτωση, για τον εν ενεργεία Πρόεδρο.

iv)αα)Καταβάλλεται τέλος, υπό τις οριζόμενες προϋποθέσεις, μηνιαία χορηγία και στους διατελέσαντες καθώς και διατελούντες εφεξής Προέδρους των Πανελλαδικών Ομοσπονδιών των ΚΤΕΛ ΠΟΑΥΣ και ΠΟΑΣ, του Πανελλαδικού Αλληλοασφαλιστικού Συνεταιρισμού Ιδιοκτητών Αυτοκινήτων Συν Π.Ε., του Αλληλοασφαλιστικού Συνεταιρισμού Βορείου Ελλάδος και Θεσσαλίας Συν Π.Ε. και του Κ.Σ.Α.Υ.Λ.Ε., το ύψος της οποίας ανέρχεται, επίσης, στο 80% της αποζημίωσης που προβλέπεται κατά περίπτωση για τον εν ενεργεία Πρόεδρο.

ββ) Η δαπάνη για την καταβολή της αποζημίωσης αυτής βαρύνει τον προϋπολογισμό των οικείων φορέων.

ν) Επεκτείνεται και στις ΚΤΕΛ Α.Ε. η εφαρμογή των ρυθμίσεων, που αναφέρονται στην αποζημίωση των οργάνων των ΚΤΕΛ.

vi) Επιβάλλεται το μέτρο της οριστικής ανάκλησης της άδειας κυκλοφορίας αστικού ή υπεραστικού λεωφορείου από το κύκλωμα εργασίας, σε περίπτωση διακοπής της κυκλοφορίας του, λόγω λήξης του προβλεπόμενου ορί-

ου ηλικίας κυκλοφορίας αυτού, για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των τεσσάρων (4) μηνών.

γ. Οι διατάξεις των παραγράφων 1, 2 και 5 του άρθρου 8 του ν. 3446/2006, που ρυθμίζουν θέματα σχετικά με την επιβολή των μέτρων συντηρητικής ή αναγκαστικής κατάσχεσης, πλειστηριασμού, αναγκαστικής αφαίρεσης της κατοχής και δήμευσης φορτηγού οχήματος δημόσιας χρήσης, εφαρμόζονται ανάλογα εφεξής και στα λεωφορεία και επιβατικά δημόσιας χρήσης (Ε.Δ.Χ.) αυτοκίνητα.

(άρθρο 25)

3.α. Παρέχεται η δυνατότητα ανανέωσης κατά την οριζόμενη σχετική διαδικασία και για δύο (2) ακόμη έτη, της ειδικής άδειας οδήγησης των απασχολουμένων, ως οδηγών (ιδιοκτητών ή μη): αα) αστικών και υπεραστικών λεωφορείων δημόσιας χρήσης, ββ) επιβατικών δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων, που έχουν υπερβεί το επιτρεπόμενο όριο ηλικίας (65ο έτος).

β.ι) Προβλέπεται η επιβολή στους παραβάτες της προαναφερόμενης ρύθμισης: αα) διοικητικού προστίμου, ύψους πεντακοσίων (500) ευρώ και ββ) του διοικητικού μέτρου της αφαίρεσης της άδειας οδήγησης για είκοσι (20) μέρες.

ii) Για την επιβολή του ανωτέρω προστίμου εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 104 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2696/1999).

(άρθρο 26)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ΄

1.α. Επανασυνιστάται επταμελής Ειδική Επιτροπή για την αναμόρφωση του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου, με την οριζόμενη συγκρότηση.

β. Παρέχεται η δυνατότητα συμμετοχής, στις συνεδριάσεις της επιτροπής, εκπροσώπων εμπλεκόμενων υπουργείων για την κάλυψη θεμάτων της αρμοδιότητας αυτών.

γ. Καθορίζονται η σχετική διαδικασία για την εν λόγω αναμόρφωση και η προθεσμία για την ολοκλήρωση του έργου της επιτροπής.

δ. Με κ.υ.α. καθορίζεται η αμοιβή του προέδρου της επιτροπής, των μελών και του γραμματέα αυτής. Η σχετική δαπάνη βαρύνει τον προϋπολογισμό της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

(άρθρο 27)

2.α. Ανατίθεται στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. η αρμοδιότητα ολοκλήρωσης των μελετών και περαιτέρω υλοποίησης του έργου «Διεθνές Αεροδρόμιο Ηρακλείου» που θα κατασκευασθεί στο Καστέλλι του Νομού Ηρακλείου, Κρήτης.

β. Οι τυχόν εκκρεμείς συμβάσεις και διαδικασίες ανάθεσης, που αφορούν στο ανωτέρω έργο, μεταβιβάζονται αναδρομικά από 1.5.2008, στο Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, που αποτελεί έκτοτε την αναθέτουσα αρχή και τον εργοδότη των συμβάσεων.

γ. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων καθορίζονται οι υπηρεσίες του Υπουργείου που αναλαμβάνουν τη διεκπεραίωση του ανωτέρω έργου.

(άρθρο 28)

3.α. Επανακαθορίζονται οι τομείς στους οποίους πρέπει να διαθέτουν επιστημονική γνώση και εμπειρία, τα μέλη της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων, που έχει συσταθεί με τις διατάξεις του άρθρου 5 του ν. 2912/2001.

β. Παρέχεται η δυνατότητα παράτασης της χρονικής διάρκειας της απόσπασης υπαλλήλων, από φορείς του

δημόσιου τομέα, στην Μονάδα Μελετών και Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, που έχει συσταθεί για την υποβοήθηση της ανωτέρω επιτροπής, μέχρι την στελέχωση της Μονάδας αυτής με μόνιμο προσωπικό.

γ.ι) Οι υπάλληλοι που προσλαμβάνονται ή μετατάσσονται στη Μονάδα Μελετών και Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων λαμβάνουν τις αποδοχές του Μέρους Α΄ του ν.3205/2003, όπως εκάστοτε ισχύει, καθώς και την ειδική πρόσθετη αμοιβή της παρ. 6 του άρθρου 6 του ν. 2912/2001 (ΦΕΚ 94 Α΄).

ii) Για τους μετατασσόμενους εφαρμόζονται συμπληρωματικά οι διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 20 του ν. 2515/1997 (ΦΕΚ 154 Α΄).

(άρθρα 29 και 30)

4. Τροποποιούνται οι διατάξεις του άρθρου 40, παρ. 7 του ν. 2065/1992, όπως ισχύουν, και επανακαθορίζεται το ύψος του προβλεπόμενου τέλους εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης αερολιμένων, που επιβάλλεται στους επιβάτες με τελικό προορισμό αερολιμένες της Ελβετικής Συνομοσπονδίας. Το τέλος αυτό εξισούται εφεξής με το καταβαλλόμενο από τους επιβάτες που έχουν, ως τελικό προορισμό τους, αερολιμένες χωρών μελών της Ε.Ε. και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) [δώδεκα (12) ευρώ].

(άρθρο 31)

5. Επιτρέπεται εφεξής η ανάθεση του έργου της καθαριότητας των κτιριακών εγκαταστάσεων των Αερολιμένων και των Ραδιοβοηθημάτων που υπάγονται στην αρμοδιότητα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.), σε συνεργεία παροχής υπηρεσιών καθαρισμού, ανεξάρτητα από το ύψος της δαπάνης, για την πλήρωση των κενών οργανικών θέσεων των οικείων κλάδων ή ειδικοτήτων.

(άρθρο 32)

6. Τροποποιούνται – συμπληρώνονται οι διατάξεις της παρ. Β3 του άρθρου 8 του ν. 3205/2003 και ορίζεται ότι στα επιδόματα που καταργήθηκαν με τις διατάξεις αυτές δεν περιλαμβάνεται η ειδική αποζημίωση, που καταβάλλονταν μέχρι 31.12.2003, βάσει των διατάξεων της παρ. 2 του άρθρου μόνου του ν.δ. 2900/1954, όπως ισχύει, σε ορισμένες κατηγορίες προσωπικού της Υ.Π.Α., που εκτελεί διατεταγμένες πτήσεις.

(άρθρο 33)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η΄

Τροποποιούνται – συμπληρώνονται οι διατάξεις του άρθρου 6 του ν. 2669/1998 και ορίζεται ότι για τη μετάταξη ή μεταφορά προσωπικού κίνησης και τεχνικού προσωπικού του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.) και των Εκτελεστικών Φορέων Συγκοινωνιακού Έργου (Ε.Φ.Σ.Ε.) σε άλλο φορέα, κατ' εφαρμογή γενικών διατάξεων, είναι απαραίτητη η σύμφωνη γνώμη του Δ.Σ. του φορέα προέλευσης του υπαλλήλου.

(άρθρο 34)

II. Από τις προτεινόμενες διατάξεις προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

Α. Επί του τακτικού προϋπολογισμού

1. Ετήσια δαπάνη ύψους 195.000 ευρώ περίπου, που αναλύεται ως ακολούθως:

α. 12.000 ευρώ από την κάλυψη των λειτουργικών εξόδων του συνιστώμενου Εθνικού Συμβουλίου Σιδηροδρόμων (Ε.Σ.Σ.).

(άρθρο 20 παρ. 1)

β. 65.000 ευρώ από την καταβολή αποδοχών στον πρόεδρο του εν λόγω Συμβουλίου.

(άρθρο 20 παρ. 4 και 8)

γ. 18.000 ευρώ από την καταβολή αποζημίωσης στα μέλη και στον γραμματέα του συνιστώμενου Εθνικού Συμβουλίου Σιδηροδρόμων (Ε.Σ.Σ.). (άρθρο 20 παρ. 8)

δ. 100.000 ευρώ από την επαναχορήγηση της ειδικής αποζημίωσης, που καταβαλλόταν μέχρι 31.12.2003, βάσει των διατάξεων της παρ. 2 του άρθρου μόνου του ν.δ. 2900/1954, όπως ισχύει, σε ορισμένες κατηγορίες προσωπικού της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.), που εκτελεί διατεταγμένες πτήσεις. (άρθρο 33)

2. Εφάπαξ δαπάνη από την: i) προμήθεια του αναγκαίου εξοπλισμού για τη λειτουργία του συνιστώμενου Εθνικού Συμβουλίου Σιδηροδρόμων (Ε.Σ.Σ.) (άρθρο 20 παρ. 1). Η δαπάνη εκ της αιτίας αυτής εκτιμάται στο ποσό των 5.000 ευρώ, περίπου.

ii) Καταβολή αποζημίωσης στον πρόεδρο, τα μέλη και τον γραμματέα της Ειδικής Επιτροπής που επανασυνιστάται για την αναμόρφωση του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου. Το ύψος της δαπάνης αυτής εξαρτάται από την έκδοση κ.υ.α. και εκτιμάται στο ποσό των 60.000 ευρώ περίπου. (άρθρο 27 παρ. 1 και 5)

3. Ενδεχόμενη ετήσια δαπάνη από τυχόν καταβολή στην Ανώνυμη Εταιρεία «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.» χρηματικού ποσού για την αντιστάθμιση της απώλειας εσόδων που προκύπτει από τη μείωση κατά δέκα (10) ευρώ του τέλους εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης αεροδρομίων που καταβάλλουν εφεξής οι επιβάτες με τελικό προορισμό αερολιμένες της Ελβετικής Συνομοσπονδίας. (άρθρο 31)

4. Ενδεχόμενη δαπάνη από την: i) ενσωμάτωση στην εθνική νομοθεσία:

α) των πράξεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που αφορούν στη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος (παρ. 2 των άρθρων 21 των Οδηγιών 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου και 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου).

ββ) των κοινωνικών διατάξεων περί δραστηριοτήτων οδικών μεταφορών [Οδηγίες της Ε.Ε. για την εφαρμογή των Κανονισμών (ΕΟΚ) 3820/1985 και 3831/1985 του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κ.λπ.]. (άρθρα 2 και 3)

ii) Καταβολή των εξόδων μετακίνησης, διανυκτέρευσης και άλλων δαπανών, που προβλέπονται από την ισχύουσα νομοθεσία, στους δικαιούχους (μέλη του Συμβουλίου, προσωπικό, σύμβουλοι κ.λπ.), που μετακινούνται στα πλαίσια λειτουργίας του Ε.Σ.Σ.. (άρθρο 20 παρ. 9)

iii) Καταβολή προσωπικής διαφοράς σε υπαλλήλους που μετατάσσονται στην Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων, σε περίπτωση που οι μηνιαίες αποδοχές που καταβάλλονται σε αυτούς είναι μικρότερες από εκείνες που έπαιρναν πριν από την μετάταξή τους, κατά τα οριζόμενα στην παρ. 3 του άρθρου 20 του ν. 2515/1997. (άρθρο 30 παρ. 2)

iv) Τυχόν καταβολή αυξημένων εξόδων, για την καθαριότητα των κτιριακών εγκαταστάσεων των Αερολιμένων και των Ραδιοβοηθημάτων που υπάγονται στην αρμοδιότητα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.), σε περίπτωση ανάθεσης του έργου αυτού σε συνεργεία παροχής υπηρεσιών καθαρισμού. (άρθρο 32)

5. Απώλεια εσόδων από την κατάργηση του διοικητικού προστίμου (2.000 ευρώ) που προβλέπεται σήμερα για τον οδηγό Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου που παραβιάζει καθ'

υποτροπή τις διατάξεις της παρ. 5 του άρθρου 12 του ν. 3109/2003, σχετικά με την ειδική άδεια οδήγησης.

(άρθρο 24 παρ. 3)

6. Αύξηση δημοσίων εσόδων από την: i) συνέχιση της λειτουργίας συνεργείων αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων που έχουν ιδρυθεί νόμιμα, σε περίπτωση μεταβολής της χρήσης της γης στην περιοχή όπου έχουν εγκατασταθεί.

(άρθρο 7)

ii) Καταβολή παραβόλου (29,50 ευρώ) για την: αα) απόκτηση άδειας άσκησης επαγγέλματος τεχνίτη συσκευών αερίων καυσίμων για την κίνηση των αυτοκινήτων, ββ) αντικατάσταση των αδειών άσκησης επαγγέλματος και λειτουργίας συνεργείου υγραερίου αυτοκινήτων, σε αερίων καυσίμων για την κίνηση αυτοκινήτων.

(άρθρο 9 παρ. 4)

iii) Ίδρυση χώρων στάσης και στάθμευσης αυτοκινήτων και πρατηρίων υγρών καυσίμων, υγραερίου και φυσικού αερίου, εντός της λιμενικής ζώνης που λειτουργούν αποκλειστικά, για τη διάθεση καυσίμων σε σκάφη.

(άρθρο 12 παρ. 1)

iv) Καταβολή παραβόλου για την εγγραφή και φοίτηση, σε κέντρα του ΟΕΕΚ, υποψηφίων εκπαιδευτών οδηγών.

(άρθρο 16 παρ. 1β)

v) Παρεχόμενη δυνατότητα κυκλοφορίας, ως Επιβατικών Δημόσιας Χρήσης (Ε.Δ.Χ.) αυτοκινήτων και υπό τις οριζόμενες προϋποθέσεις, των αυτοκινήτων φυσικού αερίου με κυβισμό 1.200 κ.ε. και άνω, καθώς και των υγραεριοκινήτων αυτοκινήτων με κυβισμό μηχανής 1200-1700 κ.ε.. (άρθρο 24 παρ. 2)

vi) Διεύρυνση των δραστηριοτήτων των ΚΤΕΛ Α.Ε. με την παρεχόμενη δυνατότητα εκτέλεσης και κάθε άλλου είδους μεταφορικού έργου. (άρθρο 25 παρ. 2)

7. Ενδεχόμενη αύξηση εσόδων από την: i) Αύξηση από 1.000 σε 2.000 ευρώ του ύψους του επιβαλλόμενου στον οδηγό Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου διοικητικού προστίμου, σε περίπτωση που δεν διαθέτει ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου. (άρθρο 24 παρ. 3)

ii) Επιβολή εφεξής των κυρώσεων της παρ. 1 του άρθρου 15 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2696/1999) για την κυκλοφορία φορτηγού οχήματος χωρίς ισχύουσα Κ.Ε.Κ. (αντί χρηματικού προστίμου ύψους 150 ευρώ που προβλέπεται σήμερα). (άρθρο 5 παρ. 4)

iii) Αναπροσαρμογή του ύψους των επιβαλλόμενων, κατά περίπτωση χρηματικών προστίμων, για παραβάσεις της παρ. 1 του άρθρου 3 του π.δ. 363/1995, σε 50 και 300 ευρώ (από 29,35 και 146,74 ευρώ, αντίστοιχα, που προβλέπεται σήμερα). (άρθρο 5 παρ. 3 περ. γ')

iv) Τυχόν: αα) επιβολή, από το Ε.Σ.Σ., χρηματικών προστίμων (1.000 - 1.000.000 ευρώ στον Διαχειριστή Υποδομής και στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, για την παραβίαση των διατάξεων της σχετικής, με την αγορά σιδηροδρομικών υπηρεσιών (συμπεριλαμβανομένων και των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών) νομοθεσίας. (άρθρο 20 παρ. 13)

ββ) Θέση σε κυκλοφορία νέων Δ.Χ. κάθε κατηγορίας, από φυσικά πρόσωπα που αποδεδειγμένα έχουν ελληνική καταγωγή και την αύξηση ως εκ τούτου των σχετικών εισπράξεων από τέλη ταξινόμησης. (άρθρο 19)

v) Επιβολή και είσπραξη διοικητικού προστίμου, ύψους 300 ευρώ, από τους οδηγούς Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, σε περίπτωση διαπίστωσης ότι έχει λήξει η ειδική άδεια οδήγησης που έχει χορηγηθεί σε αυτούς.

(άρθρο 24 παρ. 3)

vi) Αύξηση των ορίων του διοικητικού προστίμου (από 300 – 1.000 ευρώ σε 400 – 1.200 ευρώ) που επιβάλλεται στους οδηγούς Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων που δεν τηρούν τις οριζόμενες στο άρθρο 15 του ν. 3109/2003 υποχρεώσεις. (άρθρο 24 παρ.4)

vii) Επιβολή προστίμου ύψους 600, 1000 και 1800 ευρώ, ανάλογα με τη συχνότητα της παράβασης, στον οδηγό και κύριο κατά 100% Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου που παραβαίνει τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 15 του ν. 3109/2003. (άρθρο 24 παρ. 5)

viii) Αναπροσαρμογή, με υπουργική απόφαση, των ανωτέρω [περ. (vi) και (vii)] προστίμων. (άρθρο 24 παρ. 5)

ix) Είσπραξη τελών ταξινόμησης: αα) επιβατικών δημόσιας χρήσης (Ε.Δ.Χ.) αυτοκινήτων άνω 3.000 κ.ε. χωρίς μετρητή, που τίθενται σε κυκλοφορία, σε αντικατάσταση άλλων, (άρθρο 24 παρ. 11)

ββ) για λεωφορεία και επιβατικά δημόσιας χρήσης (Ε.Δ.Χ.) αυτοκίνητα, που τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία, σε αντικατάσταση άλλων, για τα οποία έχουν επιβληθεί μέτρα συντηρητικής ή αναγκαστικής κατάσχεσης, πλειστηριασμού, αναγκαστικής αφαίρεσης της κατοχής και δήμευσης. (άρθρο 25 παρ. 5)

8. Ενδεχόμενη αποτροπή δαπάνης σε περίπτωση που ορίζεται, ως πρόεδρος του συνιστώμενου Εθνικού Συμβουλίου Σιδηροδρόμων, μέλος Δ.Ε.Π. Πανεπιστημίου, ο οποίος κατά τη διάρκεια της θητείας του τελεί σε αναστολή της επαγγελματικής του δραστηριότητας και ως εκ τούτου δεν του καταβάλλονται αποδοχές από τον φορέα προέλευσης. (άρθρο 20 παρ. 4)

Β. Επί του προϋπολογισμού του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων (Π.Δ.Ε.)

1. Δαπάνη από την αύξηση της επιχορήγησης επενδυτικών σχεδίων για την ίδρυση και λειτουργία Εμπορευματικών Κέντρων, λόγω του επανακαθορισμού των επιλέξιμων δαπανών που ενισχύονται. (άρθρο 13 παρ. 3)

2. Δαπάνη από την εκπόνηση των αναγκαίων τεχνοοικονομικών μελετών και την εν γένει υλοποίηση του έργου «Διεθνές Αεροδρόμιο Ηρακλείου» που θα κατασκευαστεί στο Καστέλλι Νομού Ηρακλείου Κρήτης. (άρθρο 28) Η δαπάνη αυτή προϋπολογίζεται στο ποσό των 20.000.000 ευρώ περίπου και θα βαρύνει τις πιστώσεις της ΣΑΕ 077/3, Έργο 2008 ΣΕ 07730000.

3. Ενδεχόμενη αύξηση εσόδων από την τυχόν επιστροφή των επιχορηγήσεων που έχουν λάβει επενδυτές για την ίδρυση και λειτουργία Εμπορευματικών Κέντρων, σε περίπτωση που εκποιούν στοιχεία εγκατάστασης και υποδομής του Εμπορευματικού Κέντρου, για τα οποία έχουν λάβει την επιχορήγηση, πριν από την παρέλευση του οριζόμενου χρόνου. (άρθρο 13 παρ. 4)

Γ. Επί του προϋπολογισμού των Ο.Τ.Α. α' βαθμού

1. Απώλεια εσόδων: i) λόγω μη εφαρμογής των διατάξεων του ν. 2946/2001, περί υπαίθριας διαφήμισης και την ως εκ τούτου μη είσπραξη του προβλεπόμενου υπέρ των ανωτέρω φορέων τέλους διαφήμισης (άρθρο 15 β.δ. 249/20.10.1958), για την τοποθέτηση των υποχρεωτικών πινακίδων του ν. 3054/2002 των πρατήριων υγρών καυσίμων, υγραερίου (LPG) μικτών και αμιγών, αερίων καυσίμων και σταθμών αυτοκινήτων με αντλίες καυσίμων. (άρθρο 10 παρ. 6)

ii) Από τη μείωση, από 350 σε 100 ευρώ, του διοικητικού προστίμου, που προβλέπεται από τις διατάξεις της παρ. 11 του άρθρου 12 του Κ.Ο.Κ. (ν. 2696/1999), για τη

μη χρήση ζωνών ασφαλείας και κράνους στους επιβάτες αυτοκινήτων και στους επιβάτες μοτοποδηλάτων μοτοσυκλετών και τρίτροχων οχημάτων χωρίς κουβούκλιο, αντίστοιχα. (άρθρο 17 παρ. 1)

2. Ενδεχόμενη αύξηση εσόδων από τυχόν επιβολή και είσπραξη διοικητικού προστίμου, ύψους 500 ευρώ από τους οδηγούς: αα) αστικών και υπεραστικών λεωφορείων δημόσιας χρήσης,

ββ) επιβατικών δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων, που έχουν υπερβεί το επιτρεπόμενο όριο ηλικίας (65ο έτος), και δεν έχουν ανανεώσει την ειδική άδεια οδήγησης που κατέχουν. (άρθρο 26 παρ.2)

Δ. Επί του προϋπολογισμού των νομαρχιακών αυτοδιοικήσεων (Ο.Τ.Α. β' βαθμού)

1. Ετήσια δαπάνη ύψους 2.200 ευρώ ετησίως, από τη σύσταση στην έδρα κάθε νομαρχιακής αυτοδιοίκησης, Δευτεροβάθμιου Πειθαρχικού Συμβουλίου, για την εξέταση ενστάσεων κατά αποφάσεων του Πρωτοβάθμιου Πειθαρχικού Συμβουλίου του άρθρου 20 του ν. 3109/2003, για περιπτώσεις παραβάσεων των Κανονισμών λειτουργίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων. (άρθρο 24 παρ. 9)

2. Ενδεχόμενη δαπάνη από την καταβολή αμοιβής στον εκπρόσωπο της Ελληνικής Επιτροπής Ατομικής Ενέργειας που συμμετέχει στα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου, σε περίπτωση που διενεργείται έλεγχος σε οχήματα που μεταφέρουν ραδιενεργά υλικά. (άρθρο 15 παρ. 1)

Ε. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού και επί του προϋπολογισμού του ΤΑΧΔΙΚ και των λοιπών φορέων της παρ. 2 του άρθρου 4 του ν. 663/1977 (Ταμείο Νομικών, Ο.Γ.Α., Ο.Α.Ε.Ε., Ταμείο Πρόνοιας Δικηγόρων κ.λπ.)

Ενδεχόμενη αύξηση εσόδων από τη μετατροπή σε χρηματικές των ποινών φυλάκισης [τουλάχιστον έξι (6) μηνών] που επιβάλλονται σε όσους εκ των ιδιοκτητών, μισθωτών ή οδηγών οχημάτων, κατά περίπτωση, συμμετέχουν στη μεταφορά, με φορτηγό όχημα, ραδιενεργών υλικών, χωρίς το πιστοποιητικό Α.Δ.Ρ. (άρθρο 15 παρ. 2)

ΣΤ. Επί του προϋπολογισμού της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. (Ν.Π.Ι.Δ. μη επιχορηγούμενο από τον Κρατικό Προϋπολογισμό)

1. Δαπάνη από τη διοργάνωση προγράμματος εκπαίδευσης, διάρκειας εκατό (100) εργάσιμων ημερών για τους οδηγούς νητζελαμαξών και αυτοκινηταμαξών, προκειμένου αυτοί ν' αποκτήσουν άδεια μηχανοδηγού. (άρθρο 23 παρ. 1)

2. Ενδεχόμενη δαπάνη από τυχόν καταβολή διαφοράς αποδοχών στους: i) Κατόχους αδειών οδήγησης νητζελαμαξών και αυτοκινηταμαξών, λόγω εξομοίωσης των αδειών αυτών, με εκείνες του βοηθού μηχανοδηγού Α'. (άρθρο 23 παρ. 1)

ii) Υπαλλήλους που προέρχονται από την ΠΡΟΑΣΤΙΑ-ΚΟΣ Α.Ε. η οποία συγχωνεύτηκε δια απορροφήσεως με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε και μετατάσσονται στον κλάδο του προσωπικού έλξης με τη διαδικασία του άρθρου 13 του ν. 2671/1998. (άρθρο 23 παρ.2)

Ζ. Επί των Ειδικών Λογαριασμών: i) «Ταμείο Ανάπτυξης Αερολιμένα Σπátων (Τ.Α.Α.Σ.)» ii) «Ταμείο Ανάπτυξης και Εκσυγχρονισμού Αερολιμένα (όνομα οικείου αεροδρομίου) (Τ.Α.Ε.Α.)»

Απώλεια εσόδων από την μείωση [κατά δέκα (10) ευρώ (από 22 σε 12 ευρώ)] του τέλους εκσυγχρονισμού και

ανάπτυξης αερολιμένων, που καταβάλλουν εφεξής οι επιβάτες με τελικό προορισμό αερολιμένες της Ελβετικής Συνομοσπονδίας. Το ύψος της απώλειας των εσόδων αυτών εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός διακινούμενων προς Ελβετία από ελληνικούς αερολιμένες, επιβατών). (άρθρο 31)

Η. Επί του Ειδικού Λογαριασμού του ν.δ. 638/1970 (ΕΞ.Ι.Ο.)

1. Ετήσια δαπάνη από την καταβολή αποζημίωσης στον πρόεδρο (αποδοχές), τα μέλη και στον γραμματέα της εννεαμελούς διαρκούς επιτροπής, που συνιστάται για θέματα «πράσινων μεταφορών» (άρθρο 4 παρ. 3). Η δαπάνη αυτή εξαρτάται από την έκδοση κ.υ.α. και εκτιμάται στο ποσό των 95.000 ευρώ περίπου.

2. Δαπάνη από την καταβολή αποζημίωσης στα μέλη και τους γραμματείς των επιτροπών που συγκροτούνται με υπουργικές αποφάσεις, για την κατάρτιση του «βοηθήματος τεκμηρίωσης» και την κωδικοποίηση της σχετικής με τα θέματα μεταφορών, νομοθεσίας (άρθρο 1 παρ. 1 και 4). Η δαπάνη αυτή εκτιμάται στο ποσό των 100.000 ευρώ, περίπου.

3. Απώλεια εσόδων από την παρεχόμενη δυνατότητα μετατροπής, υπό προϋποθέσεις, των αδειών ικανότητας οδήγησης υπηρεσιακού οχήματος που εκδίδονται από την ΕΛ.ΑΣ. σε αντίστοιχες άδειες οδήγησης αυτοκινήτων κ.λπ., χωρίς θεωρητικές και πρακτικές εξετάσεις και την ως εκ τούτου μη είσπραξη των υπέρ του Λογαριασμού καταβαλλομένων παραβόλων. (άρθρο 16 παρ. 2)

Αθήνα, 29 Αυγούστου 2008

Ο Γενικός Διευθυντής

Βασίλειος Λέτσιος

ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

(άρθρο 75 παρ. 3 του Συντάγματος)

Στο σχέδιο νόμου «Ρυθμίσεις για θέματα μεταφορών»

Από τις διατάξεις του προτεινόμενου νομοσχεδίου προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

Α. Επί του τακτικού προϋπολογισμού

1. Ετήσια δαπάνη ύψους 195.000 ευρώ περίπου, που αναλύεται ως ακολούθως:

α. 12.000 ευρώ από την κάλυψη των λειτουργικών εξόδων του συνιστώμενου Εθνικού Συμβουλίου Σιδηροδρόμων (Ε.Σ.Σ.). (άρθρο 20 παρ. 1)

β. 65.000 ευρώ από την καταβολή αποδοχών στον πρόεδρο του εν λόγω Συμβουλίου. (άρθρο 20 παρ. 4 και 8)

γ. 18.000 ευρώ από την καταβολή αποζημίωσης στα μέλη και στον γραμματέα του συνιστώμενου Εθνικού Συμβουλίου Σιδηροδρόμων (Ε.Σ.Σ.). (άρθρο 20 παρ. 8)

δ. 100.000 ευρώ από την επαναχορήγηση της ειδικής αποζημίωσης, που καταβαλλόταν μέχρι 31.12.2003, βάσει των διατάξεων της παρ. 2 του άρθρου μόνου του ν.δ. 2900/1954, όπως ισχύει, σε ορισμένες κατηγορίες προ-

σωπικού της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.), που εκτελεί διατεταγμένες πτήσεις. (άρθρο 33)

2. Εφάπαξ δαπάνη από την: i) προμήθεια του αναγκαίου εξοπλισμού για την λειτουργία του συνιστώμενου Εθνικού Συμβουλίου Σιδηροδρόμων (Ε.Σ.Σ.). (άρθρο 20 παρ. 1) Η δαπάνη εκ της αιτίας αυτής εκτιμάται στο ποσό των 5.000 ευρώ, περίπου.

ii) Καταβολή αποζημίωσης στον πρόεδρο, τα μέλη και τον γραμματέα της Ειδικής Επιτροπής που επανασυνιστάται για την αναμόρφωση του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου. Το ύψος της δαπάνης αυτής εξαρτάται από την έκδοση κ.υ.α. και εκτιμάται στο ποσό των 60.000 ευρώ περίπου. (άρθρο 27 παρ. 1 και 5)

3. Ενδεχόμενη ετήσια δαπάνη από τυχόν καταβολή στην Ανώνυμη Εταιρεία «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.» χρηματικού ποσού για την αντιστάθμιση της απώλειας εσόδων που προκύπτει από την μείωση κατά δέκα (10) ευρώ του τέλους εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης αεροδρομίων που καταβάλλουν εφεξής οι επιβάτες με τελικό προορισμό αερολιμένες της Ελβετικής Συνομοσπονδίας. (άρθρο 31)

4. Ενδεχόμενη δαπάνη από την: i) ενσωμάτωση στην εθνική νομοθεσία:

αα) των πράξεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που αφορούν στη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος (παρ. 2 των άρθρων 21 των Οδηγιών 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου και 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου).

ββ) των κοινωνικών διατάξεων περί δραστηριοτήτων οδικών μεταφορών [Οδηγίες της Ε.Ε. για την εφαρμογή των Κανονισμών (ΕΟΚ) 3820/1985 και 3831/1985 του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης κ.λπ.]. (άρθρα 2 και 3)

ii) Καταβολή των εξόδων μετακίνησης, διανυκτέρευσης και άλλων δαπανών, που προβλέπονται από την ισχύουσα νομοθεσία, στους δικαιούχους (μέλη του Συμβουλίου, προσωπικό, σύμβουλοι κ.λπ.), που μετακινούνται στα πλαίσια λειτουργίας του Ε.Σ.Σ.. (άρθρο 20 παρ. 9)

iii) Καταβολή προσωπικής διαφοράς σε υπαλλήλους που μετατάσσονται στην Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων, σε περίπτωση που οι μηνιαίες αποδοχές που καταβάλλονται σ' αυτούς είναι μικρότερες από εκείνες που έπαιρναν πριν από τη μετάταξή τους, κατά τα οριζόμενα στην παρ. 3 του άρθρου 20 του ν. 2515/1997. (άρθρο 30 παρ.2)

iv) Τυχόν καταβολή αυξημένων εξόδων, για την καθαριότητα των κτιριακών εγκαταστάσεων των Αερολιμένων και των Ραδιοβοηθημάτων που υπάγονται στην αρμοδιότητα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.), σε περίπτωση ανάθεσης του έργου αυτού σε συνεργεία παροχής υπηρεσιών καθαρισμού. (άρθρο 32)

Οι ανωτέρω δαπάνες θα αντιμετωπισθούν από τις πιστώσεις του προϋπολογισμού του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών (Ειδ.Φ. 39-110, 120 και 650), πλην της υπό στοιχείο 3 δαπάνης, η οποία, εφόσον πραγματοποιηθεί, θα αντιμετωπισθεί από τις πιστώσεις του προϋπολογισμού του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών (Ειδ. Φ. 23-110).

5. Απώλεια εσόδων από την κατάργηση του διοικητι-

κού προστίμου (2.000 ευρώ) που προβλέπεται σήμερα για τον οδηγό Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου που παραβιάζει καθ' υποτροπή τις διατάξεις της παρ. 5 του άρθρου 12 του ν. 3109/ 2003, σχετικά με την ειδική άδεια οδήγησης. (άρθρο 24 παρ. 3)

Η ανωτέρω απώλεια εσόδων θα αντιμετωπισθεί από την αύξηση εσόδων που αναμένεται να προκύψει από την εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 7, 9 παρ.4, 12 παρ.1, 16 παρ.1β, 24 παρ.2 και 25 παρ. 2 του υπό ψήφιση νόμου.

Β. Επί του προϋπολογισμού του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων (Π.Δ.Ε.)

1. Δαπάνη από την αύξηση της επιχορήγησης επενδυτικών σχεδίων για την ίδρυση και λειτουργία Εμπορευματικών Κέντρων, λόγω του επανακαθορισμού των επιλέξιμων δαπανών που ενισχύονται. (άρθρο 13 παρ. 3)

2. Δαπάνη από την εκπόνηση των αναγκαίων τεχνοοικονομικών μελετών και την εν γένει υλοποίηση του έργου «Διεθνές Αεροδρόμιο Ηρακλείου» που θα κατασκευαστεί στο Καστέλλι Νομού Ηρακλείου Κρήτης. (άρθρο 28). Η δαπάνη αυτή προϋπολογίζεται στο ποσό των 20.000.000 ευρώ περίπου και θα βαρύνει τις πιστώσεις της ΣΑΕ 077/3, Έργο 2008 ΣΕ 07730000.

Οι ανωτέρω δαπάνες θα αντιμετωπισθούν από τις πιστώσεις του προϋπολογισμού του Π.Δ.Ε..

Γ. Επί του προϋπολογισμού των Ο.Τ.Α. α' βαθμού

Απώλεια εσόδων: i) λόγω μη εφαρμογής των διατάξεων του ν. 2946/2001, περί υπαίθριας διαφήμισης και την ως εκ τούτου μη είσπραξη του προβλεπόμενου υπέρ των ανωτέρω φορέων τέλους διαφήμισης (άρθρο 15 του β.δ. 249/20.10.1958), για την τοποθέτηση των υποχρεωτικών πινακίδων του ν. 3054/2002 των πρατήριων υγρών καυσίμων, υγραερίου (LPG) μικτών και αμιγών, αερίων καυσίμων και σταθμών αυτοκινήτων με αντλίες καυσίμων. (άρθρο 10 παρ. 6)

ii) Από τη μείωση, από 350 σε 100 ευρώ, του διοικητικού προστίμου, που προβλέπεται από τις διατάξεις της παρ. 11 του άρθρου 12 του Κ.Ο.Κ. (ν. 2696/1999), για την μη χρήση ζωνών ασφαλείας και κράνους στους επιβάτες αυτοκινήτων και στους επιβάτες μοτοποδηλάτων μοτοσυκλετών και τρίτροχων οχημάτων χωρίς κουβούκλιο, αντίστοιχα. (άρθρο 17 παρ. 1)

Η ανωτέρω απώλεια εσόδων θα αντιμετωπισθεί, εν μέρει, από την αύξηση εσόδων που αναμένεται να προκύψει από την εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 26 παρ. 2 του υπό ψήφιση νόμου. Κατά το υπόλοιπο μέρος της θα αναπληρώνεται από άλλες πηγές εσόδων των οικείων Ο.Τ.Α. α' βαθμού.

Δ. Επί του προϋπολογισμού των νομαρχιακών αυτοδιοικήσεων (Ο.Τ.Α. β' βαθμού)

1. Ετήσια δαπάνη ύψους 2.200 ευρώ ετησίως, από τη σύσταση στην έδρα κάθε νομαρχιακής αυτοδιοίκησης, Δευτεροβάθμιου Πειθαρχικού Συμβουλίου, για την εξέταση ενστάσεων κατά αποφάσεων του Πρωτοβάθμιου Πειθαρχικού Συμβουλίου του άρθρου 20 του ν. 3109/2003, για περιπτώσεις παραβάσεων των Κανονισμών λειτουργίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων. (άρθρο 24 παρ. 9)

2. Ενδεχόμενη δαπάνη από την καταβολή αμοιβής

στον εκπρόσωπο της Ελληνικής Επιτροπής Ατομικής Ενέργειας που συμμετέχει στα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου, σε περίπτωση που διενεργείται έλεγχος σε οχήματα που μεταφέρουν ραδιενεργά υλικά. (άρθρο 15 παρ. 1)

Οι ανωτέρω δαπάνες θα αντιμετωπισθούν από τις πιστώσεις του προϋπολογισμού των οικείων ν.α..

Αθήνα, 29 Αυγούστου 2008

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Γ. Αλογοσκούφης

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Κ. Χατζηδάκης