

ΕΚΘΕΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ: ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ:

Δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών, Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών
Μεταφορών και άλλες διατάξεις

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ

ΣΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ:

Σκοπός του παρόντος σχεδίου νόμου είναι η προσαρμογή στις διατάξεις του Ευρωπαϊκού Δικαίου, προκειμένου να βελτιωθεί το επίπεδο παροχής των αντιστοίχων υπηρεσιών προς τους επιβάτες με ταυτόχρονη μείωση του κόστους των παρεχομένων υπηρεσιών. Βασική επιλογή του νομοσχεδίου είναι ότι οι υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών, ως παροχή δημόσιας υπηρεσίας, θα συνεχίσουν να παρέχονται από ιδιωτικούς φορείς, η ανάθεση όμως θα γίνεται με συμβάσεις ορισμένου χρόνου και ύστερα από δημόσιους ανοικτούς διαγωνισμούς. Σημαντικό ρόλο στην εφαρμογή του νέου συστήματος υπεραστικών επιβατικών μεταφορών θα διαδραματίσει η Ανεξάρτητη Αρχή με την επωνυμία «Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών» (Ρ.Α.Ε.Μ.) που ιδρύεται με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου. Η Ρ.Α.Ε.Μ. θα έχει κεντρικό ρόλο τόσο στον σχεδιασμό του δικτύου των υπεραστικών γραμμών όσο και στην διενέργεια των διαγωνισμών.

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ

ΣΕ ΑΛΛΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ

ΣΤΟ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ:

1. ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΡΥΘΜΙΣΗ ΑΛΛΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
2. ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
3. ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ
4. ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΕΩΣ ΟΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΤΑ ΕΝΟΙΚΙΑΖΟΜΕΝΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

5. ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΡΥΘΜΙΣΗ ΘΕΜΑΤΩΝ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ
6. ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ

A: ΚΥΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗ ΡΥΘΜΙΣΗ

1. Αναγκαιότητα

Με τον Κανονισμό ΕΕ 1370/2007, ο οποίος αποτελεί ισχύον δίκαιο και έχει άμεση εφαρμογή, θεσπίζονται κανόνες για την ανάθεση δημοσίων υπηρεσιών οδικών ή σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών, τόσο για την διενέργεια διαγωνισμών όσο και για την απ' ευθείας ανάθεση είτε σε δημόσιες υπηρεσίες ή εξομοιούμενους με αυτές φορείς είτε σε τρίτους. Οι διατάξεις του Κανονισμού αποτελούν νομική βάση για τις ρυθμίσεις του προτεινομένου σχεδίου νόμου.

Με το προτεινόμενο νομοσχέδιο επιδιώκεται η αξιοποίηση όλων των θετικών εμπειριών από την μέχρι σήμερα λειτουργία του συστήματος υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών και η βελτίωσή του μέσω του ανταγωνισμού. Σήμερα οι υπεραστικές επιβατικές μεταφορές εκτελούνται από ιδιωτικούς φορείς, που είναι οργανωμένοι στα ΚΤΕΛ και διαθέτουν, εκτός από τον στόλο των λεωφορείων, και ιδιωτικές εγκαταστάσεις υποδομής.

Η γεωγραφική βάση οργάνωσης των δημοσίων οδικών υπεραστικών επιβατικών μεταφορών θα εξακολουθήσει να είναι η περιφερειακή ενότητα. Οι διαγωνισμοί για την ανάθεση δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών θα έχουν ως βάση τις υπεραστικές γραμμές εντός των γεωγραφικών ορίων των περιφερειακών ενότητων.

2. Καταλληλότητα

Οι αλλαγές που θεσπίζονται αποτελούν διεθνή δέσμευση της χώρας, ταυτόχρονα όμως προσαρμόζουν το θεσμικό πλαίσιο των υπεραστικών οδικών μεταφορών στις διατάξεις του Κανονισμού ΕΕ 1370/2007. Μέχρι τον Δεκέμβριο του έτους 2019 θα πρέπει να έχει γίνει προσαρμογή όλων των διατάξεων που αφορούν τις δημόσιες επιβατικές μεταφορές, οδικές, σιδηροδρομικές ή με άλλα μέσα σταθερής τροχιάς. Το σημερινό σύστημα βασίζεται στην εκ του νόμου ανάθεση των υπεραστικών επιβατικών μεταφορών σε ορισμένες επιχειρήσεις, τις ΚΤΕΛ Α.Ε. ή τα ΚΤΕΛ και σε ορισμένες περιπτώσεις (κυρίως στις νησιωτικές περιοχές) και σε μεμονωμένους αυτοκινητιστές. Το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο προσδιορίζεται κυρίως από το Ν. 2963/2001 (ΦΕΚ) και τις κανονιστικές πράξεις που εκδόθηκαν κατ' εξουσιοδότησή του. Οι επιχειρήσεις των ΚΤΕΛ ανήκουν μεν σε ιδιώτες, είναι όμως οργανωμένες με

τον τρόπο που ορίζει ο νόμος και κάθε μία εκτελεί υπεραστικές επιβατικές μεταφορές με αποκλειστικό δικαίωμα εντός των γεωγραφικών ορίων της (συνήθως περιφερειακές ενότητες). Η διάρκεια της κατ' αποκλειστικότητα ανάθεσης του συγκοινωνιακού έργου των τακτικών αστικών και υπεραστικών επιβατικών γραμμών στα ΚΤΕΛ έχει οριστεί από το νόμο μέχρι την 31^η Δεκεμβρίου 2019.

Διεθνώς δε έχει παρατηρηθεί ότι η προσφορά χερσαίων επιβατικών μεταφορών, μολονότι είναι ιδιαίτερης κοινωνικής σημασίας για τους πολίτες, σε πολλές περιπτώσεις δεν θα παρεχόταν καθόλου ή θα παρεχόταν υπό διαφορετικές συνθήκες, αν δεν υπήρχε παρέμβαση του Δημοσίου, για την διασφάλιση ενός ελαχίστου επιπέδου παροχής των υπηρεσιών αυτών.

3. Συνέπειες στην Οικονομία και στην Κοινωνία

Με το προτεινόμενο νομοσχέδιο αναμένεται να βελτιωθεί η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών μέσω του ανταγωνισμού και της διαρκούς και έγκαιρης προσαρμογής στις μεταφορικές ανάγκες των τοπικών κοινωνιών μέσω της συνεργασίας Κεντρικής Διοίκησης και Περιφερειών.

7. Νομιμότητα

Το παρόν σχέδιο νόμου έχει καταρτισθεί με σεβασμό στο άρθρο 5 του Συντάγματος για την οικονομική και επαγγελματική ελευθερία, καθώς και στις αρχές της αναλογικότητας, της ίσης μεταχείρισης και της χρηστής διοίκησης. Έχει, επίσης, λάβει υπόψη του τη γεωγραφική και διοικητική διαίρεση της χώρας και την αρμοδιότητα των ΟΤΑ για το χειρισμό των τοπικών υποθέσεων, καθώς και τις διατάξεις του Συντάγματος για τις ανεξάρτητες διοικητικές αρχές, κατά την κατάστροψη της νέας Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών.

8. Αρμοδιότητα

Η αρμοδιότητα για την υλοποίηση των προβλέψεων του νομοσχεδίου ανήκει στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και δη στη Γενική Γραμματεία Μεταφορών, καθώς και στις Περιφέρειες κατά τα ειδικότερα οριζόμενα στις προβλέψεις του, ενώ σημαντικός ρόλος επιφυλάσσεται στη Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών, η οποία συστήνεται με το παρόν σχέδιο νόμου.

9. Τήρηση Νομοτεχνικών Κανόνων και Κωδικοποίηση

Με το σχέδιο νόμου τροποποιούνται και καταργούνται διατάξεις, όπως ειδικότερα φαίνεται στο συνημμένο πίνακα Τροποποιούμενων/Καταργούμενων Διατάξεων.

10. Διαφάνεια - Κοινωνική συμμετοχή

Για την κατάρτιση του σχεδίου νόμου επελέγη η διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους φορείς (ΚΤΕΛ-Υπουργείο-Περιφέρειες) μέσω συναντήσεων και ανταλλαγής απόψεων που διεξήχθησαν κατά τους προηγούμενους μήνες, καθώς και η ανοιχτή διαβούλευση μέσω διαδικτύου, που έλαβε χώρα κατά το διάστημα 09.04.2013 – 16.04.2013. Τα αποτελέσματα της διαβούλευσης αναφέρονται αναλυτικά στη συνημμένη Έκθεση Δημόσιας Διαβούλευσης.

B: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΛΛΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ

11. Γενική Αξιολόγηση

11.1 Περιγράψτε χωριστά και αναλυτικά το πρόβλημα που καλείται να αντιμετωπίσει κάθε μία «άλλη διάταξη» που περιλαμβάνεται στο προτεινόμενο σχέδιο νόμου

Άρθρο 50

Αντιμετωπίζεται το φαινόμενο της καταγγελίας των συμβάσεων εργαζομένων σε ΚΤΕΛ Α.Ε. Το ισχύον καθεστώς (μη προσκόμιση/έλλειψη ιατρικού πιστοποιητικού) έχει κατ' επανάληψη χρησιμοποιηθεί για την καταγγελία συμβάσεων εργαζομένων επί μεγάλα χρονικά διαστήματα σε ΚΤΕΛ Α.Ε., δίχως να αποδεικνύεται ότι η παράλειψη της σχετικής υποχρέωσης οφειλόταν σε υπαιτιότητα του εργαζομένου.

Άρθρο 52

Οι διατάξεις του Άρθρου 52 ορίζουν την σχέση που υφίσταται μεταξύ των λεωφορειούχων μελών και της ΚΤΕΛ Α.Ε ως ανάληψη υποχρέωσης εκτέλεσης μεταφοράς προσώπων.

Άρθρο 53

Η διάταξη του άρθρου 53 ρυθμίζει τις αποστάσεις ασφαλείας από σχολεία ή ενοριακούς ναούς για την ίδρυση σταθμού υπεραστικών λεωφορείων.

Άρθρο 54

Απαλλάσσονται οι μέτοχοι της ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ από την υποβολή ασφαλιστικής ενημερότητας σε περίπτωση έκδοσης άδειας κυκλοφορίας ή πράξης αποχαρκτηρισμού λεωφορείου Δημοσίας Χρήσεως που ανήκει στην κυριότητα του ΚΤΕΛ.

Άρθρο 85

Με το παρόν άρθρο τροποποιείται το άρθρο 28 του Ν.3891/2010 με σκοπό την ενίσχυση του εποπτικού, ρυθμιστικού ρόλου της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, μέσα από τη διεύρυνση και αποσαφήνιση των αρμοδιοτήτων της και παράλληλα προστίθενται οι αρμοδιότητες της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών που μεταφέρονται με το παρόν νομοσχέδιο στην Ρ.Α.Σ.

Ειδικότερα, προστίθεται η πρόβλεψη ότι η διαδικασία επίλυσης των διαφορών που επιλαμβάνεται η Ρ.Α.Σ θα ρυθμίζεται από τον Κανονισμό Ακροάσεων που θα εκδοθεί από τη Ρ.Α.Σ., και επιπλέον αυτή αναλαμβάνει την αρμοδιότητα για την έκδοση κανονιστικών πράξεων, τόσο ατομικών διοικητικών πράξεων (π.χ. πρόστιμα), όσο και κανονιστικών διοικητικών πράξεων (π.χ. Κανονισμοί), όπως προβλέπεται και σε άλλες Ανεξάρτητες Αρχές. Επιπλέον, η ΡΑΣ αναλαμβάνει και θεσμικά την παρακολούθηση και την εποπτεία εφαρμογής της κοινής συμφωνίας του άρθρου 14 του ΠΔ 41/2005 μεταξύ του Διαχειριστή και του Δημοσίου καθώς και τη διαμεσολάβηση των μερών της σε περίπτωση διαφοράς, όπως εξάλλου επιτάσσει η υπ. αριθμ. COM (2008) 54 Ανακοίνωση της Ευρ. Επιτροπής με θέμα «πολυετείς συμβάσεις για την ποιότητα της σιδηροδρομικής υποδομής»

Η ανάληψη των καθηκόντων της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών, των σχετικών καθηκόντων για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων και των καθηκόντων της «Αρμόδιας Αρχής» για τους σιδηροδρόμους και τις αυτοκινητάμαξες της Κ.Υ.Α. Δ13/0/121/2007 (Β' 53) από τη ΡΑΣ επιτυγχάνει την καλύτερη λειτουργικότητα, ανεξαρτησία, ευκολότερη συνεργασία καθώς και έγκαιρη και άμεση λήψη μη αντικρουόμενων αποφάσεων.

Εξάλλου, προτείνεται η θέσπιση του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Αρχής με κοινή υπουργική απόφαση και όχι με προεδρικό διάταγμα (διαδικασία εξαιρετικά χρονοβόρα) για λόγους ταχύτητας ώστε η Αρχή να μπορέσει να λειτουργήσει άμεσα και αποτελεσματικά.

Επιπρόσθετα, με την αντικατάσταση του άρθρου 32 του Ν.3891/2010 επιχειρείται αναλυτική καταγραφή των διοικητικών κυρώσεων που μπορεί να επιβάλλει η Αρχή ενώ ταυτόχρονα εισάγεται πρόβλεψη για τη ρύθμιση εξαιρετικών περιπτώσεων μέσω της δυνατότητας λήψης από την Ρ.Α.Σ. έκτακτων προσωρινών μέτρων, πριν τη λήψη οριστικής απόφασης, για την άμεση και αποτελεσματική αντιμετώπιση των παραβάσεων των όρων της κείμενης σιδηροδρομικής νομοθεσίας. Επιπλέον,

ορίζεται ότι τα πρόστιμα, διοικητικές κυρώσεις, παράβολα εισπράττονται στο όνομα και για λογαριασμό της Ρ.Α.Σ. για την επίτευξη ουσιαστικής οικονομικής αυτοτέλειας.

Περαιτέρω, η προτεινόμενη αντικατάσταση του άρθρου 34 του Ν.3891/2010 με το παρόν καταγράφει αναλυτικά τον δικαστικό έλεγχο των αποφάσεων της ΡΑΣ και τα θέματα της δικαστικής προστασίας των διοικουμένων, σε όσον το δυνατόν συντομότερο χρόνο, όπως ακριβώς συμβαίνει και στις άλλες ανεξάρτητες αρχές, που ασχολούνται με τη ρύθμιση των σχετικών οικονομικών αγορών (Ε.Ε.Τ.Τ., ΡΑΕ, Επιτροπή Ανταγωνισμού).

Με την προσθήκη άρθρου 34 Α στο Ν. 3891/2010, που τροποποιεί διατάξεις του πδ 41/2005, κατονομάζεται πλέον η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ως ρυθμιστικός φορέας και ως φορέας χορήγησης αδειών.

Τέλος με το παρόν άρθρο τροποποιούνται ορισμένα άρθρα του ΠΔ 160 / 2007 (ΦΕΚ Α' 201) με σκοπό την ορθότερη ενσωμάτωση διατάξεων της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ στο εθνικό δίκαιο και κατά συνέπεια την συμμόρφωση με τις υποδείξεις σχετικής προειδοποιητικής επιστολής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και μεταφέρονται αρμοδιότητες του Τμήματος Ασφάλειας Σιδηροδρόμων στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων σε ικανοποίηση απαίτησης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Άρθρο 86

Με την παράγραφο 1 του εν λόγω Άρθρου, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα έχει την ευελιξία να οργανώνει, να αναπτύσσει και να εκμεταλλεύεται λεωφορειακές επιβατικές μεταφορές με αφετηρία και άφιξη σε σιδηροδρομικό σταθμό.

Περαιτέρω, με τις λοιπές παραγράφους του προτεινόμενου άρθρου δημιουργείται νομικό πλαίσιο για την ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής κυρίως σε σχέση με τις εμπορευματικές μεταφορές διευκολύνοντας τις επενδύσεις ιδιωτών κι επιπλέον εισάγονται ρυθμίσεις για το σιδηροδρομικό τομέα που είναι απαραίτητες για την υλοποίηση των προαπαιτούμενων ενεργειών στο πλαίσιο του εγκεκριμένου Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2013-2016.

Άρθρα 87, 88 και 89

Ο Κανονισμός 445/2011 της Επιτροπής της 10ης Μαΐου 2011 θεσπίζει σύστημα πιστοποίησης των φορέων που είναι υπεύθυνοι για τη συντήρηση εμπορευματικών φορταμαξών, όπως ορίζεται στο άρθρο 14α της οδηγίας 2004/49/ΕΚ, η οποία

ενσωματώθηκε στο Εθνικό Δίκαιο με το πδ 160/2007 (Α' 201), όπως αυτό τροποποιήθηκε με το πδ 71/2010 (Α' 127). Επίσης, παρέχει τη δυνατότητα εθελοντικής πιστοποίησης φορέων, στους οποίους ο υπεύθυνος φορέας συντήρησης αναθέτει κάποιες από τις λειτουργίες συντήρησης του άρθρου 4 του ιδίου Κανονισμού (π.χ. ο Υπεύθυνος Φορέας Συντήρησης μπορεί να αναθέσει τη λειτουργία της καθεαυτής τεχνικής συντήρησης των εμπορευματικών φορταμαξών σε συνεργεία συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού).

Ο υπόψη Κανονισμός παρέχει στο Παράρτημα ΙΙΙ τις απαιτήσεις και κριτήρια αξιολόγησης για οργανισμούς που υποβάλλουν αίτηση για πιστοποιητικό Υπεύθυνου Φορέα Συντήρησης ή για πιστοποιητικό λειτουργιών συντήρησης που ανατίθενται από υπεύθυνο για τη συντήρηση φορέα σε τρίτους, όπως επίσης και τα αντίστοιχα έντυπα αίτησης στο Παράρτημα ΙV. Δεν καθορίζει όμως:

Α) το ύψος του παραβόλου για την κάλυψη του διοικητικού κόστους που συνεπάγεται η πιστοποίηση των υπεύθυνων φορέων συντήρησης (ΥΦΣ) εμπορευματικών φορταμαξών από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων;

Β) το ύψος του παραβόλου που θα καταβάλλεται, ανάλογα τόσο με τις λειτουργίες για τις οποίες θα αιτείται ένα φορέας που αναλαμβάνει κάποιες λειτουργίες συντήρησης, για την κάλυψη του σχετικού διοικητικού κόστους που προκύπτει από την εξέταση του φακέλου του αιτούντος και τους σχετικούς ελέγχους που διενεργούνται από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων;

Γ) τη διαδικασία μεταβίβασης των εν λόγω πιστοποιητικών σε διάδοχους φορείς, τους όρους ανάκλησης, ούτε και τα δικαιολογητικά που πρέπει να υποβληθούν από τους αιτούντες και τη διαδικασία που πρέπει να ακολουθηθεί για τη χορήγηση τη εν λόγω πιστοποίησης και τη διεξαγωγή των σχετικών ελέγχων από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων.

Οι προτεινόμενες διατάξεις ρυθμίζουν τα ως άνω ζητήματα.

Άρθρο 90

Το πρόβλημα που καλείται να αντιμετωπίσει η εν λόγω διάταξη αφορά στα έργα ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής για τα οποία είναι αναγκαίες ορισμένες απαλλοτριώσεις, για τη συντέλεση των οποίων τα ΝΠΙΔ όπως ο ΟΣΕ οφείλουν να εκδίδουν εγγυητικές επιστολές αξίας ίσης με το 20% της εκτιμώμενης αποζημίωσης (Ν. 2985/2002, άρθρο 1, παρ. 1). Στον ίδιο όμως νόμο αναφέρεται ότι το σύνολο της ακίνητης περιουσίας που ανήκει στον ΟΣΕ περιέρχεται αυτοδικαίως κατά κυριότητα στο Δημόσιο. Συνεπώς οι αναγκαίες απαλλοτριώσεις για την κατασκευή της σιδηροδρομικής υποδομής μετά την έκδοση της προβλεπόμενης στο άρθρο 6, παρ. 1 ΚΥΑ, θα συντελούνται από τον ΟΣΕ υπέρ του Δημοσίου. Σημειώνεται ότι ο ΟΣΕ είναι μεν Ν.Π.Ι.Δ. αλλά ανήκει 100% στο

Ελληνικό Δημόσιο. Γεννάται έτσι το πρόβλημα ο ΟΣΕ να επιβαρύνεται με ισόποσες δεσμεύσεις χρηματικών διαθεσίμων και με πληρωμή προμηθειών ανά τρίμηνο στις τράπεζες μέχρι την επιστροφή των εγγυητικών επιστολών, ενώ επιβαρύνεται επιπλέον και με τα έξοδα προμήθειας και συντήρησης των εγγυητικών επιστολών.

Άρθρο 91

Το ακινητοποιημένο σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό, το οποίο είναι χαρακτηρισμένο ως μη επισκευάσιμο και με βάση τις κανονιστικές διατάξεις έχει χαρακτηριστεί ή πρόκειται να χαρακτηριστεί ως άχρηστο και κατά συνέπεια εκποίησιμο, είναι συγκεντρωμένο και καταλαμβάνει ζωτικούς χώρους κατά μήκος του Σιδηροδρομικού Δικτύου. Ο ΟΣΕ εφαρμόζοντας τις κείμενες διατάξεις, προβαίνει κατά καιρούς σε διαγωνιστικές διαδικασίες εκποίησης του ως άνω Τροχαίου Υλικού, με σκοπό την αποσυμφόρηση του δικτύου, αλλά και την είσπραξη χρηματικών ποσών που προκύπτουν από τις παραπάνω εκποιήσεις.

Με βάση το άρθρο 25 του Ν.4111/2013 (ΦΕΚ Α 18), το προαναφερθέν Τροχαίο Υλικό μεταβιβάζεται από τον ΟΣΕ στο Ελληνικό Δημόσιο, το οποίο καθίσταται πλέον Ιδιοκτήτης και Διαχειριστής του, γεγονός που σημαίνει ότι οι οποιεσδήποτε μελλοντικές Εκποιήσεις αυτού θα πρέπει να δρομολογούνται και να υλοποιούνται από το Ελληνικό Δημόσιο, το οποίο θα πρέπει να αναπτύξει υπηρεσία και μηχανισμό που θα παρακολουθεί, θα προκηρύσσει Διαγωνισμούς και θα τους υλοποιεί, υπογράφοντας τις σχετικές συμβάσεις και παρακολουθώντας την ορθή εκτέλεσή τους. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα κατ' ουσία να μη πραγματοποιούνται εκποιήσεις ή να πραγματοποιούνται σπανίως και σε μεγάλο βάθος χρόνου, με συνέπεια τη συσσώρευση άχρηστου Τροχαίου Υλικού, το οποίο μη εκποιούμενο θα επιφέρει αφ' ενός μεν δυσχέρειες στη λειτουργία του ΟΣΕ, λόγω κατάληψης ζωτικών χώρων, αφ' ετέρου δε θα υπάρξουν περιβαλλοντικές επιπτώσεις στις τοπικές κοινωνίες από τη μεγάλη συσσώρευση άχρηστου εγκαταλελειμμένου Τροχαίου Υλικού.

Άρθρο 92

Στην παράγραφο 5 του άρθρου 11 του νόμου 3911/2011 (Α' 12) «Πιστοποίηση μηχανοδηγών και άλλες διατάξεις» παρέχεται εξουσιοδότηση στους συναρμόδιους Υπουργούς να εκδώσουν απόφαση και να καθορίσουν τις απαιτήσεις πραγματοποίησης των ιατρικών εξετάσεων, με τις οποίες αποδεικνύεται η σωματική και η επαγγελματική ψυχολογική ικανότητα των υποψήφιων μηχανοδηγών και των μηχανοδηγών προκειμένου αυτοί να πιστοποιηθούν. Η

υφιστάμενη διαδικασία όμως αποζημίωσης των ιατρών-εξεταστών μηχανοδηγών μπορεί να καταστεί ιδιαίτερα χρονοβόρα αφού προβλέπει μία διαδικασία δύο σταδίων: α) την κατάθεση παραβόλου υπέρ του ελληνικού δημοσίου από τον υποψήφιο μηχανοδηγό, και εν συνεχεία β) την απόδοση της σχετικής αποζημίωσης από το ελληνικό δημόσιο στον εμπλεκόμενο ιατρό. Με το άρθρο 96 επιχειρείται η απλοποίηση αυτή της διαδικασίας.

Άρθρο 93

Παρά την δραστηριοποίηση των εμπλεκόμενων Υπηρεσιών και τα επιτευχθέντα θετικά αποτελέσματα της εξιχνίασης ορισμένων υποθέσεων κλοπής υλικών και σύλληψης δραστών, των οποίων τα κίνητρα ήταν κυρίως η πώληση των κλοπιμαίων σε επιχειρήσεις επεξεργασίας μετάλλων, το πρόβλημα των δολιοφθορών στην σιδηροδρομική υποδομή παραμένει. Η ανάταξη σε τμήματα που έχουν καταστραφεί και η διακοπή σε ήδη λειτουργούντα τμήματα έχει επιφέρει μεγάλη οικονομική ζημία τόσο στον ΟΣΕ όσο και στην οικονομία. Εκτός αυτού η κλοπή ή δολιοφθορές σιδηροδρομικού υλικού θέτουν σε μεγάλο κίνδυνο την ασφάλεια κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών και τη σωματική ακεραιότητα των επιβατών και εργαζομένων.

Άρθρο 94

Παράγραφοι 1 και 2. Η προτεινόμενη νομοθετική ρύθμιση θα αποσυνδέσει την παροχή κινήτρων στο Διαχειριστή Υποδομής από τη συμφωνία Δημοσίου – Διαχειριστή Υποδομής. Σύμφωνα με τις διατάξεις των παρ. 3 και 4 του άρθρου 14 του πδ 41/2005, η εν λόγω συμφωνία έχει ευρύτερο χαρακτήρα, καθώς το πεδίο εφαρμογής της δεν περιορίζεται μόνο στην παροχή κινήτρων, και αποτελεί ένα σύνθετο πλέγμα, δυσχεραίνοντας το χειρισμό του ζητήματος της παροχής κινήτρων.

Παράγραφος 3. Η έκδοση της Κ.Υ.Α. της παρ. 5 του άρθρου 14 του Π.Δ. 41/2005 συνεπάγεται πρόσθετη διοικητική επιβάρυνση χωρίς ουσιαστικό αποτέλεσμα, καθώς, πρακτικά, το περιεχόμενό της βασίζεται σε προηγούμενη σχετική απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής ΔΕΚΟ. Δεδομένου ότι πλέον δε θα απαιτείται η έκδοση της Κ.Υ.Α., ως συνέπεια της κατάργησης της σχετικής εξουσιοδότησης, απλοποιείται η διαδικασία καταβολής της κρατικής χρηματοδότησης, αποφεύγεται τυχόν καθυστέρηση ή εμπλοκή, και διασφαλίζεται η απρόσκοπτη ροή χρηματοδότησης, με θετικές συνέπειες στην εύρυθμη λειτουργία του ΟΣΕ ΑΕ, ενώ παράλληλα επιτυγχάνεται διοικητική αποφόρτιση.

Άρθρο 95

Οι δαπάνες της κατασκευής των σιδηροδρομικών έργων προέρχονται από το ΠΔΕ. Μεταξύ των δαπανών αυτών συμπεριλαμβάνονται οι αποζημιώσεις για την απόκτηση των αναγκαίων ιδιωτικών εκτάσεων για την κατασκευή των έργων της σιδηροδρομικής υποδομής και όλων των βοηθητικών έργων αυτής. Η απόκτηση των αναγκαίων εκτάσεων γίνεται κατ' εφαρμογή των διατάξεων του ν.2882/2001 "Κώδικας Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων Ακινήτων" (ΦΕΚ 17 Α'), όπως ισχύει σήμερα, με την κήρυξη αναγκαστικής απαλλοτρίωσης και σύμφωνα με τις οριζόμενες στις ανωτέρω διατάξεις προϋποθέσεις και διαδικασίες για την κήρυξη, τη σύνταξη των κτηματολογικών πινάκων και τη διόρθωση αυτών, τον προσδιορισμό (προσωρινό και οριστικό) της αποζημίωσης, τη μεία των δικαιούχων της αποζημίωσης, την αναγνώριση των δικαιούχων και τη συντέλεση της απαλλοτρίωσης.

Κατά τη διαδικασία του προσωρινού και του οριστικού δικαστικού προσδιορισμού της αποζημίωσης αρμόδια δικαστήρια είναι τα Μονομελή Πρωτοδικεία για τον προσωρινό προσδιορισμό και τα Εφετεία για τον οριστικό. Έχει παρατηρηθεί ότι σε μεγάλο αριθμό των απαλλοτριωμένων ακινήτων και των επικειμένων αυτών υπάρχει απόκλιση της προσωρινής τιμής με την οριστική τιμή, η οποία υπερβαίνει σε ποσοστό το 30%, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις φθάνει και στο 40%. Αποτέλεσμα της μεγάλης αυτής απόκλισης είναι ο δικαιούχος της αποζημίωσης να εισπράττει πολλές φορές μεγαλύτερα ποσά από τα τελικώς προσδιοριζόμενα με την οριστική τιμή μονάδος από τα κατά τόπους αρμόδια Εφετεία και να είναι υποχρεωμένος να επιστρέψει την επιπλέον διαφορά, μετά όμως από μια δαπανηρή και χρονοβόρα διαδικασία για το Δημόσιο δια του ΟΣΕ.

Άρθρο 96

Με την προτεινόμενη διάταξη παρέχεται η δυνατότητα αποσπάσεων υπαλλήλων που απασχολούνται σε φορείς του δημοσίου και του ευρύτερου δημοσίου τομέα της παρ. 1 του άρθρου 14 του Ν. 2190/1994 στην νεοσυσταθείσα Ελληνική Εταιρία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Ανώνυμη Εταιρία (Ε.Ε.Σ.Σ.Τ.Υ. ΑΕ) του Ν. 4111/2013.

Η δυνατότητα αυτή συμβάλλει στην άμεση στελέχωση και κατά συνέπεια στην άμεση λειτουργία και άσκηση των αρμοδιοτήτων της ΕΕΣΣΤΥ χωρίς σημαντικές καθυστερήσεις οι οποίες θα επέρχονταν με την εφαρμογή χρονοβόρων διαδικασιών πρόσληψης νέου προσωπικού. Έτσι και αλλιώς, δεδομένου και της σημερινής δημοσιονομικής κατάστασης της χώρας, η δυνατότητα νέων

προσλήψεων προσωπικού είναι περιορισμένη.

Αρμόδιες υπηρεσίες για την εφαρμογή της εν λόγω ρύθμισης είναι η ΕΕΣΣΤΥ καθώς και όλοι, δυνητικά, οι φορείς του δημοσίου και του ευρύτερου δημοσίου τομέα.

Άρθρο 97

Με την προτεινομένη διάταξη, επιταχύνεται η διαδικασία κήρυξης και συντέλεσης των απαλλοτριώσεων, οι οποίες είναι αναγκαίες για την εκτέλεση των υλοποιούμενων από την ΕΡΓΟΣΕ έργων, στο πλαίσιο του σκοπού και της δραστηριότητάς της, και αποφεύγεται η επανάληψη ενεργειών και οι επιπλέον δαπάνες, με αποτέλεσμα, πέραν των άλλων, και την εξοικονόμηση χρόνου και ως εκ τούτου πιστότερη τήρηση των χρονοδιαγραμμάτων υλοποίησης των έργων, αλλά και των χρηματοδοτήσεων αυτών.

Άρθρο 98

Το πρόβλημα που καλείται να αντιμετωπίσει η διάταξη που περιλαμβάνεται στο προτεινόμενο σχέδιο νόμου, είναι ότι οι όροι δόμησης του συγκροτήματος του ΟΣΕ στο Θριάσιο Πεδίο ρυθμίζονται κατά παρέκκλιση με τα ΦΕΚ 850/08-08-2005 Δ' και 281/10-07-2008 Δ'. Όμως για την έκδοση οικοδομικής άδειας κτηρίων σιδηροδρομικού ενδιαφέροντος ισχύει ο ν.4070/2012 (ΦΕΚ 82 Α'), σύμφωνα με το οποίο προβλέπεται η έκδοση Υπουργικής Απόφασης για τον καθορισμό της οργανωτικής μονάδας του ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ., που θα εκδίδει τις οικοδομικές άδειες, καθώς και η έκδοση Προεδρικού Διατάγματος, μετά από πρόταση των Υπουργών ΑΑΜΥΔ και ΠΕΚΑ κατόπιν γνωμοδότησης του Κεντρικού Συμβουλίου Οικοδομικών Θεμάτων και Αμφισβητήσεων. Από τα ανωτέρω προβλεπόμενα μέχρι σήμερα δεν έχει σημειωθεί καμία πρόοδος.

Άρθρο 99

Η θέσπιση της εν λόγω εξαίρεσης θα θεραπεύσει την ζημιογόνο και ανακόλουθη κατάσταση, στην οποία έχουν σήμερα βρεθεί τα νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου (ΔΕΚΟ), που ανήκουν στο Κράτος, όπως η ΣΤΑΣΥ Α.Ε.

Άρθρο 100

Από τη διαγραφή χρεών των εταιρειών του Ομίλου Ο.Α.Σ.Α., δια της παρ. 1 του

άρθρου 3 του ν. 3920/2011 (Α' 33), όπως τροποποιήθηκε με την παράγραφο 13 του άρθρου 4 του ν. 4038/2012 (Α' 14) και ισχύει, προκύπτει ωφέλεια και φόρος εισοδήματος που επιβαρύνει λογιστικά τις εταιρείες του Ομίλου και εν τέλει το ίδιο το Δημόσιο, παρεμποδίζοντας την απρόσκοπτη λειτουργία και το έργο αυτών των εταιρειών.

Άρθρο 101

Με τις προτεινόμενες προσθήκες στην παράγραφο 4 του άρθρου 52 με τίτλο «Μέτρα ρύθμισης οδικής κυκλοφορίας» του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, προσαρμόζεται η ως άνω διάταξη για τον καθορισμό οδών ή λωρίδων κυκλοφορίας, στις οποίες κυκλοφορούν μόνο μέσα δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς προσώπων («λεωφορειολωρίδες»), συμπεριλαμβανομένων των τροchioδρομικών οχημάτων (τραμ), ως προς την αρμοδιότητα καθορισμού τους στην περιοχή αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α..

Άρθρο 102

παράγραφος 1: Το προτεινόμενο άρθρο καλείται να αντιμετωπίσει διοικητικές δυσλειτουργίες του Σ.Α.Σ.Θ. ενόψει του υπεραριθμού διοικητικού του συμβουλίου.

παράγραφος 2: Με την προτεινόμενη ρύθμιση εξασφαλίζεται η ομαλή λειτουργία του Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΣΑΣΘ) με την απρόσκοπτη χρηματοδότηση των αναγκών του (όπως ανάθεση μελετών, αποζημίωση ειδικών συνεργατών, τεχνική και γραμματειακή υποστήριξη) μέσω ειδικού λογαριασμού, όπου συγκεντρώνονται πόροι μέσω των δόσεων αντισταθμιστικής καταβολής που λαμβάνει ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ) από το Ελληνικό Δημόσιο.

Άρθρο 103

Όταν έγινε η ενσωμάτωση του Κοινοτικού δικαίου για την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, παλαιοί μεταφορείς οι οποίοι δραστηριοποιούνταν στον τομέα των οδικών μεταφορών πριν την ενσωμάτωση αυτή, με ειδική διάταξη που προβλέφθηκε, έλαβαν είτε το Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Επάρκειας είτε την Άδεια Οδικού Μεταφορέα χωρίς να υποβληθούν στη διαδικασία των εξετάσεων. Βασική προϋπόθεση ήταν η απόδειξη της εμπειρίας στον τομέα των εθνικών ή διεθνών μεταφορών, ανάλογα με την απασχόλησή τους. Επειδή η δραστηριοποίηση στις διεθνείς μεταφορές προϋποθέτει

ότι ο μεταφορέας διαθέτει βασικές γνώσεις της νομοθεσίας τόσο για τις εθνικές όσο και για τις διεθνείς μεταφορές, με τη διάταξη που προωθείται, οι ανωτέρω μεταφορείς που δραστηριοποιούνται στον τομέα των διεθνών μεταφορών θα μπορούν να αντικαταστήσουν τα Πιστοποιητικά Επαγγελματικής Επάρκειας Διεθνών Μεταφορών με Πιστοποιητικά Εθνικών και Διεθνών χωρίς να υποβληθούν στη διαδικασία εξετάσεων.

Τέλος με τις διατάξεις των παραγράφων 2 και 3 ενσωματώνονται ορισμένες διατάξεις της Οδηγίας 2013/22/ΕΕ του Συμβουλίου της 13^{ης} Μαΐου 2013 για την προσαρμογή ορισμένων οδηγιών στον τομέα της πολιτικής μεταφορών, λόγω της προσχώρησης της Δημοκρατίας της Κροατίας.

Άρθρο 104

Με την προσθήκη του χαρακτηρισμού EURO 5 στον υπάρχοντα EURO V επιδιώκεται η απαλοιφή των φαινομένων σύγχυσης που παρατηρούνται στις υπηρεσίες Μεταφορών & Επικοινωνιών της χώρας που είναι αρμόδιες για την ταξινόμηση των συγκεκριμένων οχημάτων είτε ως Ε.Δ.Χ. (ΤΑΞΙ και ΕΙΔΜΙΣΘ), είτε ως Ε.Ι.Χ. για τη διενέργεια των μεταφορών της παραγράφου 1 της περίπτωσης Η2 του ν.4093/2012.

Άρθρα 105

Ο καθορισμός διακριτικών γνωρισμάτων και λοιπών αποδεικτικών στοιχείων που θα πρέπει φέρουν τα εκμισθωμένα επιβατηγά ιδιωτικής χρήσης αυτοκίνητα με οδηγό προκειμένου να πραγματοποιούνται οι μεταφορές της παραγράφου 1 της περίπτωσης Η2 του ν.4093/2012 θα καταστήσει ευκολότερο τον έλεγχο των οχημάτων αυτών και θα συμβάλει στην αποφυγή υποκλοπής μεταφορικού έργου. Η πλήρωση συγκεκριμένων προσόντων εκ μέρους των οδηγών Επιβατηγών Ιδιωτικής Χρήσης (Ε.Ι.Χ.) αυτοκινήτων που απασχολούνται στις επιχειρήσεις της παρ. 1 της περίπτωσης Η2 του ν.4093/2012 θα συμβάλει στην ποιοτική αναβάθμιση του παρεχόμενου μεταφορικού έργου από τις συγκεκριμένες επιχειρήσεις προς τους ενδιαφερόμενους πελάτες.

Άρθρο 106

Οι τροποποιήσεις των σχετικών διατάξεων του ν.4070/2012 που αναφέρονται σε

θέματα προμίσθωσης ΕΔΧ οχημάτων αναδιατυπώνουν το περιεχόμενο του όρου «προμίσθωση», (σημεία επιβίβασης/αποβίβασης επιβατών, τρόποι προμίσθωσης, λειτουργία ταξιμέτρου) ούτως ώστε να αποτυπώνεται η πραγματική λειτουργία των Ε.Δ.Χ. Οχημάτων. Η αλλαγή του αριθμού θυρών των ΕΔΧ-ΕΙΔΜΙΣΘ κρίνεται απαραίτητη καθώς τα οχήματα αυτά κατασκευάζονται- ως επί τω πλείστον- με τρεις (3) και όχι τέσσερις (4) πόρτες. Η κατοχή άδειας οδήγησης αυτοκινήτου Β' κατηγορίας για ελάχιστο διάστημα έξι μηνών, και όχι δώδεκα όπως ισχύει σήμερα, θα αυξήσει τις ευκαιρίες εργασιακής απασχόλησης των ενδιαφερομένων.

Με την πρόβλεψη επιβολής κυρώσεων σε βάρος κάθε προσώπου φυσικού και νομικού (πέραν των ειδικών ραδιοδικτύων) που αποδεδειγμένα συμπράττει στην είσπραξη κομίστρου μεγαλύτερου από το νόμιμο επιδιώκεται η εξάλειψη φαινομένων παρανομίας που πλήττουν οικονομικά και αυξάνουν το βαθμό δυσaráεσκείας των πολιτών- επιβατών.

Αναφορικά με τις περιπτώσεις ακινησίας ΕΔΧ αυτοκινήτου πέραν του ενός έτους από την κατάθεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος, το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο δεν προβλέπει πρόσθετα ηπιότερα στάδια ποινών προ της αυστηρότερης που είναι αυτή της οριστικής ανάκλησης.

Περαιτέρω, εισάγεται νέα κατηγορία ΕΔΧ οχημάτων, τα οχήματα Ειδικών Μεταφορών (ΕΙΔΜΕΤ), προς διεύρυνση της αγοράς και αντιμετώπιση του προβλήματος της δραματικής μείωσης του εισοδήματος των ιδιοκτητών και οδηγών ταξί.

Άρθρο 107

Παράγραφος 1. Αντιμετωπίζει την μείωση της δραστηριότητας του κατασκευαστικού κλάδου.

Με το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο δεν συνυπολογίζεται στον κύκλο εργασιών των εργοληπτικών επιχειρήσεων αυτός που αποκτήθηκε στο εξωτερικό από θυγατρικές τους εταιρείες με έδρα στην αλλοδαπή.

Με το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο δεν συνεκτιμούνται τα πάγια από άλλες- πλην του κατασκευαστικού κλάδου- δραστηριότητες που αποτελούν στοιχείο οικονομικής ευρωστίας των εταιρειών.

Με το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο ο Συντελεστής Κατάταξης Γ' αποτελεί πολλαπλασιαστή στον τύπο κατάταξης που εφαρμόζεται για την εγγραφή, κατάταξη και αναθεώρηση των εργοληπτικών επιχειρήσεων σε μία από τις τάξεις τρίτη έως έβδομη του Μ.Ε.ΕΠ. (Μητρώο Εργοληπτικών Επιχειρήσεων) και καθορίζεται ανάλογα με την τάξη των εταιρειών. Με την προτεινόμενη διάταξη μειώνεται ο αριθμός των επιχειρήσεων των οποίων ο Συντελεστής Κατάταξης Γ' αθροίζεται σε περιπτώσεις συγχώνευσης των εργοληπτικών επιχειρήσεων.

Επιπλέον, μειώνεται το ποσοστό του Συντελεστή Κατάταξης Γ, ' με το οποίο η τρίτη και η τέταρτη απορροφούμενη εταιρεία μετέχουν στην ενδεχόμενη συγχώνευση. Με αυτόν τον τρόπο αυστηροποιείται το καθεστώς των συγχωνεύσεων και ενισχύονται οι υγιείς συνενώσεις κατασκευαστικών επιχειρήσεων.

Παράγραφος 2. Το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο προσδιορίζει την οικονομική ικανότητα των επιχειρήσεων 1ης και 2ης με τις τραπεζικές καταθέσεις χωρίς να δίνει τη δυνατότητα να προσκομίσουν πάγια αντί για καταθέσεις ή πάγια και καταθέσεις.

Οι οικονομικές υποχρεώσεις της εταιρείας για κάλυψη της απαιτούμενης από το νόμο ελάχιστης στελέχωσης των εταιρειών 3ης έως 7ης τάξης είναι ιδιαίτερα αυξημένες.

Άρθρο 108

Παρά τη δυνατότητα εγγραφής των γεωτεχνικών σε ορισμένες κατηγορίες του Μητρώου Μελετητών και του Μητρώου Εταιρειών Μελετών, δεν προβλέπεται στην υφιστάμενη νομοθεσία συμμετοχή εκπροσώπου του Γεωτεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας (ΓΕΩΤ.Ε.Ε.) στη Γνωμοδοτική Επιτροπή Μητρώου (Γ.Ε.Μ.) της παραγράφου 8 του άρθρου 39 του ν.3316/2005. Με την προτεινόμενη διάταξη, προβλέπεται εκπροσώπηση του επαγγελματικού κλάδου των γεωτεχνικών στη Γ.Ε.Μ.

Άρθρο 109

Οι μελέτες που ανατέθηκαν με τις διαδικασίες του άρθρου 7 σε συνδυασμό με την παραγρ. 5 στοιχ. (δ) του άρθρου 5 του ν.3316/2005, προκηρύχθηκαν με βάση «Φακέλους Έργου» που δεν περιελάμβαναν προηγούμενα εγκεκριμένα στάδια, όπως π.χ. προκαταρκτική μελέτη, προμελέτη, μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Το γεγονός αυτό, καθώς και η σταδιακή προσέγγιση της βέλτιστης οικονομοτεχνικά λύσης, οδήγησε στις περισσότερες περιπτώσεις στην ανάγκη έγκρισης Συγκριτικού Πίνακα (Σ.Π.) και ακολούθως σύναψης συμπληρωματικής σύμβασης (Σ.Σ.). Με την προτεινόμενη διάταξη θα αρθούν οι επιπτώσεις από την αδυναμία σύναψης συμπληρωματικών συμβάσεων και θα ολοκληρωθούν το ταχύτερο δυνατό οι μελέτες, προκειμένου να επισπευσθούν οι χρονοβόρες διαδικασίες που προβλέπει ο συνδυασμός ανάθεσης μελέτης με βάση τα άρθρα 6 και 7 του ως άνω νόμου. Το αντικείμενο των εν λόγω Σ.Σ. θα μπορούσε να έχει προβλεφθεί κατά τη σύναψη της αρχικής σύμβασης εφόσον όμως υπήρχε πληρότητα του «Φακέλου του Έργου» που προϋποθέτει την ύπαρξη των

προκαταρκτικών σταδίων μελετών και των αντίστοιχων υποστηρικτικών μελετών (γεωλογικές, γεωτεχνικές, περιβαλλοντικές), πράγμα το οποίο δεν ήταν εφικτό για τους προαναφερθέντες λόγους επίσπευσης και ένταξης σε πρόγραμμα κατασκευής συγχρηματοδοτούμενων έργων.

Άρθρο 110

Με την προτεινόμενη νομοθετική ρύθμιση παρέχεται εξουσιοδότηση για έκδοση κοινής υπουργικής απόφασης του Υπουργού Οικονομικών και του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, με σκοπό να επιλυθεί οριστικά το πρόβλημα που προέκυψε με τον απολογιστικό υπολογισμό της τιμής της ασφάλτου και την πληρωμή των σχετικών ασφαλικών εργασιών σε συμβάσεις κατασκευής δημόσιων έργων στο διάστημα μεταξύ 2.7.2008 και 19.3.2013, κατά τους ελέγχους των σχετικών λογαριασμών από τις Υπηρεσίες Δημοσιονομικού Ελέγχου.

Άρθρο 111

Με τις ισχύουσες διατάξεις οι εταιρείες, των οποίων οι εργοληπτικές βεβαιώσεις λήγουν έως τις 30/07/2013 και που θα προβούν σε αυξήσεις μετοχικού κεφαλαίου ή συγχωνεύσεις για την κάλυψη των ελάχιστων ορίων των Δεικτών Βιωσιμότητας, όπως αυτοί επαναπροσδιορίστηκαν με το ν.4155/2013, αδυνατούν να υποβάλλουν προσωρινές οικονομικές καταστάσεις της 30/09/2013 όπως προβλέπεται επίσης από τον ανωτέρω νόμο. Λόγω των τροποποιήσεων που επήλθαν με το ν.4155/2013 στις διατάξεις που αφορούν στις υποβαλλόμενες προσωρινές οικονομικές καταστάσεις, κατά την αίτηση αναθεώρησης και στον τρόπο υπολογισμού του Δείκτη Βιωσιμότητας 1 (Ίδια Κεφάλαια/Σύνολο Υποχρεώσεων), πρέπει να χορηγηθεί στις εταιρείες 3ης έως 7ης τάξης επαρκής χρόνος προκειμένου να προβούν σε διαδικασίες αύξησης μετοχικού κεφαλαίου ή/και ολοκλήρωσης των διαδικασιών συγχώνευσης και σύνταξης προσωρινών οικονομικών καταστάσεων της 30ης/09/2013.

Άρθρο 112

Το Π.Δ.57/2010, το οποίο εναρμονίζει την Ελληνική νομοθεσία με την Οδηγία 2006/42/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου «σχετικά με τα μηχανήματα και την τροποποίηση της οδηγίας 95/16/EK» και καταργεί το πρότερο σχετικό καθεστώς (Π.Δ.18/1996 και Π.Δ.377/1993), δημοσιεύτηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως στις 25/06/2010 αλλά οι διατάξεις του ισχύουν

αναδρομικά από 29/12/2009 (άρθρο 23). Κατά το χρονικό διάστημα πριν την 25/06/2010, πολλοί έμποροι μηχανημάτων έργων ή κατασκευαστές εισήγαγαν ή κατασκεύασαν, αντίστοιχα, τέτοια μηχανήματα με βάση το τότε ισχύον νομικό καθεστώς για τη λήψη έγκρισης τύπου και την πιστοποίηση CE, όπου προβλεπόταν η δυνατότητα και τρίτα πρόσωπα -πλην του κατασκευαστή ή του αποκλειστικού αντιπροσώπου (θεσμός που έχει ατονήσει στην Ευρωπαϊκή Ένωση τις τελευταίες δεκαετίες λόγω τις ελεύθερης διακίνησης των προϊόντων) να υπογράψουν δήλωση συμμόρφωσης ΕΚ.

Ως εκ τούτου, για πολλά μηχανήματα εκείνης της περιόδου δεν παρέχεται μετά την 29/12/2009 η δυνατότητα λήψης έγκρισης τύπου και εν συνεχεία ταξινόμησης και λήψης άδειας και πινακίδων κυκλοφορίας, με αποτέλεσμα η κατάσταση αυτή να προκαλέσει σοβαρό οικονομικό πρόβλημα σε μεγάλο αριθμό επαγγελματιών στην ιδιαίτερα δύσκολη συγκυρία που διανύει η Ελληνική οικονομία.

Παράλληλα, τα εν λόγω μηχανήματα για να λάβουν έγκριση τύπου πρέπει να συμμορφώνονται και με την ισχύουσα αντιρρυπαντική νομοθεσία για τους κινητήρες εσωτερικής καύσης που φέρουν. Σχετικά με τη συμμόρφωση με την αντιρρυπαντική νομοθεσία εφαρμόζεται η ισχύουσα κατά την ημερομηνία υποβολής αίτησης για έγκριση τύπου από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (Διεύθυνση Δ13 της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων).

Η αδυναμία λήψης πιστοποίησης CE και η συνακόλουθη καθυστέρηση έχει δημιουργήσει επιπροσθέτως πρόβλημα και στη συμμόρφωση με την αντιρρυπαντική νομοθεσία η οποία θέτει χρονικές περιόδους κατά τις οποίες είναι δυνατή η αποδοχή ορισμένων ορίων επιπέδου αερίων και σωματιδιακών ρύπων των μηχανών εσωτερικής καύσης των μηχανημάτων, με αποτέλεσμα πολλά από αυτά σαν παλαιότερα να μην ικανοποιούν τις απαιτήσεις αυτές κατά την ημερομηνία κατάθεσης της αίτησης για έγκριση τύπου.

Ως εκ τούτου, η αίτηση έγκρισης τύπου θα είναι σύγχρονη με απαιτήσεις αντιρρυπαντικής νομοθεσίας στις οποίες παλαιότεροι κινητήρες Μ.Ε. δεν μπορούν να ανταποκριθούν δεδομένου ότι πληρούν τις προδιαγραφές που ίσχυαν κατά τον χρόνο κατασκευής τους.

Άρθρο 113

Μέχρι τη δημοσίευση του Π.Δ.118/2006 (Α' 119), ίσχυαν οι διατάξεις του Β.Δ.465/1970, όπου προβλεπόταν τροποποίηση της κυκλοφοριακής σύνδεσης του πρατηρίου με την οδό σε περίπτωση βελτίωσης των οδών (π.χ. διαπλάτυνση). Μετά τη δημοσίευση του Π.Δ.118/2006, επειδή ως τότε το Π.Δ. εφαρμόζονταν

μέσα σε εγκεκριμένα ρυμοτομικά, δεν υπήρχε διάταξη που να προβλέπει την τροποποίηση της τομής πεζοδρομίου σε περίπτωση βελτίωσης οδού. Άλλωστε, εντός ρυμοτομικών γενικά δεν υπήρχαν τέτοιες περιπτώσεις.

Άρθρο 114

Με την προτεινόμενη διάταξη επεκτείνεται η δυνατότητα χρήσης της εγγύησης καλής εκτέλεσης για τη λήψη προκαταβολής, και σε όλες τις περιπτώσεις συγχρηματοδοτούμενων δημοσίων συμβάσεων έργων στο πλαίσιο των οποίων έχει χορηγηθεί στον ανάδοχο προκαταβολή, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 10 του άρθρου 25 του ν.3614/2007. Μέσω της προτεινόμενης ρύθμισης επιτυγχάνεται η ενίσχυση της ρευστότητας της αγοράς, εφόσον ειδικά ως προς τις ήδη ληφθείσες προκαταβολές, οι αντίστοιχες εγγυητικές επιστολές προκαταβολής που έχουν κατατεθεί θα επιστραφούν στους αναδόχους.

Άρθρο 115

Με την παρούσα διάταξη καθίσταται υποχρεωτικό, η αντικατάσταση συστήματος - εξαρτήματος που έχει τοποθετηθεί εκ κατασκευής στο όχημα να γίνει με άλλο όμοιο που είναι επίσης εγκεκριμένο με την ίδια ή νεώτερη οδηγία ή κανονισμό. Για να γίνει αυτό πρέπει η οδηγία/κανονισμός του «αρχικού» συστήματος - εξαρτήματος να προβλέπει «αυτοτελώς» την έκδοση έγκρισης τύπου για τέτοιο εξάρτημα. Αν δεν το προβλέπει - επιτρέπει η οδηγία - κανονισμός τότε δίνεται η δυνατότητα στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να καθορίσει τους όρους και τις προϋποθέσεις αντικατάστασης.

Άρθρο 116

Παράγραφος 1: Το πρόβλημα που καλείται να αντιμετωπίσει η διάταξη που περιλαμβάνεται στο προτεινόμενο σχέδιο νόμου, είναι ο περιορισμένος αριθμός ίδρυσης και λειτουργίας μικτών ή αμιγώς υγραερίου πρατηρίων κατά μήκος παρόδιων εκτός σχεδίου ιδιοκτησιών της χώρας, που κείτονται με πρόσωπο επί εθνικών οδών ή αυτοκινητοδρόμων και επί παραπλεύρων οδών αυτών και στοχεύει στην ενίσχυση της επιχειρηματικότητας διότι με αυτή αναμένεται να αυξηθεί ο αριθμός των λειτουργούντων μικτών ή αμιγώς υγραερίου πρατηρίων στη χώρα μας, με τη παράλληλη διατήρηση των συνθηκών δημόσιας και οδικής ασφάλειας που πρέπει να διέπει το σύνολο των εγκαταστάσεών τους και την εύρυθμη λειτουργία τους.

Παράγραφος 2: Η εν λόγω διάταξη αποσκοπεί ώστε να μειώσει και να περιορίσει τα εμπόδια ίδρυσης και λειτουργίας αμιγώς πρατηρίων αερίων καυσίμων ή μικτών στις

εντός σχεδίου πόλεως περιοχές (όπου επιτρέπεται η ίδρυση και λειτουργία πρατηρίων υγρών καυσίμων), μειώνοντας στα 20 μ. την υπερβολική ισχύουσα τιμή της εξωτερικής απόστασης ασφαλείας της παρ. 2δ του άρθρου 4 του π.δ. 595/84, όπως ισχύει και συγκεκριμένα της απόστασης των 50 μ. από κατοικίες που ισχύει στις εκτός σχεδίου πόλεως περιοχές, η οποία εφόσον οριστεί να ισχύει και στις εντός σχεδίου πόλεως περιοχές, δεν θα προσφέρει κάτι ουσιαστικό στην ασφάλεια των υπόψη εγκαταστάσεων, αλλά θα αποτελέσει σημαντικό εμπόδιο ίδρυσης και λειτουργίας πρατηρίων αμιγώς υγραερίου ή μικτών στις εντός σχεδίου πόλεως περιοχές, εξαιτίας της πληθώρας τέτοιων κτισμάτων στις περιοχές αυτές. Κατά συνέπεια, με τις παρούσες συνθήκες δεν θα υλοποιηθεί η περαιτέρω αύξηση του αριθμού και η λειτουργία πρατηρίων αερίων καυσίμων, την ανάπτυξη των οποίων η Πολιτεία προσπαθεί να υποβοηθήσει με τις διατάξεις των άρθρων 9 και 10 του 10 του ν. 3710/2008, ώστε τα καύσιμα αυτά να αρχίσουν να χρησιμοποιούνται ευρέως στη χώρα μας, με τις ευεργετικές επιπτώσεις που θα έχουν για το περιβάλλον αλλά και τη σημαντική μείωση του κόστους μετακίνησης στη χώρα μας, στοιχείο πολύ σημαντικό στη σημερινή οικονομική συγκυρία.

Άρθρο 117

Το πρόβλημα που καλείται να αντιμετωπίσει η διάταξη που περιλαμβάνεται στο προτεινόμενο σχέδιο Νόμου, είναι ο εξορθολογισμός της σχετικής ισχύουσας εθνικής νομοθεσίας για τα συνεργεία αερίων καυσίμων και για τα συνεργεία πολλών ειδικοτήτων όπου μεταξύ αυτών είναι η ειδικότητα των αερίων καυσίμων και έχει ως στόχο τη περαιτέρω προώθηση της χρήσης της αεριοκίνησης στη χώρα μας και την εναρμόνιση και συμπόρευσή της με την αντίστοιχη που επικρατεί σε όλα τα Κράτη - Μέλη της Ε.Ε. Πιο συγκεκριμένα, όπως προκύπτει και από σχετική επιστολή που προσκόμισε η Πανελλήνια Ομοσπονδία των εκμεταλλευτών συνεργείων (ΕΟΒΕΑΜΜ), της αντίστοιχης συνδικαλιστικής οργάνωσης της Ε.Ε. και δη της Παγκόσμιας Ομοσπονδίας Επισκευαστών ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ (AIRC), η οποία συμμετέχει στις Κοινοτικές νομοθετικές διαδικασίες, αποδεικνύεται αφενός μεν ότι δεν υφίσταται ειδική κοινοτική νομοθεσία για τη χωροθέτηση της ειδικότητας των αερίων καυσίμων (υγραερίου και φυσικού αερίου) σε σχέση με τις λοιπές ειδικότητες (μηχανοτεχνείο, ηλεκτροτεχνείο κ.λ.π.) συνεργείων και επίσης δεν υφίστανται ειδικές ρυθμίσεις και στις εθνικές νομοθεσίες των λοιπών κρατών - μελών της Ε.Ε., αφετέρου δε ότι τυγχάνει υπερβολική, χωρίς να προσφέρει κάτι ουσιαστικό στην ασφάλεια και υγεία του κοινού και του περιβάλλοντος εργασίας του συνεργείου πολλών ειδικοτήτων, η απαίτηση κατασκευής διαχωριστικού τοίχου μεταξύ του χώρου εργασίας της ειδικότητας των αερίων καυσίμων από τις λοιπές υφιστάμενες ειδικότητες ενός νομίμως λειτουργούντος συνεργείου δύο ή

περισσότερων ειδικοτήτων, καθώς επίσης και η απαίτηση κατασκευής ανεξάρτητης εισόδου αποκλειστικά για τα οχήματα που εισέρχονται στο χώρο εργασίας της ειδικότητας των αερίων καυσίμων. Παράλληλα δε, επιβαρύνει τον εκμεταλλευτή του συνεργείου με το κόστος κατασκευής των ανωτέρω κτιριακών κατασκευών (διαχωριστικός τοίχος και δεύτερη ανεξάρτητη θύρα εισόδου – εξόδου) και με τον υπερβολικό χρόνο που θα απαιτηθεί για τη χορήγηση των απαιτούμενων αδειών και εγκρίσεων από τις συναρμόδιες οικείες περιφερειακές υπηρεσίες (τροποποίηση άδειας λειτουργίας και οικοδομικής άδειας, έγκριση νέων περιβαλλοντικών όρων κ.λ.π.), ενώ το κυριότερο δημιουργεί έντονες ανακατατάξεις στην υφιστάμενη εσωτερική διαρρύθμιση και δυσλειτουργία στη χρήση των εσωτερικών χώρων του συνεργείου.

Άρθρο 118

Με την εν λόγω νομοθετική ρύθμιση παρέχεται στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων η εξουσιοδότηση για την έκδοση αποφάσεων με τις οποίες θα ρυθμίζονται οι λεπτομέρειες αναφορικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 181/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (Ε.Ε. L 51/28.2.2011) "για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και πούλμαν και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004". Ειδικότερα, με τις εν λόγω υπουργικές αποφάσεις θα γίνεται εξειδίκευση των μέτρων εφαρμογής του ως άνω κανονισμού ανά κατηγορία οδικών επιβατικών μεταφορών, αναφορικά με το εύρος εφαρμογής, τους εθνικούς φορείς ελέγχου, τις επιβαλλόμενες διοικητικές κυρώσεις και, γενικότερα, κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

Άρθρο 119

Με την προτεινόμενη ρύθμιση καταργείται η υποχρέωση προηγούμενης έγκρισης και συστηματικής κοινοποίησης των ασφαλιστηρίων οδικής βοήθειας τα οποία μια ασφαλιστική επιχείρηση προτίθεται να χρησιμοποιεί στις σχέσεις της με τους ασφαλισμένους της, και των συμβάσεων οδικής βοήθειας που μια μη ασφαλιστική επιχείρηση οδικής βοήθειας προτίθεται να χρησιμοποιεί στις σχέσεις με τους πελάτες της. Η ρύθμιση αποσκοπεί στην προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις του ευρωπαϊκού ασφαλιστικού δικαίου.

Άρθρο 120

Το προτεινόμενο άρθρο επιλύει το πρόβλημα της αδυναμίας εκποίησης περιουσιακών στοιχείων ιδιαιτέρως μικρής αξίας, κατά την κρίση του εκκαθαριστή

(π.χ. έπιπλα, γραφεία, αναλώσιμα κ.ο.κ.) τα οποία ανήκουν στην υπό ειδική εκκαθάριση εταιρεία, μετά από την διενέργεια πολλαπλών άγονων πλειοδοτικών διαγωνισμών. Η ως άνω αδυναμία εκποίησης παρακωλύει την πρόοδο της ειδικής εκκαθάρισης αλλά και επιβαρύνει την υπό ειδική εκκαθάριση περιουσία με έξοδα (προσκλησεις, δημοσιεύσεις στον τύπο κ.ο.κ.) τα οποία υπερβαίνουν το προσδοκώμενο όφελος από την εκποίηση των περιουσιακών αυτών στοιχείων. Παράλληλα, η μεταβίβαση των περιουσιακών αυτών στοιχείων, χωρίς αντάλλαγμα, σε Δημόσιους φορείς ή υπηρεσίες ή σε κοινωφελή ιδρύματα, παρέχει την δυνατότητα να αξιοποιηθούν προς το δημόσιο συμφέρον.

Επιπλέον, η προθεσμία των σαράντα οκτώ μηνών σε περίπτωση θέσης μίας επιχείρησης σε ειδική εκκαθάριση είναι απολύτως ανεπαρκής για την επιτυχή ολοκλήρωσή της, διότι το εύρος και οι δυσχέρειες των προβλημάτων της ειδικής εκκαθάρισεως, και ιδίως η διάρκεια των δικαστικών εκκρεμοτήτων, καθιστούν αδύνατη την ολοκλήρωσή της σε περιορισμένο χρονικό διάστημα, η δε ελεύθερη άσκηση μέτρων ατομικής ή συλλογικής αναγκαστικής εκτέλεσης κατά της επιχείρησης και η λήψη ασφαλιστικών μέτρων εναντίον της από κάθε πιστωτή της, θα καταστρατηγούσε, και κατ' ουσίαν θα κατέλυε, την ίδια την διαδικασία της ειδικής εκκαθάρισης, η οποία αποσκοπεί στην απρόσκοπτη εκποίηση των περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης και την κατά νόμον ικανοποίηση των πιστωτών δια του πίνακα κατάταξης. Το πρόβλημα είναι ιδιαίτερος δυσχερές στην περίπτωση της ειδικής εκκαθάρισεως του όμιλου της 'Ολυμπιακής', όπου για πρώτη φορά εφαρμόζονται οι διατάξεις του ν. 3429/2005. Συγκεκριμένα, η πολυπλοκότητα των θεμάτων, τα πρωτοφανή και εγγενή προβλήματα που αντιμετωπίζει ο ειδικός εκκαθαριστής στην Ελλάδα και το εξωτερικό, λόγω των σταθμών που διατηρούσε ο όμιλος της «Ολυμπιακής» σε 30 κράτη, ο τεράστιος όγκος των νομικών υποθέσεων και εκκρεμοτήτων (αιτήσεις ασφαλιστικών μέτρων κατά του ειδικού εκκαθαριστή, αγωγές είσπραξης απαιτήσεων), οι χρονοβόρες διαδικασίες ρευστοποιήσεως των περιουσιακών στοιχείων που επιβάλλει το ισχύον νομικό πλαίσιο (διαδικασία εκποίησεως ακινήτων στο Ελληνικό), σε συνδυασμό με τις δυσχερείς συνθήκες που υφίστανται λόγω της οικονομικής κρίσης, καθιστούν αδύνατη την ολοκλήρωση της εκποίησεως εντός σαράντα οκτώ μηνών και επιβάλλουν την παράταση της απαγόρευσης λήψης ασφαλιστικών μέτρων και αναγκαστικής εκτέλεσης επί των περιουσιακών στοιχείων των υπό ειδική εκκαθάριση εταιρειών της 'Ολυμπιακής'. Σε αντίθετη περίπτωση, η ελεύθερη άσκηση μέτρων ατομικής ή συλλογικής αναγκαστικής εκτέλεσης και η λήψη ασφαλιστικών μέτρων από κάθε πιστωτή των εταιρειών της 'Ολυμπιακής' θα κατέλυε την απρόσκοπτη εκποίηση των περιουσιακών τους στοιχείων και την κατά νόμον ικανοποίηση των πιστωτών δια του πίνακα κατάταξης, θα έβλαπτε δε

ιδιαίτερως το Ελληνικό Δημόσιο, πιστωτή που εκπροσωπεί τουλάχιστον το 51% των ληξιπρόθεσμων απαιτήσεων.

Στη διαδικασία της ειδικής εκκαθάρισης του άρθρου 14Α του ν.3429/2005, ο εκκαθαριστής αναλαμβάνει την διοίκηση και εκπροσώπηση της υπό εκκαθάριση επιχείρησης, που αντιμετωπίζει ιδιαίτερως σημαντικά οικονομικά προβλήματα με εκκρεμείς υποχρεώσεις προς το Δημόσιο, τους ασφαλιστικούς οργανισμούς, τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου και τους λοιπούς ελεγχόμενους από το Δημόσιο Οργανισμούς, καθώς και προς τους πολυάριθμους και με ιδιαίτερο εργασιακό καθεστώς απασχολούμενους εργαζόμενους, προϋποθέσεις οι οποίες άλλωστε πρέπει να συντρέχουν ώστε να υπαχθεί η προβληματική επιχείρηση στις διατάξεις του άρθρου 14Α του παρόντος νόμου. Επίσης, ο εκκαθαριστής καλείται να εκποιήσει και να μεταβιβάσει περιουσιακά στοιχεία της υπό εκκαθάριση επιχείρησης, τα οποία είχαν εισαχθεί πριν από την υπαγωγή με ιδιαίτερα τελωνειακά καθεστώτα ή ατέλειες, με συνέπεια να μην έχουν καταβληθεί ή να προκύπτουν τελωνειακές οφειλές κατά την εκποίηση και μεταβίβαση. Επειδή η σειρά και η έκταση της ικανοποίησης τόσο του Δημοσίου και των οργανισμών κοινωνικής ασφάλισης, όσο και των εργαζομένων της υπό εκκαθάριση επιχείρησης προβλέπονται από τις ρητές διατάξεις του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, και επειδή ο εκκαθαριστής αναλαμβάνει συγκεκριμένο έργο για τους σκοπούς εκκαθάρισης, που είναι, κατά κύριο λόγο, η εκποίηση του ενεργητικού, η είσπραξη απαιτήσεων και η ικανοποίηση των πιστωτών διά συντάξεως του πίνακα κατάταξης, και δεν ασκεί επιχειρηματική δραστηριότητα διά της υπό εκκαθάριση επιχείρησης, είναι απαραίτητο να προβλεφθεί η απαλλαγή του εκκαθαριστή, ήτοι των νομίμων εκπροσώπων του, καθώς και των ειδικά εξουσιοδοτημένων από τον εκκαθαριστή πληρεξουσίων του, από οποιουδήποτε είδους, ποινική, αστική, διοικητική ή άλλη ευθύνη για τις ως άνω υποχρεώσεις και οφειλές. Σχετική πρόνοια είχε ληφθεί για την περίπτωση των ειδικών εκκαθαρίσεων του ν.1892/1990 διά της διατάξεως του άρθρου 46γ. του νόμου εκείνου.

Άρθρο 122

Με την προτεινόμενη ρύθμιση δίνεται η δυνατότητα σε μεταφορικές επιχειρήσεις που διαθέτουν άδεια φορτηγού δημοσίας χρήσης να καταθέτουν προσωρινά στην υπηρεσία μεταφορών και επικοινωνιών της Περιφέρειας τα στοιχεία κυκλοφορίας του ΦΔΧ τους (άδεια κυκλοφορίας, κρατικές πινακίδες). Η δυνατότητα προσωρινής ακινησίας προβλεπόταν μέχρι σήμερα μόνον για τα φορτηγά ιδιωτικής χρήσης, στο άρθρο 18 του κεφαλαίου Ε' της υ.α. Α2/29542/5347/1991 (Β' 707), όπως ισχύει. Η ρύθμιση αναμένεται να παρέχει ευελιξία στις μεταφορικές επιχειρήσεις για τον προγραμματισμό των δραστηριοτήτων και των οικονομικών υποχρεώσεών τους, εν

όψει και της τρέχουσας οικονομικής συγκυρίας. Η διάταξη παρέχει την δυνατότητα καθορισμού της διαδικασίας με την οποία θα διακόπτονται ορισμένες ασφαλιστικές υποχρεώσεις των οδικών μεταφορέων κατά το διάστημα της προσωρινής ακινησίας.

11.2 Περιγράψτε χωριστά και αναλυτικά τους λόγους για τους οποίους κάθε «άλλη διάταξη» είναι αναγκαία και κατάλληλη να αντιμετωπίσει το αντίστοιχο πρόβλημα

Άρθρο 50

Προτείνεται προκειμένου να διασφαλίζεται ότι το προσωπικό κίνησης των ΚΤΕΛ διαθέτει όντως την απαιτούμενη καταλληλότητα από ιατρικής άποψης δίχως όμως ο τύπος (και όχι η ουσία) της διαδικασίας αυτής να χρησιμοποιείται ως λόγος απόλυσης εργαζομένων. Έτσι το ιατρικό πιστοποιητικό νεοπροσλαμβανόμενου προσκομίζεται κατά την πρόσληψη ενώ αν διαπιστωθεί ότι ήδη εργαζόμενοι δεν είχαν υποβάλει το ιατρικό πιστοποιητικό αυτό ζητείται εγγράφως και με απόδειξη παραλαβής από το ΚΤΕΛ και προσκομίζεται υποχρεωτικά εντός 20 ημερών.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση επιμερίζεται η ευθύνη για τον ουσιαστικό έλεγχο της καταλληλότητας του προσωπικού τόσο στους συγκοινωνιακούς φορείς, όσο και στους εργαζομένους: οι πρώτοι υποχρεούνται να καλέσουν αποδεδειγμένα τον προς πρόσληψη εργαζόμενο σε ιατρική εξέταση, ενώ οι εργαζόμενοι θα πρέπει εγκαίρως να ανταποκριθούν στην εν λόγω υποχρέωση. Η ρύθμιση αφορά και τις περιπτώσεις εργαζομένων ήδη σε ΚΤΕΛ οι οποίοι για οποιοδήποτε λόγο δεν έχουν προσκομίσει (ή αυτό δεν τεκμαίρεται) το απαραίτητο ιατρικό πιστοποιητικό. Ως εκ τούτου, καθίσταται δυνατή η συμπλήρωση όλων των φακέλων των εργαζομένων σε ΚΤΕΛ, εντός συγκεκριμένης προθεσμίας.

Άρθρο 52

Με τις διατάξεις του Άρθρου 52 αποτυπώνεται πιστότερα η σχέση που υφίσταται μεταξύ των λεωφορειούχων - μετόχων και της ΚΤΕΛ Α.Ε, δεδομένου ότι οι ιδιοκτήτες λεωφορείων δημόσιας χρήσης (Δ.Χ.) ενταγμένων σε ΚΤΕΛ Α.Ε. δεν εκμισθώνουν (ως τρίτοι) τα λεωφορεία τους στην ΚΤΕΛ Α.Ε., όπως ανέφερε η αντικαθιστώμενη διάταξη, αλλά αναλαμβάνουν, βάσει του προγραμματισμού και της κατανομής του μεταφορικού έργου των ΚΤΕΛ Α.Ε. την εκτέλεση της μεταφοράς προσώπων, που είναι εν τέλει και ο σκοπός ύπαρξης των ΚΤΕΛ Α.Ε.

Αυτό άλλωστε προκύπτει και από το γεγονός ότι ο ιδιοκτήτης λεωφορείου υποχρεούται να διαθέτει τον οδηγό, και να καλύπτει ο ίδιος τα έξοδα συντήρησης και κυκλοφορίας του αντίστοιχου λεωφορείου ΔΧ (επισκευές, τεχνική συντήρηση, καύσιμα, κλπ.).

Επίσης, αποτυπώνεται ακριβέστερα ο τρόπος παροχής υπηρεσιών μεταφοράς προσώπων από τους ιδιοκτήτες λεωφορείων ΔΧ ενταγμένων σε ΚΤΕΛ Α.Ε. (όπως αναφέρθηκε παραπάνω).

Άρθρο 54

Η ρύθμιση είναι αναγκαία για την άρση περιττών και αδικαιολόγητων γραφειοκρατικών εμποδίων και την επίλυση προβλημάτων λειτουργικότητας των συγκοινωνιακών φορέων (ΚΤΕΛ) σε περίπτωση που έστω και ένας μέτοχος δεν είναι ασφαλιστικά ενήμερος. Συγκεκριμένα, δεν θα απαιτείται πλέον η υποβολή ασφαλιστικής ενημερότητας από όλους τους μετόχους της ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ στις περιπτώσεις έκδοσης άδειας κυκλοφορίας ή πράξης αποχαρκτηρισμού λεωφορείου Δημοσίας Χρήσεως που ανήκει στην κυριότητα του νομικού προσώπου του ΚΤΕΛ ή ΚΤΕΛ Α.Ε. Συναφώς, στις περιπτώσεις αυτές υπόχρεοι υποβολής ασφαλιστικής ενημερότητας καθίστανται αποκλειστικά τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου των φορέων αυτών, δεδομένου ότι τα ΛΔΧ της προκειμένης περίπτωσης ανήκουν στον φορέα και όχι στους μετόχους.

Άρθρο 85

Η παρούσα ρύθμιση επιχειρεί να άρει οποιαδήποτε αμφισβήτηση αναφορικά με την αρμοδιότητα της Αρχής να επεξεργάζεται και να προτείνει νομοθετικό πλαίσιο στον Υπουργό Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων σε θέματα αρμοδιότητας της, κατεχοχόν ευθύνη των Ανεξάρτητων Αρχών για την απρόσκοπτη λειτουργία της, κατά περίπτωση, ρυθμιζόμενης αγοράς.

Η Αρχή εποπτεύει, παρακολουθεί την εφαρμογή της κοινής συμφωνίας του άρθρου 14 παράγραφοι 3 έως 5 του Π.Δ. 41/2005 μεταξύ του Διαχειριστή Υποδομής και του Δημοσίου και διαμεσολαβεί σε περίπτωση διαφοράς τους σε εφαρμογή της τήρησης της διάταξης του Ν. 3891/2010 (άρθρο 28 παρ. 1 εδ. β του Ν. 3891/2010).

Επίσης, αποσαφηνίζονται πλήρως και μεταφέρονται ρητώς στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων οι αρμοδιότητες της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών, τα σχετικά καθήκοντα για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων και τα καθήκοντα της «Αρμόδιας Αρχής» για τους σιδηροδρόμους και τις αυτοκινητάμαξες της Κ.Υ.Α. Δ13/0/121/2007 (Β' 53). Οι προαναφερθείσες αρμοδιότητες ασκούνταν έως σήμερα από το Τμήμα Ασφάλειας

Σιδηροδρόμων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Επιπλέον, η ρύθμιση είναι αναγκαία για την ενίσχυση της ανεξαρτησίας της Αρχής μέσω της απόκτησης οικονομικής αυτοτέλειας. Ειδικότερα, ο προϋπολογισμός της Ρ.Α.Σ. εγγράφεται υπό ίδιο φορέα στον Κρατικό Προϋπολογισμό και μέσω της θεσμοθέτησης πόρων (ανταποδοτικά τέλη, πρόστιμα, παράβολα κ.λ.π.) κινείται προς την κατεύθυνση της επίτευξης οικονομικής αυτοτέλειας και πραγματικής ανεξαρτησίας, ελαφρύνοντας συγχρόνως τον κρατικό προϋπολογισμό. Επιπλέον η πρόβλεψη για τη ρύθμιση της οικονομικής διαχείρισης της Ρ.Α.Σ. μέσω του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης και η αποδέσμευσή της από τη διαδικασία της αρμόδιας Υπηρεσίας Δημοσιονομικού Ελέγχου (Υ.Δ.Ε.) οδηγεί σε άμεση και ευέλικτη ρύθμιση των πόρων της και των υποχρεώσεών της, πρόβλεψη που συναντάμε στις Ανεξάρτητες Αρχές που ρυθμίζουν αγορές (Ε.Ε.Τ.Τ., ΡΑΕ, Επιτροπή Ανταγωνισμού). Σε κάθε περίπτωση παραμένει ο κατασταλτικός έλεγχος του Ελεγκτικού Συνεδρίου. Με αυτές τις τροποποιήσεις, διασφαλίζεται, εν τοις πράγμασι, η ανεξαρτησία και η αποτελεσματικότητα της Ρ.Α.Σ., καθώς και η δημοσιονομική της αυτοτέλεια, που της αναγνωρίζουν οι ευρωπαϊκές οδηγίες.

Περαιτέρω, η προτεινόμενη ρύθμιση για θέσπιση του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Αρχής με κοινή υπουργική απόφαση και όχι με προεδρικό διάταγμα (διαδικασία εξαιρετικά χρονοβόρα) αποσκοπεί στην άμεση και αποτελεσματική λειτουργία της Αρχής.

Επιπρόσθετα, καταγράφονται αναλυτικά οι διοικητικές κυρώσεις καθώς και τα έκτακτων προσωρινά μέτρα που μπορεί να λάβει η Αρχή με γνώμονα πάντα το πραγματικό «άνοιγμα» της σιδηροδρομικής αγοράς σε συνθήκες ανταγωνισμού. Η ρύθμιση αυτή κρίθηκε αναγκαία, προκειμένου να εξαλειφθεί ο κίνδυνος πρόκλησης σύγχυσης ως προς την κυρωτική αρμοδιότητα της Ρ.Α.Σ. και ακύρωσης των αποφάσεων της Ρ.Α.Σ. από τα δικαστήρια, καθώς δεν είναι ξεκάθαρο εάν η κυρωτική της αρμοδιότητα πηγάζει από το Π.Δ. 41/2005 ή από τον Ν. 3891/2010. Επίσης, στο ίδιο άρθρο εισάγεται πρόβλεψη για τη ρύθμιση εξαιρετικών περιπτώσεων μέσω της δυνατότητας λήψης από την Ρ.Α.Σ. έκτακτων προσωρινών μέτρων, πριν τη λήψη οριστικής απόφασης, για την άμεση και αποτελεσματική αντιμετώπιση των παραβάσεων των όρων της κείμενης σιδηροδρομικής νομοθεσίας.

Εξάλλου, η ρύθμιση είναι αναγκαία προκειμένου να ενισχυθούν οι οικονομικοί πόροι της Ρ.Α.Σ. και κατά συνέπεια η οικονομική της αυτοτέλεια, καθώς επίσης και να δοθεί η δυνατότητα στην Αρχή να λαμβάνει έκτακτα προσωρινά μέτρα σε περίπτωση σοβαρής και επικείμενης απειλής για τη δημόσια ασφάλεια, τη δημόσια τάξη και τη δημόσια υγεία.

Επιπρόσθετα, προβλέπεται ειδικώς και αυτοτελώς ο δικαστικός έλεγχος των

αποφάσεων της ΡΑΣ και τα θέματα της δικαστικής προστασίας των διοικουμένων. Επιπλέον, η σοβαρότητα των θεμάτων, αλλά και οι επιπτώσεις στην σιδηροδρομική αγορά από τις εκδιδόμενες από την Ρ.Α.Σ. αποφάσεις επιβάλλουν την εκδίκαση των ενδίκων μέσων σε όσον το δυνατόν συντομότερο χρόνο, όπως ακριβώς συμβαίνει και στις άλλες ανεξάρτητες αρχές, που ασχολούνται με τη ρύθμιση των σχετικών οικονομικών αγορών (Ε.Ε.Τ.Τ., ΡΑΕ, Επιτροπή Ανταγωνισμού).

Επιπλέον, επιχειρείται μια σειρά τροποποιήσεων διατάξεων του π.δ. 41/2005 όπου κατονομάζεται πλέον η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ως ρυθμιστικός φορέας και ως φορέας χορήγησης αδειών και προβλέπονται σε ξεχωριστό άρθρο οι ποινικές κυρώσεις σε περίπτωση χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής χωρίς την απαιτούμενη άδεια.

Περαιτέρω, τροποποιούνται ορισμένα άρθρα του ΠΔ 160 / 2007 (Α' 201) προκειμένου να ανατεθεί στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων η άσκηση των καθηκόντων και των αρμοδιοτήτων της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών. Η ανωτέρω διάταξη είναι απαραίτητη για την αποτελεσματικότερη ενσωμάτωση της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ στο εθνικό δίκαιο.

Ήδη καταγράφεται στον ευρωπαϊκό χώρο, και ιδίως στις χώρες που διαθέτουν μικρό σιδηροδρομικό δίκτυο, μια τάση συγκέντρωσης των αρμοδιοτήτων των δύο Αρχών σε μία ενιαία Αρχή. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται καλύτερη λειτουργικότητα, ανεξαρτησία, ευκολότερη συνεργασία, έγκαιρη και άμεση λήψη μη αντικρουόμενων αποφάσεων.

Επίσης, σε κάθε περίπτωση, οι υπόψη διατάξεις είναι απαραίτητες για την πλήρη συμμόρφωση του εθνικού δικαίου προς τις υποδείξεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, που τίθενται στα σημεία 1-4 και 6 της υπ' αριθ. 2013-2029 σχετικής προειδοποιητικής επιστολής της, σχετικά με τη μη ορθή ενσωμάτωση στο εθνικό δίκαιο των διατάξεων της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ. Έτσι, αποφεύγεται τόσο η παραπομπή της χώρας στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο όσο και η επιβολή τυχόν σχετικών προστίμων.

Άρθρο 86

Με την παράγραφο 1, οι λεωφορειακές αυτές γραμμές από σιδηροδρομικό σταθμό σε σιδηροδρομικό σταθμό θα συνεισφέρουν και θα ενισχύσουν την κινητικότητα των επιβατών, θα διευκολύνουν και θα συμβάλλουν στην αύξηση του επιβατικού σιδηροδρομικού έργου, θα αξιοποιήσουν την υπάρχουσα τεχνογνωσία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, το υπάρχον ανθρώπινο δυναμικό και το τροχαίο υλικό, θα συνεισφέρουν δε στην οικονομική ενίσχυση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, χωρίς επιβάρυνση του δημοσίου.

Άρθρα 87, 88 και 89

Μετά τη δημοσίευση του Κανονισμού 445/2011 της Επιτροπής της 10ης Μαΐου 2011, προκύπτει η ανάγκη καθορισμού του ύψους του παραβόλου για την κάλυψη του διοικητικού κόστους που συνεπάγεται η πιστοποίηση των υπεύθυνων φορέων συντήρησης (ΥΦΣ) εμπορευματικών φορταμαξών από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών.

Ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας ασκεί ο ίδιος την λειτουργία της διαχείρισης (λειτουργία α'), μπορεί όμως να αναθέσει τις λειτουργίες συντήρησης που αναφέρονται στα στοιχεία β) έως δ), ή τμήματα αυτών, σε άλλα συμβαλλόμενα μέρη. Στο πλαίσιο αυτό προκύπτει επίσης η ανάγκη διαφοροποίησης του ύψους του παραβόλου που θα καταβάλλεται, ανάλογα με την λειτουργία για την οποία θα αιτείται ένα φορέας πιστοποίηση και το είδος του πιστοποιητικού (νέο, ανανεωμένο, επικαιροποιημένο/τροποποιημένο).

Με την παράγραφο 1 του άρθρου 87 καθορίζονται τα ακόλουθα παράβολα κατά περίπτωση:

	Αρχική χορήγηση	Ανανέωση	Επικαιροποίηση/Τροποποίηση η
Πιστοποιητικό ΥΦΣ που επιτελεί όλες τις λειτουργίες	8000 €	4000 €	2000 €
Πιστοποιητικό ΥΦΣ που έχει εκχωρήσει μία ή περισσότερες λειτουργίες	5000 €	2500 €	2000 €
Πιστοποιητικό Λειτουργιών Συντήρησης για όλες τις λειτουργίες	6000 €	3000 €	
Πιστοποιητικό Λειτουργιών Συντήρησης για δύο λειτουργίες	4000 €	2000 €	

Πιστοποιητικό Λειτουργιών Συντήρησης για μία λειτουργία	2000 €	1000 €	
--	--------	--------	--

Εξουσιοδοτούνται οι Υπουργοί Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να αναπροσαρμόζουν τα ύψη των παραβόλων της παραγράφου 1, για την προσαρμογή στο πραγματικό κόστος πιστοποίησης ή να δημιουργούνται διαφορετικές κατηγορίες ύψους παραβόλων ανάλογα με τις πραγματικές ανάγκες της σιδηροδρομικής αγοράς.

- Στον Κανονισμό 445/2011 της Επιτροπής της 10ης Μαΐου 2011, προβλέπεται επίσης η πιστοποίηση φορέων που αναλαμβάνουν μία ή περισσότερες από τις λειτουργίες (β) ως (δ) της παραγράφου 1 του άρθρου 4 του ίδιου Κανονισμού, σε εθελοντική βάση. Επομένως, προκύπτει η ανάγκη διαφοροποίησης του ύψους του παραβόλου που θα καταβάλλεται, ανάλογα τόσο με τις λειτουργίες για τις οποίες θα αιτείται ένα φορέας για πιστοποιητικό λειτουργιών συντήρησης όσο και με το αν πρόκειται για νέο, ανανεωμένο ή επικαιροποιημένο / τροποποιημένο πιστοποιητικό, για την κάλυψη του σχετικού διοικητικού κόστους που προκύπτει από την εξέταση του φακέλου του αιτούντος και τους σχετικούς ελέγχους που διενεργούνται από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών.

Με την παράγραφο 1 του άρθρου 88 καθορίζονται τα ακόλουθα παράβολα κατά περίπτωση:

Επικαιροποίηση/Τροποποίηση 800 € 800 € 800 €

Με την παράγραφο 2, εξουσιοδοτούνται οι Υπουργοί Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να αναπροσαρμόζουν τα ύψη των παραβόλων της παραγράφου 1, για την προσαρμογή στο πραγματικό κόστος πιστοποίησης ή να δημιουργούνται διαφορετικές κατηγορίες ύψους παραβόλων ανάλογα με τις πραγματικές ανάγκες της σιδηροδρομικής αγοράς.

- Με την πρώτη παράγραφο του άρθρου 89 καθορίζεται η διαδικασία μεταβίβασης των πιστοποιητικών των δύο παραπάνω άρθρων σε διάδοχο οργανισμό ή ανάκλησης σε περίπτωση ουσιώδους μεταβολής καθώς και το σχετικό παράβολο που υποβάλλεται στην Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων.

Με την παράγραφο 3 εξουσιοδοτούνται οι Υπουργοί Οικονομικών και Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να καθορίσουν τη διαδικασία, τα δικαιολογητικά και λοιπά έγγραφα, τα οποία υποβάλλονται στην

Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων για τη χορήγηση του πιστοποιητικού υπεύθυνου φορέα συντήρησης και πιστοποιητικού λειτουργιών συντήρησης. Με την ίδια απόφαση καθορίζονται οι σχετικοί έλεγχοι της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρόμων, καθώς και οι όροι ισχύος ή ανάκλησης των πιστοποιητικών αυτών.

Άρθρο 90

Η διάταξη είναι αναγκαία και κατάλληλη διότι με αυτήν δεν θα απαιτείται πλέον η έκδοση εγγυητικής επιστολής και επειδή εντός του επόμενου χρονικού διαστήματος, επίκειται η κήρυξη απαλλοτριώσεων σημαντικού εκτιμώμενου ύψους αποζημίωσης, για συγχρηματοδοτούμενα έργα του ΕΣΠΑ που υλοποιεί η ΕΡΓΟΣΕ, για την οποία ο ΟΣΕ θα αδυνατεί να καταβάλει τα ποσά των εγγυητικών.

Άρθρο 91

Με βάση το άρθρο 25 του ν.4111/2013 (Α 18/25-01-2013), το τροχαίο υλικό το οποίο είναι χαρακτηρισμένο ως μη επισκευάσιμο και με βάση τις κανονιστικές διατάξεις έχει χαρακτηριστεί ή πρόκειται να χαρακτηριστεί ως άχρηστο και κατά συνέπεια εκπονήσιμο μεταβιβάζεται στο Δημόσιο, οποιεσδήποτε μελλοντικές εκποιήσεις αυτού θα πρέπει να υλοποιούνται από το Ελληνικό Δημόσιο. Επειδή όμως το τελευταίο, αφ' ενός μεν στερείται του απαραίτητου εξειδικευμένου προσωπικού, το οποίο θα στελεχώσει τις υπηρεσίες που απαιτούνται, αφ' ετέρου δε της απαραίτητης τεχνογνωσίας για την επιτυχή διεκπεραίωση όλων αυτών των διαγωνιστικών διαδικασιών και με το δεδομένο ότι ο ΟΣΕ ήδη διαθέτει τα παραπάνω στοιχεία και τα διαχειρίζεται προς όφελος του Ελληνικού Δημοσίου, κρίνεται ότι θα πρέπει η κυριότητα του Τροχαίου Υλικού των περιπτώσεων (γ) & (δ) του Άρθρου 25 του Ν.4111/2013, να παραμείνει στον ΟΣΕ, ο οποίος θα συνεχίσει να προβαίνει στην κατά Νόμο Διαχείριση και εκποίησή του, καθώς επίσης τα έσοδα που θα προκύπτουν από την ως άνω εκποίηση να κατατίθενται από τον ΟΣΕ σε ειδικό λογαριασμό εξ' ολοκλήρου υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου.

Άρθρο 92

Με το άρθρο αυτό γίνεται η αντικατάσταση της φράσης «το παράβολο υπέρ Δημοσίου για την κάλυψη του κόστους των ιατρικών εξετάσεων» με τη φράση «η αποζημίωση των αναγνωρισμένων ιατρών και τυχόν αναπροσαρμογή αυτής» στην παράγραφο 5 του άρθρου 11 του νόμου 3911/2011 (Α' 12). Με την παράγραφο

αυτή παρέχεται εξουσιοδότηση στους συναρμόδιους Υπουργούς να εκδώσουν απόφαση και να καθορίσουν τις απαιτήσεις πραγματοποίησης των ιατρικών εξετάσεων, με τις οποίες αποδεικνύεται η σωματική και η επαγγελματική ψυχολογική ικανότητα των υποψήφιων μηχανοδηγών και των μηχανοδηγών προκειμένου αυτοί να πιστοποιηθούν. Στόχος της τροποποίησης είναι η μείωση των γραφειοκρατικών διαδικασιών καθώς και η εξυπηρέτηση των εμπλεκόμενων μερών, δηλαδή των μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών αλλά και των γιατρών που θα αναγνωριστούν από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και θα πραγματοποιούν τις απαιτούμενες ιατρικές εξετάσεις.

Άρθρο 93

Η ρύθμιση είναι κατάλληλη για την αντιμετώπιση του φαινομένου της κλοπής και φθοράς καλωδίων, γιατί με αυτή επιχειρείται η αυστηροποίηση των ισχυουσών διατάξεων του Ποινικού Κώδικα σε σχέση με κλοπή ή δολιοφθορά του σιδηροδρομικού υλικού, ώστε να αποτραπούν οι δράστες στο μέλλον και να περιοριστούν τέτοια φαινόμενα παραβατικότητας.

Άρθρο 94

Παράγραφοι 1 και 2. Η προσθήκη εναλλακτικής δυνατότητας παροχής κινήτρων στο Διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής μέσω Κοινής Υπουργικής Απόφασης, χωρίς να καταργείται η υφιστάμενη διάταξη για την παροχή κινήτρων μέσω της συμφωνίας Δημοσίου – Διαχειριστή Υποδομής, προσδίδει ευελιξία στην υλοποίηση της εν λόγω υποχρέωσης, η οποία απορρέει από το κοινοτικό δίκαιο. Η προωθούμενη νομοθετική ρύθμιση είναι συμβατή με το κοινοτικό δίκαιο και αναμένεται να εστιάσει περισσότερο λειτουργικά στην αποτελεσματική διευθέτηση της παροχής κινήτρων, επιταχύνοντας την πλήρη ευθυγράμμιση με την ευρωπαϊκή νομοθεσία, όσον αφορά την εφαρμογή των διατάξεων των οδηγιών της πρώτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους, καθώς σημειώνεται ότι η υλοποίηση της παροχής κινήτρων στο διαχειριστή υποδομής είναι η μόνη σχετική εκκρεμότητα που υφίσταται.

Παράγραφος 3. Η κατάργηση της εξουσιοδότησης για την έκδοση της Κ.Υ.Α. προσδιορισμού της κρατικής χρηματοδότησης στην παρ. 5 του άρθρου 14 του Π.Δ. 41/05 (ΦΕΚ 60 Α/7-3-05) αναμένεται να διευκολύνει και να επισπεύσει τη διαδικασία καταβολής της κρατικής χρηματοδότησης στον ΟΣΕ ΑΕ, έναντι των

καθηκόντων που του ανατίθενται σύμφωνα με την κοινοτική και εθνική νομοθεσία, καθώς το ποσό της σχετικής κρατικής χρηματοδότησης προσδιορίζεται με απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Δημοσίων Επιχειρήσεων και Οργανισμών, στην οποία συμμετέχουν οι Υπουργοί Οικονομικών και Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, αφενός για την έγκριση ή αναθεώρηση του Επιχειρησιακού Σχεδίου και αφετέρου για την έγκριση του προϋπολογισμού και της επιχορήγησης, σύμφωνα με την παρ. 5 του άρθρου 6 και την παρ. 3 του άρθρου 10 του ν. 3429/05, αντίστοιχα.

Άρθρο 95

Η ρύθμιση είναι αναγκαία και κατάλληλη γιατί υπό τις σημερινές συνθήκες και την μέγιστη προσπάθεια που καταβάλλεται από όλους για την κάλυψη της υστέρησης των δημοσίων εσόδων, είναι επιτακτική η ανάγκη, περισσότερο από κάθε άλλη φορά, της άμεσης απόδοσης των αχρεωστήτως εισπραχθέντων των εκταμιευθέντων από το ΠΔΕ ποσών. Προτείνεται λοιπόν η ανάλογη εφαρμογή των διατάξεων του Κώδικα Εισπράξεων Δημοσίων Εσόδων σχετικά με την είσπραξη δημοσίων εσόδων ως προς τον τρόπο και τις διαδικασίες βεβαίωσης και είσπραξης αυτών, δεδομένου ότι το ύψος των επιστρεπτέων ποσών προκύπτει από τις δικαστικές αποφάσεις των αρμόδιων Πρωτοδικείων και Εφετείων για τον προσδιορισμό της προσωρινής και της οριστικής τιμής μονάδος των απαλλοτριωμένων αντιστοίχως, καθώς και των επίσημων πινάκων υπολογισμού και παρακατάθεσης των αποζημιώσεων της ΕΡΓΟΣΕ υπέρ εκάστου δικαιούχου στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων.

Άρθρο 96

Με την προτεινόμενη διάταξη παρέχεται η δυνατότητα αποσπάσεων υπαλλήλων που απασχολούνται σε φορείς του δημοσίου και του ευρύτερου δημοσίου τομέα της παρ. 1 του άρθρου 14 του Ν. 2190/1994 στην νεοσυσταθείσα Ελληνική Εταιρία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Ανώνυμη Εταιρία (Ε.Ε.Σ.Σ.Τ.Υ. ΑΕ) του Ν. 4111/2013.

Η δυνατότητα αυτή συμβάλλει στην άμεση στελέχωση και κατά συνέπεια στην άμεση λειτουργία και άσκηση των αρμοδιοτήτων της ΕΕΣΣΤΥ χωρίς σημαντικές καθυστερήσεις οι οποίες θα επέρχονταν με την εφαρμογή χρονοβόρων διαδικασιών πρόσληψης νέου προσωπικού. Έτσι και αλλιώς, δεδομένου και της σημερινής δημοσιονομικής κατάστασης της χώρας, η δυνατότητα νέων προσλήψεων προσωπικού είναι περιορισμένη.