

Επιπλέον, με τη ρύθμιση αυτή υποστηρίζεται η εφαρμογή της κινητικότητας του προσωπικού της δημόσιας διοίκησης η οποία αποτελεί μία πρακτική συνηθισμένη προκειμένου να επιτευχθεί ένα ευέλικτο σύστημα διαχείρισης του προσωπικού. 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

Η ρύθμιση αυτή θεωρείται η πλέον ενδεδειγμένη για να αντιμετωπισθεί με συστηματικό και ορθολογικό τρόπο το ζήτημα της, όσο το δυνατόν, ταχύτερης διαδικασίας, που απαιτείται για την κήρυξη και συντέλεση των αναγκαίων απαλλοτριώσεων, για την εκτέλεση των συγχρηματοδοτούμενων δημοπρατούμενων έργων από νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου.

Άρθρο 98

Η διάταξη είναι αναγκαία και κατάλληλη να αντιμετωπίσει το ανωτέρω πρόβλημα διότι οι εγκρίσεις των μελετών εφαρμογής των κτηριακών εγκαταστάσεων του ΟΣΕ στο Θριάσιο Πεδίο θα επέχουν θέση οικοδομικής άδειας και οι εγκαταστάσεις που θα κατασκευασθούν βάσει αυτών θα θεωρούνται νόμιμες από κάθε άποψη υπό την προϋπόθεση ότι θα πληρούν τους όρους των αντίστοιχων εγκεκριμένων μελετών.

Άρθρο 99

Η προτεινομένη ρύθμιση είναι κατάλληλη και πρόσφορη για την αντιμετώπιση του ως άνω εκτιθέμενου προβλήματος, καθώς επιφέρει ισότιμη μεταχείριση ομοειδών περιπτώσεων.

Άρθρο 100

Η ωφέλεια από την ανωτέρω διαγραφή των υποχρεώσεων, ως λογιστική ωφέλεια, δεν πρέπει να εξομοιωθεί με εισόδημα υποκείμενο σε φορολόγηση αλλά προτείνεται να αντιμετωπιστεί ως ενίσχυση των ιδίων κεφαλαίων του Ομίλου και για το λόγο αυτό να μεταφερθεί απευθείας σε ειδικό λογαριασμό αφορολόγητου αποθεματικού, ως μη διανεμόμενο κέρδος. Ομοίως, επειδή η απόσβεση (διαγραφή) συσσωρευμένων ζημιών λογίζεται ως διανομή κερδών και επειδή η διαγραφή τους για τον Όμιλο αποτελεί ουσιαστική πράξη

εξυγίανσης, προτείνεται κατά το χρόνο σχηματισμού του ως άνω αφορολόγητου αποθεματικού (από τη διαγραφή των υποχρεώσεων των εταιρειών του Ομίλου), να διαγραφούν οι σωρευμένες ζημίες που εμφανίζονται στις οικονομικές Καταστάσεις, με συμψηφισμό τους με αυτό. Η ρύθμιση αυτή γίνεται για λόγους εξυγίανσης των εταιρειών του Ομίλου Ο.Α.Σ.Α. και εξορθολογισμού των οικονομικών τους καταστάσεων.

Άρθρο 101

Οι προτεινόμενες προσθήκες εναρμονίζουν το περιεχόμενο του ανωτέρω άρθρου του ΚΟΚ με τις προαναφερόμενες αρμοδιότητες του ΟΑΣΑ στην περιοχή αρμοδιότητάς του και συμβάλλουν στον ενιαίο και ορθολογικό συγκοινωνιακό σχεδιασμό του δικτύου των λεωφορειοδρόμων.

Άρθρο 102

Με τη ρύθμιση αυτή το ΣΑΣΘ αποκτά πιο ευέλικτη μορφή καθώς μειώνονται τα μέλη του από έντεκα σε επτά και μπορεί να λειτουργήσει πιο αποδοτικά. Επίσης, με τη σύνθεση αυτή μειώνονται οι δαπάνες για αμοιβή των μελών του.

Στην ως άνω πρόταση τροπολογίας του άρθρου 1 παράγραφος 11 του Ν.2898/2001 προτείνουμε μία μικρή, αλλά σημαντική βελτίωση: η κατάθεση της εισφοράς υπέρ ΣΑΣΘ να γίνεται στον ειδικό λογαριασμό ΣΑΣΘ απευθείας από το υπουργείο και όχι από τον ΟΑΣΘ, προκειμένου να μην καθίσταται το ΣΑΣΘ όμηρος των εκάστοτε επιλογών και τυχόν καθυστερήσεων πληρωμής εκ μέρους του ελεγχόμενου φορέα. Με τον τρόπο αυτό και παράλληλα με την καθιέρωση μηνιαίας καταβολής συγκεκριμένου ποσού εισφοράς, το ΣΑΣΘ αποκτά τακτικό και εξασφαλισμένο πόρο, προκειμένου να είναι σε θέση να προγραμματίσει τις εκ του νόμου δραστηριότητές του. Με την παραπάνω 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. Η εν λόγω χρηματοδότηση δεν δύναται να υπερβαίνει τις πεντακόσιες εβδομήντα χιλιάδες (570.000) ευρώ καθώς και να υπολείπεται των τετρακοσίων χιλιάδων (400.000) ευρώ ανά έτος αναφοράς προκειμένου να εξασφαλιστεί σταθερότητα στη χρηματοδότηση και τη ρευστότητα του ΣΑΣΘ στο ύψος των κονδυλίων που λαμβάνει μεσοσταθμικά έως σήμερα.

Άρθρο 103

1. Με την παράγραφο 1 της προτεινόμενης ρύθμισης παρατείνεται για έξι μήνες η ημερομηνία απαλλαγής από την υποχρέωση κατοχής Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) για τους οδηγούς οχημάτων μεταφοράς επιβατών λόγω της καθυστέρησης λειτουργίας Σχολών / Κέντρων Π.Ε.Ι. για την περιοδική κατάρτιση των ανωτέρω οδηγών.

2. Με τις παραγράφους 2 και 3 της προτεινόμενης ρύθμισης επέρχονται στο εν λόγω π.δ. οι αναγκαίες τροποποιήσεις και προσαρμογές λόγω της προσχώρησης, από την 1^η Ιουλίου 2013, της Δημοκρατίας της Κροατίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Άρθρο 104

Η προσθήκη του χαρακτηρισμού EURO 5 στον υπάρχοντα EURO V κρίνεται αναγκαία καθώς ο χαρακτηρισμός EURO 5 ως προς τα επιβατικά οχήματα αναφέρεται σε οχήματα με μάζα αναφοράς (= μάζα οχήματος έτοιμου προς κυκλοφορία + 25 Kg) μέχρι και 2610Kg και μετά από αίτηση του κατασκευαστή σε κάποια από αυτά με μάζα αναφοράς μεταξύ 2610 και 2840kg, ενώ ο χαρακτηρισμός EURO V ως προς τα επιβατικά οχήματα αναφέρεται σε οχήματα με μάζα αναφοράς μεγαλύτερη των 2610kg, εξαιρουμένων αυτών τα οποία έχουν πάρει έγκριση τύπου σύμφωνα με το EURO 5 (κανονισμός 715/2007ΕΚ).

Άρθρα 105

Κρίνεται αναγκαία η πρόβλεψη στον παρόν σχέδιο νόμο εξουσιοδότηση για έκδοση ΚΥΑ με την οποία θα καθορίζονται τα διακριτικά γνωρίσματα και λοιπά αποδεικτικά στοιχεία των εκμισθωμένων επιβατηγών ιδιωτικής χρήσης αυτοκινήτων με οδηγό.

Η θέσπιση πρόσθετων υποχρεώσεων 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 κρίνεται απαραίτητη προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι πολίτες που θα εκμισθώνουν τα ανωτέρω οχήματα θα δύνανται να επικοινωνούν, είτε στη ελληνική είτε σε άλλη γλώσσα, επαρκώς με τον οδηγό δίνοντας τις κατάλληλες οδηγίες για τον τόπους προορισμού και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια και θα απολαμβάνουν ένα αναβαθμισμένο ποιοτικά προϊόν.

Άρθρο 106

Η τροποποίηση των διατάξεων του ν.4070/2012 που αναφέρονται σε θέματα προμήθωσης ΕΔΧ οχημάτων κρίνεται απαραίτητη για την ορθή λειτουργία των ΕΔΧ οχημάτων (ΤΑΞΙ και ΕΙΔΜΙΣΘ) και την αποφυγή τυχόν ασαφειών ως προς το μεταφορικό έργο των ανωτέρω οχημάτων. Η αλλαγή του αριθμού των θυρών των ΕΔΧ-ΕΙΔΜΙΣΘ οχημάτων θα περιορίσει δραστικά το κόστος αλλά και το χρόνο παράδοσης των ανωτέρω οχημάτων, και συνακόλουθα το χρόνο ταξινόμησής τους, καθώς ο αριθμός μεταχειρισμένων τέτοιων οχημάτων που διατίθεται στην παρούσα φάση στην ελληνική αγορά είναι εξαιρετικά περιορισμένος. Διευκολύνει την ένταξη των νέων στην εργασιακή απασχόληση. Περαιτέρω, διασφαλίζεται ότι δε θα εισπράττεται από τους οδηγούς αντίτιμο μεγαλύτερο από το νόμιμο προς όφελος του επιβάτη. Αναφορικά με τις περιπτώσεις ακινησίας ΕΔΧ αυτοκινήτου πέραν του ενός έτους από την κατάθεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος, κρίνεται απαραίτητο να θεσπιστούν συγκεκριμένα στάδια ποινών (αρχικά ήπια και έπειτα αυστηρότερα) προκειμένου να δοθεί επαρκής χρόνος στον ενδιαφερόμενο να συμμορφωθεί προς τις απαιτήσεις του νόμου προ της οριστικής ανάκλησης των αδειών κυκλοφορίας.

Άρθρο 107

Παράγραφος 1. Η ρύθμιση είναι αναγκαία και κατάλληλη γιατί αντιμετωπίζει την μείωση της δραστηριότητας του κατασκευαστικού κλάδου.

Προσθέτει στον κύκλο εργασιών της εταιρείας αυτόν που αποκτήθηκε από θυγατρικές εταιρείες του εξωτερικού.

Συνεκτιμά τα πάγια από άλλες πλην του κατασκευαστικού κλάδου δραστηριότητες που αποτελούν στοιχείο οικονομικής ευρωστίας των εταιρειών.

Περιορίζει την πριμοδότηση, κατά τον υπολογισμό του Τύπου Κατάταξης, των συγχωνεύσεων που γίνονται με αποκλειστικό σκοπό την κατάταξη στο Μητρώο

Εργοληπτικών Επιχειρήσεων.

Παράγραφοι 4-10. Η ρύθμιση είναι αναγκαία και κατάλληλη γιατί δίνει τη δυνατότητα στις εργοληπτικές επιχειρήσεις 1^{ης} και 2^{ης} τάξης να αποδεικνύουν την οικονομική τους ικανότητα με συνυπολογισμό των καταθέσεων και των παγίων τους.

Μειώνονται οι οικονομικές υποχρεώσεις της εταιρείας για κάλυψη της απαιτούμενης από το νόμο ελάχιστης στελέχωσης των εταιρειών 3^{ης} έως 7^{ης} τάξης.

Άρθρο 108

Εφόσον οι γεωτεχνικοί αποκτούν πτυχία Μελετών σε συγκεκριμένες κατηγορίες βάσει των εξειδικευμένων επιστημονικών και τεχνικών γνώσεών τους, καθώς και από την πιστοποιούμενη εμπειρία τους, κρίνεται σκόπιμη η συμμετοχή ενός εκπροσώπου του επαγγελματικού επιμελητηρίου του κλάδου τους (δηλαδή του ΓΕΩΤ.Ε.Ε.) στη σύνθεση της Γ.Ε.Μ., αρμοδιότητα της οποίας είναι –μεταξύ άλλων– η γνωμοδότηση επί θεμάτων εγγραφής, κατάταξης και κάθε είδους μεταβολής στο Μητρώο Μελετητών και στο Μητρώο Εταιρειών Μελετών, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 8 του Π.Δ.138/2009. Επιπλέον, η εν λόγω συμμετοχή επιβάλλεται για λόγους ισότητας και ισονομίας σε σχέση με τους λοιπούς επιστήμονες-κατόχους πτυχίων Μελετών, για τους οποίους προβλέπεται εκπροσώπηση του επαγγελματικού κλάδου τους στη Γ.Ε.Μ., αλλά και για λόγους επιστημονικής και επαγγελματικής δεοντολογίας και αποτελεσματικής λειτουργίας της Επιτροπής.

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) για λόγους επίσπευσης και ένταξης σε πρόγραμμα κατασκευής συγχρηματοδοτούμενων έργων. 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.). 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.

Άρθρο 110

Η προώθηση της συγκεκριμένης διάταξης και στη συνέχεια η έκδοση της προβλεπόμενης Κ.Υ.Α. θα δημιουργήσει το απαραίτητο νομικό πλαίσιο για την εκκαθάριση όλων των δαπανών από λογαριασμούς των πληρωμών κατά το επίμαχο διάστημα.

Άρθρο 111

Η ρύθμιση είναι αναγκαία και κατάλληλη γιατί προσφέρει επαρκή χρόνο στις εταιρείες να προβούν στις σχετικές ενέργειες και να υποβάλουν προσωρινές οικονομικές καταστάσεις της 30/09/2013 κατά την αναθεώρησή τους στο Μ.Ε.ΕΠ.

Άρθρο 112

Με την πρώτη παράγραφο της προτεινόμενης ρύθμισης επιτρέπεται για όλα τα μηχανήματα έργων που είχαν εισαχθεί ή κατασκευαστεί πριν την 25^η/6/2010 να καλύψουν την απαίτηση για CE (δήλωση συμμόρφωσης ΕΚ) με το ισχύον κατά την ημερομηνία εισαγωγής ή κατασκευής καθεστώς και να υπογράφεται η δήλωση και από τρίτο πρόσωπο (όπως αναφέρεται και στην οδηγία εφαρμογής της 2006/42/ΕΚ).

Με τον τρόπο αυτό, θα δοθεί η δυνατότητα αυτά τα μηχανήματα να χρησιμοποιηθούν στην αγορά, αφού θα μπορούν να λάβουν έγκριση τύπου με το προϋπάρχον καθεστώς και στη συνέχεια να ταξινομηθούν και να λάβουν άδεια και πινακίδες καταβάλλοντας τα καθορισμένα παράβολα στο Κράτος, όπως ίσχυε μέχρι την 29^η/12/2009. Κατά συνέπεια, με την προτεινόμενη διάταξη θα λυθεί το

αδιέξοδο που έχει προκύψει σε πάρα πολλούς επαγγελματίες και για χιλιάδες μηχανήματα έργων που παραμένουν αδιάθετα, και κινδυνεύουν να απαξιωθούν. Με τη δεύτερη παράγραφο της προτεινόμενης ρύθμισης διευκρινίζεται ότι για τα παραπάνω μηχανήματα θα ισχύσουν οι όροι και προϋποθέσεις που προβλέπονται από την αντιρρυπαντική νομοθεσία, όσον αφορά τον κινητήρα εσωτερικής καύσης που φέρουν, που ίσχυε όταν κατασκευάστηκε το μηχανήμα, διότι τα μηχανήματα αυτά επειδή έχουν μείνει αδιάθετα, έχει παρέλθει χρόνος και η αντιρρυπαντική νομοθεσία προσδιορίζει χρονικά περιθώρια που ισχύουν συγκεκριμένα όρια εκπομπών. Ως εκ τούτου, για πολλά από αυτά δεν θα είναι δυνατόν να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις της αντιρρυπαντικής νομοθεσίας, όταν θα γίνει η αίτηση για να λάβουν έγκριση τύπου από την αρμόδια Διεύθυνση της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων (Δ13), καθώς έχει παρέλθει το οριζόμενο χρονικό όριο και τα μηχανήματα αυτά δεν θα μπορέσουν να χρησιμοποιηθούν. Η συμμόρφωση με την αντιρρυπαντική νομοθεσία αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για τη λήψη έγκρισης τύπου. Συνεπώς, με τη συμπληρωματική αυτή ρύθμιση για την αντιρρυπαντική τεχνολογία επιτυγχάνεται η έγκριση τύπου των μηχανημάτων έργων που αποτελεί και τον αρχικό σκοπό της ρύθμισης για να δοθεί η δυνατότητα χρήσης αυτών των μηχανημάτων από τους επαγγελματίες του κλάδου. Επιπλέον, η εν λόγω ρύθμιση έχει περιορισμένη χρονική διάρκεια δέκα (10) μηνών, ώστε να λυθεί το ανωτέρω πρόβλημα ως προς τα προϋπάρχοντα μηχανήματα μόνο.

Άρθρο 113

Η αναγκαιότητα και καταλληλότητα της συγκεκριμένης ρύθμισης συνίσταται στην κάλυψη του νομικού κενού στο πλαίσιο του Π.Δ. 1224/1981, όπως ισχύει, προκειμένου να αντιμετωπιστούν σχετικά θέματα που προκύπτουν από βελτιώσεις οδών που διέρχονται μπροστά από πρατήρια υγρών καυσίμων.

Άρθρο 114

Η προτεινόμενη διάταξη θα ενισχύσει τη ρευστότητα της αγοράς, δεδομένης της δυσμενούς οικονομικής συγκυρίας που προκαλεί δυσκολίες στους οικονομικούς φορείς κατά τη διάρκεια των διαδικασιών ανάθεσης και εκτέλεσης δημοσίων συμβάσεων έργων.

Άρθρο 115

Η διάταξη είναι αναγκαία και κατάλληλη να αντιμετωπίσει το ανωτέρω πρόβλημα καθώς διασφαλίζεται ότι οι αντικαταστάσεις εξαρτημάτων – συστημάτων διατηρούν ένα ελάχιστο επίπεδο «ασφαλείας» που είχε το όχημα όταν ταξινομήθηκε ως καινούργιο.

Άρθρο 116

Παράγραφος 2: Η διάταξη είναι αναγκαία και κατάλληλη να αντιμετωπίσει το ανωτέρω πρόβλημα διότι θεσπίζει νέα τιμή δέκα (10) μέτρων, ως ελάχιστη εξωτερική απόσταση ασφαλείας των χαρακτηριστικών στοιχείων ενός μικτού ή αμιγώς πρατηρίου αερίων καυσίμων από άκρο εθνικής οδού ή αυτοκινητοδρόμου (και όχι έως το άκρο των παραπλεύρων αυτών), η οποία είναι σημαντικά μειωμένη από τη τιθέμενη των τριάντα (30) μέτρων στη παρ. 2β του άρθρου 4 του υπ' αριθμ. 595/1984 προεδρικού διατάγματος, όπως ισχύει. Η θέσπιση νέας τιμής δέκα (10) μέτρων, ως ελάχιστη εξωτερική απόσταση ασφαλείας των χαρακτηριστικών στοιχείων ενός μικτού ή αμιγώς πρατηρίου αερίων καυσίμων από άκρο εθνικής οδού ή αυτοκινητοδρόμου (και όχι έως το άκρο των παραπλεύρων αυτών) εκτιμάται ότι είναι μία απόσταση ασφαλείας ευρέως αποδεκτή που τείνει να εξισορροπήσει την αντίστοιχη που ισχύει στα περισσότερα από τα κράτη – μέλη της Ε.Κ. και επιπλέον κρίνεται εύλογη, λαμβάνοντας υπόψη και τα ισχύοντα στα Κράτη – Μέλη της Ε.Ε., όπου σύμφωνα με τα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας για την ανάπτυξη του υγραερίου (AEGPL), στα περισσότερα Κράτη – Μέλη της Ε.Ε., οι αποστάσεις ασφαλείας μικτών ή αμιγώς πρατηρίων αερίων καυσίμων από άκρο αυτοκινητοδρόμου (highway - motorway) κυμαίνονται από πέντε (5) έως δέκα (10) μέτρα.

Παράγραφος 3: Η διάταξη είναι αναγκαία και κατάλληλη να αντιμετωπίσει το ανωτέρω πρόβλημα διότι με τον εξορθολογισμό και τη μείωση των υφιστάμενων ελάχιστων εξωτερικών αποστάσεων ασφαλείας από κτίρια και χώρους των εδαφίων δα), δβ) και δγ) της παραγράφου 2 του άρθρου 4 του Π.Δ. 595/84, όπως ισχύει, στα είκοσι (20) μέτρα, σε συνδυασμό με τις διατάξεις των άρθρων 9 και 10 του 10 του ν. 3710/2008, δημιουργούνται κίνητρα και εισάγονται ευνοϊκές προϋποθέσεις για την περαιτέρω αύξηση της ίδρυσης και λειτουργίας πρατηρίων υγραερίου και γενικά αερίων καυσίμων και στις εντός σχεδίου πόλεως περιοχές που επιτρέπεται η ίδρυση και λειτουργία πρατηρίων υγρών καυσίμων, αέρια καύσιμα που είναι καύσιμα φιλικά προς το περιβάλλον, μειώνουν τις ρυπογόνες εκπομπές των

οχημάτων και συμβάλλουν στην - ως ένα βαθμό - απεξάρτηση από το πετρέλαιο, προσφέροντας παράλληλα σημαντική μείωση του κόστους μετακίνησης, στοιχείο πολύ σημαντικό στη σημερινή οικονομική συγκυρία. Συνεπώς η μείωση των ανωτέρω υπερβολικών αποστάσεων ασφαλείας στα είκοσι (20) μέτρα κρίνεται ως απολύτως εύλογη, λαμβάνοντας υπόψη και τα ισχύοντα στα Κράτη - Μέλη της Ε.Ε., όπου σύμφωνα με τα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας για την ανάπτυξη του υγραερίου (AEGPL), στα περισσότερα Κράτη - Μέλη της Ε.Ε., οι αποστάσεις ασφαλείας μικτών ή αμιγώς πρατηρίων αερίων καυσίμων από περιοχές για παράδειγμα κατοικίας (neighbourhood areas) κυμαίνονται από 7,5 μ. έως 10 μέτρα.

Άρθρο 117

Η διάταξη είναι αναγκαία και κατάλληλη να αντιμετωπίσει το ανωτέρω πρόβλημα διότι, από την εφαρμογή της παρ. 5 του άρθρου 10 του Ν. 3897/2010 και των παρ. 1 και 2 του άρθρου 4 της υπ' αριθμ. Οικ.41871/3068/31.08/07.09.2010 Υ.Α. (ΦΕΚ Β' 1519), προκλήθηκαν μεγάλα και εν πολλοίς δισεπίλυτα προβλήματα σε όσους εκμεταλλευτές συνεργείων επιθυμούσαν να συμπεριλάβουν στα ήδη νομίμως λειτουργούντα συνεργεία τους και την ειδικότητα του υγραερίου ή/και του φυσικού αερίου, γιατί η προσθήκη του διαχωριστικού τοίχου, για τη πλήρη απομόνωση του χώρου εργασίας της ειδικότητας αυτής από τους λοιπούς επισκευαστικούς χώρους των υφιστάμενων ειδικοτήτων και η κατασκευή πρόσθετης θύρας εισόδου - εξόδου, απεδείχθη ανεφάρμοστος στις περισσότερες των περιπτώσεων. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να δημιουργηθούν σήμερα μονοπωλιακές καταστάσεις στον επισκευαστικό χώρο της αεριοκίνησης στη χώρα μας, αλλά και να παρατηρούνται παράνομες τοποθετήσεις συστημάτων αεριοκίνησης από μη εξουσιοδοτημένα συνεργεία και τεχνίτες, καθότι ελάχιστα από αυτά μπορούσαν να ανταποκριθούν στις σχετικές κτιριοδομικές απαιτήσεις, με δυσμενές επακόλουθο τη μη τήρηση των κανόνων ασφαλείας και της τέχνης και της επιστήμης κατά τη διάρκεια των διασκευών βενζινοκίνητων οχημάτων σε αεριοκίνητα και την ύπαρξη εμποδίων για τη περαιτέρω προώθηση της χρήσης υγραερίου (LPG) ή και φυσικού αερίου (CNG) για τη κίνηση των αυτοκινούμενων οχημάτων στη χώρα μας, καυσίμων δηλαδή φιλικών προς το περιβάλλον και πολύ πιο οικονομικών συγκριτικά με τα υγρά καύσιμα, γεγονός ιδιαίτερα σημαντικό στην εποχή που διανύουμε εξαιτίας της οικονομικής κρίσης που μαστίζει τη χώρα μας.

Άρθρο 118

α) Η εν λόγω νομοθετική ρύθμιση σκοπεί στην πλήρη εφαρμογή των προβλέψεων

του ως άνω κανονισμού από τους συγκοινωνιακούς φορείς που θα αναλάβουν την εξυπηρέτηση των οδικών επιβατικών μεταφορών.

β) Ρυθμίζονται άμεσα επιμέρους πτυχές εφαρμογής του κανονισμού και συγκεκριμένα οι εθνικοί φορείς ελέγχου ανά κατηγορία επιβατικών μεταφορών, οι επιβαλλόμενες διοικητικές κυρώσεις, ενώ παράλληλα προβλέπεται εξαίρεση των διεθνών τακτικών γραμμών προς χώρες που δεν είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατ' εφαρμογή της παρ. 5 του άρθρου 2 του υπόψη κανονισμού.

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

Η προτεινόμενη τροποποίηση-προσθήκη στο άρθρο 14^α του ν. 3429/2005, όπως προσετέθη με την παρ. 2 του άρθρου 10 του ν. 3710/2008, ΦΕΚ Α 216/23.10.2008, 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 των τριών πλειοδοτικών διαγωνισμών με τη διαδικασία της ελεύθερης διαπραγμάτευσης. Η ως άνω αδυναμία εκποίησης παρακωλύει την πρόοδο της ειδικής εκκαθάρισης αλλά και επιβαρύνει την υπό ειδική εκκαθάριση περιουσία με έξοδα (προσκλήσεις, 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.

2. Η προτεινόμενη διάταξη αποτελεί επαναφορά της παραγράφου 4 του άρθρου 46 του ν. 1892/1990, περί ειδικής εκκαθάρισεως, όπως ερμηνεύτηκε με την παράγραφο 3 του άρθρου 2 του ν. 2302/1995 (Α 74).

Σύμφωνα με την παρ. 20 του άρθρου 14^α: *«για χρονικό διάστημα σαράντα οκτώ (48) μηνών από της δημοσίευσής της αποφάσεως του Εφετείου περί*

θέσεως της επιχείρησης σε ειδική εκκαθάριση, αναστέλλεται προσωρινά κάθε μέτρο, εκκρεμές ή όχι, ατομικής ή συλλογικής αναγκαστικής εκτέλεσης κατά της επιχείρησης και η λήψη ασφαλιστικών μέτρων εναντίον της».

Εντούτοις, η προθεσμία των σαράντα οκτώ μηνών σε περίπτωση θέσης μίας επιχείρησης σε ειδική εκκαθάριση είναι απολύτως ανεπαρκής διότι το εύρος και οι δυσχέρειες των προβλημάτων της ειδικής εκκαθαρίσεως, 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.

Επιπλέον, το πρόβλημα είναι ιδιαίτερος δυσχερές στην περίπτωση της ειδικής εκκαθαρίσεως του ομίλου 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 ρευστοποίησεως των περιουσιακών στοιχείων που επιβάλλει το ισχύον νομικό πλαίσιο (διαδικασία εκποιήσεως ακινήτων στο Ελληνικό), σε συνδυασμό με τις δυσχερείς συνθήκες που υφίστανται λόγω της οικονομικής κρίσης, καθιστούν αδύνατη την ολοκλήρωση της εκποιήσεως 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 ιδιαίτερος το Ελληνικό Δημόσιο, πιστωτή που εκπροσωπεί τουλάχιστον το 51% των ληξιπρόθεσμων απαιτήσεων.

3. 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 ιδιαίτερος 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.

11.3 Αναφέρατε χωριστά για κάθε μία «άλλη διάταξη» τους λόγους για τους οποίους έχει συμπεριληφθεί στο συγκεκριμένο σχέδιο νόμου

Άρθρο 50, 52 και 54

Όλες οι διατάξεις των άρθρων 50, 52 και 54 συμπεριελήφθησαν στο συγκεκριμένο Σχέδιο Νόμου, διότι έχουν άμεση συνάφεια με το βασικό κορμό του νομοσχεδίου.

Άρθρο 85

Η διάταξη περιλαμβάνεται στο παρόν σχέδιο νόμου λόγω της αναγκαιότητας ενίσχυσης του ρόλου της Ρ.Α.Σ. αλλά και της απαίτησης για ορθή ενσωμάτωση στο εθνικό δίκαιο της Οδηγίας 2004/49/EK αναφορικά με την ανεξαρτησία της Αρχής Ασφαλείας Σιδηροδρομικών Μεταφορών.

Άρθρο 86

Η διάταξη της παραγράφου 1, όπως αναφέρθηκε, αφορά στις λεωφορειακές επιβατικές μεταφορές που θα οργανώνει και θα εκμεταλλεύεται η ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Κατά συνέπεια, συνδέεται άμεσα με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο που αφορά στις χερσαίες επιβατικές μεταφορές.

Άρθρο 87, 88 και 89

Η απόσχιση του κλάδου συντήρησης από την εταιρεία ΟΣΕ Α.Ε. και η εν γένει απελευθέρωση της ελληνικής αγοράς στον σιδηροδρομικό τομέα καθιστά επείγουσα την ενίσχυση της ελληνικής νομοθεσίας και τη συμπλήρωση των κενών που αφήνει το σχετικό ενωσιακό δίκαιο, στο συγκεκριμένο πεδίο της πιστοποίησης των υπεύθυνων φορέων συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού.

Άρθρο 90

Η κατάθεση με το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου, έγινε λόγω της επείγουσας

διαδικασίας επίλυσης του προβλήματος.

Άρθρο 91

Η εκποίηση του τροχαίου υλικού από τον ΟΣΕ αφορά στη διαχείριση του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού. Κατά συνέπεια, σχετίζεται άμεσα με τις μεταφορές και για το λόγο αυτό έχει συμπεριληφθεί στο συγκεκριμένο σχέδιο νόμου.

Άρθρο 92

Ο Νόμος 3911/2011 (Α' 12), σχετικά με την πιστοποίηση των μηχανοδηγών και άλλες διατάξεις, με τον οποίο ενσωματώθηκε στο εθνικό δίκαιο η Οδηγία 2007/59/ΕΚ, θεσπίζει ένα εντελώς νέο και αρκετά σύνθετο σύστημα πιστοποίησης των μηχανοδηγών στο σιδηρόδρομο. Η παρούσα διάταξη επείγει για την ολοκλήρωση του νομοθετικού πλέγματος που αφορούν στην διαδικασία αναγνώρισης των ιατρών και καταχώρησής τους σε μητρώο από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων.

Άρθρο 93

Η ρύθμιση περιλαμβάνεται στο παρόν σχέδιο νόμου λόγω αρμοδιότητας.

Άρθρο 94

Η Ελληνική Δημοκρατία έχει καταδικαστεί στην Προσφυγή της Ε. Επιτροπής στο Δικαστήριο της Ε.Ε. για τη μη εφαρμογή της παροχής κινήτρων στο διαχειριστή υποδομής (1^η δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους). Η εν λόγω διάταξη αναμένεται να δώσει στην ελληνική πλευρά τη δυνατότητα να επισπεύσει την επίλυση του ζητήματος, αποφεύγοντας τη χρονοβόρα διαδικασία σύναψης συμφωνίας Δημοσίου – ΟΣΕ ΑΕ. Αναφορικά με την κατάργηση της εξουσιοδότησης για την έκδοση της εν λόγω ΚΥΑ αναμένεται να οδηγήσει στην άμεση αντιμετώπιση δυσλειτουργιών οι οποίες έχουν κατ' επανάληψη παρατηρηθεί στην καταβολή της κρατικής χρηματοδότησης στον ΟΣΕ ΑΕ.

Άρθρο 95

Με τη συγκεκριμένη διαδικασία οι φορείς που ενεργούν απαλλοτριώσεις για την κατασκευή σιδηροδρομικών έργων θα μπορούν να αναζητούν τα ποσά τα οποία προκύπτουν ως διαφορά μεταξύ του προσωρινού και του οριστικού προσδιορισμού της αποζημίωσης λόγω απαλλοτρίωσης ως αχρεωστήτως καταβληθέντα και να αποδίδονται ως έσοδα του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων με πραγματικό όφελος στην χρηματοδότηση της κατασκευής του έργου και της απόδοσής του προς χρήση από το κοινωνικό σύνολο

Άρθρο 96

Η άνω νεοϊδρυθείσα εταιρία δεν διαθέτει προσωπικό αναγκαίο για την διοικητική της υποστήριξη και ως εκ τούτου κρίνεται σκόπιμο, λαμβανομένης υπόψη και της δημοσιονομικής κατάστασης της χώρας οι ελλείψεις σε προσωπικό να καλυφθούν με αποσπάσεις προσωπικού που απασχολείται στο δημόσιο ή ευρύτερο δημόσιο τομέα.

Άρθρο 97

Η συμπερίληψη του προτεινόμενου άρθρου στο υπόψη σχέδιο νόμου επιβάλλεται από την ανάγκη ταχείας επίλυσης του ανωτέρω προβλήματος.

Άρθρο 98

Η κατάθεση με το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου, έγινε λόγω της επείγουσας διαδικασίας επίλυσης του προβλήματος, έτσι επιλέχθηκε το πρώτο στην σειρά κατάθεσης σχέδιο νόμου.

Άρθρο 99

Η ρύθμιση προτείνεται στο πλαίσιο του παρόντος σχεδίου νόμου, λόγω της άμεσης ανάγκης διευθέτησης του ζητήματος.

Άρθρο 100

Η ρύθμιση προτείνεται στο πλαίσιο του παρόντος σχεδίου νόμου, λόγω της άμεσης ανάγκης διευθέτησης του ζητήματος.

Άρθρο 101

Η ρύθμιση περιλαμβάνεται στο παρόν σχέδιο νόμου λόγω αρμοδιότητας.

Άρθρο 102

Η ρύθμιση περιλαμβάνεται στο παρόν σχέδιο νόμου λόγω αρμοδιότητας.

Η ρύθμιση προτείνεται στο πλαίσιο του παρόντος σχεδίου νόμου, λόγω της άμεσης ανάγκης διευθέτησης του ζητήματος.

Άρθρο 103

Η ρύθμιση προτείνεται στο πλαίσιο του παρόντος σχεδίου νόμου, λόγω της άμεσης ανάγκης διευθέτησης του ζητήματος.

Άρθρο 104

Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις κρίθηκε σκόπιμο να συμπεριληφθούν ως σύνολο στο συγκεκριμένο σχέδιο νόμου, που επίσης ρυθμίζει θέματα επιβατικών μεταφορών.

Άρθρο 105 και 106

Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις που αναφέρονται στη λειτουργία των Ε.Δ.Χ. οχημάτων κρίθηκε σκόπιμο να συμπεριληφθούν ως σύνολο στο συγκεκριμένο σχέδιο νόμου, που επίσης ρυθμίζει θέματα επιβατικών μεταφορών, προκειμένου να θεραπευθούν αστοχίες και ασάφειες που χαρακτηρίζουν το ν.4070/2012, ένα έτος μετά τη θέση του σε ισχύ, και εκτιμάται ότι στρεβλώνουν τη διαδικασία αδειοδότησης νέων ΕΔΧ οχημάτων αλλά και την ορθή λειτουργία των ήδη κυκλοφορούντων.

Άρθρο 107

Η ρύθμιση προτείνεται στο πλαίσιο του παρόντος σχεδίου νόμου, λόγω της άμεσης ανάγκης διευθέτησης του ζητήματος.

Άρθρο 108

Η διάταξη περιλαμβάνεται στο παρόν σχέδιο νόμου λόγω της ανάγκης άμεσης αποκατάστασης του ζητήματος της μη εκπροσώπησης του ΓΕΩΤ.Ε.Ε. στη σύνθεση της Γ.Ε.Μ., για λόγους ισότητας και ισονομίας σε σχέση με τους λοιπούς επιστήμονες-κατόχους πτυχίων Μελετών, αλλά και για λόγους επιστημονικής και επαγγελματικής δεοντολογίας και αποτελεσματικής λειτουργίας της Επιτροπής.

Άρθρο 109

Η διάταξη περιλαμβάνεται στο παρόν σχέδιο νόμου λόγω του επείγοντος χαρακτήρα της, που συνίσταται στη σύναψη συμπληρωματικών συμβάσεων και την άμεση ολοκλήρωση μελετών που ανατέθηκαν με τις διαδικασίες του άρθρου 7 σε συνδυασμό με την παραγρ. 5 στοιχ. (δ) του άρθρου 5 του ν.3316/2005, προκειμένου να επισπευσθούν οι χρονοβόρες διαδικασίες που προβλέπει ο συνδυασμός ανάθεσης μελέτης με βάση τα άρθρα 6 και 7 του ως άνω νόμου και να ενταχθούν σε πρόγραμμα κατασκευής συγχρηματοδοτούμενων έργων.

Άρθρο 110

Η ρύθμιση προτείνεται στο πλαίσιο του παρόντος σχεδίου νόμου, λόγω της άμεσης ανάγκης διευθέτησης του ζητήματος, που συνίσταται στην τακτοποίηση υποχρεώσεων του Δημοσίου προς εργοληπτικές επιχειρήσεις κατά το επίμαχο διάστημα.

Άρθρο 111

Η ρύθμιση προτείνεται στο πλαίσιο του παρόντος σχεδίου νόμου, λόγω της άμεσης ανάγκης διευθέτησης του ζητήματος.

Άρθρο 112

Η ρύθμιση προτείνεται στο πλαίσιο του παρόντος σχεδίου νόμου, λόγω της άμεσης ανάγκης διευθέτησης του ζητήματος.

Άρθρο 113

Η ρύθμιση προτείνεται στο πλαίσιο του παρόντος σχεδίου νόμου, λόγω της αναγκαιότητας ρύθμισης του συγκεκριμένου θέματος για το οποίο μέχρι σήμερα δεν υφίσταται σχετική πρόβλεψη.

Άρθρο 114

Η ρύθμιση προτείνεται στο πλαίσιο του παρόντος σχεδίου νόμου, λόγω της άμεσης ανάγκης διευθέτησης του ζητήματος, **δεδομένης της ανάγκης τόνωσης της ρευστότητας της αγοράς στο πλαίσιο της δυσμενούς οικονομικής συγκυρίας που προκαλεί δυσκολίες στους οικονομικούς φορείς (εργοληπτικές επιχειρήσεις) κατά τη διάρκεια των διαδικασιών ανάθεσης και εκτέλεσης δημοσίων συμβάσεων έργων.**

Άρθρο 115

Η κατάθεση με το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου, έγινε λόγω της επείγουσας διαδικασίας επίλυσης του προβλήματος, έτσι επιλέχθηκε το πρώτο στην σειρά κατάθεσης σχέδιο νόμου.

Άρθρο 116

Η κατάθεση με το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου, έγινε λόγω της επείγουσας διαδικασίας επίλυσης του προβλήματος, έτσι επιλέχθηκε το πρώτο στην σειρά κατάθεσης σχέδιο νόμου.

Άρθρο 117

Η κατάθεση με το συγκεκριμένο σχέδιο Νόμου πραγματοποιήθηκε λόγω της επείγουσας διαδικασίας επίλυσης των ανωτέρω προβλημάτων και ως εκ τούτου, επιλέχθηκε το πρώτο στη σειρά σχέδιο Νόμου.

Άρθρο 118

Η ρύθμιση προτείνεται στο πλαίσιο του παρόντος σχεδίου νόμου, λόγω της άμεσης ανάγκης διευθέτησης του ζητήματος.

Άρθρο 119

Η προτεινόμενη διάταξη περιελήφθη στο υπόψη νομοσχέδιου ενόψει ανάγκης άμεσης προσαρμογής της εθνικής μας νομοθεσίας προς την ευρωπαϊκή έννομη τάξη.

Άρθρο 120

Η ρύθμιση προτείνεται στο πλαίσιο του παρόντος σχεδίου νόμου, λόγω της άμεσης ανάγκης διευθέτησης του ζητήματος.

Άρθρο 122

Το προτεινόμενο άρθρο περιελήφθη στο υπόψη σχέδιο νόμου προς τον σκοπό ταχείας επίλυσης του αντιμετωπιζόμενου προβλήματος.

11.4. Αναφέρατε χωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες κάθε μίας «άλλης διάταξης», συμπεριλαμβανομένων των συνεπειών στην οικονομία, την κοινωνία και τους πολίτες και στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

Άρθρο 50

Εξασφαλίζεται αποδεδειγμένα η καταλληλότητα του προσωπικού των ΚΤΕΛ και ειδικά εκείνων που αναλαμβάνουν τη μεταφορά του επιβατικού κοινού και επομένως συμβάλλει θετικά ως προς το κοινωνικό σύνολο.

Άρθρο 52

Το Άρθρο 86 ουδόλως μεταβάλλει το πραγματικό μοντέλο λειτουργίας των ΚΤΕΛ από τη θέσπιση του ν. 2963/2001 έως σήμερα. Διαφοροποίηση προκύπτει ως προς τις φορολογικές διαδικασίες που ακολουθούνται για τα ΚΤΕΛ, οι οποίες καθίστανται απλούστερες και ορθολογικότερες.

Άρθρο 54

Με τη ρύθμιση περιορίζονται οι γραφειοκρατικές διαδικασίες προς όφελος των πολιτών.

Άρθρο 85

Επιτυγχάνεται αποτελεσματικότερη λειτουργία της Αρχής, που με τον ενισχυμένο πλέον ρόλο της μπορεί με τις προβλεπόμενες στον ιδρυτικό της ν. 3891/2010 οργανικές θέσεις να καλύψει τις αυξημένες απαιτήσεις από τη διεύρυνση των αρμοδιοτήτων της. Παράλληλα, ως συνέπειες των προτεινόμενων διατάξεων στην κοινωνία και στους πολίτες μπορούν να αναφερθούν η βελτίωση των παρεχόμενων σιδηροδρομικών μεταφορών, μέσω του ανοίγματος της αγοράς στον ανταγωνισμό, που θα οδηγήσει στη δημιουργία ανταγωνιστικών και κατά συνέπεια οικονομικότερων ευκαιριών, με την απαιτούμενη ποιότητα και ασφάλεια, τόσο για τους πολίτες όσο και για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Τέλος, η αύξηση του μεριδίου των σιδηροδρομικών μεταφορών, επιβατικών και εμπορευματικών, συγκριτικά με τα άλλα είδη μεταφοράς, θα έχει θετικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις, αφού ο σιδηρόδρομος θεωρείται το πλέον φιλικό για το περιβάλλον μέσο μεταφοράς.

Άρθρο 86

Με την παράγραφο 1 του εν λόγω άρθρου, και με γνώμονα την οικονομική ανεξαρτησία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η ανάληψη ίδια ευθύνη της ανάπτυξης, οργάνωσης και εκμετάλλευσης των λεωφορειακών γραμμών από σιδηροδρομικό σταθμό σε σιδηροδρομικό σταθμό θα έχει ευεργετική επίδραση τόσο στα έσοδα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ όσο και στην εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

Άρθρα 87,88 και 89

Σιδηροδρομικός τομέας: Γνωστοποιείται με τρόπο διαφανή και ξεκάθαρο το κόστος για οποιοδήποτε φορέα επιθυμεί να λάβει πιστοποίηση υπεύθυνου φορέα συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, ενώ εμμέσως διευκολύνεται ο καθορισμός του χρηματικού ύψους των συμβάσεων μεταξύ των εμπλεκομένων στο σιδηρόδρομο σε ό,τι αφορά στην ανάθεση συντήρησης του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού.

Πολίτης: Τα παράβολα που καθορίζονται εκφράζουν το διοικητικό κόστος πιστοποίησης και καλύπτει τα έξοδα που προκαλούνται στο δημόσιο τομέα για την εξέταση φακέλου και τους σχετικούς επιτόπιους ελέγχους. Στο βαθμό που καλύπτονται από τους ενδιαφερόμενους φορείς του σιδηροδρόμου, δεν επιβαρύνεται ο πολίτης μέσω φορολόγησης για την κάλυψη του σχετικού κόστους. Ταυτόχρονα, μέσω της πιστοποίησης του συστήματος συντήρησης του τροχαίου υλικού εν γένει, εξασφαλίζονται ασφαλέστερες σιδηροδρομικές μεταφορές για τους πολίτες και επιχειρήσεις που επιθυμούν να μεταφέρουν εμπορεύματα με αυτόν τον τρόπο.

Εθνική Οικονομία: Τα παράβολα κατατίθενται υπέρ του Δημοσίου οπότε προκύπτει όφελος για την εθνική οικονομία, ειδικά στην περίπτωση που δραστηριοποιηθούν νέες εταιρείες στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά.

Βιώσιμη Ανάπτυξη: Ως γνωστόν, η βιώσιμη ανάπτυξη δεν είναι απλά ένα λογιστικό άθροισμα αλλά η ολοκλήρωση στο χώρο και στον χρόνο των απαιτήσεων για α) προστασία και διατήρηση του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος, β) ισόρροπη και διατηρήσιμη οικονομική ανάπτυξη, και γ) διατήρηση της κοινωνικής συνοχής. Στο βαθμό που με την προτεινόμενη ρύθμιση προκαλείται όφελος για την εθνική οικονομία, ελάφρυνση για τον πολίτη και προώθηση ενός μέσου που θεωρείται φιλικότερο προς το περιβάλλον σε σύγκριση με τις αντίστοιχες οδικές μεταφορές, εξάγεται το συμπέρασμα ότι οι διατάξεις αυτές προωθούν και το στόχο για βιώσιμη ανάπτυξη.

Άρθρο 90

Οι αναμενόμενες συνέπειες είναι σημαντικές για την ανάπτυξη των υποδομών του ΟΣΕ, με πολλαπλές θετικές επιπτώσεις στην οικονομία και στην κοινωνία.

Άρθρο 91

Με τη συγκεκριμένη διάταξη, θα συνεχιστεί ή επιτυχής διαχείριση και εκποίηση του άχρηστου και κατά συνέπεια εκποιήσιμου τροχαίου υλικού από τον ΟΣΕ προς όφελος του Ελληνικού Δημοσίου, δεδομένου ότι τα έσοδα που θα προκύπτουν θα κατατίθενται από τον ΟΣΕ σε ειδικό λογαριασμό, εξ' ολοκλήρου υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου.

Επιπλέον, με την απομάκρυνση του προαναφερθέντος τροχαίου υλικού επιτυγχάνεται η αποσυμφόρηση του Σιδηροδρομικού Δικτύου, κατά μήκος του οποίου βρίσκεται συγκεντρωμένο το εν λόγω τροχαίο υλικό, το οποίο καταλαμβάνει ζωτικό χώρο. Βελτιώνονται επίσης οι συνθήκες διαβίωσης των πολιτών που γειτνιάζουν με τους χώρους εναπόθεσης του άχρηστου σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού. Τέλος, όσον αφορά στο φυσικό περιβάλλον, το προς εκποίηση σιδηροδρομικό υλικό θεωρείται στερεό απόβλητο και η άμεση απομάκρυνσή του από το δίκτυο θεωρείται ουσιαστικής σημασίας.

Άρθρο 92

Η εν λόγω ρύθμιση απλοποιεί τη διαδικασία αποζημίωσης των ιατρών-εξεταστών υποψηφίων μηχανοδηγών μειώνοντας έτσι τη σχετική γραφειοκρατία για τον εμπλεκόμενο πολίτη (υποψήφιος μηχανοδηγός και ιατρός) και το διοικητικό βάρος των εμπλεκόμενων Υπηρεσιών. Πέραν αυτών δεν προκύπτουν άλλες συνέπειες οικονομία, την κοινωνία και τους πολίτες και στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

Άρθρο 93

Η ρύθμιση αναμένεται να μειώσει το φαινόμενο της κλοπής και δολιοφθοράς καλωδίων το σιδηροδρομικού δικτύου και, κατά τούτο, να εξοικονομήσει τις αντίστοιχες δαπάνες του ΟΣΕ και να βελτιώσει το παρεχόμενο μεταφορικό έργο.

Άρθρο 94

Παράγραφοι 1 και 2. Με την επίσπευση της παροχής κινήτρων, η Ελληνική Δημοκρατία αναμένεται να αποφύγει τις κυρώσεις που δύνανται να επιβληθούν από το Δικαστήριο της Ε.Ε. Επιπρόσθετα, σκοπός της χορήγησης κινήτρων στο διαχειριστή της υποδομής είναι η μείωση του κόστους χρήσης της υποδομής, από την οποία αναμένεται να προκύψει όφελος για:

- το διαχειριστής υποδομής μέσω της πριμοδότησης που θα προσδιοριστεί στην ΚΥΑ
- το Δημόσιο, μέσω εξοικονόμησης στην ετήσια χρηματοδότηση προς τον ΟΣΕ ΑΕ
- τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, μέσω της μείωσης των τελών υποδομής

Παράγραφος 3. Η συγκεκριμένη τροποποίηση αναμένεται να συμβάλει στην έγκαιρη χρηματοδότηση του ΟΣΕ ΑΕ, προκειμένου να αντεπεξέλθει στα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί από τις ισχύουσες διατάξεις, και κατά συνέπεια στην εύρυθμη λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου, προς όφελος σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και επιβατών.

Άρθρο 95

Αποτέλεσμα της ρύθμισης είναι η ταχύτερη και «οικονομικότερη» υλοποίηση των σιδηροδρομικών έργων, με άμεσα ωφελημένους όσους εμπλέκονται στην υλοποίηση σιδηροδρομικών έργων (φορείς υλοποίησης και τεχνικές εταιρείες), τους εργαζομένους στον κλάδο αυτό (επιστημονικό και εργατικό δυναμικό στον τομέα του σχεδιασμού και κατασκευής σιδ/κων έργων), καθώς και τους πολίτες – χρήστες του σιδ/κου δικτύου. Ταυτόχρονα θα παρατηρηθεί και αποσυμφόρηση των αρμόδιων δικαστικών αρχών, ενώ θα υπάρξει και ουσιαστικά εξοικονόμηση πόρων για το ΠΔΕ, με πολλαπλασιαστικά οφέλη για τα δημόσια έργα, την απασχόληση και την Εθνική Οικονομία.

Άρθρο 96

Από τον ιδρυτικό νόμο της Ελληνικής Εταιρίας Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Ανώνυμη Εταιρία (Ε.Ε.Σ.Σ.Τ.Υ. ΑΕ) (Ν. 4111/2013) προβλέφθηκε η απόσχιση του κλάδου Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού της ΟΣΕ

ΑΕ ως τούτος ως Γενική Διεύθυνση Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού υφίστατο στην ΟΣΕ Α.Ε. την 31.12.2013 και η εισφορά του στην συσταθείσα εταιρία με την επωνυμία Ελληνική Εταιρία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Ανώνυμη Εταιρία (Ε.Ε.Σ.Σ.Τ.Υ. ΑΕ).

Η άνω νεοϊδρυθείσα εταιρία δεν διαθέτει προσωπικό αναγκαίο για την διοικητική της υποστήριξη και ως εκ τούτου κρίνεται σκόπιμο, λαμβανομένης υπόψη και της δημοσιονομικής κατάστασης της χώρας οι ελλείψεις σε προσωπικό να καλυφθούν με αποσπάσεις προσωπικού που απασχολείται στο δημόσιο ή ευρύτερο δημόσιο τομέα.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση παρέχεται η δυνατότητα αποσπάσεων υπαλλήλων που απασχολούνται σε φορείς της παρ. 1 του άρθρου 14 του Ν. 2190/1994.

Άρθρο 97

Με την προτεινόμενη 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 υλοποιήσεως των έργων, αλλά και των χρηματοδοτήσεων αυτών.

Επιπλέον, η ρύθμιση αυτή θεωρείται η πλέον ενδεδειγμένη για να αντιμετωπισθεί με συστηματικό και ορθολογικό τρόπο το ζήτημα της, όσο το δυνατόν, ταχύτερης διαδικασίας, που απαιτείται για την κήρυξη και συντέλεση των αναγκαίων απαλλοτριώσεων, για την εκτέλεση των συγχρηματοδοτούμενων δημοπρατούμενων έργων από νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου.

Τέλος, με την προτεινόμενη ρύθμιση προβλέπεται ότι η κοινή αντιμετώπιση του Δημοσίου και των Ν.Π.Ι.Δ, που δημοπρατούν και διαχειρίζονται την εκτέλεση δημοσίων έργων, θα βοηθήσει σημαντικά να εξαλειφθούν τυχόν κωλύματα κατά την εκτέλεση των έργων αυτών, υψίστης εθνικής σημασίας και ωφελείας για την εθνική οικονομία και το κοινωνικό σύνολο, ώστε η εξέλιξη παραγωγής των συγχρηματοδοτούμενων έργων να καταστεί επιτέλους ομαλή και κυρίως χρονικώς προβλέψιμη.

Με τις διατάξεις του άρθρου 101 επεκτείνεται η δυνατότητα χρήσης της εγγύησης καλής εκτέλεσης και για τη λήψη προκαταβολής, σε όλες τις περιπτώσεις συγχρηματοδοτούμενων έργων στις διακηρύξεις των οποίων υποχρεωτικά συμπεριλήφθηκε δυνατότητα χορήγησης προκαταβολής του άρθρου 51 του ν.3669/2008, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 242 του ν.4072/2012 ο

οποίος τέθηκε σε ισχύ στις 11/04/2012 (ΦΕΚ Α'86/11.04.2012). Στόχος της προτεινόμενης ρύθμισης είναι η ενίσχυση της ρευστότητας της αγοράς, δεδομένης της δυσμενούς οικονομικής συγκυρίας που προκαλεί δυσκολίες στους οικονομικούς φορείς κατά τη διάρκεια των διαδικασιών ανάθεσης και εκτέλεσης δημοσίων συμβάσεων έργων.

Άρθρο 98

Οι αναμενόμενες συνέπειες είναι σημαντικές για την ανάπτυξη των υποδομών του ΟΣΕ, με πολλαπλές θετικές επιπτώσεις στην οικονομία και στην κοινωνία.

Άρθρο 99

Η ρύθμιση αναμένεται να έχει θετικό αντίκτυπο στην εξυγίανση της ΣΤΑ.ΣΥ. Α.Ε. και στον εξορθολογισμό των οικονομικών της καταστάσεων.

Άρθρο 100

Η ρύθμιση αναμένεται να έχει θετικό αντίκτυπο στην εξυγίανση των εταιρειών του Ομίλου Ο.Α.Σ.Α. και στον εξορθολογισμό των οικονομικών τους καταστάσεων.

Άρθρο 101

Τα αποτελέσματα της ρύθμισης αναμένονται θετικά για το συντονισμό του μεταφορικού έργου, τους χρόνους ανταπόκρισης των οδικών ΜΜΜ και την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

Άρθρο 102

Με τη ρύθμιση αυτή το ΣΑΣΘ αποκτά πιο ευέλικτη μορφή καθώς μειώνονται τα μέλη του από έντεκα σε επτά και μπορεί να λειτουργήσει πιο αποδοτικά προς το συμφέρον του επιβατικού κοινού της πόλης της Θεσσαλονίκης. Επίσης, με τη σύνθεση αυτή μειώνονται οι δαπάνες για αμοιβή των μελών του.

Με τη ρύθμιση αυτή το ΣΑΣΘ θα αποκτήσει τακτικό και εξασφαλισμένο πόρο, προκειμένου να είναι σε θέση να προγραμματίσει τις εκ του νόμου δραστηριότητές του προς το συμφέρον του επιβατικού κοινού.

Άρθρο 103

Η ταξινόμηση Ε.Δ.Χ. και Ε.Ι.Χ. οχημάτων με τεχνολογία κινητήρα EURO 5 επιδρά θετικά στο περιβάλλον καθώς πρόκειται για οχήματα αντιρρυπαντικής τεχνολογίας που τηρούν αυστηρότερα όρια εκπομπών ρύπων κατά τα πρότυπα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρα 105

Ο καθορισμός, με την έκδοση της σχετικής ΚΥΑ, διακριτικών γνωρισμάτων που θα πρέπει να φέρουν τα ΕΙΧ οχήματα των επιχειρήσεων της παρ. 1 της περίπτωσης Η2 του ν.4093/2012 θα αποθαρρύνει την εκδήλωση φαινομένων υποκλοπής μεταφορικού έργου των ΕΔΧ- ΤΑΞΙ από τα Ε.Ι.Χ. οχήματα που θα εκμισθώνονται κατά τα οριζόμενα των διατάξεων του ν.4093/2012, και τα οποία συνεπάγονται μείωση των εσόδων των ιδιοκτητών και οδηγών των ΕΔΧ-ΤΑΞΙ αυτοκινήτων.

Η διασφάλιση ενός ελάχιστου μορφωτικού επιπέδου των οδηγών που απασχολούνται από τις επιχειρήσεις της παρ. 1 της περίπτωσης Η2 του ν.4093/2012 θα αυξήσει τον βαθμό ικανοποίησης των πολιτών- επιβατών που θα επιλέξουν να ενοικιάσουν ΕΙΧ όχημα με οδηγό καθώς η επικοινωνία με τον οδηγό, και άρα η έκφραση των εκάστοτε οδηγιών, θα καθίσταται ευκολότερη.

Άρθρο 106

Παράγραφοι 1, 2 Η θέσπιση υποχρέωσης εκ μέρους όλων των μισθωμένων Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ οχημάτων να εισπράττουν πέραν του προβλεπόμενου αντιτίμου και πρόσθετη ειδική προσαύξηση αναμένεται να πλήξει κατά τρόπο οριζόντιο το σύνολο των επιβατών που θα προχωρήσουν σε προμίσθωση ΕΔΧ-ΤΑΞΙ οχήματος, ενώ η επεξήγηση αναφορικά με τα σημεία έναρξης/ λήξης των διαδρομών καθώς και τη χρονική στιγμή που το ταξίμετρο θα τίθεται σε λειτουργία θα άρει ασάφειες που προκαλούν σύγχυση και πρόσθετες, συχνά, χρεώσεις στους πολίτες- επιβάτες.

Παράγραφος 8. Η αλλαγή του αριθμού θυρών των ΕΔΧ- ΕΙΔΜΙΣΘ αυτοκινήτων θα επιτρέψει την ταξινόμησή τους από τους δικαιούχους των νέων αδειών, όπως αυτοί προέκυψαν από τη σχετική διαδικασία του ν.4070/2012, προσφέροντας τους περισσότερες επιλογές ως προς τον τύπο και μάρκα του οχήματος και κατά συνέπεια μειώνεται το σταθερό κόστος έναρξης του επαγγέλματος.

Παράγραφος 7. Η μείωση του χρόνου κατοχής της άδειας οδήγησης που

προαπαιτείται για την απόκτηση της ειδικής άδειας οδήγησης ΕΔΧ οχήματος θα αυξήσει το ενδιαφέρον των νέων, κυρίως, ηλικιακά ατόμων για απασχόληση ως οδηγοί ΕΔΧ οχημάτων συμβάλλοντας, καθ' αυτό τον τρόπο, θετικά στην προσφορά εργασίας και τον περιορισμό της ανεργίας καθώς διαπιστώνεται ζωηρό ενδιαφέρον εκ μέρους των ατόμων που στερούνται άλλης εργασίας να δραστηριοποιηθούν στο χώρο αυτό.

Παράγραφος 9. Με τη θέσπιση πρόσθετων κλιμακωτών και ηπιότερων ποινών προ της αυστηρότερης που είναι αυτή της οριστικής ανάκλησης, δίνεται η δυνατότητα συμμόρφωσης του οδηγού ΕΔΧ χωρίς ωστόσο να του αφαιρείται άμεσα η βιοποριστική του εργασία.

Άρθρο 107

Παράγραφος 1. Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις επιδιώκεται προσαρμογή του εν λόγω νομικού πλαισίου στις δυσμενείς οικονομικές συνθήκες και περιορίζονται οι συγχωνεύσεις των εργοληπτικών εταιρειών που δεν οδηγούν σε οικονομική ευρωστία.

Παράγραφος 2. Μειώνεται το κόστος διατήρησης εγγραφής των επιχειρήσεων ανά τάξη στο Μητρώο Εργοληπτικών Επιχειρήσεων.

Άρθρο 108

Με την προτεινόμενη ρύθμιση επιτυγχάνεται αποτελεσματικότερη λειτουργία της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Μητρώου, εφόσον η συμμετοχή εκπροσώπου του ΓΕΩΤ.Ε.Ε. επιβάλλεται για λόγους επιστημονικής και επαγγελματικής δεοντολογίας αλλά και για λόγους ισότητας και ισονομίας σε σχέση με τους λοιπούς επιστήμονες-κατόχους πτυχίων Μελετών, για τους οποίους προβλέπεται εκπροσώπηση του επαγγελματικού κλάδου τους στη Γ.Ε.Μ.

Άρθρο 109

Η διάταξη αυτή θα συμβάλλει ώστε να αρθούν οι επιπτώσεις από την αδυναμία σύναψης συμπληρωματικών συμβάσεων και να ολοκληρωθούν το ταχύτερο δυνατό 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, προκειμένου να επισπευσθούν οι χρονοβόρες διαδικασίες που προβλέπει ο συνδυασμός ανάθεσης

μελέτης με βάση τα άρθρα 6 και 7 του ως άνω νόμου και να ενταχθούν στο πρόγραμμα κατασκευής συγχρηματοδοτούμενων έργων.

Άρθρο 110

Με την προτεινόμενη ρύθμιση θα διευθετηθεί οριστικά το ζήτημα της εκκαθάρισης πληρωμών των φορέων που εκτελούν δημόσια έργα οδοποιίας και κατά συνέπεια η εν λόγω διάταξη θα επιδράσει θετικά στα οικονομικά δεδομένα των εργοληπτικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στο χώρο των δημοσίων έργων.

Άρθρο 111

Η δυνατότητα παράτασης των πτυχίων των εργοληπτικών επιχειρήσεων που παρέχει η συγκεκριμένη διάταξη επιδρά θετικά στη διατήρηση του ανταγωνισμού στην αγορά και στην απασχόληση προσωπικού στον τομέα κατασκευής δημοσίων έργων.

Άρθρο 112

Με την προτεινόμενη ρύθμιση λύνεται ένα οξύ οικονομικό και κοινωνικό πρόβλημα, καθότι μερικές χιλιάδες μηχανημάτων έργων παραμένουν αδιάθετα και οι επαγγελματίες του κλάδου, έμποροι και χρήστες, δεν μπορούν ούτε να τα πουλήσουν ούτε να τα χρησιμοποιήσουν. Η κατάσταση αυτή δημιουργεί ένα τεράστιο οικονομικό πρόβλημα για πολλούς και έχει και προφανείς κοινωνικές συνέπειες σε μία δύσκολη χρονική στιγμή που διέρχεται ο κλάδος των κατασκευών στη χώρα μας.

Περαιτέρω, με την εν θέματι ρύθμιση το Ελληνικό Δημόσιο θα ωφεληθεί από τα τέλη που θα πληρωθούν για χιλιάδες μηχανήματα έργων που θα λάβουν έγκριση τύπου και θα ταξινομηθούν.

Επίσης, καθότι έχουν γίνει προσφυγές στα Ελληνικά Δικαστήρια από τις θιγόμενες εταιρείες κατά της Διοίκησης και έχει γίνει καταγγελία της Πανελλήνιας Ένωσης Εισαγωγέων Μηχανημάτων και Ανταλλακτικών (Π.Ε.Ε.Μ.Α.) στην Ευρωπαϊκή Ένωση, δίνεται μία εξωδικαστική λύση στο πρόβλημα με όλα τα οφέλη που αυτό εμπεριέχει για όλους τους εμπλεκόμενους φορείς από άποψη κόστους αλλά και

χρόνου (αποφυγή δικαστικών διεκδικήσεων και αποζημιώσεων). Επιπλέον, έχει γίνει καταγγελία στην Ε.Ε. και η τελευταία έχει ήδη στείλει επιστολή μέσω EU Pilot 4733/13/ENTR προκειμένου να δοθούν διευκρινίσεις επί του θέματος. Επί της αποσταλείσας απάντησης της 27^{ης} Μαΐου 2013 αναμένεται η από μέρους της Ε.Ε. απάντηση.

Άρθρο 113

Με τη συγκεκριμένη ρύθμιση εξασφαλίζεται η ορθή και ασφαλής λειτουργία των πρατηρίων υγρών καυσίμων εντός οικισμών, σε περιπτώσεις αναγκαιών βελτιώσεων οδών (π.χ. διαπλατύνσεις).

Άρθρο 114

Η προτεινόμενη ρύθμιση θα επιδράσει θετικά στα οικονομικά δεδομένα των εργοληπτικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στο χώρο των δημοσίων έργων, δεδομένης της δυσμενούς οικονομικής συγκυρίας που προκαλεί δυσκολίες στους οικονομικούς φορείς κατά τη διάρκεια των διαδικασιών ανάθεσης και εκτέλεσης δημοσίων συμβάσεων έργων.

Άρθρο 115

Οι αναμενόμενες συνέπειες είναι πολλαπλές θετικές και σημαντικές κυρίως στην οδική ασφάλεια των οχημάτων επειδή δίνεται η δυνατότητα στις υπηρεσίες να καθορίσουν διαδικασίες αντικατάστασης εξαρτημάτων – συστημάτων βασιζόμενη στο Ευρωπαϊκό Δίκαιο μέσω της τροπολογίας που θέτει υποχρέωση που δεν υφίσταται σήμερα.

Άρθρο 116

Οι αναμενόμενες συνέπειες της διάταξης είναι θετικές μιας και εκτιμάται ότι αυτή θα προσφέρει στη τόνωση της επιχειρηματικότητας με την αύξηση του αριθμού

των λειτουργούντων μικτών ή αμιγώς πρατηρίων αερίων καυσίμων στη χώρα μας, με τη παράλληλη διατήρηση των συνθηκών δημόσιας και οδικής ασφάλειας που πρέπει να διέπει το σύνολο των εγκαταστάσεων τους και την εύρυθμη λειτουργία τους. Επίσης, η υπόψη διάταξη εκτιμάται ότι θα προσφέρει στη περαιτέρω προώθηση της αεριοκίνησης αυτοκινήτων οχημάτων, καυσίμων δηλαδή πιο οικονομικών έναντι των υγρών καυσίμων, και «φιλικών» προς το φυσικό περιβάλλον, η αύξηση της λιανικής διάθεσης των οποίων θα δημιουργούσε σημαντικές θετικές επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον αλλά και στο κόστος της οδικής μετακίνησης στη χώρα μας.

Άρθρο 117

Οι αναμενόμενες συνέπειες από την εφαρμογή της διάταξης είναι θετικές μιας και εκτιμάται ότι αυτή θα προσφέρει στη τόνωση της υγιούς επιχειρηματικότητας, με την ραγδαία αύξηση του αριθμού των λειτουργούντων συνεργείων αερίων καυσίμων ή/και της προσθήκης της ειδικότητας αυτής σε λειτουργούντα συνεργεία άλλων ειδικοτήτων στη χώρα μας. Επιπλέον, η εφαρμογή της διάταξης προσφέρει στη διατήρηση της εύρυθμης λειτουργίας και των απαιτούμενων συνθηκών ασφάλειας και υγείας του κοινού και του περιβάλλοντος εργασίας στα υπόψη συνεργεία. Παράλληλα δε, η υπόψη ρύθμιση αναφέρει και τις απαραίτητες κατευθυντήριες προδιαγραφές, αναφορικά με τις κτιριοδομικές και άλλες διατάξεις ή συσκευές ελέγχου, που θα πρέπει να πληρούν είτε τα αμιγώς συνεργεία αερίων καυσίμων, είτε αυτά που συστεγάζονται, ως πρόσθετη ειδικότητα, με άλλες νομίμως υφιστάμενες ειδικότητες, οι οποίες, όπως αναφέρει η ρύθμιση αυτή, αναλυτικές προδιαγραφές θα καθοριστούν άμεσα με την έκδοση σχετικής απόφασης του υπουργού υποδομών μεταφορών και δικτύων. Τέλος, η υπόψη διάταξη αναμένεται ότι θα προσφέρει στη περαιτέρω προώθηση της αεριοκίνησης αυτοκινήτων οχημάτων, καυσίμων δηλαδή πιο οικονομικών έναντι των υγρών καυσίμων και «φιλικών» προς το φυσικό περιβάλλον, η αύξηση της λιανικής διάθεσης των οποίων θα δημιουργήσει σημαντικές θετικές περιβαλλοντικές και οικονομικές επιπτώσεις αναφορικά με το κόστος της οδικής μετακίνησης στη χώρα μας.

Άρθρο 118

Με την περαιτέρω εξειδίκευση – μέσω υπουργικών αποφάσεων κατ' εξουσιοδότηση της εν θέματι νομοθετικής ρύθμισης – του κανονιστικού πλαισίου που θα διέπει τα δικαιώματα των επιβατών στις οδικές μεταφορές (λαμβάνοντας υπόψη και το

γεγονός ότι ήδη υπάρχει σχετική υπουργική απόφαση που καταγράφει ένα σύνολο υποχρεώσεων των συγκοινωνιακών φορέων και δικαιωμάτων των επιβατών για τις εθνικές τακτικές μεταφορές σε όλη την επικράτεια, και αντίστοιχο πλαίσιο για τις αστικές συγκοινωνίες Αθήνας και Θεσσαλονίκης) προσδοκάται η αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους επιβάτες και η επίδειξη ιδιαίτερης μέριμνας σε ευπαθείς/ευάλωτες ομάδες (άτομα με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα).

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

Με την προτεινόμενη ρύθμιση εξασφαλίζεται η ευόδωση του σκοπού της ειδικής εκκαθάρισης προς τον σκοπό της συλλογικής ικανοποίησης των πιστωτών.

Άρθρο 122

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 φορολογικές και ασφαλιστικές υποχρεώσεις των οδικών μεταφορέων κατά το διάστημα της προσωρινής ακινησίας.

11.5. Αναφέρατε αναλυτικά τις υπηρεσίες που θα είναι αρμόδιες για την εφαρμογή κάθε «άλλης διάταξης».

Άρθρο 50

Η διάταξη θα εφαρμοσθεί από τα ΚΤΕΛ κατά την πρόσληψη του προσωπικού της.

Άρθρο 54

Αρμόδιες είναι οι υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και οι αντίστοιχες περιφερειακές υπηρεσίες που ζητούν πιστοποιητικά ασφαλιστικής ενημερότητας κατά τις αναφερόμενες στο άρθρο πράξεις.

Άρθρα 85

Πρόκειται για οργανωτικές διατάξεις που αφορούν τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.), η οποία θα ασκεί στο εξής και τις Αρμοδιότητες της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών.

Άρθρο 86

Αναφορικά με την παράγραφο 1 του εν λόγω Άρθρου, οι υπηρεσίες της ΤΡΑΙΝΟΣΕ που θα είναι αρμόδιες για την εφαρμογή της συγκεκριμένης διάταξης θα είναι η Διεύθυνση Στρατηγικού Σχεδιασμού, η οποία θα καθορίζει το στρατηγικό σχεδιασμό των οδικών μεταφορών υπό την ευθύνη της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, το τμήμα Οργάνωσης και Διαχείρισης Οδικών Μέσων, το οποίο θα είναι υπεύθυνο για το τροχαίο υλικό και η Διεύθυνση Επιβατικών Μεταφορών, στην οποία υπάγονται όλες οι επιβατικές μεταφορές της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, οδικές και σιδηροδρομικές.

Άρθρα 87,88,89

Για την εφαρμογή των άρθρων αρμόδια Υπηρεσία είναι η Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και οι Υπουργοί Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Άρθρο 90