

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

στο σχέδιο νόμου «Εθνική Αρχή Συντονισμού Πτήσεων και άλλες διατάξεις»

Προς τη Βουλή των Ελλήνων

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ
ΕΘΝΙΚΗ ΑΡΧΗ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ ΠΤΗΣΕΩΝ

1. Επί της αρχής:

Με το ν. 3534/2007 ρυθμίζεται καταρχήν η σύσταση, συγκρότηση και λειτουργία της Αρχής Συντονισμού Πτήσεων (ΑΣΠ), ως αυτοτελούς δημόσιας υπηρεσίας, για την κατανομή των διαθέσιμων χρόνων χρήσης (χρονοθυρίδων) στα ελληνικά αεροδρόμια, σύμφωνα με τις επιταγές του Κανονισμού (ΕΚ) 95/93 περί κοινών κανόνων κατανομής διαθέσιμων χρόνων χρήσης στους αερολιμένες της Ε.Ε., όπως αυτός ισχύει.

Η Αρχή αυτή αποτελεί το Εθνικό Συντονιστή Πτήσεων, ο οποίος είναι υπεύθυνος για την παροχή υπηρεσιών κατανομής των διαθέσιμων χρόνων χρήσης στους συντονισμένους αερολιμένες και στους αερολιμένες με ευκολίες προγραμματισμού, τηρώντας τις αρχές της διαφάνειας, ουδετερότητας, ανεξαρτησίας και αντικειμενικότητας. Υπεύθυνος προγραμματισμού και συντονιστής ενός ή περισσότερων αερολιμένων καλείται το φυσικό ή νομικό πρόσωπο καταλλήλων προσόντων, που ορίζεται από το κράτος - μέλος της Ε.Ε. αρμόδιο για το συγκεκριμένο αερολιμένα ή αερολιμένες, με κύριο αντικείμενο τη διασφάλιση της πλέον αποτελεσματικής χρήσης των αερολιμενικών υποδομών, προκειμένου να εξυπηρετηθεί κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο ο μέγιστος δυνατός αριθμός χρηστών των αερολιμενικών υποδομών. Στην πράξη ο συντονισμός είναι μία διαδικασία κατανομής περιορισμένης αερολιμενικής χωρητικότητας στις αεροπορικές εταιρείες και στη Γενική Αεροπορία που επιχειρούν στο συγκεκριμένο αερολιμένα με στόχο την εξασφάλιση της απρόσκοπτης λειτουργίας του αερολιμένα ως προς την πτητική δραστηριότητα. «Αερολιμένας με ευκολίες προγραμματισμού» καλείται ο αερολιμένας με πιθανά προβλήματα συμφόρησης σε ορισμένες περιόδους της ημέρας, της εβδομάδας ή του έτους που μπορούν να λύνονται με εθελούσια συνεργασία μεταξύ αερομεταφορέων, στον οποίο έχει διορισθεί ένας υπεύθυνος προγραμματισμού για να διευκολύνονται τα δρομολόγια των αερομεταφορέων που εκτελούν δρομολόγια ή προτίθενται να εκτελέσουν δρομολόγια από τον εν λόγω αερολιμένα.

Η πρακτική εφαρμογή του υφιστάμενου νομικού πλαισίου αποδείχθηκε εξαιρετικά δυσχερής. Αυτό οφείλεται, κυρίως, στην ανεπαρκή στελέχωση, την αδυναμία αναβάθμισης του απαραίτητου εξοπλισμού και την αδυναμία λήψης αποφάσεων για σημαντικά θέματα λόγω μη προσέλευσης των μελών του ΔΣ της ΑΣΠ, επειδή τα τέσσερα από τα επτά μέλη της Αρχής εκπροσωπούσαν αερολιμένες και αερομεταφορείς, με αντιτιθέμενα μεταξύ τους συμφέροντα.

Οι αδυναμίες αυτές δεν επιτρέπουν στην ΑΣΠ να ανταποκριθεί στο δύσκολο έργο της, ήτοι στην πρόκληση των συνεχών ανακατατάξεων στην αεροπορική κοινότητα, καθώς και στην επιδίωξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να λειτουργήσει ο συντονισμός πτήσεων ως ένα αποτε-

λεσματικό εργαλείο διαχείρισης της περιορισμένης χωρητικότητας στα αεροδρόμια.

Λαμβάνοντας υπόψη τις διαπιστωθείσες ελλείψεις και αδυναμίες, την εξέλιξη της ζήτησης και χωρητικότητας στα ελληνικά αεροδρόμια, ιδίως στα περιφερειακά, τη de facto διαμορφωθείσα δευτερογενή αγορά χρονοθυρίδων σε διεθνή αεροδρόμια, τις Παγκόσμιες Κατευθυντήριες Γραμμές της IATA για θέματα συντονισμού πτήσεων σε συνάρτηση με το στόχο της ενίσχυσης του αεροπορικού συστήματος σε ευρωπαϊκό επίπεδο, όπως αυτός αποτυπώνεται και στην υπό συζήτηση πρόταση αναθεώρησης του Κανονισμού της Ε.Ε. για τους κοινούς κανόνες κατανομής διαθέσιμων χρόνων χρήσης, κρίνεται σκόπιμο να αναθεωρηθεί το θεσμικό πλαίσιο του Συντονιστή Πτήσεων στη χώρα, με γνώμονα το σεβασμό του ενωσιακού κανονιστικού πλαισίου, την αποτελεσματικότητα της νέας Αρχής και την αποτελεσματική διαχείριση των σύγχρονων αναγκών/προκλήσεων της αεροπορικής αγοράς.

Με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου συνιστάται η Εθνική Αρχή Συντονισμού Πτήσεων, ως Ν.Π.Ι.Δ., μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, που δεν ανήκει στο κράτος, ώστε να εξασφαλίζεται η διοικητική και οικονομική του αυτοτέλεια, καθώς και η προσωπική και λειτουργική ανεξαρτησία των μελών της.

Επίσης, με τις διατάξεις του προτεινόμενου σχεδίου νόμου ρυθμίζονται ορισμένα θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου, προς την κατεύθυνση του εκσυγχρονισμού του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου.

2. Επί των άρθρων:

Άρθρο 1

Σύσταση Εθνικής Αρχής Συντονισμού Πτήσεων (ΕΑΣΠ)

Με το προτεινόμενο άρθρο ορίζεται ότι η συσταθσόμενη υπό μορφή νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα Εθνική Αρχή Συντονισμού Πτήσεων (εφεξής, χάριν συντομίας, η Αρχή) αποτελεί τον Εθνικό Συντονιστή Πτήσεων κατά τον ορισμό του Κανονισμού 95/93/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 18ης Ιουλίου 1993 «σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες» (L 14/1993). Η Αρχή αντικαθιστά την καταργούμενη Αρχή Συντονισμού Πτήσεων στην άσκηση του συνόλου των θεσμικών της αρμοδιοτήτων.

Καθορίζονται, περαιτέρω, ως σκοποί της Αρχής αφενός η κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης των «συντονισμένων» αερολιμένων της ελληνικής επικράτειας στους αερομεταφορείς, κι αφετέρου η εξασφάλιση των ευκολιών προγραμματισμού στα αεροδρόμια που έχουν καθοριστεί ως «αεροδρόμια με ευκολίες προγραμματισμού», με την τήρηση των αρχών της διαφάνειας, αντικειμενικότητας και αποτελεσματικότητας σε όλα τα στάδια της διαδικασίας.

Για τη διασφάλιση της ανεξαρτησίας, αμεροληψίας και αντικειμενικότητάς της ορίζεται ρητά ότι η Αρχή δεν υπόκειται σε έλεγχο ή εποπτεία από κυβερνητικά όργανα ή άλλη ανεξάρτητη ή διοικητική αρχή, με την εξαίρεση της εποπτείας εκ μέρους του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων σχετικά με την τήρηση της εθνικής και ευρωπαϊκής νομοθεσίας περί κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης των αερολιμένων.

Άρθρο 2 Αρμοδιότητες της Αρχής

Στο άρθρο αυτό εκτίθενται ενδεικτικά οι αρμοδιότητες της Αρχής στο πλαίσιο επιτέλεσης της θεσμικής της λειτουργίας, ενώ προβλέπεται ρητά η δυνατότητα περαιτέρω εξειδίκευσης των αρμοδιοτήτων αυτών με τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισής της. Με την παρούσα διάταξη ορίζεται ότι η Αρχή θα επικουρείται στο έργο της από την Επιτροπή Συντονισμού, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 5 του Κανονισμού 95/93/ΕΟΚ και συγκροτείται με απόφαση του Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Καθήκοντα της Επιτροπής Συντονισμού είναι αφενός η παροχή συμβουλών στην Αρχή σχετικά με την ορθή εκτέλεση του έργου της, την περαιτέρω βελτίωση της λειτουργίας της και αύξησης της αποτελεσματικότητάς της και αφετέρου η υποβολή προτάσεων και εισηγήσεων σχετικά με τη διασφάλιση και ενίσχυση του ρόλου της Αρχής, ως ανεξάρτητου Συντονιστή, ο οποίος οφείλει να τηρεί τις αρχές της διαφάνειας, της αντικειμενικότητας και της ίσης μεταχείρισης όλων των αερομεταφορέων.

Άρθρο 3 Σύνθεση και συγκρότηση της Αρχής

Με το προτεινόμενο άρθρο η Αρχή τρέπεται από επταμελές σε πενταμελές, συμπεριλαμβανομένου του Προέδρου της. Προσόντα ορισμού των μελών της Αρχής είναι η επιστημονική τους κατάρτιση και η επαγγελματική τους ικανότητα, η εξειδικευμένη εμπειρία στην άσκηση διοίκησης ή/και σε θέματα αρμοδιότητας της Αρχής, καθώς και τα εχέγγυα ανεξαρτησίας και αμεροληψίας.

Τα μέλη της Αρχής, συμπεριλαμβανομένου του Προέδρου της, διορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Προς το σκοπό της ενίσχυσης της ανεξαρτησίας και αμεροληψίας της Αρχής ορίζεται ότι η θητεία των μελών της είναι τριετής, αποκλειόμενης ρητά της δυνατότητας να υπηρετήσουν για παραπάνω από δύο θητείες, διαδοχικές ή μη. Τον ίδιο σκοπό υπηρετεί και η πρόβλεψη αποκλεισμού της ευχέρειας του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για ανάκληση των μελών της Αρχής, εκτός εάν συντρέχουν οι διαλαμβανόμενες στο άρθρο 5 του παρόντος περιστάσεις.

Στο ίδιο άρθρο προβλέπεται ότι η θητεία των μελών της Αρχής παρατείνεται μέχρι το διορισμό νέων και για μέγιστο διάστημα έξι (6) μηνών, προκειμένου να αποτραπεί το ενδεχόμενο να τεθεί σε κίνδυνο η ομαλή διεξαγωγή των αερομεταφορών, σε περίπτωση που το αρμόδιο όργανο παραλείψει για τον οποιονδήποτε λόγο να προβεί εγκαίρως στον ορισμό νέων μελών.

Άρθρο 4 Προσωπική και λειτουργική ανεξαρτησία - Ασυμβίβαστα

Στο άρθρο αυτό ορίζεται ότι τα μέλη της Αρχής κατά την άσκηση των καθηκόντων τους είναι προσωπικά και λειτουργικά ανεξάρτητα, ενώ υποχρεούνται να ασκούν αυτά με γνώμονα το νόμο και τη συνείδησή τους. Υπό-

κινείται δε στην υποχρέωσης υποβολής δήλωσης της περιουσιακής τους κατάστασης, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 1 του ν. 3213/2003 (Α' 309). Περαιτέρω, για τη διασφάλιση της ανεξαρτησίας και αμερόληπτης άσκησης των καθηκόντων τους, ορίζεται ότι η καταδίκη με αμετάκλητη δικαστική απόφαση για αδίκημα που συνεπάγεται κώλυμα διορισμού ή απόλυση δημοσίου υπαλλήλου, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Κατάστασης Δημοσίων Πολιτικών Διοικητικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ. (ν. 3528/2007, Α' 26), καθώς και η ιδιότητα του εταίρου, μετόχου, μέλους διοικητικού συμβουλίου, διαχειριστή, υπαλλήλου, τεχνικού ή άλλου συμβούλου ή μελετητή σε επιχείρηση, που δραστηριοποιείται στον τομέα των αερομεταφορών ή η ταύτιση άμεσα ή έμμεσα των οικονομικών τους συμφερόντων με αυτά επιχείρησης που δραστηριοποιείται στον τομέα των αερομεταφορών, αποτελούν κωλύματα διορισμού προσώπου ως μέλους της Αρχής.

Περαιτέρω, στο ίδιο άρθρο απαριθμούνται εξαντλητικά τα ασυμβίβαστα προς την ιδιότητα του μέλους της Αρχής και οι λόγοι αυτοδίκαιης έκπτωσης από τη θέση τους. Η ανάκληση του διορισμού των μελών της Αρχής, σε περίπτωση συνδρομής ασυμβιβάστου στο πρόσωπό τους, λαμβάνει χώρα με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ο οποίος μπορεί να ασκήσει και αυτεπαγγέλτως την εξουσία του αυτή. Η έκπτωση των μελών της Αρχής, συνεπεία αμετάκλητης δικαστικής απόφασης, διαπιστώνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η οποία εκδίδεται εντός προθεσμίας τριάντα (30) ημερών από τη δημοσίευσή της. Προς το σκοπό της διασφάλισης της ανεξαρτησίας και αμερόληπτης άσκησης των καθηκόντων τους, τα μέλη της Αρχής δεν επιτρέπεται για ένα (1) έτος μετά τη λήξη της θητείας τους με οποιονδήποτε τρόπο, να αποκτήσουν την ιδιότητα εταίρου, μετόχου, μέλους διοικητικού συμβουλίου, διαχειριστή, ή άλλη θέση ευθύνης, με οποιανδήποτε έννομη σχέση, σε επιχείρηση ή δραστηριότητα της οποίας ρυθμιζόταν κατά τη διάρκεια της θητείας τους από την Αρχή. Σε περίπτωση παράβασης της υποχρέωσής τους αυτής, επιβάλλεται στον παραβάτη πρόστιμο ίσο με το δεκαπλάσιο των συνολικών αποδοχών, που καταβλήθηκαν κατά τη διάρκεια της θητείας του ως μέλους της Αρχής, με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών.

Άρθρο 5 Διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια

Στο προτεινόμενο άρθρο ορίζεται ότι η Αρχή έχει την αποκλειστική αρμοδιότητα για τη σύνταξη και εκτέλεση του προϋπολογισμού της και ως εκ τούτου βαρύνεται με την υποχρέωση να διασφαλίζει ότι διαθέτει επαρκείς πόρους για την εύρυθμη διενέργεια της δραστηριότητας προγραμματισμού και συντονισμού των αερολιμένων της χώρας και την εν γένει εκπλήρωση της αποστολής της.

Η αποζημίωση των μελών της Αρχής βαρύνει αποκλειστικά τον προϋπολογισμό της τελευταίας και καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, υποκειμένη στους περιορισμούς των νόμων 3833/2010 (Α' 40) και 4093/

2012 (Α' 222), καθώς και της εκάστοτε ισχύουσας νομοθεσίας περί δημοσιονομικής προσαρμογής.

Επιπλέον, προς το σκοπό της ανεξαρτησίας και αμεροληψίας της Αρχής, ορίζεται ότι δεν επιτρέπεται αυτή να έχει οποιανδήποτε συμμετοχή σε δραστηριοποιούμενες στον τομέα των αερομεταφορών επιχειρήσεις, καθώς και να λαμβάνει οποιοδήποτε οικονομικό όφελος από τις ανωτέρω επιχειρήσεις, εκτός από τα θεσμοθετημένα τέλη του άρθρου 8 του προτεινόμενου σχεδίου νόμου. Περαιτέρω, προβλέπεται ότι δεν επιτρέπεται η κοινή χρήση εγκαταστάσεων, συστημάτων πληροφορικής ή εν γένει εξοπλισμού της Αρχής με οποιαδήποτε επιχείρηση που δραστηριοποιείται στον κλάδο των αερομεταφορών ή τη διαχείριση αερολιμένων, ενώ εξαιρείται από την απαγόρευση αυτή η κοινή χρήση εγκαταστάσεων και συστημάτων με Συντονιστές Πτήσεων κρατών - μελών της Ε.Ε., ενόψει της διαφαινόμενης τάσης προς ενοποίηση των οικείων συστημάτων σε πανευρωπαϊκό επίπεδο. Εξάλλου, ως προς το σύστημα που χρησιμοποιεί η Αρχή για την παρακολούθηση και το συντονισμό των πτήσεων, ορίζεται ότι πρέπει να είναι συμβατό με τις ελάχιστες προδιαγραφές που υιοθετεί η ΙΑΤΑ, ώστε να είναι εφικτή η διαλειτουργικότητά του και να εξασφαλίζεται η επιτέλεση του λειτουργικού σκοπού της Αρχής με βάση τις γενικώς παραδεδεδγμένες, διεθνείς αρχές και πρακτικές που διέπουν το συντονισμό και παρακολούθηση των πτήσεων.

Άρθρο 6

Πόροι – Οικονομική διαχείριση

Με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου ορίζονται οι πόροι της Αρχής, καθώς και ο τρόπος διαχείρισης των οικονομικών της προς όφελος της εύρυθμης λειτουργίας της, των αερολιμένων και αερομεταφορέων, που χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες της και προς διασφάλιση της οικονομικής της αυτοτέλει. Οι πόροι της Αρχής είναι τα εφάπαξ ή ετησίως καταβαλλόμενα τέλη από τους φορείς διαχείρισης των συντονισμένων και με ευκολίες προγραμματισμού ελληνικών αερολιμένων, καθώς και από τους αερομεταφορείς, κατά την έννοια που έχουν οι όροι αυτοί στο άρθρο 2 του Κανονισμού 95/93 ΕΚ (L14/1), όπως ισχύει, για κάθε προγραμματισμένη απογείωση και προσγείωση αεροσκάφους. Επίσης, προβλέπονται και πόροι από την Ε.Ε. και διεθνείς οργανισμούς, όπως επιδοτήσεις, επιχορηγήσεις και χρηματοδοτήσεις ερευνητικών προγραμμάτων. Οι δαπάνες της Αρχής ελέγχονται από το Ελεγκτικό Συνέδριο, όπως προβλέπεται από τις οικείες διατάξεις και εάν από την οικονομική διαχείριση στο τέλος του κάθε έτους προκύπτει πλεόνασμα εσόδων, ποσοστό έως 80% αυτού, καθοριζόμενο με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, αποδίδεται στον Κρατικό Προϋπολογισμό ως έσοδο.

Άρθρο 7

Συμβάσεις

Για τη διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας της Αρχής αλλά και για την ενίσχυση της διοικητικής της αυτοτέλει, ορίζεται ότι μπορεί να συνάπτει συμβάσεις ε-

κτέλεσης έργων, παροχής υπηρεσιών, μελετών και προμηθειών, οι οποίες θα διέπονται από τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις του δικαίου της Ε.Ε., της εθνικής νομοθεσίας και του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισής της.

Άρθρο 8

Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης

Με τον Κανονισμό της Αρχής ρυθμίζονται τα θέματα οργάνωσής της, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικά με την εύρυθμη λειτουργία της σε διοικητικό και οικονομικό επίπεδο. Ο Κανονισμός συντάσσεται, εγκρίνεται και δημοσιεύεται με μέριμνα της Αρχής στην επίσημη ιστοσελίδα της εντός τριών (3) μηνών από το διορισμό των μελών της Αρχής.

Άρθρο 9

Καθήκοντα Προέδρου και μελών της Αρχής

Με τις διατάξεις του άρθρου αυτού προσδιορίζεται το είδος της εργασιακής σχέσης του Προέδρου και των μελών της Αρχής, καθώς και τα καθήκοντα του Προέδρου, μέσω των οποίων διασφαλίζεται η εύρυθμη λειτουργία της Αρχής.

Άρθρο 10

Προσωπικό

Στην παρούσα διάταξη προβλέπονται οι θέσεις των εργαζομένων, οι οποίοι θα απασχολούνται με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου, αορίστου ή ορισμένου χρόνου, καθώς και η θέση Νομικού Συμβούλου με σχέση έμμισθης εντολής, έτσι ώστε η Αρχή να υποστηρίζεται με επάρκεια σε διοικητικό και λειτουργικό επίπεδο, να εκπληρώνει τους σκοπούς της και να μπορεί να είναι αποτελεσματική στο έργο της. Στο προαναφερόμενο προσωπικό εφαρμόζονται αναλόγως τα κωλύματα και τα ασυμβίβαστα που ισχύουν και για τα μέλη της Αρχής.

Άρθρο 11

Μεταβατικές – Τελικές διατάξεις

Προκειμένου να διασφαλιστεί η εύρυθμη λειτουργία των αερομεταφορών, την οποία θα έθετε σε κίνδυνο η ανυπαρξία Εθνικού Συντονιστή Πτήσεων κατά το χρονικό διάστημα από τη δημοσίευση του προτεινόμενου σχεδίου νόμου και την εντεύθεν κατάργηση της υφιστάμενης Α.Σ.Π. έως τη συγκρότηση της Αρχής, ορίζεται στο άρθρο αυτό ότι μέχρι τη δημοσίευση της απόφασης του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων περί ορισμού των μελών της Αρχής όλες οι προβλεπόμενες στο προτεινόμενο σχέδιο νόμου αρμοδιότητες του Προέδρου και των λοιπών μελών της Αρχής ασκούνται, αντίστοιχα, από τον Πρόεδρο και τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της Αρχής Συντονισμού Πτήσεων (Α.Σ.Π.) του ν. 3534/2007. Επιπλέον, στο ίδιο άρθρο καθορίζονται οι έννομες σχέσεις, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις της καταργούμενης Αρχής Συντονισμού Πτήσεων, στις οποίες θα υπεισέλθει η Αρχή.

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ
Άλλες διατάξεις

Κεφάλαιο Α΄
Ρυθμίσεις θεμάτων Μεταφορών

Άρθρο 12
Μετασκευή κινητήρων οχημάτων

Η ανάπτυξη της αεριοκίνησης προϋποθέτει αυτονόητα τη δυνατότητα ανάπτυξης στόλου οχημάτων που κινούνται με φυσικό αέριο. Τούτο, όμως, προϋποθέτει με τη σειρά του, τη διαμόρφωση και παγίωση του κατάλληλου νομοθετικού πλαισίου, πρωτίστως των μετασκευών των κινητήρων οχημάτων, ούτως ώστε αυτοί να λειτουργούν ως κινητήρες διπλού καυσίμου (συμβατικών καυσίμων και φυσικού αερίου/CNG). Το εν λόγω πλαίσιο οφείλει να συντείνει στη διευκόλυνση της πραγματοποίησης και πιστοποίησης των μετασκευών, σε συνδυασμό όμως με την πιστή εφαρμογή των ισχυόντων, διεθνώς αποδεκτών προτύπων και βέλτιστων πρακτικών, που υιοθετούνται σε άλλα κράτη, όπου η αεριοκίνηση είναι ιδιαίτερα διαδεδομένη, ούτως ώστε να διασφαλίζεται στο μέγιστο βαθμό, τόσο η ασφάλεια των χρηστών όσο και η προστασία του περιβάλλοντος.

Με το ισχύον σήμερα κανονιστικό πλαίσιο σχετικά με τη χρήση του φυσικού αερίου για την κίνηση αυτοκινήτων οχημάτων και τη μετατροπή των κινητήρων τους σε κινητήρες διπλού καυσίμου συμβατικών καυσίμων και φυσικού αερίου (CNG) έχει ενσωματωθεί ο Κανονισμός R-115 στο εθνικό ρυθμιστικό πλαίσιο, τουλάχιστον στο σκέλος εκείνο που αφορά στις μετατροπές οχημάτων για τη χρήση φυσικού αερίου στο σύστημα προώθησής τους. Η ανάπτυξη της κίνησης οχημάτων με φυσικό αέριο (αεριοκίνηση) στη χώρα μας, αποτελεί μία σημαντική επιλογή, τόσο για λόγους οικονομικούς/ αναπτυξιακούς, όσο και από περιβαλλοντική άποψη, αλλά και από άποψη ασφαλείας.

Εντούτοις, και παρά το γεγονός πως με το προγενέστερο σχέδιο νόμου «Δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών – Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών και άλλες διατάξεις» ν.4199/2013 (Α΄ 216) προωθήθηκε η ανάπτυξη των συνεργείων αυτοκινήτων αερίων καυσίμων, το ισχύον σήμερα κανονιστικό πλαίσιο προβλέπει διαδικασία αδειοδότησης συστημάτων μετασκευής CNG, η οποία είναι εξαιρετικά δυσχερής, με αποτέλεσμα να μην πραγματοποιούνται εγκεκριμένες μετασκευές και να αποτελεί τροχοπέδη στην ανάπτυξη συνολικά της αεριοκίνησης.

Συνίσταται ως εκ τούτου άφευκτη αναγκαιότητα η βελτίωσή του και ο εν γένει εξορθολογισμός του.

Οι σχετικοί με το θέμα κανονισμοί της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ) που ισχύουν είναι:

1.Ο Κανονισμός R-115, αναφέρεται σε συστήματα τόσο LPG όσο και CNG χωρίς να γίνεται κάποια διάκριση μεταξύ αυτών, τα οποία εγκαθίστανται σε οχήματα της ίδιας οικογενείας και

2. ο Κανονισμός R-110, ο οποίος αναφέρεται στα εξαρτήματα αλλά και στην τοποθέτηση αυτών, αποκλείστικά για CNG.

Σήμερα, οι ανωτέρω δύο Κανονισμοί ισχύουν στη χώρα μας σωρευτικά, δηλαδή έκαστο σύστημα μετασκευής

οφείλει να είναι σύμφωνο με αμφότερους Κανονισμούς, κάτι που ούτε εύλογο είναι, ούτε και εξυπηρετεί οποιανδήποτε αναγκαιότητα, αντιθέτως μάλιστα, ευθύνεται για την παντελή απουσία εγκεκριμένων μετασκευών κινητήρων διπλού καυσίμου με φυσικό αέριο.

Ο προτεινόμενος εξορθολογισμός του ισχύοντος κανονιστικού πλαισίου αντίθετα, με την υιοθέτηση εναλλακτικά και όχι σωρευτικά του Κανονισμού R-110, θα πρέπει να έχει ως άξονά του την προώθηση της αεριοκίνησης στην Ελλάδα με την εναλλακτική εφαρμογή κανονισμών που θα εξασφαλίζουν την ασφάλεια των μετασκευασμένων οχημάτων στο ίδιο επίπεδο με τον ισχύοντα σήμερα Κανονισμό R-115, που θα παρουσιάζουν όμως χαμηλότερο κόστος μετατροπής. Με την τροποποίηση αυτή, μειώνεται σημαντικά το οικονομικό κόστος που απαιτείται για τη μετατροπή των κινητήρων των οχημάτων σε κινητήρες διπλού καυσίμου (για την κίνηση τους με καύσιμο πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG)), και πλέον η επιλογή της αεριοκίνησης γίνεται περισσότερο προσίτη στον Έλληνα πολίτη.

Η προτεινόμενη βελτίωση είναι αναγκαία, δεδομένου ότι αναμένεται να προσφέρει σημαντικότερη ανάπτυξη στην αγορά της αεριοκίνησης, χωρίς να επιφέρει την παραμικρή περιβαλλοντική επιβάρυνση ή την ελάχιστη έκπτωση σε ζητήματα ασφαλείας. Πράγματι, ο Κανονισμός R-110 παρέχει τις μέγιστες εγγυήσεις ασφαλείας του εξοπλισμού που τοποθετείται στο όχημα και βρίσκει καθολική εφαρμογή σε όλες τις χώρες, για όλες τις οικογένειες οχημάτων και για όλους τους κινητήρες εσωτερικής καύσης. Χαρακτηριστικό είναι εξάλλου, ότι το κανονιστικό πλαίσιο μετατροπών CNG και κατόπιν της προτεινόμενης βελτίωσης, θα παραμείνει πολύ απαιτητικότερο, σε σύγκριση με τα αντιστοίχως ισχύοντα σε σχέση με τις μετατροπές κινητήρων οχημάτων για χρήση άλλων καυσίμων (πλην συμβατικών).

Οι μετατροπές των κινητήρων οχημάτων θα πραγματοποιούνται από κατόχους άδειας ασκήσεως επαγγέλματος τεχνίτη συσκευών αερίων καυσίμων για την κίνηση αυτοκινήτων.

Για τα τροποποιημένα οχήματα που θα κινούνται με καύσιμο πεπιεσμένο φυσικό αέριο (CNG) όπως και αυτά που κινούνται με καύσιμο υγραέριο (LPG), θα πραγματοποιείται έλεγχος διασχευμένου κινητήρα από τα ΚΤΕΟ (ιδιωτικά ή δημόσια)

Άρθρο 13
Τροποποίηση διατάξεων του άρθρου 12
του ν. 2963/2001 (Α΄ 268)

Η προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 1 είναι αναγκαία, δεδομένου ότι πρόκειται να καλυφθούν περιπτώσεις χρηματοδότησης, όπου μέτοχοι ΚΤΕΛ Α.Ε., για διάφορους κοινωνικούς, προσωπικούς και οικονομικούς λόγους ή για λόγους υγείας, δεν πρόλαβαν να ταξινομήσουν, εμπρόθεσμα, λεωφορεία που ήδη αγόρασαν ή είχαν δρομολογήσει τις διαδικασίες παραγγελιών ή αγοράς αυτών, και λοιπά, οι οποίοι κατέθεσαν τις σχετικές αιτήσεις τους μέχρι 31.12.2009 (αντί 31.7.2009).

Οι μέτοχοι αυτοί είναι ελάχιστοι και λόγοι βιοπορισμού ή κινδύνου κατάσχεσης των λεωφορείων από Τράπεζες επιβάλλουν την ικανοποίηση του αιτήματός τους.

Η ρύθμιση της παραγράφου 2 αποκαθιστά μια αδικία ως προς τον υπολογισμό της ηλικίας του λεωφορείου,

δεδομένου ότι χάνεται μεγάλος χρόνος από την κατασκευή ενός πλαισίου μέχρι την κατασκευή του αμαξώματος και της ολοκλήρωσης του λεωφορείου.

Αποτέλεσμα του υπολογισμού αυτού είναι να τίθενται εκτός χρηματοδότησης λεωφορεία που ήδη αγοράστηκαν και ταξινομήθηκαν, οι ιδιοκτήτες των οποίων αδυνατούν να τα αποπληρώσουν.

Άρθρο 14

Εκκαθάριση φακέλων κυκλοφορούντων αυτοκινήτων

Με τη ρύθμιση που ακολουθεί προτείνεται η περιοδική εκκαθάριση των φακέλων παντός είδους οχημάτων, οι οποίοι τηρούνται στις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων της χώρας, εφόσον έχει παρέλθει χρόνος διατήρησής τους στην Υπηρεσία είκοσι (20) ετών και έχουν καταγραφεί τα βασικά στοιχεία των οχημάτων στο μηχανογραφικό σύστημα του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Η εν λόγω ρύθμιση κρίνεται αναγκαία για την αποσυμφόρηση των Υπηρεσιών Μεταφορών και Επικοινωνιών από πλήθος έντυπων φακέλων συσσωρευμένων επί δεκαετίες στις περιφερειακές υπηρεσίες, των οποίων το μεγαλύτερο πληροφοριακό μέρος είναι καταχωρισμένο στο μηχανογραφικό σύστημα του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι δεν θα απολεσθούν χρήσιμα στοιχεία από τους εκκαθαριστέους φακέλους, προβλέπεται η καταγραφή, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, των προς εκκαθάριση φακέλων σε πίνακες και η επιβεβαίωση της καταχώρισης των απαραίτητων πληροφοριών στο μηχανογραφικό σύστημα. Ειδικότερα, προτείνεται οι φάκελοι των κυκλοφορούντων αυτοκινήτων γενικά, ήτοι:

- παλαιών επιβατικών αυτοκινήτων Ι.Χ.,
- επιβατικών Ι.Χ.,
- τρίκυκλων φορτηγών Ι.Χ.,
- φορτηγών Ι.Χ.,
- λεωφορείων Ι.Χ. και σχολικών,
- φορτηγών Ι.Χ. που κυκλοφορούν μέσα σε κλειστό χώρο να εκκαθαρίζονται, σύμφωνα με τις διαδικασίες της κείμενης νομοθεσίας, εφόσον έχει παρέλθει χρόνος τριάντα (30) ετών διατήρησής τους στην Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών και έχουν καταγραφεί στο μηχανογραφικό σύστημα του ΥΠ.Υ.ΜΕ.Δ. ο αριθμός κυκλοφορίας του οχήματος, ο αριθμός πλαισίου του οχήματος και τελευταίος ο ιδιοκτήτης του.

Από την εν λόγω ρύθμιση δεν προκαλείται καμία δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού, αντιθέτως εκτιμάται ότι με την απαλλαγή των Υπηρεσιών Μεταφορών και Επικοινωνιών από μεγάλο έντυπο όγκο φακέλων θα βελτιωθεί η οργάνωση των καθημερινών εργασιών και κατά συνέπεια και το παραγόμενο έργο τους. Επίσης, η ρύθμιση θα συμβάλλει στο να επισπευσθεί η ψηφιοποίηση των πληροφοριών εν όψει εφαρμογής της ηλεκτρονικής διακίνησης των εγγράφων.

Άρθρο 15

Τροποποίηση της παραγράφου 7 του άρθρου 114 του ν. 4070/2012

Με την παρ. 7 του άρθρου 114 του ν. 4070/2012 εισήχθη ένας νέος όρος για τα αμιγώς πρατήρια υγρών καυσίμων, τα μικτά ή αμιγώς υγραερίου (LPG) πρατήρια και για τα πρατήρια πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG), τα ο-

ποία ορίστηκαν ως «Πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας», αντικατοπτρίζοντας με αυτή την ονομασία τους το πλήθος των εναλλακτικών τύπων καυσίμων (πλέον των υγρών καυσίμων) για τη κίνηση των αυτοκινήτων οχημάτων στη χώρα μας.

Με την υπόψη νομοθετική ρύθμιση στα «Πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας» εντάσσονται πλέον και τα μικτά πρατήρια υγρών καυσίμων, υγραερίου (LPG) και πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG), ή υγραερίου (LPG) και πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG), ή υγρών καυσίμων και πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG), όπως αυτά ορίστηκαν με τη παρ. 8 του άρθρου 115 του ν. 4199/2013 (Α' 216). Επιπλέον, η υπόψη διάταξη προβλέπει την έκδοση απόφασης των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κлиматικής Αλλαγής, εντός έξι (6) μηνών από την έναρξη ισχύος της παρούσας τροπολογίας, η οποία θα καθορίζει τους όρους, τις προϋποθέσεις και τις τεχνικές προδιαγραφές συσκευών φόρτισης συσσωρευτών ηλεκτροκίνητων οχημάτων και διατάξεων παροχής εναλλακτικών τύπων καυσίμων, όπως βιοκαυσίμων (όπως βιοαιθανόλης και βιοντίζελ) και υδρογόνου, προκειμένου οι υπόψη συσκευές ή/και διατάξεις να εγκατασταθούν στα, υφιστάμενα ή υπό αδειοδότηση, «Πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας», ενώ μόνο οι συσκευές φόρτισης συσσωρευτών ηλεκτροκίνητων οχημάτων να εγκατασταθούν στους υφιστάμενους ή υπό αδειοδότηση στεγασμένους ή υπαίθριους σταθμούς αυτοκινήτων, στα υφιστάμενα ή υπό αδειοδότηση συνεργεία συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, καθώς επίσης, και στα υφιστάμενα ή υπό αδειοδότηση δημόσια και ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο..

Η προτεινόμενη νομοθετική ρύθμιση συνάδει και με τις προθέσεις της Πολιτείας για τη προώθηση εναλλακτικών τύπων καυσίμων για την κίνηση αυτοκινήτων οχημάτων στη χώρα μας, η οποία θα έχει πολλαπλά οικονομικά οφέλη προς τους Έλληνες καταναλωτές και περιβαλλοντικά οφέλη, έναντι αυτών των υγρών καυσίμων, προς το αστικό κυρίως περιβάλλον των ελληνικών πόλεων. Συνεπώς, εκτιμάται ότι, είναι αναγκαίο για περιβαλλοντικούς, οικονομικούς και αναπτυξιακούς – εκσυγχρονιστικούς λόγους, να θεσπιστεί το κατάλληλο νομοθετικό πλαίσιο στη χώρα μας, έτσι ώστε να καθοριστούν οι όροι, οι προϋποθέσεις και οι τεχνικές προδιαγραφές για να εγκατασταθούν συσκευές φόρτισης συσσωρευτών ηλεκτροκίνητων οχημάτων και διατάξεις παροχής εναλλακτικών καυσίμων (όπως βιοκαύσιμα και υδρογόνο) στις παραπάνω αναφερόμενες εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης οχημάτων.

Άρθρο 16

Τροποποίηση διατάξεων του ν. 4024/2011 (Α' 226)

Με την ένταξη των υπαλλήλων των ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ και Ε.Ε.Σ.Σ.Τ.Υ. στο ενιαίο μισθολόγιο του Δημοσίου (ν. 4024/2011, Α' 226) τέθηκαν ανώτατα όρια ανά υπάλληλο, στον αριθμό των ωρών υπερωριακής απασχόλησης ανά μήνα (20 ώρες), στον αριθμό των ωρών της νυχτερινής εργασίας και της εργασίας κατά τις Κυριακές και εξαιρέσιμες ημέρες ανά μήνα (16 ώρες), καθώς και στον αριθμό των μετακινήσεων εκτός έδρας κατ' έτος (60 μετακινήσεις). Στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών, όπου οι επιχειρήσεις λειτουργούν σε 24ωρη βάση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους με το σύστημα της

κυκλωματικής εργασίας, θα πρέπει να παρέχεται στις διοικήσεις η δυνατότητα να κατανέμουν τις προαναφερθείσες ώρες και μετακινήσεις ανά υπάλληλο καθ' υπέρβαση των αντίστοιχων ορίων με την προϋπόθεση, ότι δεν θα δίνεται υπέρβαση του συνολικού αριθμού ωρών ή ημερών από αυτόν που αντιστοιχεί στο σύνολο των υπαλλήλων της αντίστοιχης διεύθυνσης ή υπηρεσιακής μονάδας της επιχείρησης. Το θέμα αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό σε κρίσιμες για την κυκλοφορία και την ασφάλεια των μεταφορών ειδικότητες, όπως των σταθμαρχών, των μηχανοδηγών, των τεχνιτών μηχανοστασίων και λοιπά, όπου η φύση της κυκλωματικής εργασίας σε συνδυασμό με την αποχώρηση μεγάλου αριθμού υπαλλήλων, καθιστά οριακή τη δυνατότητα συνέχισης της λειτουργίας του σιδηροδρόμου σε 24ωρη βάση, χωρίς τη δυνατότητα κατανομής που προαναφέρθηκε.

Από την εφαρμογή του προτεινόμενου άρθρου δεν προκύπτει οικονομική επιβάρυνση για τις επιχειρήσεις, καθώς οι αυξήσεις ωρών και ημερών σε ορισμένους εργαζόμενους θα ισοσκελίζονται από ισόποσες μειώσεις σε άλλους εργαζομένους του ίδιου κλάδου, οι οποίοι έχουν αντίστοιχες μισθολογικές απολαβές.

Άρθρο 17

Τροποποίηση διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας αποτελεί το βασικό πλαίσιο των κανονιστικών διατάξεων προς το σκοπό της συνεχούς προαγωγής και βελτίωσης του επιπέδου της οδικής ασφάλειας, μέσω κυρίως της ελαχιστοποίησης των οδικών ατυχημάτων που αυξάνονται ανησυχητικά στη χώρα μας. Ως εκ τούτου, πρέπει να προσαρμόζεται στις ανάγκες και τις απαιτήσεις που προκύπτουν μέσω αξιολόγησης και επικαιροποίησης των διατάξεων του.

Μετά από τεκμηριωμένο αίτημα φορέα που κατατέθηκε προς αξιολόγηση και επεξεργασία στη Νομοπαρασκευαστική Επιτροπή Αναθεώρησης του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας {υ.α. Δ4α/1224/180/2012 (Υ.Ο.Δ.Δ. 215/2012) και υ.α. Δ4α/49225/7440/2013 (Υ.Ο.Δ.Δ. 30/2013)}, κρίθηκε απαραίτητη η έγκαιρη παροχή πληροφόρησης στους οδηγούς που κινούνται στο οδικό δίκτυο της χώρας, στα οποία συχνά παρατηρούνται φαινόμενα πυκνής ομίχλης, προκειμένου οι οδηγοί να λαμβάνουν άμεσα τα κατάλληλα μέτρα, σε περίπτωση μείωσης της ορατότητας λόγω των φαινομένων αυτών.

Άρθρο 18

Τροποποίηση και συμπλήρωση διατάξεων του π.δ. 51/2012

Η προσθήκη της ρύθμισης για παράταση έως έξι (6) μήνες της ισχύος των κατηγοριών οδήγησης, για τις οποίες ο κάτοχός τους έχει καταθέσει αίτηση για ανανέωση τους πριν από τη λήξη ισχύος τους για τους έχοντες συμπληρώσει την ηλικία των 80 ετών, κρίνεται απαραίτητη προς αποφυγή ταλαιπωρίας των ηλικιωμένων οδηγών, λόγω του γεγονότος ότι παρατηρείται σε πολλές Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της χώρας μεγάλη καθυστέρηση στον καθορισμό της ημερομηνίας εξέτασης των οδηγών από Δευτεροβάθμια Ιατρική Επιτροπή (Δ.Ι.Ε.) εξαιτίας του μεγάλου αριθμού των αιτήσεων αλλά και της αδυναμίας σε ορισμένες περιοχές της Ελλά-

δας συγκρότησης Δ.Ι.Ε., που έχει σαν αποτέλεσμα και την επιβάρυνση με επιπλέον αριθμό εξεταζομένων των γειτονικών Δ.Ι.Ε..

Άρθρο 19

Τροποποίηση διατάξεων του ν. 3887/2010

Με τις ρυθμίσεις αυτού του άρθρου επιχειρείται η απλούστευση των διαδικασιών για την πρόσβαση στο επαγγελματικό του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων και την πρόσβαση στην αγορά των οδικών εμπορευματικών μεταφορών με φορτηγά δημοσίας χρήσης, καθώς και η μείωση των διοικητικών βαρών για τις επιχειρήσεις.

Κατ' αρχήν, καταργείται η έκδοση της Άδειας Οδικών Μεταφορών (ΑΟΜ) από τη Διεύθυνση Εμπορευματικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων. Η ΑΟΜ αποτελούσε προϋπόθεση για την είσοδο νέας μεταφορικής επιχείρησης στην αγορά και για την απόκτηση φορτηγού δημοσίας χρήσης με αρχική χορήγηση, σύμφωνα με τα άρθρα 4 και 5 του ν. 3887/2010, όπως ίσχυε, πλην όμως, επιβάρυνε τις επιχειρήσεις με διπλή διαδικασία αδειοδότησης. Πλέον, για την πρόσβαση στην αγορά αρκεί η άδεια άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων, που εκδίδεται από τις περιφερειακές υπηρεσίες μεταφορών, σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) 1071/2009.

Στη συνέχεια, απλουστεύεται η διαδικασία σύστασης μεταφορικών εταιρειών, μέσω της κατάργησης των εκτιμητικών επιτροπών του άρθρου 7 του ν. 3887/2010.

Με το ίδιο άρθρο, επιχειρείται να αντιμετωπιστούν με μεταβατικές διατάξεις ορισμένα ζητήματα που δημιουργήθηκαν από την αρχική εφαρμογή του ν. 3887/2010. Συγκεκριμένα, διευκρινίζεται η έννοια της μεταφορικής επιχείρησης που εισέρχεται για πρώτη φορά στο επαγγελματικό του οδικού μεταφορέα μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου του νόμου, σε αντιδιαστολή προς τη μεταφορική επιχείρηση που ήδη λειτουργούσε κατά το χρόνο αυτό, λαμβάνοντας υπ' όψιν τις περιπτώσεις όπου υπάρχει διαδοχή στην άσκηση επιχείρησης.

Τέλος, αποσαφηνίζεται το νομικό καθεστώς με το οποίο λειτουργούν για διάστημα δέκα (10) ετών από τη λήξη της μεταβατικής περιόδου του ν. 3887/2010 οι Ιδιότυπες Μεταφορικές Επιχειρήσεις (ΙΜΕ) του άρθρου 3 του ν. 383/1976 (Α' 182). Συγκεκριμένα, προβλέπεται ότι οι σχετικές με τις ΙΜΕ διατάξεις του ν. 383/1976 και των κανονιστικών διατάξεων που ίσχυαν πριν το ν. 3887/2010 θα εξακολουθήσουν να εφαρμόζονται για το διάστημα που θα συνεχίσουν να λειτουργούν οι υφιστάμενες ΙΜΕ. Η διάταξη αυτή είναι μεταβατική, κατά συνέπεια δεν είναι δυνατή η σύσταση νέων ΙΜΕ στο ανωτέρω διάστημα. Για να εξασφαλιστεί η σταδιακή μετατροπή αυτών των εταιρειών στους υπάρχοντες σήμερα εταιρικούς τύπους, προβλέπεται η υποχρεωτική ανάκληση από τη διοίκηση της άδειας λειτουργίας που έχει χορηγηθεί, μόλις λήξει η μεταβατική περίοδος του άρθρου 14 παράγραφος 2 του νόμου.

Άρθρο 20

Ρυθμίσεις θεμάτων συστήματος εισροών - εκροών

Με το προτεινόμενο άρθρο δίνεται λύση στο πρόβλημα εφαρμογής του ολοκληρωμένου συστήματος εισροών - εκροών για το σύνολο των εγκατεστημένων δεξα-

μενών των πρατηρίων υγρών καυσίμων, ανεξάρτητα εάν αυτές αναγράφονταν μέχρι σήμερα στην άδεια λειτουργίας του πρατηρίου υγρών καυσίμων είτε στον σωστό αριθμό είτε στην σωστή χωρητικότητα. Διότι ενώ με την υ.α. 20155/1268/2009 (με στόχο την εγκατάσταση του συστήματος εισροών – εκροών σε όλες τις υφιστάμενες δεξαμενές), δίνεται η δυνατότητα δήλωσης όλων των δεξαμενών υγρών καυσίμων ενός πρατηρίου υγρών καυσίμων στη σωστή τους θέση και με την ορθή χωρητικότητά τους (σημειώνεται ότι για το σύνολο των δεξαμενών των πρατηρίων της Ελληνικής επικράτειας η πραγματική χωρητικότητα δεν συμβαδίζει με την αναγραφόμενη στην άδεια λειτουργίας συνυπολογίζοντας και τις σημαντικές, για τη σωστή εφαρμογή του συστήματος εισροών – εκροών, αποκλίσεις των 100 λίτρων ή των 200 λίτρων) και χορήγησης νέας άδειας λειτουργίας με τις ορθές χωρητικότητες των δεξαμενών, για την υπαγωγή στις Πρότυπες Περιβαλλοντικές Δεσμεύσεις αναφύεται ζήτημα σχετικά με τη δυνατότητα επέκτασης εγκαταστάσεων των υφιστάμενων πρατηρίων υγρών καυσίμων που βρίσκονται σε περιοχές με αρνητικές, για τα πρατήρια υγρών καυσίμων, χρήσεις γης. Συνεπώς, εφόσον η τοποθέτηση του ολοκληρωμένου συστήματος εισροών – εκροών στα πρατήρια υγρών καυσίμων σκοπό έχει την καθολική πάταξη του λαθρεμπορίου των ποσοτήτων καυσίμων που διακινούνται μέσω αυτών, δηλαδή την εγκατάστασή του σε όλες τις υφιστάμενες δεξαμενές των πρατηρίων, οι Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών υποχρεούνται να κάνουν δεκτή την υπαγωγή αυτών των περιπτώσεων σε Πρότυπες Περιβαλλοντικές Δεσμεύσεις, στα υφιστάμενα δηλαδή πρατήρια υγρών καυσίμων με την ορθή χωρητικότητα των υφιστάμενων δεξαμενών υγρών καυσίμων, ανεξάρτητα των ισχυουσών χρήσεων γης, λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι δεν επηρεάζεται το περιβαλλοντικό αποτύπωμα του πρατηρίου υγρών καυσίμων είτε σε αυτό βρίσκονται δεξαμενές με συνολική δυναμικότητα αποθήκευσης 1κ.μ. είτε τη μέγιστη δυνατή χωρητικότητα των 300κ.μ..

Για το σκοπό της διευκόλυνσης της διαδικασίας χορήγησης νέας ενιαίας άδειας λειτουργίας των πρατηρίων υγρών καυσίμων με το ολοκληρωμένο σύστημα εισροών – εκροών και με στόχο να επισπευσθεί χρονικά η διαδικασία, ώστε να λειτουργήσει το συντομότερο δυνατόν το ηλεκτρονικό αυτό σύστημα σε όλα τα πρατήρια της επικράτειας, η εγκατάσταση του συστήματος εισροών – εκροών στα πρατήρια αποτελεί μικρή τυποποιημένης μορφής επέμβαση σε υφιστάμενο, εν λειτουργία πρατήριο και επομένως κατ' αναλογία με την παράγραφο 7 του άρθρου 28 του π.δ. 118/2006 (Α' 119) και την παρ. 8 του άρθρου 114 του ν. 4070/2012 (Α' 82), όπως αυτή ισχύει.

Άρθρο 21

Τροποποίηση διατάξεων του ν. 2912/2001 (Α' 94)

Η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων (Ε.Δ.Α.Α.Π.) είναι ανεξάρτητη διοικητική αρχή με λειτουργική και οργανωτική ανεξαρτησία, όσον αφορά την άσκηση των αρμοδιοτήτων της. Η Ε.Δ.Α.Α.Π. συγκροτείται από τέσσερα μέλη και τον Πρόεδρό της. Τα μέλη και ο Πρόεδρος της Ε.Δ.Α.Α.Π. πρέπει να διαθέτουν επιστημονική γνώση και εμπειρία σε τομείς όπως το αεροπορικό δίκαιο, οι αεροπορικές μεταφορές, ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας, η αεροναυπηγική κ.λπ..

Σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 5 του ν. 2912/2001, ο Πρόεδρος της Ε.Δ.Α.Α.Π. επιλέγεται με απόφαση της Διάσκεψης των Προέδρων της Βουλής των Ελλήνων με την αυξημένη πλειοψηφία των 4/5 και διορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Η διαδικασία επιλογής και διορισμού του Προέδρου της Ε.Δ.Α.Α.Π., που προβλέπει η προαναφερόμενη διάταξη, είναι ιδιαιτέρως χρονοβόρος και γραφειοκρατική, και επειδή η εν λόγω αρχή δεν εντάσσεται στις συνταγματικά κατοχυρωμένες ανεξάρτητες αρχές, ώστε να απαιτείται η επιλογή των μελών της από τη Βουλή, κρίνεται σκόπιμο η διαδικασία επιλογής του Προέδρου της να απλοποιηθεί, ώστε να εξασφαλίζεται η απαιτούμενη ταχύτητα και ευελιξία.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση ορίζεται ότι ο Πρόεδρος της Επιτροπής και τα μέλη της διορίζονται από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ο οποίος ασκεί την κατά νόμο εποπτεία της εν λόγω Επιτροπής.

Άρθρο 22

Τροποποίηση διατάξεων του ν. 3913/2011 (Α' 18)

Η προτεινόμενη ρύθμιση κρίνεται αναγκαία, προκειμένου να εξασφαλισθεί η λειτουργία του ανταγωνισμού, η οποία συμβάλλει θετικά στην ανάπτυξη του Ελληνικού Τουρισμού, και για να αποφευχθούν μονοπωλιακές καταστάσεις σε αεροδρόμια μεγάλου τουριστικού ενδιαφέροντος.

Κεφάλαιο Β'

Ρυθμίσεις θεμάτων Δημοσίων Έργων

Άρθρο 23

Τροποποίηση διατάξεων του ν. 4155/2013

Στην παρ. 2 του άρθρου 62 του ν. 4155/2013 διαλαμβάνεται εξουσιοδοτική διάταξη για την έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, με την οποία προσδιορίζονται το ύψος, καθώς και ο τρόπος είσπραξης των διοδίων τελών, ο τρόπος διαχωρισμού των οχημάτων σε κατηγορίες και οι θέσεις λειτουργίας των σταθμών διοδίων στο τμήμα του οδικού διευρωπαϊκού δικτύου «Πατρών – Αθηνών – Θεσσαλονίκης – Ευζώνων» (ΠΑΘΕ) από τον Ανισόπεδο Κόμβο (Α/Κ) Αξιού έως το Μεθοριακό Σταθμό Ευζώνων, ήτοι τμήματος της Εγνατίας Οδού. Βάσει της υπ' αριθμ. 241/27.8.2013 απόφασης της Διυπουργικής Επιτροπής Αναδιαρθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων, μεταβιβάστηκαν στην ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε.», τα δικαιώματα λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης επιβολής και είσπραξης για ίδιο λογαριασμό διοδίων τελών από τους χρήστες του ως άνω Αυτοκινητόδρομου, καθώς και των καθέτων αυτού οδικών αξόνων μεταξύ των ανισόπεδων κόμβων (Α/Κ) (α) Α/Κ Σιάτιστας έως Α/Κ Κρυσταλλοπηγής, (β) Α/Κ Σερρών έως Α/Κ Προμαχώνα, και (γ) Α/Κ Χαλάστρας έως το Μεθοριακό Σταθμό Ευζώνων. Ενόψει της έλλειψης στην ως άνω εξουσιοδοτική διάταξη πρόβλεψης για τους ανωτέρω κάθετους οδικούς άξονες της Εγνατίας οδού, προτείνεται η τροποποίηση της υφιστάμενης διάταξης της παρ. 2 του άρθρου 62 του ν. 4155/2013, προκειμένου να υπάρξει ακώλυτη συνέχι-

ση της υλοποίησης των εκτελούμενων έργων και αξιοποίησης των δικαιωμάτων επί των ως άνω κάθετων οδών αξόνων.

Η παρούσα ρύθμιση δεν δημιουργεί δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού.

Άρθρο 24

Τροποποίηση διατάξεων του ν. 1943/1991

Σκοπός της προτεινόμενης διάταξης είναι η παροχή δυνατότητας στο Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας να συμμετέχει σε ανώνυμες εταιρείες μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα ή σε νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου, από κοινού με φορείς του Δημοσίου ή του ευρύτερου δημόσιου τομέα, με ερευνητικά και εκπαιδευτικά ιδρύματα, με επαγγελματικούς φορείς, με σκοπούς:

- την πιστοποίηση, την τήρηση μητρώων μελών και μη μελών του, τα οποία όμως έχουν άμεση ή έμμεση σχέση με το τεχνικό δυναμικό της χώρας, την τεχνική επιστημονική, κατασκευαστική και σχετική βιομηχανική δραστηριότητα, τα τεχνικά υλικά, τον εξοπλισμό και την τεχνολογία.

- τη λειτουργία και την αναβάθμιση ψηφιακών συστημάτων μεγάλης κλίμακας,

- την υποστήριξη κρατικών υπηρεσιών σε θέματα ελέγχων, αδειοδότησεων, μηχανισμών πρόληψης ή αντιμετώπισης φυσικών καταστροφών και

- τη σύνταξη κανονισμών και προδιαγραφών,

- τη μεταφορά τεχνογνωσίας,

- την διασύνδεση της έρευνας και καινοτόμων τεχνολογιών με την παραγωγή,

- τη σύνταξη προδιαγραφών και κανονισμών,

- τη σύνταξη αναλυτικών τιμολογίων και

- τη συγκέντρωση τιμών αγοράς.

Στόχος είναι να αναληφθούν ολοκληρωμένες πρωτοβουλίες για την ανάπτυξη της Χώρας από όλους τους Φορείς που είναι δυνατόν να συνεισφέρουν σε αυτή.

Άρθρο 25

Τροποποίηση διατάξεων του ν. 1486/1984

Σε πολλά πεδία της επιστήμης και επιστημονικές δραστηριότητες τεχνικού αντικειμένου εμπλέκονται ειδικότητες επιστημόνων, που δεν είναι διπλωματούχοι μηχανικοί. Τις περισσότερες φορές δεν υπάρχει ένας ενιαίος φορέας τόσο για την επιστημονική όσο και την επαγγελματική προώθηση θεμάτων αλλά και για θέματα που αφορούν την αδειοδότηση, την πιστοποίηση, την κατάρτιση και γενικότερα θέματα του κάθε επιστημονικού και επαγγελματικού χώρου.

Συνέπεια των παραπάνω είναι η μη συμμετοχή μεγάλου πλήθους επιστημόνων σε έναν επιστημονικό φορέα και η δημιουργία στρεβλώσεων και παραλείψεων, με χαρακτηριστικά παραδείγματα τη μη ενιαία επιστημονική έκφραση στους χώρους της πληροφορικής, των τηλεπικοινωνιών, της χωροταξίας, του περιβάλλοντος κα.

Η προσθήκη έρχεται να καλύψει αυτά τα κενά συμμετοχής, έκφρασης και εκπροσώπησης με την δυνατότητα ίδρυσης επιστημονικών και επαγγελματικών τμημάτων από το Τ.Ε.Ε..

Στόχοι:

- Η συνολική έκφραση εντός του Τ.Ε.Ε. της εκπροσώπησης, συμμετοχής και παρακολούθησης της προόδου των τεχνικών και τεχνολογικών εφαρμογών στη χώρα

- Η διασφάλιση της λειτουργίας τμημάτων χωρίς αποκλεισμούς όλων των επιστημόνων, που δεν είναι μέλη αντίστοιχου επιστημονικού φορέα

Άρθρο 26

Τροποποίηση διατάξεων του ν. 2081/1992
και του ν. 3419/2005

Στο μητρώο τεχνικών επωνυμιών του Τ.Ε.Ε. γίνεται αναγγελία από το 1926 όλων των φυσικών ή νομικών προσώπων συντελεστών έργων, καθώς και των εταιρειών που ασχολούνται τόσο ως μελετητές όσο και ως κατασκευαστές δημόσιων και ιδιωτικών έργων και εγγράφονται οι ασκούντες το επάγγελμα του μελετητή και του κατασκευαστή, φυσικά και νομικά πρόσωπα, σε ειδικό μητρώο.

Η νομοθεσία περί δημοσίων έργων θέτει ασυμβίβαστα στους ασκούντες το επάγγελμα του μελετητή και των μετόχων μελετητικών εταιρειών στην κατεύθυνση της διασφάλισης της διαφάνειας, της προστασίας του δημόσιου συμφέροντος, της ασυμβατότητας στην μελετητική επιστημονική εργασία και της μη εμπλοκής που δημιουργούν συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού μελετητών και εργοληπτών στα δημόσια έργα.

Είναι προφανές ότι τόσο για λόγους που άπτονται των ελέγχων στελέχωσης όσο και για πειθαρχικούς λόγους των ασκούντων το τεχνικό επάγγελμα πρέπει το αρμόδιο επιμελητήριο για τις τεχνικές εταιρείες τόσο να ελέγχει τη στελέχωση σε σχέση με τις δραστηριότητες των φυσικών και νομικών προσώπων που ασκούν τεχνικά έργα όσο και να ασκεί τον προβλεπόμενο πειθαρχικό έλεγχο.

Με τη θέσπιση του ΓΕΜΗ τα φυσικά πρόσωπα αλλά και οι εταιρείες αυτές παρότι είναι μέλη του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος δεν μπορούν να απογραφούν γιατί δεν έχει δοθεί πρόσβαση στο Τ.Ε.Ε. να λειτουργεί ως υπηρεσία μιας στάσης. Με την παρούσα τροπολογία επιχειρείται να αρθεί αυτή η στρέβλωση. Αντίστοιχο πρόβλημα υπήρξε με το Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος και ξεπεράστηκε με τη θέσπιση αντίστοιχης διάταξης.

Άρθρο 27

Τροποποίηση διατάξεων του ν. 3669/2008

1. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων αναλαμβάνει τη δημιουργία ηλεκτρονικού συστήματος των Μητρώων που αναφέρονται στο ν. 3639/2008, υπό την εποπτεία της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων. Προς τούτο θα οριστεί μια Υπηρεσία ως ο Διαχειριστής του συστήματος. Εξουσιοδοτείται ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να καθορίσει με απόφασή του όλα τα σχετικά θέματα για τη διαχείριση του συγκεκριμένης βάσης δεδομένων και τον διαχειριστή.

2. Η αρμόδια Διεύθυνση της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων στην οποία υπάγονται τα Μητρώα θα συνεργαστεί με τον Διαχειριστή.

3. Για εξοικονόμηση χρόνου και εκσυγχρονισμό των διαδικασιών, με το παρόν δίνεται η δυνατότητα στο Διαχειριστή να συλλέγει και να καταχωρεί στοιχεία στο ηλεκτρονικό σύστημα, εφόσον συμφωνούν οι ενδιαφερόμενοι. Τα στοιχεία αυτά αφορούν κυρίως έγγραφα και παραστατικά που απαιτούνται για την ενημερότητα των πτυχίων και την Α' φάση των διαγωνισμών μελετών και

έργων, όπως ενδεικτικά και όχι περιοριστικά φορολογική ενημερότητα, ασφαλιστική ενημερότητα, πιστοποιητικό περί μη πτωχεύσεως ποινικά μητρώα κ.λπ.. Εφόσον ανατεθεί στο Διαχειριστή η συλλογή των στοιχείων αυτών απαλλάσσονται οι κατασκευαστές, οι μελετητές και τα φυσικά πρόσωπα από την υποχρέωση προσκόμισης των στοιχείων αυτών. Εξουσιοδοτείται ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να καθορίσει επακριβώς το είδος των στοιχείων που συλλέγονται και καταχωρούνται, στην ηλεκτρονική βάση, ο τρόπος συγκέντρωσης των στοιχείων η αμοιβή που θα καταβάλλεται προς το διαχειριστή του συστήματος από τους ενδιαφερόμενους που θα του αναθέσουν να κάνει τη συγκέντρωση των στοιχείων για λογαριασμό τους, η οποία μπορεί να αναπροσαρμόζεται αναλόγως, η ημερομηνία έναρξης ισχύος της απαλλαγής των ενδιαφερόμενων από την προσκόμιση των στοιχείων, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

Άρθρο 28

Τροποποίηση διατάξεων των ν. 3054/2002
και του ν. 4123/2013

1. Με την πρώτη παράγραφο διευκρινίζεται ότι στις άδειες Εμπορίας Πετρελαιοειδών Κατηγορίας Α' περιλαμβάνεται και η εμπορία αργού πετρελαίου, καθώς και ότι η εμπορία των προϊόντων της κατηγορίας VI της παρ. 1 του άρθρου 3 του ν. 3054/2002 όπως ισχύει, ήτοι πετρελαιοειδών κωκ, νάφθα και λιπαντικά, δεν εμπίπτει στην Άδεια Εμπορίας Πετρελαιοειδών Κατηγορίας Α', προκειμένου να αποφευχθούν παρερμηνείες της εν λόγω διάταξης.

2. Με τη δεύτερη παράγραφο, διευρύνεται η δυνατότητα που δίνεται στο Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής να συλλέγει στατιστικά στοιχεία που αφορούν όλον τον ενεργειακό τομέα και όχι αποκλειστικά τον πετρελαιοειδών. Τα στοιχεία που συλλέγονται, θα συμβάλλουν στον πληρέστερο ενεργειακό σχεδιασμό της χώρας, στο γενικότερο σχεδιασμό του Υπουργείου ή προβλέπονται από σχετικές διατάξεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Διεθνούς Οργανισμού Ενέργειας.

3. Με την τρίτη παράγραφο δίνεται η απαιτούμενη περίοδος προσαρμογής στους υπόχρεους τήρησης αποθεμάτων έκτακτης ανάγκης, των οποίων οι καθαρές εισα-

γωγές πετρελαιοειδών προϊόντων δεν προκαλούσαν υποχρέωση τήρησης αποθεμάτων έκτακτης ανάγκης (ασφαλείας) με το προϊσχύον καθεστώς, προκειμένου να επιλυθούν δυσλειτουργίες στην αγορά καυσίμων και να αντιμετωπισθεί η έλλειψη πιστοποιημένων αποθηκευτικών χώρων αποθεμάτων έκτακτης ανάγκης για υγραέριο, άσφαλτο, πετρελαιοειδή κωκ και λιπαντικά.

Άρθρο 29

Έναρξη ισχύος

Στην ακροτελεύτια διάταξη προβλέπεται η έναρξη της ισχύος του προτεινόμενου σχεδίου νόμου από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στις επιμέρους διατάξεις του.

Αθήνα, 6 Δεκεμβρίου 2013

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

Ι. Στουρνάρας

Ι. Μιχελάκης

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ
ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗΣ
ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ
ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

Κ. Χατζηδάκης

Κ. Μητσοτάκης

ΕΡΓΑΣΙΑΣ,
ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ
ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ
ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΙΑΣ

ΥΠΟΔΟΜΩΝ,
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

Ι. Βρούτσης

Μ. Χρυσοχοϊδης

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ,
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ
ΑΛΛΑΓΗΣ

ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ
ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

Ι. Μανιάτης

Ν. Δένδιας

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

Εθνική Αρχή Συντονισμού Πτήσεων και άλλες διατάξεις

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ ΕΘΝΙΚΗ ΑΡΧΗ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ ΠΤΗΣΕΩΝ

Άρθρο 1 Σύσταση Εθνικής Αρχής Συντονισμού Πτήσεων (ΕΑΣΠ)

1. Συνιστάται «Εθνική Αρχή Συντονισμού Πτήσεων» (στο εξής: «Αρχή») με έδρα τα Σπάτα Αττικής, η οποία αποτελεί τον Εθνικό Συντονιστή Πτήσεων, σύμφωνα με τον Κανονισμό 95/93/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 18ης Ιουλίου 1993 «σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες» (ΕΕ L 14/22.1.1993), όπως ισχύει.

2. Σκοπός της Αρχής είναι η κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης των αερολιμένων της ελληνικής επικράτειας στους αερομεταφορείς, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου και της σχετικής εθνικής και ενωσιακής νομοθεσίας, καθώς και η εξασφάλιση των ευκολιών προγραμματισμού στα αεροδρόμια που έχουν χαρακτηριστεί ως «αεροδρόμια με ευκολίες προγραμματισμού», σύμφωνα με τον ανωτέρω Κανονισμό, με την τήρηση των αρχών της διαφάνειας, αντικειμενικότητας και αποτελεσματικότητας σε όλα τα στάδια της διαδικασίας.

3. Η Αρχή αποτελεί νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα που ανήκει στο Κράτος, δεν υπάγεται στον ευρύτερο δημόσιο τομέα και διέπεται αποκλειστικά από τις διατάξεις του παρόντος και τις διατάξεις στις οποίες παραπέμπει ο νόμος αυτός.

4. Η Αρχή απολαύει διοικητικής και οικονομικής αυτοτέλειας και δεν υπόκειται σε έλεγχο ή εποπτεία από κυβερνητικά όργανα ή άλλη ανεξάρτητη ή διοικητική αρχή, εκτός από την εποπτεία σχετικά με την τήρηση της εθνικής και ευρωπαϊκής νομοθεσίας περί κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης των αερολιμένων, όπως ασκείται από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Άρθρο 2 Αρμοδιότητες της Αρχής

1. Η Αρχή έχει τις εξής αρμοδιότητες:

α) Ασκεί καθήκοντα προγραμματιστή και συντονιστή όλων των αερολιμένων της χώρας, σύμφωνα με τον Κανονισμό 95/1993/ΕΟΚ.

β) Παρακολουθεί τη συμμόρφωση των πραγματοποιούμενων πτήσεων των αερομεταφορέων με τους χρόνους χρήσης που τους διατίθενται και μεριμνά, σε συνεργασία με τα αρμόδια όργανα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, για την προσήκουσα τήρηση των σχετικών όρων χρήσης εκ μέρους των αερομεταφορέων.

γ) Εκπροσωπεί την Ελλάδα ως Εθνικός Συντονιστής Πτήσεων στις υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και σε κάθε άλλο αρμόδιο διεθνή οργανισμό, καθώς και στις διεθνείς διοργανώσεις.

δ) Συνεργάζεται για θέματα αρμοδιότητας της με αντίστοιχες αρχές, πρόσωπα, διεθνείς οργανισμούς και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

ε) Συνεργάζεται με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και άλλους Συντονιστές Πτήσεων που λειτουργούν εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ανάπτυξη κοινών δράσεων, ιδίως στον τομέα της διαλειτουργικότητας των ηλεκτρονικών συστημάτων, τη θέσπιση κοινής βάσεως ηλεκτρονικών δεδομένων και της κοινής αντιμετώπισης τεχνικών και λειτουργικών ζητημάτων, με σκοπό τη βελτίωση της αποδοτικότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών στους αερομεταφορείς και τους αερολιμένες.

στ) Συλλέγει, επεξεργάζεται και αξιολογεί πληροφορίες που αφορούν την αποστολή της και υποβάλλει προτάσεις βελτίωσης του υφιστάμενου νομοθετικού και κανονιστικού πλαισίου προς τα αρμόδια εθνικά και διεθνή όργανα, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην περίπτωση ι' της παρούσας παραγράφου.

ζ) Συλλέγει, επεξεργάζεται και παρέχει προς τρίτους πληροφορίες, δεδομένα και στατιστικά στοιχεία αναφορικά με τη χωρητικότητα των αεροδρομίων της ελληνικής επικράτειας, με την επιφύλαξη των διατάξεων περί κρατικού απορρήτου για την προστασία της άμυνας και ασφάλειας της χώρας.

η) Συλλέγει, επεξεργάζεται και αξιολογεί υπό τον όρο της εχεμύθειας και της προστασίας του επιχειρηματικού και άλλων απορρήτων, καθώς και της προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, τα αναγκαία για την εκπλήρωση της αποστολής της στοιχεία, που αφορούν στα πρόσωπα που ασκούν δραστηριότητα στον τομέα των αερομεταφορών.

θ) Τηρεί την επίσημη ψηφιακή βάση δεδομένων κατανομής των χρόνων χρήσης των αερολιμένων της ελληνικής επικράτειας κατά τα ειδικότερα οριζόμενα στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης του άρθρου 8 του παρόντος.

ι) Συντάσσει ετήσια έκθεση πεπραγμένων στην οποία αναφέρονται τα μέτρα που ελήφθησαν και τα αποτελέσματα που επετεύχθησαν κατά την άσκηση των καθηκόντων της, τυχόν προτάσεις για την αποτελεσματικότερη εκπλήρωση της αποστολής της, καθώς και ο τρόπος και τα αποτελέσματα της εκτέλεσης του προϋπολογισμού της. Η έκθεση υποβάλλεται εντός του πρώτου τριμήνου κάθε ημερολογιακού έτους στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και δημοσιεύεται στην επίσημη ιστοσελίδα της Αρχής. Περίληψη της έκθεσης στην αγγλική γλώσσα διαβιβάζεται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τη Διεθνή Ένωση Αερομεταφορέων (IATA).

2. Οι αρμοδιότητες της Αρχής εξειδικεύονται περαιτέρω στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης του άρθρου 8 του παρόντος.

3. Κάθε φορέας, του οποίου οι δραστηριότητες υπάγονται στο πεδίο αρμοδιοτήτων της Αρχής, σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού, υποχρεούται να παρέχει αμέσως τα στοιχεία ή τις πληροφορίες που ζητούνται από την Αρχή για την άσκηση των αρμοδιοτήτων της.

4. Η Επιτροπή Συντονισμού του άρθρου 5 του Κανονισμού 95/93/ΕΟΚ, όπως ισχύει, μπορεί να υποβάλει στην Αρχή και τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων προτάσεις και εισηγήσεις αναφορικά με την εκτέ-

λεση του έργου της Αρχής, την περαιτέρω ενίσχυση της ανεξαρτησίας της και αναβάθμιση της λειτουργίας της, τη διασφάλιση των αρχών της διαφάνειας, αντικειμενικότητας και αποτελεσματικότητας κατά τη διαδικασία κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης των αερολιμένων και την ισότιμη μεταχείριση των αερομεταφορέων.

Άρθρο 3 **Σύνθεση και συγκρότηση της Αρχής**

1. Η Αρχή απαρτίζεται από πέντε (5) μέλη, συμπεριλαμβανομένου του Προέδρου της, τα οποία διακρίνονται για την επιστημονική τους κατάρτιση, την επαγγελματική τους ικανότητα, διαθέτουν εξειδικευμένη εμπειρία στην άσκηση διοίκησης ή σε θέματα αρμοδιότητας της Αρχής, καθώς και εχέγγυα ανεξαρτησίας και αμεροληψίας.

2. Τα μέλη της Αρχής, συμπεριλαμβανομένου του Προέδρου της, διορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

3. Η θητεία των μελών της Αρχής είναι τριετής. Τα μέλη της Αρχής δεν επιτρέπεται να επιλέγονται για περισσότερες από δύο (2) θητείες, διαδοχικές ή μη, ούτε να ανακαλούνται κατά τη διάρκεια της θητείας τους, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 5 του παρόντος. Εάν κενωθεί η θέση οποιουδήποτε μέλους της Αρχής κατά τη διάρκεια της θητείας του, διορίζεται νέο μέλος για το υπόλοιπο της θητείας του μέλους του οποίου η θέση κενώθηκε. Σε περίπτωση ανανέωσης της θητείας μέλους που διορίστηκε για περιορισμένη θητεία σύμφωνα με το προηγούμενο εδάφιο, η ανανέωση χωρεί άπαξ για πλήρη θητεία τριών (3) ετών.

4. Η θητεία των μελών παρατείνεται μέχρι το διορισμό νέων. Ο χρόνος παράτασης της θητείας δεν μπορεί να υπερβεί τους έξι (6) μήνες. Η Αρχή εξακολουθεί να λειτουργεί, όχι πέραν του εξαμήνου, εάν κάποια από τα μέλη της για οποιονδήποτε λόγο εκλείψουν ή αποχωρήσουν, εφόσον τα λοιπά μέλη επαρκούν για την επίτευξη απαρτίας κατά τις συνεδριάσεις της.

5. Η Αρχή συνέρχεται σε πρώτη συνεδρίαση, μέσα σε ένα μήνα από τη δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της απόφασης διορισμού των μελών της.

6. Κάθε θέμα σχετικά με τη συγκρότηση, αναπλήρωση και λειτουργία της Αρχής, προσδιορίζεται με τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης του άρθρου 8.

Άρθρο 4 **Προσωπική και λειτουργική ανεξαρτησία** **Ασυμβίβαστα**

1. Τα μέλη της Αρχής κατά την άσκηση των καθηκόντων τους απολαύουν προσωπικής ανεξαρτησίας, δεσμεύονται μόνον από το νόμο και τη συνείδησή τους και οφείλουν να ενεργούν αμερόληπτα και ανεξάρτητα από οποιοδήποτε οικονομικό συμφέρον και να μη ζητούν ούτε να λαμβάνουν απευθείας οδηγίες από κυβερνητικά ή διοικητικά όργανα ή από οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο ή φορέα.

2. Δεν επιτρέπεται ο διορισμός, ως μελών της Αρχής, προσώπων τα οποία είτε έχουν καταδικαστεί με αμετά-

κλητη δικαστική απόφαση για αδίκημα που συνιστά κώλυμα διορισμού ή συνεπάγεται έκπτωση δημοσίου υπαλλήλου, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Κατάστασης Δημοσίων Πολιτικών Διοικητικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ. (ν. 3528/2007, Α' 26), είτε έχουν την ιδιότητα του εταίρου, μετόχου, μέλους διοικητικού συμβουλίου, διαχειριστή, υπαλλήλου, τεχνικού ή άλλου συμβούλου ή μελετητή σε επιχείρηση, που δραστηριοποιείται στον τομέα των αερομεταφορών, είτε διατηρούν άμεσα ή έμμεσα οικονομικά συμφέροντα σε επιχείρηση που δραστηριοποιείται στον τομέα των αερομεταφορών.

3. Αν κατά τη διάρκεια της θητείας τους, τα μέλη της Αρχής προβαίνουν σε πράξεις ή αναλαμβάνουν εργασία ή έργο που δεν συμβιβάζονται με την υποχρέωση ανεξαρτησίας και αμεροληψίας κατά τη λειτουργία της Αρχής, ο διορισμός τους ανακαλείται αζημίως για το Δημόσιο και την Αρχή, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Η ανάκληση του διορισμού συντρέχει ανεξάρτητα από τυχόν αστική ή ποινική ευθύνη που ενδεχομένως υπέχουν.

4. Η διαδικασία της ανάκλησης κινείται αυτεπαγγέλτως από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κατόπιν περιέλευσης σε γνώση του επαρκών στοιχείων για τη συνδρομή των λόγων ανάκλησης.

5. Τα μέλη της Αρχής εκπίπτουν αυτοδικαίως από τη θέση τους, εάν κατά τη διάρκεια της θητείας τους καταδικαστούν με αμετάκλητη δικαστική απόφαση για αδίκημα που συνιστά κώλυμα διορισμού ή συνεπάγεται έκπτωση δημοσίου υπαλλήλου, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Κατάστασης Δημοσίων Πολιτικών Διοικητικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ.. Η έκπτωση των μελών της Αρχής συνεπεία αμετάκλητης δικαστικής απόφασης διαπιστώνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η οποία εκδίδεται εντός προθεσμίας τριάντα (30) ημερών από τη δημοσίευση της αμετάκλητης δικαστικής απόφασης.

6. Τα μέλη της Αρχής δεν επιτρέπεται, για ένα (1) έτος μετά τη λήξη της θητείας τους με οποιονδήποτε τρόπο, να αποκτήσουν την ιδιότητα εταίρου, μετόχου, μέλους διοικητικού συμβουλίου, διαχειριστή ή άλλη θέση ευθύνης, με οποιαδήποτε έννομη σχέση, σε επιχείρηση η δραστηριότητα της οποίας ρυθμιζόταν κατά τη διάρκεια της θητείας τους από την Αρχή. Σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του προηγούμενου εδαφίου, επιβάλλεται στον παραβάτη πρόστιμο ίσο με το δεκαπλάσιο των συνολικών αποδοχών, που καταβλήθηκαν κατά τη διάρκεια της θητείας του ως μέλους της Αρχής, με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών. Το πρόστιμο αποτελεί δημόσιο έσοδο και εισπράττεται σύμφωνα με τις διατάξεις του ΚΕΔΕ.

7. Στην παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 3213/2003 (Α' 309) προστίθεται περίπτωση ιζ' ως εξής:

«ιζ. Τα μέλη της Εθνικής Αρχής Συντονισμού Πτήσεων».

Άρθρο 5 **Διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια**

1. Η Αρχή έχει δικό της προϋπολογισμό, κατά την εκτέλεση του οποίου διαθέτει οικονομική αυτονομία. Η Αρχή διασφαλίζει επαρκείς πόρους για την εύρυθμη διενέργεια της δραστηριότητας προγραμματισμού και συ-

ντονισμού των αερολιμένων της χώρας και την εν γένει εκπλήρωση της αποστολής της. Κάθε σχετικό ζήτημα ρυθμίζεται με τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης του άρθρου 8.

2. Η Αρχή, ο Πρόεδρος και τα μέλη της δεν επιτρέπεται να έχουν άμεση ή έμμεση συμμετοχή σε επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον κλάδο των αερομεταφορών ούτε να λαμβάνουν μερίσματα ή άλλα οικονομικά οφέλη από τις επιχειρήσεις αυτές, πλην των θεσμοθετημένων τελών του άρθρου 6 του παρόντος.

3. Δεν επιτρέπεται η κοινή χρήση εγκαταστάσεων, συστημάτων πληροφορικής ή εν γένει εξοπλισμού της Αρχής με οποιαδήποτε επιχείρηση που δραστηριοποιείται στον κλάδο των αερομεταφορών ή τη διαχείριση αερολιμένων. Από την απαγόρευση εξαιρείται η κοινή χρήση εγκαταστάσεων και συστημάτων με συντονιστές πτήσεων κρατών - μελών της Ε.Ε.. Το σύστημα που χρησιμοποιεί η Αρχή για την παρακολούθηση και το συντονισμό των πτήσεων πρέπει να είναι συμβατό με τις ελάχιστες προδιαγραφές που υιοθετεί η ΙΑΤΑ.

Άρθρο 6

Πόροι – Οικονομική Διαχείριση

1. Πόροι της Αρχής είναι οι εξής:

α) Τα εφάπαξ ή ετησίως καταβαλλόμενα ανταποδοτικά τέλη τα οποία επιβάλλονται στις επιχειρήσεις που κάνουν χρήση των υπηρεσιών της, σύμφωνα με την παράγραφο 2.

β) Πόροι προερχόμενοι από την Ευρωπαϊκή Ένωση και διεθνείς οργανισμούς, όπως επιδοτήσεις, επιχορηγήσεις και χρηματοδοτήσεις ερευνητικών προγραμμάτων.

γ) Το υπόλοιπο του Λογαριασμού στον οποίο κατατίθεντο τα ανταποδοτικά τέλη της Αρχής Συντονισμού Πτήσεων (ΑΣΠ) του ν. 3534/2007, καθώς και τυχόν ανταποδοτικά τέλη που δεν είχαν καταβληθεί στην ΑΣΠ μέχρι την έναρξη λειτουργίας της Αρχής.

2. Επιβάλλονται υπέρ της Αρχής ανταποδοτικά Τέλη Συντονισμού και Προγραμματισμού Πτήσεων (ΤΣΠΠ) στους φορείς διαχείρισης των συντονισμένων και με ευκολίες προγραμματισμού ελληνικών αερολιμένων, καθώς και στους αερομεταφορείς, κατά την έννοια που έχουν οι όροι αυτοί στο άρθρο 2 του Κανονισμού 95/93/ΕΟΚ, όπως ισχύει, για κάθε προγραμματισμένη απογείωση και προσγείωση αεροσκάφους. Για τις πτήσεις σε δρομολόγια στα οποία έχουν επιβληθεί υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας δεν επιβάλλονται ΤΣΠΠ.

3. Το ύψος των ΤΣΠΠ υπέρ της Αρχής καθορίζεται ετησίως με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από πρόταση της Αρχής. Το ύψος των επιβαλλόμενων ΤΣΠΠ προσδιορίζεται από τις δαπάνες λειτουργίας και παροχής των υπηρεσιών συντονισμού και προγραμματισμού των πτήσεων της Αρχής και είναι ανάλογο της υπηρεσίας που παρέχει η Αρχή ανά κατηγορία αερολιμένα σε κάθε χρήση.

4. Κατά το πρώτο έτος από τη θέση σε ισχύ του παρόντος και μέχρι την έκδοση της απόφασης της επόμενης παραγράφου τα ΤΣΠΠ καθορίζονται ως ακολούθως:

α) Για τις υπηρεσίες συντονισμού (κατανομής διαθέσιμου χρόνου χρήσης) της Αρχής στους Συντονισμένους

ελληνικούς αερολιμένες και στους αερομεταφορείς, καταβάλλεται τέλος ανά πτήση, ύψους 1,60 ευρώ ανά φορέα διαχείρισης αερολιμένα και 1,60 ευρώ ανά αερομεταφορέα.

β) Για τις υπηρεσίες προγραμματισμού της Αρχής στους ελληνικούς αερολιμένες με ευκολίες προγραμματισμού και στους αερομεταφορείς, καταβάλλεται τέλος ανά πτήση ύψους 1,10 ευρώ ανά φορέα διαχείρισης αερολιμένα και 1,10 ευρώ ανά αερομεταφορέα.

5. Για την είσπραξη των ΤΣΠΠ η Αρχή αποστέλλει, στο τέλος κάθε τριμήνου στον υπόχρεο φορέα διαχείρισης αερολιμένα ή αερομεταφορέα, εντολή πληρωμής στην οποία περιλαμβάνεται το συνολικό ποσό οφειλής με βάση τις προγραμματισμένες αφίξεις και αναχωρήσεις αεροσκαφών. Ο υπόχρεος φορέας διαχείρισης αερολιμένα ή αερομεταφορέας καταθέτει τα ΤΣΠΠ που τον βαρύνουν σε ειδικό τραπεζικό λογαριασμό που τηρεί η Αρχή για το σκοπό αυτόν.

6. Η Αρχή έχει υποχρέωση να τηρεί λογαριασμούς και αρχεία, στα οποία συμπεριλαμβάνονται τα αποτελέσματα χρήσης και να δημοσιεύει ισολογισμό. Ο έλεγχος των οικονομικών στοιχείων και των ετήσιων λογαριασμών και οικονομικών καταστάσεων γίνεται από δύο (2) ορκωτούς ελεγκτές που ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών. Τα στοιχεία αυτά και οι οικονομικές καταστάσεις δημοσιεύονται σε δύο (2) ημερήσιες εφημερίδες ευρείας κυκλοφορίας και στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

7. Το Ελεγκτικό Συνέδριο διενεργεί κατασταλτικό έλεγχο των δαπανών της Αρχής σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις.

8. Αν από την οικονομική διαχείριση της Αρχής στο τέλος κάθε έτους προκύπτει θετικό οικονομικό αποτέλεσμα (έσοδα - έξοδα), το οποίο υπερκαλύπτει τις οικονομικές ανάγκες της Αρχής για το προσεχές έτος, όπως αυτές έχουν αποτυπωθεί στον εγκεκριμένο Προϋπολογισμό της, ποσοστό έως 80% του πλεονάσματος αυτού, καθοριζόμενο με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, αποδίδεται στον Κρατικό Προϋπολογισμό ως έσοδο.

Άρθρο 7

Συμβάσεις

1. Η Αρχή μπορεί να συνάπτει συμβάσεις εκτέλεσης έργων, παροχής υπηρεσιών, μελετών και προμηθειών για θέματα που άπτονται των σκοπών και της λειτουργίας της. Η σύναψη, η υλοποίηση και κάθε άλλη λεπτομέρεια αναφορικά με τις συμβάσεις αυτές διέπονται από τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τις διατάξεις προσαρμογής της εθνικής νομοθεσίας προς το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και, συμπληρωματικά, από τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Αρχής.

2. Η Αρχή μπορεί να συνάπτει συμβάσεις με ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα και ερευνητικούς φορείς, καθώς και με ειδικούς επιστήμονες ή τεχνικούς με ειδικές γνώσεις και εμπειρία για την εκτέλεση έργων ή την εκπόνηση μελετών, που εντάσσονται στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

Άρθρο 8 **Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης**

1. Τα θέματα που αφορούν στη λειτουργία της Αρχής ρυθμίζονται στον Κανονισμό Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας της (Κανονισμός), ο οποίος εκδίδεται και δημοσιεύεται με μέριμνα της Αρχής στην επίσημη ιστοσελίδα της εντός τριών (3) μηνών από τη δημοσίευση της απόφασης της παραγράφου 2 του άρθρου 3 του παρόντος, σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 3 του παρόντος. Έως τη δημοσίευση του Κανονισμού, ο Πρόεδρος της Αρχής διαχειρίζεται το Λογαριασμό της, συνάπτει συμβάσεις και αποφασίζει για την ανάθεση προμηθειών σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

2. Με τον Κανονισμό ρυθμίζονται τα θέματα που αφορούν, ιδίως:

α) την άσκηση των αρμοδιοτήτων της, τη διαδικασία των συνεδριάσεων, της λήψης και εκτέλεσης των αποφάσεών της,

β) τη διαχείριση των πόρων, του υλικού και της εν γένει περιουσίας της Αρχής, καθώς και κάθε ζήτημα σχετικό με την οικονομική της διαχείριση,

γ) την εσωτερική διάρθρωση, οργάνωση, στελέχωση και λειτουργία των υπηρεσιών της, καθώς και κάθε θέμα του προσωπικού της,

δ) τη διαδικασία σύναψης συμβάσεων κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 7 του παρόντος και

ε) κάθε άλλο ζήτημα σχετικό με τη λειτουργία της.

Άρθρο 9 **Καθήκοντα - αποζημίωση Προέδρου και μελών της Αρχής**

1. Ο Πρόεδρος της Αρχής είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης. Τα λοιπά μέλη είναι μερικής απασχόλησης, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 4.

2. Ο Πρόεδρος προΐσταται όλων των υπηρεσιών, συγκαλεί τις συνεδριάσεις και διευθύνει το έργο της Αρχής. Ο Πρόεδρος με απόφασή του μπορεί να εξουσιοδοτεί μέλη αυτής ή μέλη του προσωπικού της να ενεργούν για λογαριασμό του και να τον εκπροσωπούν για συγκεκριμένη πράξη ή ενέργεια ή κατηγορία πράξεων ή ενεργειών

3. Η Αρχή εκπροσωπείται ενώπιον κάθε διοικητικής ή δικαστικής Αρχής από τον Πρόεδρό της, ο οποίος είναι διατάκτης των δαπανών της.

4. Έως την έναρξη ισχύος του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης του άρθρου 8, ο Πρόεδρος διαχειρίζεται το Λογαριασμό της, συνάπτει συμβάσεις και αποφασίζει για την ανάθεση προμηθειών σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

5. Οι αποδοχές του Προέδρου και η αποζημίωση των μελών καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και εφαρμόζονται οι διατάξεις των νόμων 4024/2010 και 4093/2012, καθώς και οι εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις περί δημοσιονομικής προσαρμογής. Η δαπάνη που προκαλείται από την εφαρμογή των προηγούμενων εδαφίων βαρύνει τον προϋπολογισμό της Αρχής.

Άρθρο 10 **Προσωπικό**

1. Στην Αρχή απασχολούνται έως δεκαπέντε (15) εργαζόμενοι με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου, αορίστου ή ορισμένου χρόνου, σύμφωνα με τις διατάξεις της εργατικής νομοθεσίας, καθώς και ένας (1) Νομικός Σύμβουλος με σχέση έμμισθης εντολής. Για το βαθμολογικό και μισθολογικό καθεστώς του προσωπικού και του Νομικού Συμβούλου της Αρχής εξακολουθούν να εφαρμόζονται οι διατάξεις του Κεφαλαίου Δεύτερου του ν. 4024/2011, όπως κάθε φορά ισχύουν. Η πρόσληψη του προσωπικού διενεργείται μετά από προκήρυξη της Αρχής, που δημοσιεύεται στην ιστοσελίδα της και τον Τύπο, στην οποία εξειδικεύονται τα εκάστοτε απαιτούμενα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα, και τελεί υπό τον καταστατικό έλεγχο του ΑΣΕΠ και μετά από την έγκριση της Επιτροπής της ΠΥΣ 33/2006.

2. Η πλήρωση των θέσεων του προσωπικού της Αρχής μπορεί να γίνει με μεταφορά πλεονάζοντος προσωπικού αντίστοιχων προσόντων από φορείς του δημόσιου τομέα που έχει ενταχθεί στη διαδικασία της κινητικότητας των νόμων 4093/2012, 4172/2013 και της λοιπής σχετικής νομοθεσίας. Οι δαπάνες μισθοδοσίας του προσωπικού της Αρχής βαρύνουν αποκλειστικά τον προϋπολογισμό της Αρχής.

3. Τα κωλύματα, τα ασυμβίβαστα διορισμού, η απαγόρευση ανάληψης θέσης για ένα (1) χρόνο μετά τη λήξη της θητείας των μελών της Αρχής και οι προβλεπόμενες γι' αυτό κυρώσεις, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 3 του άρθρου 4, εφαρμόζονται αναλόγως και στο προσωπικό της Αρχής.

4. Το προσωπικό της Αρχής οφείλει να τηρεί εχεμύθεια για θέματα που χαρακτηρίζονται ως απόρρητα από τις κείμενες διατάξεις, καθώς και για γεγονότα ή πληροφορίες, των οποίων λαμβάνει γνώση κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του ή επ' ευκαιρία αυτών.

Άρθρο 11 **Μεταβατικές – Τελικές διατάξεις**

1. Έως τη δημοσίευση της απόφασης της παραγράφου 2 του άρθρου 3, όλες οι προβλεπόμενες στον παρόντα νόμο αρμοδιότητες του Προέδρου και των λοιπών μελών της Αρχής ασκούνται, αντίστοιχα, από τον Πρόεδρο και τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της Αρχής Συντονισμού Πτήσεων (Α.Σ.Π.) του ν. 3534/2007. Για τη διαπίστωση της αυτοδίκαιης λήξης της θητείας των ανωτέρω προσώπων, σύμφωνα με τις διατάξεις του προηγούμενου εδαφίου, εκδίδεται σχετική απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

2. Με την επιφύλαξη των διατάξεων της προηγούμενης παραγράφου, από τη δημοσίευση του νόμου αυτού καταργούνται οι διατάξεις του Κεφαλαίου Α' του ν. 3534/2007, όπως ισχύει. Όπου στις ισχύουσες διατάξεις αναφέρεται η Αρχή Συντονισμού Πτήσεων (Α.Σ.Π.), νοείται στο εξής η Εθνική Αρχή Συντονισμού Πτήσεων (Ε.Α.Σ.Π.). Το προσωπικό που υπηρετεί στην Α.Σ.Π. με απόσπαση ή με σύμβαση εργασίας ορισμένου χρόνου ή με σύμβαση έργου, κατά την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού, εξακολουθεί να παρέχει υπηρεσίες στην Αρχή έως

τη λήξη της απόσπασής του ή τη με οποιονδήποτε τρόπο λήξη της σύμβασής του.

3. Από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου, ο Λογισμικός στον οποίο κατατίθεντο τα ανταποδοτικά τέλη της Αρχής Συντονισμού Πτήσεων (Α.Σ.Π.) του ν. 3534/2007 μεταφέρεται αυτοδικαίως στο όνομα και στη διαχείριση της Αρχής. Τυχόν ανταποδοτικά τέλη που δεν είχαν καταβληθεί στην Α.Σ.Π. έως την έναρξη ισχύος του παρόντος, αναζητούνται από την Αρχή, σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού.

4. Η εκτέλεση τυχόν εκκρεμών κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος συμβάσεων, μεταξύ τρίτων και της Αρχής Συντονισμού Πτήσεων (Α.Σ.Π.) του ν. 3534/2007 συνεχίζεται με τους ίδιους όρους από την Αρχή, η οποία υποκαθίσταται σε όλα εν γένει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις της Α.Σ.Π..

5. Από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου, με την επιφύλαξη των μεταβατικών διατάξεων, καταργείται κάθε άλλη, γενική ή ειδική διάταξη, που ρυθμίζει διαφορετικά τα θέματα του παρόντος νόμου.

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 12 Μετασκευή κινητήρων οχημάτων

Για τη μετασκευή των κινητήρων οχημάτων σε κινητήρες διπλού καυσίμου, ήτοι συμβατικού καυσίμου και πεπιεσμένου φυσικού αερίου CNG, χρησιμοποιούνται μόνο εγκεκριμένα εξαρτήματα σύμφωνα με τον Κανονισμό R-110 της ΟΕΕ/ΗΕ. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η οποία εκδίδεται εντός έξι (6) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίζονται οι απαιτήσεις και οι κατάλληλες τεχνικές προδιαγραφές μετατροπής, οι όροι και οι προϋποθέσεις ελέγχου των μετασκευασμένων οχημάτων από τα ΚΤΕΟ και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Άρθρο 13 Τροποποίηση διατάξεων του άρθρου 12 του ν. 2963/2001

1. Στο τέλος της παρ. 3 του άρθρου 12 του ν. 2963/2001 (Α΄ 268), όπως ισχύει, προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Επίσης από το ίδιο ως άνω αδιάθετο υπόλοιπο πιστώσεων, διατίθεται ποσό και για την ενίσχυση των επενδύσεων του εδαφίου δ΄ της παραγράφου 2 του ίδιου άρθρου για την ικανοποίηση αιτήσεων που είχαν υποβληθεί μέχρι 31.12.2009.»

2. Όπου στο άρθρο 12 του ν. 2963/2001, όπως ισχύει, αναφέρεται η φράση «από το έτος κατασκευής του πλαισίου» προστίθεται η φράση «του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου».

Άρθρο 14 Εκκαθάριση φακέλων κυκλοφορούντων αυτοκινήτων

1. Αρχικοί φάκελοι παλαιών επιβατικών αυτοκινήτων Ι.Χ., επιβατικών Ι.Χ., τρίκυκλων φορτηγών Ι.Χ., φορτηγών Ι.Χ., λεωφορείων Ι.Χ. και σχολικών, καθώς και φορτηγών Ι.Χ. οχημάτων που κυκλοφορούν μέσα σε κλειστό χώρο, εκκαθαρίζονται, όταν συμπληρωθούν είκοσι (20) έτη διατήρησής τους στην Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών, την 31η Δεκεμβρίου του ημερολογιακού έτους. Στο μηχανογραφικό σύστημα της Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών καταχωρούνται πριν από την εκκαθάριση, εφόσον δεν είναι ήδη καταχωρημένα, τα ακόλουθα στοιχεία:

- α) αριθμός κυκλοφορίας του αυτοκινήτου,
- β) αριθμός πλαισίου του αυτοκινήτου,
- γ) ο τελευταίος κάτοχος του αυτοκινήτου.

2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται ο τρόπος εκκαθάρισης των φακέλων αυτών, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

Άρθρο 15 Αντικατάσταση της παρ. 7 του άρθρου 114 του ν. 4070/2012

Η παρ. 7 του άρθρου 114 του ν. 4070/2012 (Α΄ 82) αντικαθίσταται ως εξής:

«7. Ο όρος «Πρατήρια παροχής Καυσίμων και Ενέργειας» περιλαμβάνει τα αμιγή ή μικτά πρατήρια υγρών καυσίμων, υγραερίου (LPG) ή/και πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG), υπό οποιονδήποτε συνδυασμό αυτών. Τα πρατήρια αυτά μπορεί να διαθέτουν σε διερχόμενα τροχοφόρα οχήματα, πλέον των παραπάνω καυσίμων, αυτούσια βιοκαύσιμο (όπως βιοαιθανόλη και βιοντήζελ), ηλεκτρική ενέργεια και υδρογόνο, καθώς και λοιπούς εναλλακτικούς τύπους καυσίμων. Με απόφαση των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής η οποία εκδίδεται εντός έξι (6) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος, καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και οι τεχνικές προδιαγραφές:

α) για την εγκατάσταση συσκευών φόρτισης συσσωρευτών ηλεκτροκίνητων οχημάτων στα υφιστάμενα ή υπό αδειοδότηση «Πρατήρια παροχής Καυσίμων και Ενέργειας», στους υφιστάμενους ή υπό αδειοδότηση στεγασμένους και υπαίθριους σταθμούς αυτοκινήτων σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 455/1976, όπως ισχύει, στα υφιστάμενα ή υπό αδειοδότηση συνεργεία συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 78/1988, όπως ισχύει, στα υφιστάμενα ή υπό αδειοδότηση δημόσια ή ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο.,

β) για την εγκατάσταση διατάξεων παροχής εναλλακτικών τύπων καυσίμων, όπως βιοκαυσίμων και υδρογόνου, στα υφιστάμενα ή υπό αδειοδότηση Πρατήρια παροχής Καυσίμων και Ενέργειας.»

Άρθρο 16
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 4024/2011
και του ν. 3833/2010

1. Μετά το πέμπτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 20 του ν. 4024/2011 (Α' 226) προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Για τις επιχειρήσεις ΟΣΕ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ και Ε-ΕΣΣΤΥ, οι οποίες είτε λειτουργούν σε εικοσιτετράωρη βάση, με το σύστημα της κυκλωματικής εργασίας, είτε το προσωπικό τους απασχολείται και μετά τη λήξη των ωρών της υποχρεωτικής απασχόλησης για τις ανάγκες της επίβλεψης των εκτελούμενων, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3669/2008, υπό των αναδόχων δημόσιων έργων, είναι δυνατόν, με αποφάσεις των Διοικήσεών τους, οι ώρες της υπερωριακής απασχόλησης του προσωπικού τους να κατανέμονται, ανά υπάλληλο, καθ' υπέρβαση των παραπάνω ωρών, υπό την προϋπόθεση ότι ο συνολικός αριθμός των ωρών της υπερωριακής απασχόλησης, ανά μήνα, δεν μπορεί να υπερβαίνει τον αριθμό που προκύπτει από το γινόμενο των είκοσι (20) ωρών επί τον αριθμό των εργαζομένων, ανά αντίστοιχη Διεύθυνση ή Υπηρεσιακή Μονάδα, της Δημόσιας Επιχείρησης.»

2. Στο τέλος του τρίτου εδαφίου της παρ. 1 του άρθρου 20 του ν. 4024/2011 (Α' 226), προστίθεται νέο εδάφιο ως εξής:

«Κατ' εξαίρεση, για τις επιχειρήσεις που αναφέρονται στο προηγούμενο εδάφιο, είναι δυνατόν, με αποφάσεις των Διοικήσεών τους, οι ώρες της νυκτερινής εργασίας, καθώς και οι ώρες της εργασίας κατά τις Κυριακές και εξαιρέσιμες ημέρες, να κατανέμονται, ανά υπάλληλο, καθ' υπέρβαση των παραπάνω ωρών, υπό την προϋπόθεση ότι ο συνολικός αριθμός των ωρών της νυκτερινής εργασίας, καθώς και οι ώρες της εργασίας κατά τις Κυριακές και εξαιρέσιμες ημέρες, ανά μήνα, δεν μπορεί να υπερβαίνει τον αριθμό που προκύπτει από το γινόμενο των δεκαέξι (16) ωρών επί τον αριθμό των εργαζομένων, ανά αντίστοιχη Διεύθυνση ή Υπηρεσιακή Μονάδα, της Δημόσιας Επιχείρησης.»

Άρθρο 17
Τροποποίηση διατάξεων του Κώδικα
Οδικής Κυκλοφορίας

1. Η παρ. 2 του άρθρου 4 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (κ.ν. 2696/1999 (Α' 57), όπως ισχύει, τροποποιείται ως εξής:

α. Στην αρχή της παραγράφου 2 η φράση «Οι πινακίδες αναγγελίας κινδύνου (Κ-1 μέχρι Κ-41)» αντικαθίσταται με τη φράση «Οι πινακίδες αναγγελίας κινδύνου (Κ-1 μέχρι Κ-42)».

β. Στο τέλος της παραγράφου 2, μετά την πινακίδα αναγγελίας κινδύνου Κ-41, προστίθεται πινακίδα αναγγελίας κινδύνου ως εξής:

«Κ-42 Κίνδυνος λόγω ομίχλης».

2. Στο Κεφάλαιο Ι. «ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΑΝΑΓΓΕΛΙΑΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ (Κ)» του Πίνακα Σχεδίων πινακιδίων σήμανσης οδών του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (κ.ν. 2696/1999, Α' 57), όπως ισχύει, μετά την πινακίδα αναγγελίας κινδύνου Κ-41, προστίθεται πινακίδα αναγγελίας κινδύνου ως εξής:

(Κ – 42)

Κίνδυνος λόγω ομίχλης

Άρθρο 18
Τροποποίηση διατάξεων του π.δ.51/2012

Στο τέλος της παρ. 1 του άρθρου 5 του π.δ. 51/2012 (Α' 101) όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Για ανανέωση άδειας οδήγησης μετά τη συμπλήρωση του 80ού έτους της ηλικίας του κατόχου της, για την οποία έχει κατατεθεί σχετική αίτηση πριν από τη λήξη ισχύος της, στην περίπτωση αδυναμίας άμεσης εξέτασης από Δευτεροβάθμια Ιατρική Επιτροπή (Δ.Ι.Ε.) και μόνο λόγω της συμπλήρωσης της προαναφερόμενης ηλικίας, παρατείνεται η διοικητική ισχύς των κατηγοριών της άδειας οδήγησης έως και έξι (6) μήνες με την έκδοση σχετικής βεβαίωσης από την αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών. Η παράταση αυτή ισχύει μόνο για οδήγηση οχήματος εντός της ελληνικής επικράτειας.»

Άρθρο 19
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 3887/2010

1. Η παρ. 2 του άρθρου 2 του ν. 3887/2010 (Α' 174) καταργείται.

2. Η παρ. 6 του άρθρου 2 του ν. 3887/2010 αντικαθίσταται ως εξής:

«6. Από την επομένη της λήξης της μεταβατικής περιόδου της παραγράφου 1 του άρθρου 14, οι κατηγορίες για τις δημόσιες οδικές μεταφορές καθορίζονται ως εξής:

α. Διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές.

β. Εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές.

Οι επιχειρήσεις που έχουν άδεια να διεξάγουν διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές έχουν το δικαίωμα να διεξάγουν και εθνικές οδικές μεταφορές, με την ίδια άδεια, οι δε επιχειρήσεις που διεξάγουν εθνικές μεταφορές έχουν δικαίωμα να διεξάγουν και διεθνείς μεταφορές.»

3. Η περίπτωση γ' της παρ. 7 του άρθρου 2 του ν. 3887/2010 αντικαθίσταται ως εξής:

«γ. Οι μεταφορικές επιχειρήσεις άλλης μορφής που δεν υπάγεται στις περιπτώσεις α' και β', οι οποίες ήδη λειτουργούν κατά την έναρξη ισχύος του νόμου και οι οποίες μπορούν να λειτουργούν με τη μορφή αυτή για διάστημα δέκα (10) ετών από τη λήξη της μεταβατικής περιόδου της παραγράφου 1 του άρθρου 14.»

4. Στο τέλος του άρθρου 2 του ν. 3887/2010 προστίθενται παράγραφοι 10 και 11 ως εξής:

«10. «Παλιός μεταφορέας» για την εφαρμογή αυτού του νόμου είναι:

(α) Η μεταφορική επιχείρηση που διαθέτει άδεια κυκλοφορίας ΦΔΧ στο όνομά της κατά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου του άρθρου 14 παράγραφος 1.

(β) Η μεταφορική επιχείρηση που αποκτά για πρώτη φορά άδεια ΦΔΧ μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου του άρθρου 14 παράγραφος 1 και συνιστάται αποκλειστικά από παλαιούς μεταφορείς ή προέρχεται από αλλαγή επωνυμίας, είσοδο ή έξοδο εταιρού, μετατροπή, συγχώνευση, διάσπαση, λύση ή εξαγορά αποκλειστικά παλαιών μεταφορέων.

(γ) Το φυσικό πρόσωπο που αποκτά για πρώτη φορά άδεια ΦΔΧ μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου του άρθρου 14 παράγραφος 1 είτε λόγω γονικής παροχής,

δωρεάς εν ζωή και μεταβίβασης από συγγενή εξ αίματος ή εξ αγχιστείας έως β' βαθμού ή σύζυγο είτε λόγω κληρονομίας.»

11. «Νέος μεταφορέας» για την εφαρμογή αυτού του νόμου είναι η μεταφορική επιχείρηση που αποκτά άδεια κυκλοφορίας ΦΔΧ για πρώτη φορά μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου του άρθρου 14 παράγραφος 1 και δεν ανήκει στις κατηγορίες μεταφορικών επιχειρήσεων της παραγράφου 10 αυτού του άρθρου.»

5. Το άρθρο 5 του ν. 3887/2010 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 5

Χορήγηση αδειών κυκλοφορίας ΦΔΧ

1. Από την επομένη της λήξης της μεταβατικής περιόδου δεν χορηγούνται άδειες ΦΔΧ του άρθρου 4 αλλά νέες άδειες κυκλοφορίας ΦΔΧ («αρχική χορήγηση ΦΔΧ») στις μεταφορικές επιχειρήσεις του άρθρου 2 παράγραφος 7. Οι νέες άδειες κυκλοφορίας ΦΔΧ αυτού του άρθρου εκδίδονται από την αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών της Περιφέρειας όπου βρίσκεται η έδρα της επιχείρησης, με την υποβολή των εξής δικαιολογητικών:

α) Για νομικά πρόσωπα, αντίγραφο του καταστατικού της εταιρείας και των τροποποιήσεών του, πιστοποιητικό μεταβολών από την αρμόδια υπηρεσία, καθώς και τα Φύλλα Εφημερίδας της Κυβερνήσεως όπου έγιναν οι προβλεπόμενες από το νόμο δημοσιεύσεις ανάλογα με τον τύπο της εταιρείας.

β) Άδεια άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα σύμφωνα με τον κανονισμό 1071/2009/ΕΚ και το π.δ. 346/ 2001.

γ) Αντίγραφα συμβολαίων ιδιοκτησίας ή μίσθωσης χώρων για εγκαταστάσεις για τη στάθμευση, φύλαξη και συντήρηση των οχημάτων τους, σύμφωνα με τον Κανονισμό 1071/2009/ΕΚ και το άρθρο 4 παράγραφος 1.

δ) Αποδεικτικό ΔΟΥ περί καταβολής της εισφοράς της παραγράφου 2.

2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται το ύψος της εισφοράς υπέρ του Δημοσίου για τη χορήγηση των νέων αδειών κυκλοφορίας ΦΔΧ αυτού του άρθρου, επιβάλλεται δε με αντικειμενικά και διαφανή κριτήρια και δεν υπερβαίνει το διοικητικό κόστος της διαδικασίας για την αρχική χορήγηση άδειας ΦΔΧ.

3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται ο τρόπος απόδειξης και το ύψος της οικονομικής επιφάνειας του οδικού μεταφορέα για την έκδοση της άδειας άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων για τους παλαιούς και τους νέους μεταφορείς, καθώς και για κάθε κατηγορία μεταφορικής επιχείρησης.»

6. Το άρθρο 3 παρ. 3, το άρθρο 6, το στοιχείο β' της παρ. 10 του άρθρου 14 και η παρ. 11 του άρθρου 14 του ν. 3887/2010 καταργούνται.

7. Άδειες Οδικών Μεταφορών (ΑΟΜ) που εκδόθηκαν από τη Διεύθυνση Εμπορευματικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κατ' εφαρμογή του άρθρου 5 του ν. 3887/2010 παύουν αυτοδικαίως να ισχύουν από τη δημοσίευση αυτού του νόμου, χωρίς να απαιτείται η έκδοση διαπιστωτικής πράξης ανάκλησής τους. Η εισφορά που καταβλήθηκε για την έκδοση της ΑΟΜ δεν επιστρέφεται. Εκκρεμείς αιτήσεις για ΑΟΜ δεν διεκπεραιώνονται και η εισφορά που καταβλή-

θηκε επιστρέφεται στον αιτούντα, με αίτησή του, από την αρμόδια Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία. Μέχρι την έκδοση της υπουργικής απόφασης του άρθρου 5 παρ. 3 του ν. 3887/2010, όπως αντικαθίσταται με τον παρόντα νόμο, για την έκδοση άδειας άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα σε νέους μεταφορείς εξακολουθεί να εφαρμόζεται η Β1/13082/1410/2012 απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (Β' 888). Εγγυητικές επιστολές που έχουν κατατεθεί από νέους μεταφορείς στις Υπηρεσίες Μεταφορών της Περιφέρειας σύμφωνα με τη Β1/13082/1410/2012 ως άνω υπουργική απόφαση εξακολουθούν να ισχύουν, σύμφωνα με τους όρους έκδοσής τους για την απόδειξη της οικονομικής επιφάνειας του οδικού μεταφορέα.

8. Οι εκτιμητικές επιτροπές του άρθρου 7 του ν. 3887/ 2010 παύουν να λειτουργούν από τη δημοσίευση του παρόντος. Η εκτίμηση της αξίας των εισφορών σε είδος κατά τη σύσταση μεταφορικής εταιρείας και σε κάθε αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της πραγματοποιείται σύμφωνα με τις διατάξεις του δικαίου των εταιρειών που έχουν εφαρμογή για κάθε εταιρικό τύπο. Εκκρεμείς αιτήσεις για έκδοση έκθεσης εκτίμησης, για τις οποίες έχει κατατεθεί πλήρης φάκελος δικαιολογητικών κατά τη δημοσίευση αυτού του νόμου, διεκπεραιώνονται εντός τριών (3) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος από την εκτιμητική επιτροπή στην οποία υποβλήθηκε η αίτηση.

9. Μετά την πάροδο δέκα (10) ετών από τη λήξη της μεταβατικής περιόδου του άρθρου 14 παρ. 1 του ν. 3887/2010, οι εγκρίσεις λειτουργίας των Ιδιότυπων Μεταφορικών Εταιρειών (ΙΜΕ) του άρθρου 3 του ν. 383/1976 (Α' 182) που λειτουργούσαν κατά την έναρξη ισχύος του ν. 3887/2010 ανακαλούνται υποχρεωτικά από την υπηρεσία που τις εξέδωσε. Στο διάστημα αυτό, οι ΙΜΕ μπορούν να συνεχίσουν να λειτουργούν με την ίδια νομική μορφή και με τους όρους της σύστασης και της έγκρισης λειτουργίας τους. Για κάθε θέμα που σχετίζεται με τη λειτουργία τους εξακολουθούν να εφαρμόζονται για το διάστημα του πρώτου εδαφίου οι διατάξεις του ν. 383/1976 και των κανονιστικών αποφάσεων που είχαν εκδοθεί πριν την ισχύ του ν. 3887/2010. Στο διάστημα του πρώτου εδαφίου επιτρέπεται η είσοδος και έξοδος εταίρων και οχημάτων στις ΙΜΕ, που λειτουργούσαν κατά την έναρξη ισχύος του ν. 3887/2010, αλλά δεν επιτρέπεται η σύσταση και λειτουργία νέων ΙΜΕ.

10. Η παρ. 5 του άρθρου 31 του Κώδικα Κατάστασης Δημοσίων Πολιτικών Διοικητικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ. (κ.ν. 3528/2007, Α' 26), όπως ισχύει, και η παρ. 5 του άρθρου 38 του Κώδικα Κατάστασης Δημοτικών και Κοινοτικών Υπαλλήλων (κ.ν. 3584/ 2007, Α' 143), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«5. Ο υπάλληλος επιτρέπεται να αποκτά αυτοκίνητο δημοσίας χρήσεως ή να εκμεταλλεύεται αυτό με εκμίσθωση, εφόσον απέκτησε τούτο είτε με γονική παροχή είτε λόγω κληρονομικής διαδοχής είτε λόγω δωρεάς εν ζωή από συγγενή εξ αίματος ή εξ αγχιστείας έως β' βαθμού ή από σύζυγο. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορούν να ρυθμίζονται ειδικότερα θέματα τεχνικής φύσης που αφορούν τη χορήγηση αδειών κυκλοφορίας και την εκμετάλλευση δημοσίας χρήσης αυτοκινήτου στις περιπτώσεις αυτού του άρθρου.»

Άρθρο 20**Ρυθμίσεις θεμάτων συστήματος εισροών – εκροών**

Για τις δεξαμενές υγρών καυσίμων των πρατηρίων, όπου εγκαθίσταται το ολοκληρωμένο σύστημα εισροών – εκροών, χορηγείται νέα άδεια λειτουργίας από τις αρμόδιες υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων, χωρίς να απαιτείται η έκδοση οποιασδήποτε άλλης άδειας ή έγκρισης από άλλη υπηρεσία ούτε και αυτής της δόμησης ή έγκρισης εργασιών μικρής κλίμακας ή έγγραφης ενημέρωσης των εργασιών. Ο αριθμός εγκατεστημένων δεξαμενών και η ακριβής χωρητικότητα που προκύπτει μετά την εφαρμογή του ολοκληρωμένου συστήματος εισροών – εκροών, δηλώνεται και αναφέρεται στη νέα άδεια λειτουργίας του πρατηρίου υγρών καυσίμων, με την οποία γίνεται και υπαγωγή στις Πρότυπες Περιβαλλοντικές Δεσμεύσεις, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην κ.υ.α. 46537/2013 (Β' 2036).

Άρθρο 21**Τροποποίηση διατάξεων του ν. 2912/2001**

Το δεύτερο και τρίτο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 5 του ν. 2912/2001 (Α' 94) αντικαθίστανται ως εξής:

«Ο Πρόεδρος της Επιτροπής και τα μέλη αυτής διορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.»

Άρθρο 22**Τροποποίηση διατάξεων του ν. 3913/2011**

Στο άρθρο 23 του ν. 3913/2011 (Α' 18) η υφιστάμενη παράγραφος αριθμείται ως 1 και προστίθεται παράγραφος 2 ως εξής:

«2. Η ανωτέρω εξαίρεση δεν ισχύει στους ελληνικούς αερολιμένες, στους οποίους Οργανισμός Διαχείρισης (κατά την έννοια του Βασικού Κανονισμού Επίγειας Εξυπηρέτησης) δεν είναι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'**ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ****Άρθρο 23****Τροποποίηση διατάξεων του ν. 4155/2013**

Η παρ. 2 του άρθρου 62 του ν. 4155/2013 (Α' 120) αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Η επιβολή διοδίων τελών επί του αυτοκινητοδρόμου της Εγνατίας Οδού, όπως αυτός αποτυπώνεται στο παράρτημα Α του ν. 3481/2006 (Α' 162), καθώς και επί των καθέτων αυτού οδικών αξόνων μεταξύ των ανισόπεδων κόμβων (Α/Κ): (α) Α/Κ Σιάτιστας έως Α/Κ Κρυσταλλοπηγής, (β) Α/Κ Σερρών έως Α/Κ Προμαχώνα και (γ) Α/Κ Χαλάστρας έως τον Μεθοριακό Σταθμό Ευζώνων, πραγματοποιείται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Με την ως άνω απόφαση καθορίζονται οι θέσεις λειτουργίας των σταθμών διοδίων, το ύψος των επιβαλλομένων διοδίων ανά κατηγορία οχημάτων και ανά σταθμό διοδίων, ο τρόπος είσπραξης κατά ΚΕΔΕ και ο χρόνος έναρξης είσπραξης των τελών.»

Άρθρο 24**Τροποποίηση διατάξεων του ν. 1943/1991**

Στο άρθρο 87 του ν. 1943/1991 (Α' 50) προστίθεται παράγραφος 5 ως εξής:

«5. Ειδικά στο Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος επιτρέπεται να συμμετέχει από κοινού με φορείς του Δημοσίου ή του ευρύτερου δημόσιου τομέα, με ερευνητικά και εκπαιδευτικά ιδρύματα, ή με επαγγελματικούς φορείς σε ανώνυμες εταιρείες, κατά τις διατάξεις του κ.ν. 2190/1920, ή σε νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου με σκοπούς την πιστοποίηση, την τήρηση μητρώων μελών και μη μελών του, τα οποία όμως έχουν άμεση ή έμμεση σχέση με το τεχνικό δυναμικό της χώρας, την τεχνική επιστημονική, κατασκευαστική και σχετική βιομηχανική δραστηριότητα, τη μελέτη και αδειοδότηση των τεχνικών έργων, τα τεχνικά υλικά, τον εξοπλισμό και την τεχνολογία, τη λειτουργία και την αναβάθμιση ψηφιακών συστημάτων μεγάλης κλίμακας, την υποστήριξη κρατικών υπηρεσιών σε θέματα ελέγχων, αδειοδοτήσεων, μηχανισμών πρόληψης ή αντιμετώπισης φυσικών καταστροφών, τη σύνταξη κανονισμών και προδιαγραφών, τιμολογίων δημοσίων και ιδιωτικών έργων, τη συγκέντρωση τιμών αγοράς, τη μεταφορά τεχνογνωσίας και τη διασύνδεση της έρευνας και καινοτόμων τεχνολογιών με την παραγωγή. Το μετοχικό κεφάλαιο των εταιρειών εκφράζεται κατ' αναλογία της συμμετοχής, ενώ το Τεχνικό Επιμελητήριο και οι λοιποί ως άνω μέτοχοι εκπροσωπούνται αντίστοιχα στις γενικές συνελεύσεις των εταιρειών. Ο σχηματισμός του κεφαλαίου της εταιρείας γίνεται κατ' αναλογία από διαθέσιμα του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος και των λοιπών φορέων που συμμετέχουν. Οι εταιρείες και τα νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου υπάγονται στην εποπτεία και τον έλεγχο του κράτους που ασκείται από τον εποπτεύοντα το ΤΕΕ υπουργό σύμφωνα με τη νομοθεσία για τις ανώνυμες εταιρείες και τις διατάξεις περί δημοσίων επιχειρήσεων, εφόσον συντρέχουν οι όροι για την εφαρμογή τους σύμφωνα με το ν. 3429/2005.

Άρθρο 25**Τροποποίηση διατάξεων του ν. 1486/1984**

Στο άρθρο 6 του ν. 1486/1984 (Α' 161) προστίθεται παράγραφος 6 ως εξής:

«6. Το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος, δύναται να ιδρύει επιστημονικά ή επαγγελματικά τμήματα με σκοπούς την πιστοποίηση, την τήρηση μητρώων τόσο για τα μέλη του όσο και μη μέλη, που έχουν άμεση ή έμμεση σχέση με το τεχνικό δυναμικό της χώρας, την τεχνική επιστημονική, κατασκευαστική και σχετική βιομηχανική δραστηριότητα, τη μελέτη και αδειοδότηση των τεχνικών έργων, τα τεχνικά υλικά, τον εξοπλισμό και την τεχνολογία, τις Τεχνολογίες Πληροφορικής και Επικοινωνιών, τη λειτουργία και την αναβάθμιση ψηφιακών συστημάτων μεγάλης κλίμακας, την υποστήριξη κρατικών υπηρεσιών σε θέματα ελέγχων, αδειοδοτήσεων, μηχανισμών πρόληψης ή αντιμετώπισης φυσικών καταστροφών, τη σύνταξη κανονισμών και προδιαγραφών, τη μεταφορά τεχνογνωσίας και τη διασύνδεση της έρευνας και καινοτόμων τεχνολογιών με την παραγωγή. Στα επιστημονικά και επαγγελματικά τμήματα δύναται να συμμετέχουν μέλη του ΤΕΕ και αντεπιστέλλοντα μέλη, μη

μέλη του ΤΕΕ, που έχουν άμεση σχέση με το αντικείμενο και το σκοπό του τμήματος. Τα τμήματα διατηρούν μητρώα μελών. Οι αποφάσεις των Τμημάτων δεσμεύονται από το πρόγραμμα δράσης και τον προϋπολογισμό τους που εγκρίνεται από τη Δ.Ε. του ΤΕΕ, το αργότερο έναν μήνα μετά την υποβολή του. Τα τμήματα λειτουργούν σύμφωνα με τον κανονισμό λειτουργίας τους που έχει εγκριθεί από τη Δ.Ε. του ΤΕΕ. Με απόφαση της Δ.Ε. του ΤΕΕ δύναται να διεξάγονται ταυτόχρονα με τις εκλογές του ΤΕΕ και οι εκλογές των επιστημονικών του τμημάτων, με βάση τον κανονισμό εκλογών του επιστημονικού τμήματος.»

Άρθρο 26
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 2081/1992
και του ν. 3419/2005

1. Στο άρθρο 1 του ν. 2081/ 1992 (Α' 154) προστίθεται παράγραφος 3β' ως εξής:

«3β. κατά προαίρεσή τους, και όχι υποχρεωτικά, εγγράφονται ως Μέλη τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα τα οποία είτε έχουν υποχρέωση αναγγελίας κατά το άρθρο 39 του από 27.11/14.12.1926 προεδρικού διατάγματος είτε έχουν υποχρέωση εγγραφής ή αναγγελίας στα Μητρώα Μελών άλλων νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου. Στις περιπτώσεις των ΕΠΕ ή ΑΕ οι οποίες δεν κάνουν χρήση της ως άνω προαίρεσεως δεν εφαρμόζονται αντιστοίχως το εδάφιο η' της παραγράφου 2 του άρθρου 6, καθώς και το εδάφιο η' της παρ. 2 του άρθρου 7 του ν. 3853/ 2010.»

2. Στο τέλος της περίπτωσης β' της παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 3419/2005 (Α' 297) προστίθεται η φράση: «καθώς και τα πρόσωπα τα οποία έχουν υποχρέωση αναγγελίας κατά το άρθρο 39 του από 27.11/ 14.12.1926 προεδρικού διατάγματος.»

3. Για την εφαρμογή του άρθρου 2 του ν. 3419/2005 ειδικά για τις περιπτώσεις εταιρειών που ασκούν τεχνικό έργο κατά τους ΚΑΔ του παραρτήματος και εφόσον αυτές αποτελούν μέλη μητρώων του ΤΕΕ και σε κάθε περίπτωση για τα νομικά πρόσωπα που έχουν κατά το καταστατικό τους ως κύριο σκοπό την εκπόνηση μελετών, σύμφωνα με το άρθρο 39 του ν. 3316/2005 ως υπηρεσία μίας στάσης ορίζεται το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος.»

Άρθρο 27
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 3669/2008

Μετά το τέλος του άρθρου 107 του ν. 3669/2008 προστίθεται άρθρο 107Α ως εξής:

«Άρθρο 107Α

1. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων αναλαμβάνει τη δημιουργία ηλεκτρονικού συστήματος των Μητρώων που αναφέρονται στον παρόντα νόμο, υπό την εποπτεία της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται όλα τα θέματα τα σχετικά με τη διαχείριση των συγκεκριμένων βάσεων δεδομένων, με το πρόσωπο που θα λειτουργεί ως διαχειριστής

των βάσεων αυτών, καθώς και το πλαίσιο της συνεργασίας του διαχειριστή με την αρμόδια Διεύθυνση Μητρώων και Τεχνικών Επαγγελματιών της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων (Δ15).

2. Η αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου στην οποία υπάγονται τα Μητρώα του παρόντος νόμου συνεργάζεται με το διαχειριστή του συστήματος για τη δημιουργία και τη διαρκή ενημέρωση του ως άνω ηλεκτρονικού συστήματος.

3. Η συγκέντρωση ηλεκτρονικά είτε με κάθε άλλο πρόσφορο μέσο από τις αρμόδιες υπηρεσίες και φορείς, εγγράφων, στοιχείων ή παραστατικών που απαιτούνται κατά την Α' φάση των διαγωνισμών μελετών και έργων, όπως φορολογική ενημερότητα, ασφαλιστική ενημερότητα, πιστοποιητικό περί μη πτωχεύσεως, ποινικό μητρώο, μπορεί να ανατίθεται στο διαχειριστή μετά από τη χορήγηση προς αυτόν της απαραίτητης εξουσιοδότησης από τους ενδιαφερόμενους. Σε περίπτωση χορήγησης της εξουσιοδότησης αυτής ο ενδιαφερόμενος απαλλάσσεται από την υποχρέωση να προσκομίζει τα συγκεκριμένα στοιχεία είτε στην αρμόδια Διεύθυνση Μητρώων της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων είτε στις Επιτροπές Διαγωνισμών. Η καταχώρηση των ως άνω στοιχείων και παραστατικών γίνεται από το διαχειριστή, υπό την εποπτεία της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων, στον ηλεκτρονικό ιστόχωρο που διαχειρίζεται. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται το είδος των στοιχείων που καταχωρούνται, ο τρόπος συγκέντρωσης των στοιχείων από τους αρμόδιους φορείς, η αμοιβή που θα καταβάλλεται από τους ενδιαφερόμενους προς τον διαχειριστή του συστήματος για τη συγκέντρωση των στοιχείων αυτών, η οποία μπορεί να αναπροσαρμόζεται αναλόγως, η ημερομηνία έναρξης απαλλαγής των ενδιαφερομένων από την προσκόμιση των στοιχείων, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.»

Άρθρο 28
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 3054/2002
και του ν. 4123/2013

1. Η περίπτωση Α' της παρ. 4 του άρθρου 6 του ν. 3054/2002 (Α' 230) όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«Α. Άδεια εμπορίας πετρελαιοειδών προϊόντων και αργού πετρελαίου. Στην άδεια αυτή δεν περιλαμβάνεται: η εμπορία ναυτιλιακών και αεροπορικών καυσίμων, υγραερίων και ασφάλτου, καθώς και η εμπορία των προϊόντων της κατηγορίας VI της παραγράφου 1 του άρθρου 3.»

2. Η παρ. 3 του άρθρου 11 του ν. 3054/2002 όπως ισχύει αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Οι φορείς, επιχειρήσεις, ιδιώτες ή καθ' οιονδήποτε τρόπο εμπλεκόμενοι του ενεργειακού τομέα, υποχρεούνται να υποβάλουν στοιχεία και πληροφορίες στις κατά νόμο αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, ιδίως σχετικά με την προμήθεια, τις εισαγωγές, εξαγωγές, τη διακίνηση, παραγωγή, λειτουργία, διαχείριση, αποθήκευση, τιμολόγηση, διάθεση ενεργειακών προϊόντων, καθώς και στατιστικά στοιχεία οικονομικών όρων.

Τα στοιχεία αυτά είναι εμπιστευτικά, χρησιμοποιού-

νται αποκλειστικά για την κατάρτιση στατιστικών δελτίων του ενεργειακού τομέα και το γενικότερο σχεδιασμό του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής ή προβλέπονται από σχετικές διατάξεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Διεθνούς Οργανισμού Ενέργειας.

Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής καθορίζονται η διαδικασία υποβολής των ανωτέρω στοιχείων, το περιεχόμενό τους, η περιοδικότητα υποβολής τους, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία σχετική λεπτομέρεια.»

3. Στο τέλος του άρθρου 21 του ν. 4123/2013 (Α' 43) όπως ισχύει, προστίθεται δεύτερο εδάφιο ως εξής:

«Για τη χρονική περίοδο από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου και μέχρι την 31η Μαρτίου 2014, δεν επιβάλλονται κυρώσεις στους υπόχρεους τήρησης αποθεμάτων έκτακτης ανάγκης, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου και του ν. 3054/2002 όπως ισχύουν, για την μη τήρηση της υποχρέωσης του άρθρου 19 στα προϊόντα των κατηγοριών IV, V και VI της παρ. 1 του άρθρου 3 του ν. 3054/2002 όπως ισχύει, εφόσον αποδεδειγμένα η υποχρέωση αυτή δεν μπορεί να τηρηθεί εξαιτίας έλλειψης των κατάλληλα πιστοποιημένων αποθηκευτικών χώρων.»

Άρθρο 29 **Έναρξη ισχύος**

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στις επιμέρους διατάξεις του.

Αθήνα, 6 Δεκεμβρίου 2013

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ	ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ
Ι. Στουρνάρας	Ι. Μιχελάκης
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗΣ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ
Κ. Χατζηδάκης	Κ. Μητσοτάκης
ΕΡΓΑΣΙΑΣ, ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΙΑΣ	ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
Ι. Βρούτσης	Μ. Χρυσοχοϊδης
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ	ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ
Ι. Μανιάτης	Ν. Δένδιας

ΕΚΘΕΣΗ

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

στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων «Εθνική Αρχή Συντονισμού Πτήσεων και άλλες διατάξεις»

Α. Με τις διατάξεις του υπόψη σχεδίου νόμου: α) προβλέπεται η σύσταση Εθνικής Αρχής Συντονισμού Πτήσεων και β) ρυθμίζονται λοιπά θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων Πτήσεων. Ειδικότερα:

Ι. ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

Με τις διατάξεις του πρώτου Μέρους, ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη σύσταση και λειτουργία της Εθνικής Αρχής Συντονισμού Πτήσεων και προβλέπονται μεταξύ άλλων τα ακόλουθα:

1.α. Συνιστάται «Εθνική Αρχή Συντονισμού Πτήσεων» (εφεξής «Αρχή»), με έδρα την Αττική, η οποία αποτελεί τον Εθνικό Συντονιστή Πτήσεων, σύμφωνα με την Κοινοτική νομοθεσία.

β. Η Αρχή, αποτελεί νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου (Ν.Π.Ι.Δ.), μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, που ανήκει στο Κράτος, απολαύει διοικητικής και οικονομικής αυτοτέλειας και δεν υπάγεται στον ευρύτερο δημόσιο τομέα.

γ. Ορίζεται ως σκοπός της Αρχής, η κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης των αερολιμένων της ελληνικής επικράτειας στους αερομεταφορείς, σύμφωνα με την εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία, καθώς και η εξασφάλιση των ευκολιών προγραμματισμού στα αεροδρόμια που έχουν χαρακτηριστεί ως «αεροδρόμια με ευκολίες προγραμματισμού», με την τήρηση των αρχών της διαφάνειας, αντικειμενικότητας και αποτελεσματικότητας σε όλα τα στάδια της διαδικασίας.

δ. Προσδιορίζονται οι αρμοδιότητες της Αρχής, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται: i) η άσκηση καθηκόντων Προγραμματιστή και Συντονιστή όλων των αερολιμένων της χώρας, ii) η παρακολούθηση των πραγματοποιούμενων πτήσεων των αερομεταφορέων με τους χρόνους χρήσης που τους διατίθενται και η τήρηση των σχετικών όρων χρήσης εκ μέρους αυτών, σε συνεργασία με τα αρμόδια όργανα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, iii) η εκπροσώπηση της χώρας μας, ως Εθνικός Συντονιστής Πτήσεων, στις υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και σε διεθνείς οργανισμούς και διοργανώσεις, iv) η συνεργασία με αντίστοιχες αρχές, πρόσωπα, διεθνείς οργανισμούς και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και άλλους Συντονιστές Πτήσεων που λειτουργούν εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για την ανάπτυξη κοινών δράσεων, τη θέσπιση κοινής βάσεως ηλεκτρονικών δεδομένων και της κοινής αντιμετώπισης τεχνικών και λειτουργικών ζητημάτων, v) η συλλογή, επεξεργασία και αξιολόγηση πληροφοριών, vi) η τήρηση της επίσημης ψηφιακής βάσης δεδομένων κατανομής των χρόνων χρήσης των αερολιμένων της ελληνικής επικράτειας vii) η σύνταξη ετήσιας έκθεσης πεπραγμένων κ.λπ..

ε. Κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων της, η Αρχή απολαύει λειτουργικής ανεξαρτησίας, διοικητικής και οικονομικής αυτοτέλειας και δεν υπόκειται σε έλεγχο ή εποπτεία από κυβερνητικά όργανα ή άλλη ανεξάρτητη ή διοικητική αρχή, πλην των οριζόμενων εξαιρέσεων.

(άρθρο 1, 2)

2.α. Ρυθμίζονται θέματα συγκρότησης και λειτουργίας της συνιστώμενης Αρχής, η οποία αποτελείται από πέντε (5) μέλη συμπεριλαμβανομένου και του Προέδρου αυτής (σήμερα, αποτελείται από επτά συνολικά μέλη), τα οποία διορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, για τριετή θητεία, με δυνατότητα ισόχρονης ανανέωσης αυτής, μόνο για μια φορά.

- Ο Πρόεδρος της Αρχής είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης, ενώ τα λοιπά μέλη είναι μερικής απασχόλησης.

- Οι αποδοχές του Προέδρου και η αποζημίωση των μελών καθορίζονται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας (ν. 4024/2011 και ν. 4093/2012) και η σχετική δαπάνη επιβαρύνει τον προϋπολογισμό της Αρχής.

β. Προσδιορίζονται τα καθήκοντα και οι υποχρεώσεις των μελών της Αρχής, κατά την άσκηση των οποίων απολαύουν προσωπικής και λειτουργικής ανεξαρτησίας, τα κωλύματα και τα ασυμβίβαστα προς την ιδιότητά τους, καθώς και οι λόγοι έκπτωσης από αυτήν. Στην περίπτωση αυτή, ο διορισμός τους ανακαλείται αζημίως για το Δημόσιο και την Αρχή, με υπουργική απόφαση.

- Προβλέπεται, επίσης, η επιβολή, με υπουργική απόφαση, προστίμου ίσου με το δεκαπλάσιο των συνολικών αποδοχών τους, στα μέλη της Αρχής, εφόσον αποκτήσουν, για ένα έτος μετά τη λήξη της θητείας τους, την ιδιότητα εταίρου, μετόχου, μέλους διοικητικού συμβουλίου, διαχειριστή ή άλλη θέση ευθύνης, σε επιχείρηση ή δραστηριότητα της οποίας ρυθμιζόταν κατά τη διάρκεια της θητείας τους από την Αρχή. (άρθρο 3, 4 και 9)

3.α. Η Αρχή έχει τον δικό της προϋπολογισμό και διαθέτει οικονομική αυτονομία κατά την εκτέλεσή του, για την εύρυθμη λειτουργία της.

β. Δεν επιτρέπεται η συμμετοχή της Αρχής του Προέδρου και των μελών της σε επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον κλάδο των αερομεταφορών ή η λήψη μερισμάτων ή άλλων οικονομικών οφελών πλην των θεσμοθετημένων τελών ούτε η κοινή χρήση εγκαταστάσεων, συστημάτων πληροφορικής ή εν γένει εξοπλισμού της Αρχής με τις εν λόγω επιχειρήσεις, πλην της κοινής χρήσης εγκαταστάσεων και συστημάτων με Συντονιστές Πτήσεων κρατών μελών της Ε.Ε.. (άρθρο 5)

4.α. Προσδιορίζονται οι πόροι της Αρχής, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται: i) τα εφάπαξ ή ετησίως καταβαλλόμενα ανταποδοτικά τέλη, που επιβάλλονται στις επιχειρήσεις που κάνουν χρήση των υπηρεσιών αυτής, ii) πόροι προερχόμενοι από την Ευρωπαϊκή Ένωση και διεθνείς οργανισμούς, όπως επιδοτήσεις, επιχορηγήσεις και χρηματοδοτήσεις ερευνητικών προγραμμάτων, iii) το υπόλοιπο του Λογαριασμού στον οποίο κατατίθενται τα ανταποδοτικά τέλη της Αρχής Συντονισμού Πτήσεων (Α.Σ.Π.) του ν.3534/2007, καθώς και τυχόν ανταποδοτικά τέλη που δεν είχαν καταβληθεί στην Α.Σ.Π. μέχρι την έναρξη λειτουργίας της Αρχής.

β. Ειδικότερα, προβλέπεται η επιβολή, υπέρ της Αρχής, ανταποδοτικών Τελών Συντονισμού και Προγραμμα-

τισμού Πτήσεων (ΤΣΠΠ) στους φορείς διαχείρισης των συντονισμένων και με ευκολίες προγραμματισμού ελληνικών αερολιμένων, καθώς και στους αερομεταφορείς, για κάθε προγραμματισμένη απογείωση και προσγείωση αεροσκάφους. Δεν επιβάλλονται ΤΣΠΠ, για τις πτήσεις σε δρομολόγια στα οποία έχουν επιβληθεί υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας.

- Το ύψος των προαναφερόμενων τελών καθορίζεται ετησίως με κ.υ.α. και προσδιορίζεται από τις δαπάνες λειτουργίας και παροχής των υπηρεσιών συντονισμού και προγραμματισμού των πτήσεων της Αρχής, είναι δε ανάλογο της υπηρεσίας που παρέχει η Αρχή, ανά κατηγορία αερολιμένα σε κάθε χρήστη.

γ. Προσδιορίζεται το ύψος των ανωτέρω τελών, ανά πτήση, κατά το πρώτο έτος από την έναρξη ισχύος του υπό ψήφιση νόμου και μέχρι την έκδοση της κ.υ.α., με την οποία θα καθοριστεί η διαδικασία είσπραξης και απόδοσης των ΤΣΠΠ στην Αρχή.

- Προβλέπεται ότι, εάν από την οικονομική διαχείριση της Αρχής στο τέλος κάθε έτους προκύπτει θετικό οικονομικό αποτέλεσμα, το οποίο υπερκαλύπτει τις οικονομικές ανάγκες της Αρχής για το προσεχές έτος, ποσοστό έως 80% του πλεονάσματος αυτού, αποδίδεται στον κρατικό προϋπολογισμό, που καθορίζεται με κ.υ.α..

δ. Περαιτέρω, ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη διενέργεια ελέγχου των οικονομικών στοιχείων και των ετήσιων λογαριασμών και οικονομικών καταστάσεων της Αρχής, που πραγματοποιείται από δύο (2) ορκωτούς ελεγκτές, που ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών. (Σήμερα, στην Α.Σ.Π. οι προαναφερόμενοι έλεγχοι διενεργούνται από έναν ορκωτό ελεγκτή).

- Το Ελεγκτικό Συνέδριο διενεργεί καταστατικό έλεγχο των δαπανών της Αρχής. (άρθρο 6)

5.α. Παρέχεται στην Αρχή η δυνατότητα, να συνάπτει συμβάσεις εκτέλεσης έργων, παροχής υπηρεσιών, μελετών και προμηθειών για θέματα που άπτονται των σκοπών και της λειτουργίας της, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

- Επίσης, η Αρχή μπορεί να συνάπτει συμβάσεις με ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα και ερευνητικούς φορείς, καθώς και με ειδικούς επιστήμονες ή τεχνικούς με ειδικές γνώσεις και εμπειρία για την εκτέλεση έργων ή την εκπόνηση μελετών, που εντάσσονται στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους.

β. Με τον Κανονισμό Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας της Αρχής ρυθμίζονται τα θέματα που αφορούν στην οργάνωση και λειτουργία αυτής και ειδικότερα, στην άσκηση των αρμοδιοτήτων της, τη διαχείριση των πόρων και της εν γένει περιουσίας της, την εσωτερική διάρθρωση, οργάνωση, στελέχωση και λειτουργία των υπηρεσιών της, καθώς και κάθε άλλο θέμα του προσωπικού της, τη σύναψη συμβάσεων κ.λπ.. (άρθρο 7, 8)

6.α. Ρυθμίζονται θέματα στελέχωσης της Αρχής, στην οποία απασχολούνται δεκαπέντε (15) εργαζόμενοι με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου ή ορισμένου χρόνου, καθώς και ένας (1) Νομικός σύμβουλος με σχέση έμμισθης εντολής, για το βαθμολογικό και μισθολογικό καθεστώς των οποίων εφαρμόζονται οι σχετικές διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας (ν. 4024/2010).

β. Καθορίζεται ο τρόπος πρόσληψης του προσωπικού για την πλήρωση των προαναφερόμενων θέσεων, η οποία μπορεί να γίνει και με μεταφορά πλεονάζοντος προσωπικού, από φορείς του δημοσίου τομέα, σύμφωνα

με τις ισχύουσες περί κινητικότητας διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας.

- Οι σχετικές δαπάνες μισθοδοσίας του προσωπικού της Αρχής βαρύνουν τον προϋπολογισμό της.

γ. Προσδιορίζονται τα κωλύματα, και οι υποχρεώσεις του ανωτέρω προσωπικού, τα ασυμβίβαστα και οι επιβαλλόμενες κυρώσεις, κατ' ανάλογη εφαρμογή εκείνων των μελών της Αρχής. (άρθρο 10)

7.α. Περιλαμβάνονται μεταβατικής ισχύος διατάξεις, σχετικά με τη:

i) συνέχιση της άσκησης των καθηκόντων του Προέδρου και των μελών του Δ.Σ. της Αρχής Συντονισμού Πτήσεων (Α.Σ.Π.) του ν. 3534/2007 μέχρι του διορισμού του Προέδρου και των μελών της συνιστώμενης Αρχής, καθώς και της απασχόλησης του προσωπικού που υπηρετεί στην Α.Σ.Π. μέχρι τη λήξη της απόσπασής του ή τη λήξη της σύμβασης αυτού,

ii) μεταφορά, αυτοδικαίως, στο όνομα και στη διαχείριση της Αρχής, του Λογαριασμού στον οποίο κατατίθεντο τα ανταποδοτικά τέλη της Α.Σ.Π.. Τυχόν ανταποδοτικά τέλη που δεν είχαν καταβληθεί στην Α.Σ.Π. έως την έναρξη ισχύος του υπό ψήφιση νόμου, αναζητούνται από την Αρχή,

iii) εκτέλεση τυχόν εκκρεμών συμβάσεων, μεταξύ τρίτων και της Α.Σ.Π., που συνεχίζεται με τους ίδιους όρους από την Αρχή.

β. Καταργείται η υφιστάμενη (ν.3534/2007) Αρχή Συντονισμού Πτήσεων (Α.Σ.Π.), η οποία αποτελεί αυτοτελή δημόσια υπηρεσία και λειτουργεί με διοικητική και δημοσιονομική αυτοτέλεια, υπό την εποπτεία και τον έλεγχο του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

- Συνακόλουθα, καταργείται και η Δ/ση Διοικητικών Υπηρεσιών, που είχε συσταθεί με τον ανωτέρω νόμο (άρθρο 6), για να επικουρείται στο έργο της η καταργούμενη Α.Σ.Π.. (άρθρο 11)

II. ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Με τις διατάξεις του δεύτερου Μέρους, ρυθμίζονται λοιπά θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και ειδικότερα, προβλέπονται τα εξής:

1. Ορίζεται ότι, για την μετατροπή των κινητήρων οχημάτων σε κινητήρες διπλού καυσίμου (συμβατικού και πεπιεσμένου φυσικού αερίου), αρκεί η χρήση μόνο των εγκεκριμένων εξαρτημάτων.

- Οι απαιτήσεις και οι κατάλληλες τεχνικές προδιαγραφές μετατροπής, οι όροι και οι προϋποθέσεις ελέγχου των μετασκευασμένων οχημάτων από τα ΚΤΕΟ, καθορίζονται με υπουργική απόφαση, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα. (άρθρο 12)

2.α. Συμπληρώνονται οι διατάξεις του άρθρου 12 παρ.3 του ν.2963/2001 και προβλέπεται ότι, ποσό, από το αδιάθετο υπόλοιπο πιστώσεων των 45.000.000 Ευρώ, που είχε διατεθεί από το Π.Δ.Ε. για την αντικατάσταση αστικών και υπεραστικών λεωφορείων των ΚΤΕΛ ΑΕ ή των μετόχων τους, διατίθεται και για την ικανοποίηση αιτήσεων με τον ίδιο σκοπό, που είχαν υποβληθεί έως 31.12.2009 (είχαν ικανοποιηθεί οι αιτήσεις μέχρι 31.7.2009).

β. Θεσπίζεται η εκκαθάριση των αρχικών φακέλων οχημάτων (παλαιών επιβατικών αυτοκινήτων Ι.Χ., τρίκυκλων φορτηγών και φορτηγών Ι.Χ., λεωφορείων Ι.Χ. και σχολικών κ.λπ.), μετά την συμπλήρωση είκοσι (20) ετών

διατήρησής τους, στο Υπουργείο ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ., υπό τις οριζόμενες προϋποθέσεις.

- Ο τρόπος εκκαθάρισης καθορίζεται με υπουργική απόφαση. (άρθρα 13, 14)

3. Τροποποιούνται οι διατάξεις του άρθρου 114 παρ.7 του ν.4070/2012, με τις οποίες ρυθμίζονται θέματα εγκατάστασης πρατηρίων καυσίμων και μεταξύ άλλων, ορίζεται ότι, στην έννοια του όρου «Πρατήρια παροχής Καυσίμων και Ενέργειας», εντάσσονται και τα μικτά πρατήρια υγρών καυσίμων, υγραερίου και πεπιεσμένου φυσικού αερίου ή υγραερίου και πεπιεσμένου φυσικού αερίου ή υγρών καυσίμων και πεπιεσμένου φυσικού αερίου.

- Με κ.υ.α., καθορίζονται οι όροι και οι τεχνικές προδιαγραφές για την εγκατάσταση: i) συσκευών ταχείας φόρτισης συσσωρευτών ηλεκτροκίνητων οχημάτων και στους/στα υφιστάμενους/να ή υπό αδειοδότηση σταθμούς αυτοκινήτων, συνεργεία συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων και δημόσια ή ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. (Σήμερα η εγκατάσταση των συσκευών αυτών επιτρέπεται μόνο στα Πρατήρια παροχής Καυσίμων και Ενέργειας), ii) διατάξεων παροχής εναλλακτικών τύπων καυσίμων (βιοκαύσιμο, βιοντήζελ, υδρογόνο κ.λπ.). (άρθρο 15)

4. Συμπληρώνονται οι διατάξεις του άρθρου 20 του ν. 4024/2011, με τις οποίες ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την υπερωριακή απασχόληση των υπαλλήλων φορέων του δημόσιου τομέα και παρέχεται η δυνατότητα οι ώρες υπερωριακής απασχόλησης και οι ώρες νυχτερινής εργασίας και εργασίας κατά τις Κυριακές και εξαιρέσιμες ημέρες του προσωπικού των επιχειρήσεων ΟΣΕ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ ΚΑΙ ΕΕΣΣΤΥ, να κατανέμονται, με απόφαση των Διοικήσεών τους, ανά υπάλληλο, καθ' υπέρβαση των προβλεπόμενων ωρών (είκοσι ή δεκαέξι ώρες, μηνιαίως, κατά περίπτωση), εφόσον δεν υπερβαίνουν το συνολικό αριθμό των ωρών υπερωριακής απασχόλησης και των ωρών νυχτερινής εργασίας και εργασίας κατά τις Κυριακές και εξαιρέσιμες ημέρες για το σύνολο των εργαζομένων, ανά αντίστοιχη Διεύθυνση ή Υπηρεσιακή Μονάδα των εν λόγω επιχειρήσεων. (άρθρο 16)

5.α. Στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (άρθρο 4 παρ.2, ν.2696/1999) και στις Πινακίδες Αναγγελίας Κινδύνου προστίθεται η πινακίδα «Κ-42 Κίνδυνος λόγω ομίχλης».

β. Παρατείνεται, έως και έξι (6) μήνες, η διοικητική ισχύς των κατηγοριών της άδειας οδήγησης και μόνο λόγω της συμπλήρωσης του 80ού έτους της ηλικίας του κατόχου της, στην περίπτωση αδυναμίας άμεσης εξέτασης από την αρμόδια Δευτεροβάθμια Ιατρική Επιτροπή για την ανανέωση αυτής. (άρθρα 17, 18)

6. Τροποποιούνται οι διατάξεις του ν.3887/2010, με τις οποίες ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές και προβλέπονται, μεταξύ άλλων, τα εξής:

α. Οι νέες άδειες κυκλοφορίας Φορτηγών Δημόσιας Χρήσης, μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου, χορηγούνται για τις μεταφορικές επιχειρήσεις, όπως αυτές ορίζονται στον ανωτέρω νόμο και εκδίδονται εφεξής από την αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών της Περιφέρειας όπου βρίσκεται η έδρα της επιχείρησης (σήμερα εκδίδονται από τη Δ/ση Εμπορευματικών Μεταφορών του οικείου Υπουργείου), με την υποβολή των οριζόμενων δικαιολογητικών.

- Με κ.υ.α., καθορίζεται το ύψος της εισφοράς υπέρ

του Δημοσίου, για τη χορήγηση των νέων αδειών κυκλοφορίας ΦΔΧ, η οποία δεν υπερβαίνει το διοικητικό κόστος της διαδικασίας για την αρχική χορήγηση άδειας ΦΔΧ.

β. Οι Άδειες Οδικών Μεταφορών (ΑΟΜ), που εκδόθηκαν από την ανωτέρω Δ/νση του Υπουργείου ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ., σύμφωνα με τις διατάξεις του ανωτέρω νόμου, παύουν αυτοδικαίως να ισχύουν από την δημοσίευσή του υπό ψήφιση νόμου και η καταβληθείσα εισφορά δεν επιστρέφεται. Εκκρεμείς αιτήσεις για ΑΟΜ δεν διεκπεραιώνονται και η εισφορά που καταβλήθηκε επιστρέφεται στον αιτούντα, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

γ. Καταργούνται επίσης, οι τριμελείς εκτιμητικές επιτροπές, που είχαν συσταθεί με σκοπό την αποτίμηση του εισφερόμενου κεφαλαίου στις συνιστώμενες μεταφορικές εταιρείες του ανωτέρω νόμου. Εφεξής, η εκτίμηση της αξίας των εισφορών σε είδος κατά τη σύσταση μεταφορικής εταιρείας και σε κάθε αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου αυτής, πραγματοποιείται σύμφωνα με τις ισχύουσες για τις εταιρείες διατάξεις.

δ. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τις Ιδιότυπες Μεταφορικές Εταιρείες (ΙΜΕ), οι εγκρίσεις λειτουργίας των οποίων ανακαλούνται υποχρεωτικά από την υπηρεσία που τις εξέδωσε, μετά την πάροδο δεκαετίας από τη λήξη της μεταβατικής περιόδου (27.1.2012).

- Κατά το προαναφερόμενο διάστημα επιτρέπεται η είσοδος και έξοδος εταίρων και οχημάτων στις ΙΜΕ, που λειτουργούσαν κατά την έναρξη ισχύος του ν. 3887/2010, αλλά δεν επιτρέπεται η σύσταση και λειτουργία νέων ΙΜΕ.

ε. Επιτρέπεται η απόκτηση από υπαλλήλους του δημοσίου, ν.π.δ.δ. και ο.τ.α., αυτοκινήτου δημοσίας χρήσεως ή η εκμετάλλευσή αυτού με εκμίσθωση, στις ρητά οριζόμενες περιπτώσεις (απόκτηση από δωρεά εν ζωή, γονική παροχή ή κληρονομική διαδοχή κ.λπ.).

- Με κ.υ.α., ρυθμίζονται ειδικότερα θέματα σχετικά με την εφαρμογή των εν λόγω ρυθμίσεων. (άρθρο 19)

7.α. Προβλέπεται ότι, για όλες τις εγκατεστημένες δεξαμενές υγρών καυσίμων των πρατηρίων, που εγκαθίσταται το ολοκληρωμένο σύστημα εισροών – εκροών, χορηγείται νέα άδεια λειτουργίας από τις αρμόδιες υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

β. Ορίζεται ότι, ο Πρόεδρος της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων διορίζεται, εφεξής, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, χωρίς την προηγούμενη επιλογή του από τη Διάσκεψη των Προέδρων της Βουλής, κατά την προβλεπόμενη διαδικασία, που ισχύει σήμερα.

γ. Ρυθμίζονται θέματα λειτουργίας των ελληνικών αεροδρομίων, στους οποίους Οργανισμός Διαχείρισης δεν είναι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. (άρθρα 20 - 22)

8. Προβλέπεται η επιβολή διοδίων τελών και επί των καθέτων του αυτοκινητοδρόμου της Εγνατίας οδού, οδικών αξόνων μεταξύ των ρητά οριζόμενων ανισόπεδων κόμβων. Η επιβολή των εν λόγω τελών πραγματοποιείται με κ.υ.α., όπου καθορίζονται οι θέσεις λειτουργίας των σταθμών διοδίων, το ύψος των τελών, ο χρόνος και ο τρόπος είσπραξης κ.λπ.. (άρθρο 23)

9. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη λειτουργία του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας (Τ.Ε.Ε.). Συγκεκριμένα:

α. Επιτρέπεται, ειδικά στο Τ.Ε.Ε., η συμμετοχή, από κοινού με φορείς του Δημοσίου ή του ευρύτερου δημόσι-

ου τομέα, με ερευνητικά και εκπαιδευτικά ιδρύματα, ή με επαγγελματικούς φορείς, σε ανώνυμες εταιρείες μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα ή σε νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου, με σκοπούς: i) την πιστοποίηση, την τήρηση μητρώων μελών και μη μελών του, ii) την τεχνική επιστημονική, κατασκευαστική και σχετική βιομηχανική δραστηριότητα, iii) τη μελέτη και αδειοδότηση των τεχνικών έργων, iv) τα τεχνικά υλικά, τον εξοπλισμό και την τεχνολογία, v) τη λειτουργία και την αναβάθμιση ψηφιακών συστημάτων μεγάλης κλίμακας, vi) την υποστήριξη κρατικών υπηρεσιών σε θέματα ελέγχων, αδειοδοτήσεων, μηχανισμών πρόληψης ή αντιμετώπισης φυσικών καταστροφών, vii) τη σύνταξη κανονισμών και προδιαγραφών, τιμολογίων δημοσίων και ιδιωτικών έργων, viii) τη συγκέντρωση τιμών αγοράς, ix) τη μεταφορά τεχνογνωσίας κ.λπ..

- Καθορίζεται ο τρόπος: i) σχηματισμού του μετοχικού κεφαλαίου των εταιρειών, το οποίο εκφράζεται κατ' αναλογία της συμμετοχής και ii) εκπροσώπησης του Τ.Ε.Ε. και των λοιπών μετόχων στις γενικές συνελεύσεις των εν λόγω εταιρειών.

- Οι εταιρείες και τα ν.π.ι.δ. υπάγονται στην εποπτεία και τον έλεγχο του κράτους που ασκείται από τον εποπτεύοντα το Τ.Ε.Ε. Υπουργό, σύμφωνα με τις προβλεπόμενες για τις ανώνυμες εταιρείες διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας (ν. 3429/2005).

β. Παρέχεται η δυνατότητα στο Τ.Ε.Ε., να ιδρύει επισημονικά ή επαγγελματικά τμήματα με τους προαναφερόμενους σκοπούς.

- Στα Τμήματα αυτά μπορούν να συμμετέχουν μέλη του Τ.Ε.Ε. και αντεπιστέλλοντα μέλη, μη μέλη του Τ.Ε.Ε., που έχουν άμεση σχέση με το αντικείμενο και το σκοπό του τμήματος.

- Καθορίζεται ο τρόπος λειτουργίας των εν λόγω τμημάτων, τα οποία διατηρούν μητρώα μελών.

(άρθρα 24, 25)

10.α. Επαναπροσδιορίζονται τα μέλη των Επιμελητηρίων, στα οποία μπορεί να εγγράφονται, προαιρετικά και όχι υποχρεωτικά και τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα τα οποία είτε έχουν υποχρέωση αναγγελίας, κατά το άρθρο 39 του από 27.11/14.12.1926 π. δ/τος (τεχνικά επαγγέλματα) είτε έχουν υποχρέωση εγγραφής ή αναγγελίας στα Μητρώα Μελών άλλων Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου.

β. Ρυθμίζονται θέματα του Γενικού Εμπορικού Μητρώου (Γ.Ε.ΜΗ.), στο οποίο εγγράφονται υποχρεωτικά και τα πρόσωπα που έχουν υποχρέωση αναγγελίας κατά το άρθρο 39 του από 27.11/14.12.1926 π. δ/τος (τεχνικά επαγγέλματα).

- Ορίζεται το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας ως υπηρεσία μιας στάσης, για την εφαρμογή των σχετικών, με την καταχώρηση των υπόχρεων στις αρμόδιες Υπηρεσίες Γ.Ε.ΜΗ., διατάξεων (άρθρο 2 του ν. 3419/2005).

(άρθρο 26)

11. Συμπληρώνονται οι διατάξεις του ν. 3669/2008, που αναφέρονται στην κατασκευή δημοσίων έργων και προβλέπεται, μεταξύ άλλων, η δημιουργία στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ηλεκτρονικού συστήματος των Μητρώων που αναφέρονται στον ανωτέρω νόμο, υπό την εποπτεία της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων.

- Περαιτέρω, ορίζεται ότι, με υπουργική απόφαση, καθορίζονται όλα τα θέματα σχετικά με τη διαχείριση των

συγκεκριμένων βάσεων δεδομένων, το πρόσωπο που θα λειτουργεί ως διαχειριστής των βάσεων αυτών, καθώς και το πλαίσιο της συνεργασίας του διαχειριστή με την αρμόδια Διεύθυνση της ως άνω Γενικής Γραμματείας.

- Παρέχεται η δυνατότητα ανάθεσης στο διαχειριστή της συγκέντρωσης από τις αρμόδιες υπηρεσίες και φορείς, των απαιτούμενων, κατά την Α' φάση των διαγωνισμών μελετών και έργων, εγγράφων, στοιχείων ή παραστατικών (φορολογική, ασφαλιστική ενημερότητα, ποινικό μητρώο κ.λπ.).

- Με υπουργική απόφαση, καθορίζεται το είδος των καταχωρούμενων στοιχείων και ο τρόπος συγκέντρωσης αυτών, η αμοιβή που καταβάλλεται από τον ενδιαφερόμενο στον διαχειριστή κ.λπ.. (άρθρο 27)

12.α. Συμπληρώνονται οι διατάξεις του ν. 3054/2002, που αναφέρονται στην οργάνωση της αγοράς πετρελαιοειδών προϊόντων και ορίζεται ότι, στην Άδεια εμπορίας πετρελαιοειδών προϊόντων περιλαμβάνεται και η εμπορία αργού πετρελαίου, αλλά δεν περιλαμβάνεται, μεταξύ άλλων, η εμπορία συγκεκριμένων πετρελαιοειδών προϊόντων (κωκ, λιπαντικά κ.λπ.).

- Προβλέπεται η συγκέντρωση, από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Π.Ε.Κ.Α., σχετικών στοιχείων και πληροφοριών, τα οποία υποχρεούνται να υποβάλλουν οι φορείς, επιχειρήσεις, ιδιώτες και γενικά οι εμπλεκόμενοι με τον ενεργειακό τομέα, για την κατάρτιση στατιστικών δελτίων.

β. Περιλαμβάνονται μεταβατικής ισχύος διατάξεις, σχετικά με την υποχρέωση τήρησης αποθεμάτων έκτακτης ανάγκης (άρθρο 19, ν. 4123/2013) και ορίζεται ότι, από την έναρξη ισχύος του προαναφερόμενου νόμου (19.2.2013) και μέχρι 31.1.2014, δεν επιβάλλονται κυρώσεις στους υπόχρεους τήρησης αποθεμάτων έκτακτης ανάγκης, υπό τις οριζόμενες προϋποθέσεις (έλλειψη κατάλληλων αποθηκευτικών χώρων). (άρθρο 28)

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

Ι. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού

1. Εξοικονόμηση δαπάνης, από την:

α. Κατάργηση της Δ/νσης Διοικητικών Υπηρεσιών της Α.Σ.Π. που μετατρέπεται σε ν.π.ι.δ. και την ως εκ τούτου μη καταβολή επιδομάτων θέσης ευθύνης στους προϊστάμενους των οργανικών μονάδων αυτής (1 Δ/ντής και 2 Τμηματάρχες). (άρθρο 11 παρ.2) Το ύψος της δαπάνης που εξοικονομείται ανέρχεται στο ποσό των 11.300 Ευρώ περίπου, ετησίως,

β. Κατάργηση των τριμελών εκτιμητικών επιτροπών, που είχαν συσταθεί με σκοπό την αποτίμηση του εισφερόμενου κεφαλαίου στις συνιστώμενες μεταφορικές εταιρείες του ν.3887/2010 και την ως εκ τούτου μη καταβολή αποζημίωσης στα μέλη αυτών. (άρθρο 19 παρ. 8)

2. Ενδεχόμενη αύξηση των δημοσίων εσόδων, από τυχόν επιβολή προστίμου στα μέλη της Αρχής εφόσον αποκτήσουν, για ένα έτος μετά τη λήξη της θτείας τους, την ιδιότητα εταίρου, μετόχου, μέλους διοικητικού συμβουλίου, διαχειριστή ή άλλη θέση ευθύνης, σε επιχείρηση η δραστηριότητα της οποίας ρυθμιζόταν κατά τη διάρκεια της θτείας τους από την Αρχή.

(άρθρο 4 παρ.6)

ΙΙ. Επί του προϋπολογισμού φορέων Γενικής Κυβέρνησης

Σε επίπεδο Γενικής Κυβέρνησης, από τη μετατροπή της νομικής μορφής της Α.Σ.Π. (ν.3534/2007) από Δημόσιας Υπηρεσίας σε ν.π.ι.δ. με τη σύσταση της Εθνικής Αρχής Συντονισμού Πτήσεων (Αρχή), καταρχάς, δεν επηρεάζεται ουσιαστικά το οικονομικό αποτέλεσμα, εφόσον και το νέο νομικό πρόσωπο παραμένει στους φορείς της Γ.Κ., δεδομένου ότι, προβλέπονται οι ίδιοι πόροι για τη λειτουργία του, που υπάρχουν και για την Α.Σ.Π.. Βέβαια, το ακριβές κόστος για την εν γένει οργάνωση και λειτουργία της νέας Αρχής (ΕΑΣΠ) θα προσδιοριστεί με τον Κανονισμό Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας αυτής. (άρθρα 1-11)

ΙΙΙ. Επί του προϋπολογισμού της Εθνικής Αρχής Συντονισμού Πτήσεων (Ν.Π.Ι.Δ., μη επιχορηγούμενο από τον Κρατικό Προϋπολογισμό, που ενδεχομένως ενταχθεί στους φορείς της Γενικής Κυβέρνησης).

1. Ετήσια δαπάνη, από την καταβολή αποδοχών στο Νομικό σύμβουλο της Αρχής. (άρθρο 10 παρ. 1)

Η δαπάνη εκ της αιτίας αυτής εκτιμάται στο ποσό των 30.000 ευρώ περίπου.

2. Ενδεχόμενη ετήσια δαπάνη, από την καταβολή αποδοχών στο λοιπό προσωπικό της Αρχής, στην περίπτωση που οι δεκαπέντε (15) θέσεις αυτού καλυφθούν με νέες προσλήψεις και όχι με μεταφορά πλεονάζοντος προσωπικού από φορείς του δημόσιου τομέα. (άρθρο 10 παρ. 1) Η δαπάνη εκ της αιτίας αυτής, εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (κατηγορίες, κλάδους κ.λπ.) και από τον Κανονισμό Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας της Αρχής. Εκτιμάται, πάντως, ότι θα ανέρχεται στο ποσό των 250.000 ευρώ περίπου, ετησίως, κατ' ανώτατο όριο.

3. Δαπάνη από την καταβολή αμοιβής στους δύο (2) ορκωτούς ελεγκτές, που διενεργούν τον έλεγχο των οικονομικών καταστάσεων της Αρχής. (άρθρο 6 παρ.6)

4. Ενδεχόμενη εξοικονόμηση δαπάνης, από τυχόν ανάκληση, αζημίως, του διορισμού των μελών της Αρχής στην περίπτωση που, κατά τη διάρκεια της θτείας τους, προβαίνουν σε πράξεις ή αναλαμβάνουν εργασία που δεν συμβιβάζονται με τις υποχρεώσεις τους στην Αρχή. (άρθρο 4 παρ.3)

5. Ενδεχόμενη αύξηση εσόδων, από τη δυνατότητα σύναψης συμβάσεων για την εκτέλεση έργων, μελετών και για παροχή υπηρεσιών, από την Αρχή, συναφών με τις δραστηριότητές της. (άρθρο 7)

ΙV. Επί του προϋπολογισμού της Ανωνύμου Εταιρείας Εγνατίας Οδού Α.Ε. (επιχορηγούμενη από τον Κρατικό Προϋπολογισμό (μέσω του Π.Δ.Ε.), εκτός φορέων Γενικής Κυβέρνησης).

Αύξηση των εσόδων της εταιρείας από την είσπραξη των διοδίων τελών που επιβάλλονται και στους κάθετους του αυτοκινητοδρόμου της Εγνατίας οδού οδικούς άξονες μεταξύ των ρητά οριζόμενων ανισόπεδων κόμβων. (άρθρο 23)

Το ύψος των προαναφερόμενων εσόδων εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα και από την έκδοση σχετικής κ.υ.α..

Υ. Επί του προϋπολογισμού του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας (Τ.Ε.Ε.) (Ν.Π.Δ.Δ. μη επιχορηγούμενο από τον Κρατικό Προϋπολογισμό, εκτός φορέων της Γενικής Κυβέρνησης).

1. Δαπάνη από την χορήγηση του απαιτούμενου ποσού, κατά το μέρος που αναλογεί στο Τ.Ε.Ε., για τη δημιουργία κεφαλαίου στις ανώνυμες εταιρείες που συμμετέχει από κοινού με φορείς του Δημοσίου ή με επαγγελματικούς φορείς, για την επίτευξη των οριζόμενων σκοπών. (άρθρα 24, 25)

2. Αύξηση του χαρτοφυλακίου του Τ.Ε.Ε., από την συμμετοχή του ως μέτοχος σε ανώνυμες εταιρείες, κατά τα προαναφερόμενα. (άρθρο 24)

Αθήνα, 5 Δεκεμβρίου 2013

Ο Γενικός Διευθυντής

Βασίλειος Κατριβέσης